

Vom semi open bridgedeck zum Cabriolet

FORMAT 108c ist die Weiterentwicklung meiner Idee von vor 20 Jahren. Damals gab es solche "halboffene" Entwürfe noch nicht und ich erntete allenfalls ein Schmunzeln. Nach herkömmlicher Vorstellung war das "nichts Halbes und nichts Ganzes". Die Vorzüge sollten sich aber bald zeigen und auch im Ausland tauchen vermehrt solcher Entwürfe auf, es scheint also doch etwas dran zu sein, ich hatte nie daran gezweifelt.

Mittlerweile sind verschiedene halboffene FORMATkats fertiggestellt - im Selbstbau, aus werftgefertigten Bausätzen oder als fahrfertigen Kaskos oder Werftbau. Alleine vier segeln unter den alten Bezeichnungen FORMAT 33 und FORMAT 35 unter MD-Flagge auf Nord- und Ostsee.

Die aktuelle Version FORMAT 108c ist für MD-Mitglied Gerd Holthausen. Der werftgebaute Kasko aus GfK-Sandwich ist nahezu fertig. Rümpfe und Aufbau wurden in FORMAT-Pendelformen laminiert.

In Spanien folgt ein baugleicher Typ in Epoxy als Totalselbstbau. Hierbei werden die Rümpfe einschließlich Rundstringer und halbem Deck in einem Stück in Negativmallen gefertigt. Diese Bauweise hat sich, trotz des höheren Finishaufwandes, u.a. bei dem kleineren FORMAT 930 als erstaunlich schnell herausgestellt.

Die Modellbilder stammen von der Fachhochschule in Bochold wo ein weiterer FORMAT 108c in den Fachbereichen Industriedesign, Mechatronik (Antriebe) und Festigkeit (FEM) zurzeit theoretisch bearbeitet und später als reales Projekt verwirklicht werden soll.

Bei jedem Wetter unter einem schützenden Dach zu stehen ist heute auf vielen Kats selbstverständlich geworden, Biminis haben sich durchgesetzt. Allerdings hat meist jedoch nur der Rudergänger vom erhöhten Sitz aus freie Sicht nach vorne. Allenfalls im Stehen oder aus dem Salon sieht die Crew wohin die Reise führt.

Ein halboffenes Design unterliegt nicht der scharfen Trennung zwischen innen und außen, zwischen Salon und Cockpit. Die Brücke bildet das Zentrum, sei es beim Segeln oder im Hafen.

Der vordere Cockpitbereich ist permanent überdacht und bietet damit geschützten Raum für Aktive wie Passive. Psychologisch ist man "draußen", was empfindlichen Seelen bei grober See schon mal die Spucktüte sparen kann. Die vordere Bank ist zum Sitzen für 2-3 Personen und ausreichend für ein Mittagsschläfchen.

Ein kleiner permanenter Tisch ist von der Bank ebenso erreichbar wie vom Rudergänger, der Tischsockel ist gleichzeitig die Steuersäule.

Alle Schoten und Kontrolleinen sammeln sich auf dem Hinterträger und können über 2 Zentralwinchen bedient werden. Diese sind mit einem Schritt vom Steuerrad aus erreichbar.

Im Hafen oder vor Anker wird das Steuerrad abgenommen und der Tisch entsprechend nach Bedarf vergrößert. Das Cockpit wird mittels Verdeck komplett geschlossen und bildet so einen großen Salon. Da sich das Verdeck mit wenigen Handgriffen aufklappen läßt, kann man hier von einem echten Cabriolet sprechend. Die Seitenteile lassen sich ganz oder Teilweise hochrollen. Beim Segeln liegt der gesamte Mechanismus unter Klappen im Hinterträger

Als Motorisierung sind 2x 9.9Hp Außenborder von Yamaha vorgesehen. Diese sind leicht und wartungsfreundlich und lassen sich beim Segeln vollständig einklappen. Ein Prinzip, das sich schon bei den Vorgängern bewährt hat.

Gerd Holthausen wird den Kat oft einhand segeln und wählte folglich ein Kutterrigg mit unterteiltem Segelplan aber doch ausreichend Fläche am Wind.

Zur Standardeinrichtung gehören neben zwei Doppelkabinen mit sep. Naßzellen ein riesiger Kartentisch mit angrenzender Navigatorkoje und eine Gally die keine Wünsche offen läßt. Hinter der Gally befindet sich ein Store für Fahrräder mit einer kleine Werkstatt.