

Matchrace-Version

Kreuz-Könige. Sowohl im Einhand-Modus als auch mit Genua: Beide laufen schon bei leichtem Wind eine erstklassige Höhe

Blaues Wunder

Egal ob zum Matchrace, zur Runde am Feierabend oder mit dem Partner auf Törn: Die Blu 26 macht auf vielerlei Art eine gute Figur. Beide Versionen im Test

Daysailer-Version

Es gibt Boote, denen sieht man ihre Vielseitigkeit gar nicht an. Langes Cockpit, Miniaufbau, hohes Rigg. Umschmeichelt von hübschen Linien, das Heck modern und offen. Auf den ersten Blick ist die Blu 26 nicht mehr als ein weiteres normales Sportboot. Schnell und wendig, so viel ist klar, schließlich kommt es beim St. Moritz Matchrace zum Einsatz und wird dort von den weltbesten Seglern um die Tonnen getrieben. Und die geben sich nicht mit B-Ware zufrieden. Aber ist so ein Hobel auch ohne eingespieltes Team zu bewegen?

Cruiser gegen Racer

Am Steg des Sailingcenters Tegernsee liegt die Möglichkeit, es auszuprobieren. Links

Finish und Ausrüstung sind hochwertig, viele gute Detaillösungen gefallen

die schlicht weiße und Spinnaker-befeuerte Sportversion, rechts die mit Teak belegte und durch Fock und Gennaker etwas in der Segelfläche reduzierte Eigner-Variante. Die morgendliche Thermik streicht bereits mit sechs Knoten über den See, also abgelegt und ausprobiert.

Grundsätzlich sind beide Boote identisch, nur das optionale Holz in der Plicht und die reduzierte Vorsegelfläche unterscheiden sie. Am Wind fehlen dem Daysailer fünf, vor dem Wind zehn Quadratmeter. Wirklich bemerkbar macht sich das aber zunächst nicht. Beide Boote kreuzen in bester Manier zum Südufer des Sees auf, 5,8 Knoten stehen auf der Logge, Wendewinkel von 41 Grad runden das Bild ab. Herrlich. Die Schotwege sind kurz, Wenden entsprechend schnell gefahren, das Boot dreht über seinem schmalen tiefen Kiel fast auf dem Teller. Würde durch das klare Wasser nicht die eindrucksvolle Bleibombe durchschimmern, man könnte meinen, auf einem modernen 20er-Jollenkreuzer zu sitzen, so direkt reagiert das acht Meter lange Boot auf Steuerbefehle. Oder besser gesagt, Steuergedanken, denn Befehl klingt nach Kraft – die ist aber an dem freistehenden Spatenruder nicht mal dann nötig, wenn man es zum Straßentransport aus seinem Lager hebt. Ein Riegel, der die Anlage auch bei ruppigeren

Ostseeritten an Ort und Stelle behält, sollte nachgerüstet werden, um nicht die Kontrolle über das Schiff verlieren zu können.

Am Ufersaum angekommen, hat sich die Racing-Version einen kleinen Vorteil herausgefahren, im Mittel war sie 0,2 Knoten schneller. Das ist vertretbar, will man es beim abendlichen Schlag entspannter angehen lassen. Und für besser belüftete Reviere reicht die so dargebotene Fläche ohnehin aus. Möchte man allerdings in der aufstrebenden Blu-26-Einheitsklasse erfolgreich mitmischen, führt kein Weg an der überlappenden Genua vorbei.

Genauso wenig wie am Spinnaker, das wird schnell deutlich, als es raumschots wieder zurückgeht. Gut einen halben Knoten

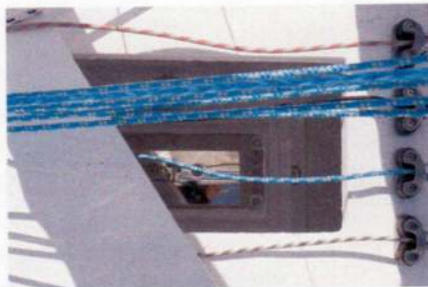
bringt das symmetrische Tuch auf allen Kursen, beim herrschenden Wind bot der Gennaker sogar auf Kursen spitzer als 90 Grad keinen Geschwindigkeits-Vorteil. Hier zeigte sich auch, warum das Team des Sailingcenters so begeistert von der Blu als Schulungsboot ist. Es ist extrem gutmütig und bleibt selbst bei forcierter extremer Lage durchgängig kontrollierbar, ohne aber gehemmt oder langweilig zu wirken. Kein Gefühl von Zickigkeit. Der Daysailer ist erwartungsgemäß noch einmal toleranter, ohne dabei Segelspaß vermissen zu lassen. Entspannt und lässig zieht man mit bis zu 7 Knoten seine Bahnen, vermisst allenfalls einen Ausreitgurt, um noch bequemer auf dem Seitendeck sitzen zu können. „Ein Punkt, über den wir diskutierten, aber die Erfahrungen aus dem Schulungsbetrieb zeigen, dass es ohne Gurte komfortabler ist“, erklärt Geschäftsführer Stephan Eder.

