



# Im Zeichen des Drachens

Mit den Worten «Es war einmal...» beginnen viele klassische Märchen – ein Einstieg, der auch zur erstaunlichen «Longtze Premier» passt. Und zwar in zweierlei Hinsicht.

Es war einmal eine junge 505er-Jolle, die wollte sich in der Welt etwas umsehen. So zog sie von zuhause aus und ging in verschiedenen Gewässern auf Entdeckungsreise. In Spanien erlebte sie den America's Cup – was ihr besonders gefiel, waren die farbigen Rümpfe der Boote sowie die weit ausgestellten Grosssegel. «Um mein braves Image los zu werden, muss ich mich wohl ein wenig moderner kleiden», dachte sie sich. Gesagt getan und siehe da – am nächsten Tag begegnete sie einem dynamischen 49er, der sich Zeit nahm für einige Trainingsschläge mit ihr. «Was mir noch fehlt, ist ein richtig langer Bugspriet – dann bin ich wirklich mit dabei!» Und so kam es, dass die 505er-Jolle nach einigen Jahren als ausgewachsenes Boot wieder nach Hause kam. Dass sie allerdings keine Jolle mehr sein wollte, versteht sich von selber. Und so treffen wir sie heute ab und zu als kleine Yacht mit dem speziellen Namen Longtze Premier an.

Der zweite Märchen-Ansatz beruht nicht nur auf dem optischen Eindruck und einigen Gedankenspielereien, sondern auf der effektiven Entstehungsgeschichte der Longtze. Es war einmal ein französisches America's Cup Team um Pierre Mas, das – zwar nicht mit dem Latein, aber mit den Finanzen – praktisch schon am Ende war. Kurz vor dem definitiven Aus beteiligte sich eine Gruppe von chinesischen Unternehmern. Das «China Team» wurde gegründet mit dem Ziel, im Reich der Mitte den Segelsport zu fördern. Dazu sollte neben dem eigentlichen America's Cupper ein modernes Sportboot in China gebaut und dann für Trainings- oder Promotions-Zwecke gesegelt werden. Der Franzose Luc Gelluseau, ein Weggefährte von Mas, stiess auf einen Riss des bekannten Neuseeländers Steve Thompson – mit wenigen Modifikationen entstand daraus die Longtze Premier.

## Von China nach Europa

Nur ein Jahr nach der Lancierung im Frühling 2008 ist für 2009 bereits eine europäische Regattaserie vorgesehen. Mit der Lufthansa konnte ein klingender Name als Hauptsponsor gefunden werden. Die fünf Stationen beinhalten unter anderen den Primo Cup (Mitte Februar in Monaco), die Deauville International Week (Anfang Juni in Frankreich) und als Abschluss eine Regatta in Kreuzlingen

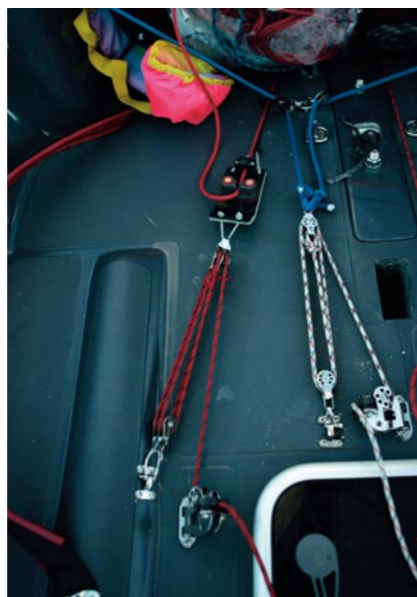


auf dem Bodensee (Mitte Oktober). Letzteres überrascht insofern nicht, als Graf Yachting in Kreuzlingen den Vertrieb von Longtze für den deutschsprachigen Raum übernommen hat. «Das Boot lässt sich wie eine kleine Jolle segeln und macht viel Spass», schwärmte Markus Graf nach den ersten Testschlägen. Dass die Longtze Premier auch schnell ist, bewiesen die sechs Crews, die Ende letzter Saison an der traditionellen Regatta der Eisernen vor Konstanz teilnahmen und nach berechneter Zeit gleich alle drei Podestplätze belegten.

