

EXTRAVAGANZ STATT ELEGANZ

*Mit plattem Bug und dazu komplett aus Aluminium gebaut: Die spezielle **REVOLUTION 29** aus Frankreich muss den Wettbewerb nicht fürchten – weil es ihn gar nicht gibt. Der Spezialitäten-Cocktail aus Frankreich im Test*

REVOLUTION



Täuschend: Die Revolution 29 wirkt mit ihrem langgezogenen Aufbau größer, als sie wirklich ist



Einzigartig: Der Scow-Bug ist die Besonderheit des Bootes. Er schafft Volumen.

Da ist es nun: das konkurrenzlose Boot. So etwas gibt es kein zweites Mal, noch nicht mal im Ansatz: ein Einrumpf-Kielboot von unter neun Meter Länge, aus Aluminium gebaut und mit Scow-Bug. Ein Mix von besonderer Eigenständigkeit – und eigentlich ein zumindest optisches No-Go. Oder vielleicht doch nicht?

David Roy heißt der Aluminium-Schweißer aus La Rochelle, der schon mit der Revolution 22 (Test in YACHT 8/2013) für reichlich Furore in der Branche sorgte. Die kleine 6,80-Meter-Scow wurde von den einen als mutiges, innovatives Projekt gelobt, von anderen als segelnder Wok verspottet. Wie auch immer: Die Werft von David Roy, AFEP Marine, hat jedenfalls schon fünf von den kleinen Alu-Scows gebaut und verkauft. Für ein derart außergewöhnliches Boot zweifellos ein schöner Achtungserfolg.

NUR ZUM RAUMGEWINN

Jetzt legt David Roy nach, mit einem neuen und größeren Schiff. Und wieder konstruiert von David Roy, welcher seinerseits mit dem revolutionären Plattnasen-Boot „Magnum 747“ überraschend das Mini-Transat

2011 hatte gewinnen können. Die Vorteile der Scow-Form erklärt Raison mit einem erheblichen Plus an Rumpfvolumen für mehr Formstabilität, mehr Steifigkeit und weniger benetzter Oberfläche bei Krängung.

Vor allem auf schnellen Halb- und Raumwindkursen haben Performance-Boote mit Scow-Bug Vorteile, weil die Schwimmhöhe höher ist und die fülligen Rümpfe besser über die Wellen kommen. Im Falle der Revolution 29 ist dies zwar gut zu wissen, bleibt

aber bloße Theorie. Das nur knapp neun Meter lange und dafür aber immerhin rund vier Tonnen (Leergewicht) schwere Gefährt profitiert mit dem Scow-Bug in erster Linie von einem erheblichen Gewinn an Volumen für deutlich mehr Platz unter Deck. Dies ist wohl die eigentliche, hauptsächliche Bestimmung der doch sehr speziellen Formgebung. Mögliche Vorteile bezüglich Leistungsstärke und Segeleigenschaften bleiben außen vor.

Trotzdem: Die Revolution 29 zeigt sich im YACHT-Test regsamer und temperamentvoller, als es die Konstruktion, die Bauweise und die technischen Daten auf den ersten Blick vermuten lassen. Schon bei einer leichten Brise um sechs Knoten kommt das Plattnasen-Boot zügig in Fahrt und lässt sich trotz der doppelten Ruderblätter auch lebhaft und mit einem guten Gefühl auf der Pinne am Wind steuern. Das verblüfft.

Und mit 4,8 Knoten Speed hart am Wind geht auch die Performance in Ordnung. Allerdings bleibt die gesegelte Höhe mit einem wahren Winkel von 50 Grad zur Windrichtung unter den Erwartungen. Den Versuch, Höhe zu kneifen, bestraft die ungewöhnliche Rumpfform mit einem sofortigen und markanten Leistungsabfall.

ÜBER DIE OPTIK LÄSST SICH STREITEN. DER BUG HAT ABER SEINE VORTEILE

ALUMINIUM DURCH UND DURCH

David Roy baut den Rumpf der Revolution 29 mit Aluminium-Platten von 6 Millimeter Stärke für den Bereich unterhalb der Wasserlinie und 5 Millimeter am Freibord. Die Paneele werden vorgewölbt und spannungsfrei im Rundspant verschweißt. Das Deck und die Cockpitwanne sind aus 4 Millimeter starken Aluplatten zusammengesetzt. Auf dem Deck, dem Dach von Aufbau und im Cockpit werden die nackten Metallflächen mit einer Art Gummigranulat-Beschichtung versehen. Das Material bietet nicht nur eine ausgezeichnete Trittsicherheit an Deck, sondern ist auch als Prall- und Lärmschutz von Bedeutung.

Wer möchte, kann sich an Deck und im Cockpit auch ein echtes oder künstliches Teak-Stabdeck verlegen lassen.

VIELSEITIG MIT SCHWENKKIEL

Das Revolution-Konzept sieht wahlweise einen Schwenkkiel oder einen fest angebauten T-Kiel vor. Der flexible Rumpfanhang kostet rund 10 000 Euro extra und reduziert den Tiefgang von maximal 2,60 auf minimal 1,10 Meter. Das Boot kann damit problemlos trockenfallen, in Tidengewässern sogar regelmäßig. Der tiefe Schwenkkiel wird übrigens über eine Elektro-Hydraulik beziehungsweise auf Knopfdruck bewegt.