Wer das anders sieht: Nachrüsten ist kein Problem, an den eingeformten Fußrasten ließen sich Aufnahmen in Minuten-schnelle befestigen.

Durchdacht und komplett

Für Überraschung sorgt der Hinweis, dass die Blu zwar in der Schweiz entwickelt wurde, dort aber nicht gebaut wird. Stattdessen zeichnet dieselbe polnische Werft für die Produktion verantwortlich, bei der unter anderem auch die ähnlich konzeptionierte Mak Seven entsteht (Test in YACHT 25/2008). Gaben bei dieser ein sehr heterogenes Finish und Schwächen im Detail Anlass zur Kritik, ist die Bauqualität der Blu absolut makelfrei. Nicht einmal in den verwinkelsten Ecken sind Pfuschereien zu entdecken, alles macht einen ordentlichen und soliden Eindruck. Was dem durchaus gehobenen Kaufpreis angemessen ist. Das gleiche Bild auch bei der Decksausstattung: Kugellagerblöcke von Ronstan, ein breiter Traveller, verdeckt laufende Barberholer und kräftige Fallenstopper. Weniger belastete Leinen laufen in einer

Flexibel. Für bequemen Trailertransport oder seichte Liegeplätze lassen sich sowohl der Kiel (per Talje, oben) als auch die gesamte Ruderanlage (per Hand, unten) in kurzer Zeit aufholen



Sammlung aus Curryklemmen über dem Niedergang zusammen. Die Schotwünschen von Lewmar sind bewusst nicht selbstholend ausgestattet, bei Bedarf kann die Schot in einer Klemme unterhalb der Winde fixiert werden. Das funktioniert gut, es sollte aber ein Leitblech aufgesetzt werden, da sonst das Gelcoat schnell durchscheuern wird.

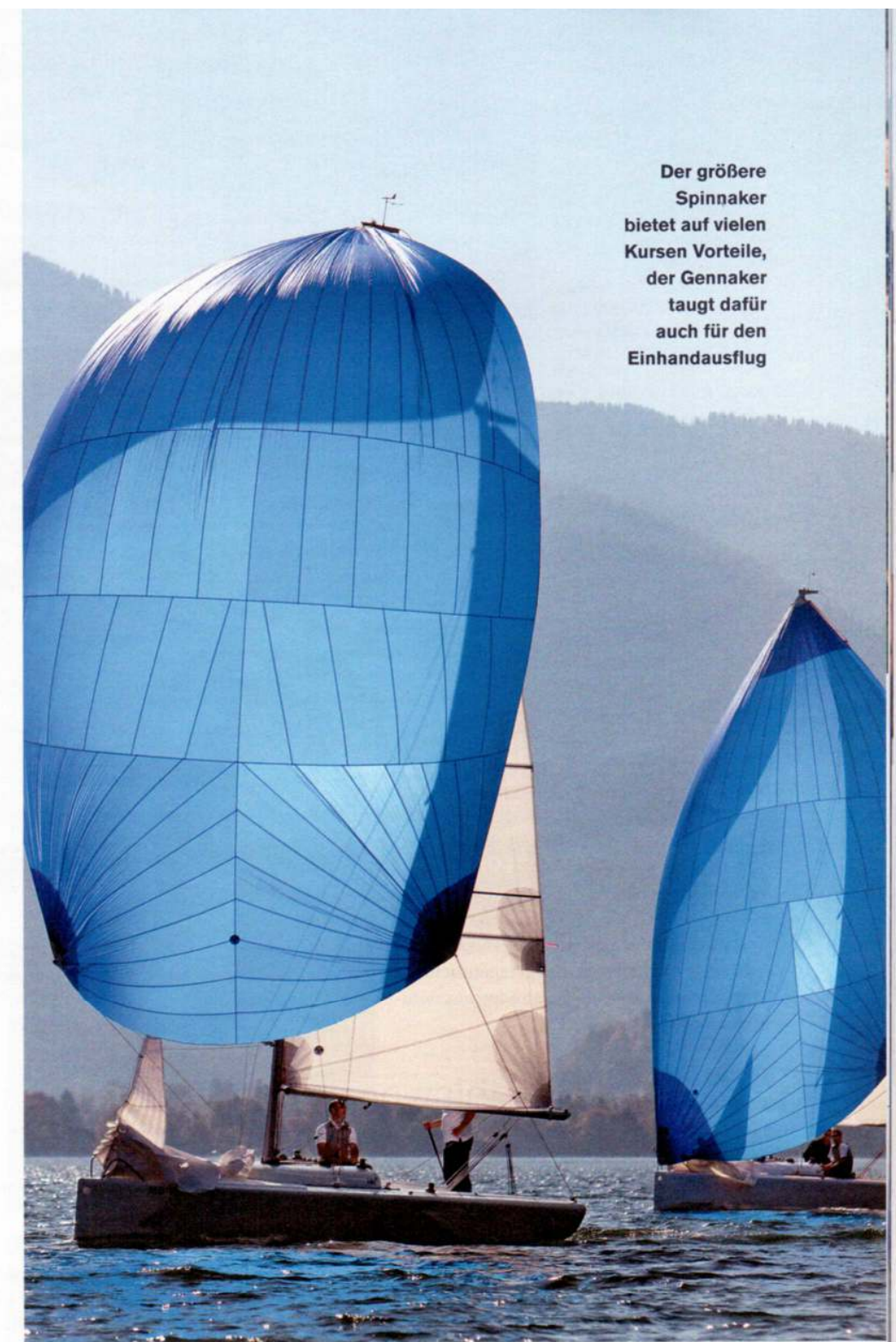
Ebenfalls seitlich am Cockpit befinden sich die Traveller- und Achterstagverstellung, genau dort, wo man intuitiv hingreift. Die kräftig untergesetzte Talje sorgt für wirkungsvollen Trimm am Partial-Rigg, eine große Peitsche spreizt das entlastete Stag weit genug nach achtern, damit das im Topp mäßig weit ausgestellte Großsegel reibungslos passieren kann. Mit diesen Trimminstrumenten ist die Blu bei weitem nicht technisch überladen, die gute Materialauswahl und Dimensionierung sorgen aber dafür, dass alle zur Verfügung stehenden Strecker tatsächlich wirkungsvoll sind. Die Schüler am Tegernsee danken es. „Sie sehen gleich, wie viel Spaß Segeln bringen kann, wenn man sechs, sieben Knoten durchs Wasser macht. Die meisten kommen wieder, leihen sich das Boot für ein paar Stunden aus.“