Dass die Longtze – an der SuisseNautic feiert sie ihre offizielle Schweizer Premiere – überhaupt hierzulande zu sehen ist, hat mit den internationalen Kontakten von Markus Graf zu tun. Der langjährige Bénéteau-Importeur stand in Verbindung mit einem Kunden, der seinerseits während des America's Cups in Valencia gute Beziehungen zum China Team pflegte. Nach ersten Gesprächen im Sommer 2008 ging es plötzlich schnell und schon an der Interboot in Friedrichshafen stellte Graf Yachting eine Longtze aus.

#### Aufsehen erregend...

Von weitem sieht die Longtze Premier wie erwähnt einer 505er-Jolle ziemlich ähnlich. Sobald die Segel gesetzt werden, kommen aber eindrucksvolle Dimensionen zum Vorschein. Das Grosseegel ist im Topp extrem ausgestellt – über 20 m<sup>2</sup> Grossegeelfläche sind das Resultat. Zusammen mit der Fock und dem an einem langen, ausfahrbaren Bugspriet gesetzten Gennaker erhält die Longtze total 94 m<sup>2</sup> Segel! Für ein Boot von 6,84 m Länge und einem Gewicht von knapp 600 kg eine stolze Fläche. Dass die Stabilität – auch bei mehr Wind – gewährleistet bleibt, hat mit zwei Faktoren zu tun: Erstens sorgt das gegen achtern ziemlich flache Unterwasserdesign für entsprechenden Formauftrieb und zweitens hängt die Kielbombe mit 1,80 m Tiefgang relativ tief. Zudem ist von den knapp 600 kg Bootsgewicht rund die Hälfte im Kiel «verstaub», 240 kg alleine in der Kielbombe. Die Einrichtung der Longtze trägt den Dimensionen der Segel Rechnung. Die Fallen sind übersetzt, das Fockfall verfügt sogar über einen zusätzlichen Strecker. Die Fockschoten sind – wie bei Katamaranen häufig – doppelt geführt, wobei auf der einen Seite ein 8-fach untersetzter Feintrimm zur Verfügung steht. Demgegenüber ist die 4-fache Untersetzung



der Grosseegel eher an der unteren Grenze. Allerdings gilt es zu bedenken, dass mit einem solchen Grosseegel bei viel Wind immer auch der Traveller bedient werden muss – und das ist jederzeit vom Luv aus möglich.

Der mit zwei Saling-Paaren ausgestattete und solide verstagte, 2-teilige Mast ist, wie der Baum und der Bugspriet, komplett aus Karbon gefertigt. Der Rumpf dagegen wird unter Vakuum aus GFK mit Vinylester-Harz gebaut.

Einen besonderen Kniff haben sich die Konstrukteure bezüglich der Bootsbreite einfallen lassen: Um die Longtze einerseits einfacher in einen Container verladen zu können, andererseits beim Transport auf der Strasse unter der kritischen Breite von 2,50 m zu bleiben, können beidseitig gut 15 cm des Decks mit einigen wenigen Handgriffen abgenommen werden.

#### ... und rassig unterwegs

Einmal aus dem Hafen heraus – die Longtze verfügt über eine einfache Halterung für einen kleinen Flautenschieber – beginnt der Spass. Schon bei wenig Wind nimmt das Boot Fahrt auf – die Ähnlichkeit mit einer Jolle kommt hier nochmals zum Vorschein. Sobald der Gennaker steht, klettert das Speedometer sofort in die Höhe.

