

# Foilender Luxus-Cruiser aus Finnland

**Baltic Yachts liefert ein neues und recht gewagtes Konzept: Der 34 Meter lange Monohull-Cruiser „Raven“ ist mit T-Tragflächen ausgestattet, die das Schiff über die Wellen heben sollen, sobald es einmal Geschwindigkeit aufgenommen hat.**

Die Foiling-Technologie ist eigentlich eher für kleinere, leichte Schiffe wie etwa die Rennyachten der Imoca-Klasse gedacht. Die Foils heben die Schiffe ab einer gewissen Geschwindigkeit aus dem Wasser und reduzieren so den Wasserwiderstand. Je nach Wellengang können sie aber auch dafür sorgen, dass der Rumpf aus beinahe luftiger Höhe brutal auf die Wasseroberfläche knallt und die Besatzung ordentlich durchschüttelt. Laut Hersteller können auf „Raven“ (zu Deutsch: Rabe) die Gäste jedoch auch im „Flugbetrieb“ entspannt im ovalen Mittelcockpit platznehmen, da Fläche und Profil der Tragflächen so ausgelegt sind, dass die Yacht nicht vollständig abhebt, sondern quasi im „Tiefflug“ bleibt. „Raven“ verfügt dabei über außenbords arbeitende Hydraulikzylinder, mit denen sich die T-Foils auf und ab bewegen, während ein 4,80 Meter tief gehender Festkiel mit 9,3 Tonnen schwerer Bombe für die grundlegende Stabilität sorgt. Obwohl „Raven“ als Daysailer konzipiert wurde, gibt es an Bord natürlich die entsprechenden Annehmlichkeiten, wie zwei Gästekabinen im vorderen Teil, zwei Salons und eine voll ausgestattete Galley. Trotzdem verdrängt der Luxus-Cruiser mit 55 Tonnen vergleichsweise wenig, weil Baltic Yachts – wie gewohnt – extrem gewichtsoptimiert baute. So wurden etwa Hydraulikleitungen durch

Schläuche ersetzt und das Interieur komplett auf Nomex-Kern gefertigt. Das Innendesign stammt von dem finnischen Designer Jarkko Jämsén, der an vielen Stellen das blanke Carbonegewebe der Yacht in Szene setzte und an anderen Stellen mit der Verwendung von Rattan-Paneelen Kontraste schuf. Dass es sich hierbei um einen Cruiser der besonderen Art handelt, merkt man spätestens in der Dusche – dort gibt es einen speziellen Sitz für Duschbäder, falls die Flugstrecke einmal etwas holperiger wird. „Wenn ich ‚Raven‘ in eine Kategorie

einordnen müsste, würde ich sie als das Äquivalent zu einem High-End-Supercar bezeichnen. Das Boot dient in erster Linie dem reinen Vergnügen, und der Eigner liebt die Herausforderung, etwas zu tun, was noch nie zuvor gemacht wurde“, erklärt Projektmanager bei A2B Marine Projects, Garth Brewer.

Für Antrieb und Stromerzeugung sorgt indes ein dieselelektrisches Hybridsystem, um Emissionen zu senken und das Gewicht effizient zu verteilen. Mittschiffs befindet sich ein 130-kW-Elektroan-

**Auf Tragflächen in den Gleitflug: Die beiden großen T-Foils sollen die „Raven“ bei hohen Geschwindigkeiten aus dem Wasser heben.**



**Verantwortlich für das ansprechende Innendesign: Jarkko Jämsén. Hervorstechend ist die Verwendung von Rattan-Paneelen als Kontrast zu dem blanken Carbonegewebe.**



triebsmotor der Schweizer Phi-Power AG, während achtern mittschiffs und im Heck zwei gewichtsoptimierte 80-kW-Generatoren von Yanmar verbaut sind. Segeltechnisch auffällig ist der mit acht Metern extrem lange Bugsprit und die Schotführung des Großsegels, dessen Unterliek fast die halbe Yachtlänge überspannt. Die ersten Segeltests wird „Raven“ allerdings zunächst ohne die T-Foils absolvieren. „Dem künftigen Eigner liegt ein bedächtiges Vorgehen sehr am Herzen. Daher testen wir Schritt für Schritt“, so Brewer. Im weiteren Verlauf werden die Tragflächen dann für weitere Tests montiert. Nach Übergabe an den Eigner, soll der Spezialbau dann an einen besonderen Ort gebracht werden, an dem die richtigen Bedingungen herrschen, um das volle Potenzial von „Raven“ auszuschöpfen.

**Mehr Informationen:** [www.balticyachts.fi/](http://www.balticyachts.fi/)