Ein nachvollziehbarer Gedanke, doch die reviertypische Mittagsflaute macht weitere Schläge unmöglich. „Keine Sorge, in zwei, drei Stunden setzt der Nordwind ein, dann geht's wieder los.“

Mit Fantasie auch tourentauglich

Bleibt genug Zeit, die Blu von innen zu betrachten, selbst wenn der Schweizer Profisegler Christian Scherrer beim Design nicht an Fahrtensegler dachte. Der hatte vielmehr die Matchrace-Szene im Kopf, wollte vor allem einen sportlichen Binnenrenner entwickeln. Mit überraschend viel Platz unter Deck. Klar, Stehhöhe gibt es genauso wenig wie ein Pantrymodul, einen WC-Raum oder gar abgeschlossene Kammern. Aber immerhin dachte man bei der Gestaltung der einlaminierten Auftriebskörper so weit, dass deren Oberseite gleich als Auflagefläche für ein Kojenpolster dienen kann. So finden zwei Segler also schon serienmäßig einen großzügigen Schlafplatz beidseits des Niedergangs, wenn sie denn Polster mitbringen.

Zaghaft murmelt Stephan Eder noch den Hinweis, dass es auch eine Tourenversion



Der größere Spinnaker bietet auf vielen Kursen Vorteile, der Gennaker taugt dafür auch für den Einhandausflug

gäbe, bei der Polster für Hundekojen und Vorschiffsdreieck mitgeliefert würden. Inklusiv der hierfür nötigen Auflagen, denn vorlich des Hubkiels erstreckt sich auf den Testschiffen nur eine leere GFK-Wanne. Schlicht und unverkleidet, wie auch die Unterseite des Decks. Mit der optionalen Liegewiese wird aus der Blu dann aber durchaus schon ein reisetaugliches Gefährt für zwei,

an bequemer Sitzhöhe und einem lichtpendenden Vorluk mangelt es jedenfalls nicht. Kombiniert mit einer Pflichtpersenning lässt sich mit dem Binnenracer wandern gehen wie vor zwanzig Jahren mit der Jolle. Nur ein wenig sicherer und komfortabler. Auch seichtere Gewässer ließen sich befahren, denn mit einem (aufpreispflichtigen) Hubkielkran, der komplett unter Deck mon- ➤

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 41 Grad)	5,8 kn
60 Grad Windeinfall	6,3 kn
90 Grad (mit Spinnaker)	7,2 kn
130 Grad (mit Spinnaker)	7,0 kn
180 Grad (mit Spinnaker)	5,0 kn