Ebenfalls wie bei einer Jolle ist neben dem Trimm der Segel auch der Gewichtstrimm von entscheidender Bedeutung. Ist die Crew in der Längsachse falsch platziert, wirkt sich das wie eine angezogene Handbremse aus.

Die Longtze ist ausgerichtet für eine Crew von vier Personen, sie kann aber problemlos auch zu zweit gesegelt werden. Dank einer ganzen Serie von Ausreitgurten – laut Importeur Markus Graf sollten diese in Zukunft längenverstellbar sein – sitzt man jederzeit mit einem sicheren Gefühl auf der hohen Kante. Zu diesem trägt übrigens auch die erwähnte Stabilität bei.

Um bei einer Regatta mit der Longtze ganz nach vorne zu fahren, braucht es einiges seglerisches Können. Handling und Trimm sind zwar nicht kompliziert, verlangen jedoch eine gewisse Erfahrung – viele verschiedene Einstellmöglichkeiten verleiten bekanntlich auch zu diesbezüglicher Überaktivität... Das gute Gefühl auf dem Ruder vermittelt die Longtze aber auch abseits der Regattabahnen – und da steht bei einem solchen Boot sicherlich der Spass am Segeln im Vordergrund.



**marina.ch**  
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56

Segeleigenschaften



Der Segelspass steht bei diesem Boot im Vordergrund. Ein perfekter Daysailer für hiesige Gewässer. Die grosszügige Segelfläche sorgt dafür, dass die Longtze schon bei wenig Wind sofort anspringt. Wenn der Gennaker steht, gibt es kein Halten mehr. Erfreulich ist, wie das Boot sogar bei starkem Wind jederzeit kontrollier- und segelbar bleibt. Ausgezeichnet sind die Eigenschaften auf räumlichen Kursen: schnell im Gleiten, stabil auf dem Ruder und ohne jede Tendenz auszubrechen.

(Bau-)Qualität



China ist sicher keine typische Bootsbauer-Nation – der positive Einfluss der «Franzosen-Fraktion» im China Team ist aber nicht nur bezüglich Design, Einrichtung und Ausstattung zu spüren, sondern auch bezüglich Qualität. Das Deck fühlt sich teilweise etwas weich an und im Finish gibt es bei einigen Details noch Verbesserungspotenzial. Insgesamt braucht die Longtze aber den Vergleich mit in Europa gebauten Booten nicht zu scheuen. Zudem stimmt der Preis.

Handling



Die Longtze Premier ist auf ein möglichst einfaches Handling bezüglich Unterhalt und Transport ausgelegt. Der Hubkiel (an einem einfachen Galgen wird der Kiel hoch gezogen) sowie die abnehmbaren Seitenteile – von «Wings» zu reden ist vielleicht etwas übertrieben – ermöglichen einen problemlosen Transport auf einem Strassentrailer. Zudem passen so 3 Boote in einen 40-Fuss-Container, was die Transportkosten von China nach Europa verhältnismässig tief hält.



Halle 220  
Stand B015

LONGTZE PREMIER	
Werft	Longtze Yachts Qingdao (CHN)
Design	China Team
Länge	6,84 m
Breite	2,58 m
Tiefgang	1,80 m
Gewicht	600 kg
Kielgewicht	300 kg
Grosssegel	20,7 m <sup>2</sup>
Fock	13,4 m <sup>2</sup>
Gennaker	59,9 m <sup>2</sup>
CE Kategorie	C
Zulassung	6 Personen
Grundpreis mit Club Segel Paket	CHF 44 314.– inkl. MwSt.
Grundpreis mit Racing Segel Paket	CHF 46 983.– inkl. MwSt.
Transport bis Kreuzlingen und Aufbau	CHF 6113.– inkl. MwSt.
Graf Yachting	8280 Kreuzlingen
	Tel. 071 688 30 37
	www.graf-yachting.ch

marina.ch  
Das nautische Magazin der Schweiz



marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56