Windgeschwindigkeit: 4–6 kn (2 Bft.)
Wellenhöhe: glattes Wasser

Potenzial

STZ* **5,9**

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Typisch für Binnenboote ist die Blu 26 überdurchschnittlich besegelt

Kojenmaße

Vorschiff	1,95 x 1,40/0,75 m	
Mittschiffs bb.	2,70 x 0,50 m	
Mittschiffs stb.	2,70 x 0,50 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

* Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/VV}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) * Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Christian Bolinger
 CE-Entwurfskat. ... C (küstennah. Gew.)
 Lúa (Rumpflänge) 8,00 m
 Wasserlinienlänge (LWL) 7,19 m
 Breite 2,20 m
 Tiefgang 1,80 m
 Gewicht 1,2 t
 Ballast/-anteil 0,7 t/58 %
 Großsegel 21,0 m²
 Genua 19,0 m²
 Maschine Außenborder

Rumpf- und Decksbauweise

Rumpf und Deck Sandwich mit PVC-Kern, Außenlage Vinylester. Deck-Rumpf-Verbindung laminiert

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 45 220 Euro
 Preis segelfertig² 49 950 Euro
 Garantie/gegen Osmose ... 2/5 Jahre

Vertrieb Sailingcenter Tegernsee, 83703 Gmund/Tegernsee, www.bluboats.com

Yacht-BEWERTUNG

Leistungsstarkes, ästhetisches und vielseitiges Kielboot, entwickelt für Binnenreviere, Fahrten- und Sportversion. Rudimentär bewohnbar

Konstruktion und Konzept

- + Aufholbare Anhänge
- + Rudersystem durchdacht

Segelleistung und Trimm

- + Schnell auch bei Leichtwind
- + Gutmütig, gut kontrollierbar
- Genuaschot scheuert beim Belegen auf dem Gelcoat

Wohnen und Ausbauqualität

- + Sauberes Finish
- Vorschiffsauflage und Polster nur gegen Aufpreis

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Beschlagsausrüstung
- Ruderkasten nicht gesichert



Schlank und schmal. Der tiefe Kiel sorgt für Leistung, lässt sich aber aufholen

Unter Deck ist es **karg**, aber da lässt sich was tun. Die Touring-Version wartet mit Polstern auf

tiert wird, lässt sich der Tiefgang von 1,80 auf 1,30 Meter reduzieren. Bei gelegentlichem Straßentransport kommt ein anderes System zum Einsatz.

Racen, relaxen, reisen

Es gibt kaum eine Spielart, die die Blu 26 nicht beherrscht. Klar, der Fokus liegt beim Regattieren und dem Matchrace, dank Spinnaker ist das Schiff auch für die Grade-1-Veranstaltungen der Isaf zulässig. Mit großem, 3,5 Meter langem Cockpit bietet es viel Platz für eine fünfköpfige Crew, die Beschläge sind ergonomisch gut platziert, die aufholbaren Anhänge erlauben einen unkomplizierten Transport von Veranstaltung zu Veranstaltung. Im Alpenraum gibt es bereits jetzt, ein Jahr nach Präsentation des Prototyps, eine aktive Einheitsklasse mit über zwölf Booten.

Aber auch der weniger ambitionierte Segler ist mit der Blu gut bedient, denn ihr allürenfreies Temperament, die einfache Bedienung und das elegante Design machen sie zur attraktiven Gefährtin auf vielen Revieren. Einzig ihr verhältnismäßig hoher



Das Vorschiff bietet viel Platz für eine Dreieckskoje, achtern sind die Auftriebskörper gleich als Kojen ausgeformt. Im Vordergrund der aufholbare Hubkiel

Tiefgang wird für manches Binnenrevier zum Stolperstein, denn mit aufgeholtem Kiel darf die Blu nicht mehr gesegelt werden. Den Fahrtensegler, der nur eine ruhige Bucht erreichen will oder ungern mit einem hochbeinigen Kielboot auf der Straße unterwegs ist, wird das wohl nicht stören. Er muss vielmehr einen Hang zur Askese mitbringen, auf Stehhöhe und großen Holzausbau verzichten. Mit einer Handvoll Polster, Stautaschen an den Wänden und einer gut sortierten Kochkiste wandelt sich dafür die Blu zu einer gemütlichen Wohnhöhle mit enormem Geschwindigkeitpotenzial.

Das alles bietet Bluboats zu einem verhältnismäßig moderaten Preis an. Für 45 000 Euro gibt es zwar schnellere oder größere, komfortablere oder sportlichere Schiffe, selten aber in einer so gelungenen und obendrein hübschen Kombination. Hin und wieder erlebt man doch noch mal ein echtes blaues Wunder. *Martin-Sebastian Kreplin*

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test