Die voluminöse Bugpartie erlaubt ein weit achtern positioniertes Rigg. Der Zweisalings-Mast steht ungefähr in der Schiffsmitte und ziemlich genau über dem Drehpunkt des Schwenkkiels. Damit kann die Genua trotz nur kurzer Überlappung von 110 Prozent relativ groß ausfallen. Dazu wird die Revolution 29 mit einem durchgelatteten Großsegel und extremer Ausstellung im Topp-Bereich ausgestattet. Die Abmessungen des Tuchs sind beinahe quadratisch und erinnern an die Segelpläne von modernen Performance-Katamaranen. Ein Achterstag gibt es ebenfalls nicht.

Dementsprechend wird das Groß auch eher über den langen und ganz achtern am Boot angebrachten Traveller getrimmt. Für die Genua und den Gennaker stehen Winschen seitlich am Cockpitsüll zur Verfügung. Fallen, Trimm- und Reffleinen laufen auf kurzen Wegen über das Dach zurück auf die Klemmbatterien seitlich am Niedergang. Das Handling ist auch im Manöver leicht und übersichtlich. Im relativ kurzen Cockpit kann der Steuermann von seiner Position aus alle Funktionen selbst greifen, so ist →



KONSEQUENT

Selbst die zwei getrennten Badeplattformen, die Beschläge oder der Geräteträger am Heck sind aus Aluminium gebaut. Andere Metalle will die Werft nicht verwenden, vor allem wegen der gefürchteten Elektrolyse. Die Pinensteuerung bleibt ohne Alternativen



REICHLICH

Stauräume an und unter Deck gibt es viele. Und die Fächer sind gut zugänglich. Die Bauweise bedingt die scharfen Kanten



ENTBEHRLICH

Die Stützen sorgen für einen sicheren Stand bei der Arbeit am Mast. Viel zu tun gibt es hier allerdings ohnehin nicht

REVOLUTION 29

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFFT UND STROM

50 Grad	4,8 kn
60 Grad	5,2 kn
90 Grad	5,5 kn
120 Grad*	5,0 kn
150 Grad*	3,9 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 6 kn (2 Bft.)

Wellenlänge: glattes Wasser

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 5,0	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Trotz kurzem Mast ist die Segelfläche stattlich und die Segeltragezahl hoch

KOJENMASSE

Vorschiff	2,04 x 2,05/1,20 m
Salon (beidseitig)	2,40 x 1,10/0,75 m
Achtern	1,98 x 1,20/1,10 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	David Raison
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	8,90 m
Breite	3,50 m
Tiefgang Schwenkkiel	1,10-2,60 m
Gewicht	4,0 t
Ballast/-anteil	1,1 t/27 %
Großsegel	36,0 m ²
Rollgenau (110 %)	29,0 m ²
Maschine (Volvo P.)	14 kW/19 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Einschalige Aluminium-Konstruktion. Rumpf als Rundspant geschweißt. Kiel und Ruder ebenfalls aus Aluminium

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	123 960 €
Preis segelfertig ²	137 300 €
Garantie	2 Jahre

WERT UND VERTRIEB

AFEP Marine Evolution;
17000 La Rochelle (Frankreich);
www.afep-marine.com

Yacht-BEWERTUNG

Außergewöhnliches und relativ schweres Tourenboot aus Frankreich, komplett aus Aluminium gebaut. Die Besonderheit ist der Scow-Bug. Vom zusätzlichen Volumen vorn profitiert in erster Linie das Wohnangebot

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- Sehr eigenständig
- Robuste Bauweise aus Aluminium
- Viel Raumgewinn mit Scow-Bug

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

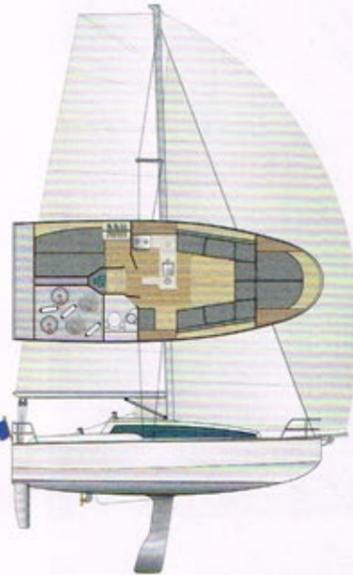
- Ansprechende Segelleistung
- ➖ Wenig Höhe am Wind

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- Enormes Raumvolumen unter Deck
- Großzügige Kojenmaße im Salon
- ➖ Unschöne Verarbeitung im Detail

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- Wahlweise Fest- oder Schwenkkiel
- ➖ Mangelhafte Isolation
- ➖ Schlechte Lüftungsmöglichkeiten



Der Scow-Bug sorgt für ein erhebliches Plus an Volumen unter Deck. Der Mast steht auffällig weit achtern im Boot

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

die Revolution 29 uneingeschränkt einhandtauglich.

Die eigentliche Überraschung allerdings kommt unter Deck. Die fülligen Rumpfformen und vor allem die abgeplattete Bugpartie erlauben eine neue, ungewohnt großzügige Raumaussnutzung. Das gefühlte und wirkliche Volumen innen entspricht demjenigen eines wesentlich längeren Bootes.

Die Besonderheit ist eine Verschmelzung von Vorschiff und Salon zu einem großen Raum. Eine Abtrennung in Form eines Schotts gibt es auch auf Wunsch nicht. Dafür ermöglicht das Konzept eine flexible, durchdachte Kombination von Sitzflächen und Kojen. So können vier erwachsene Personen mit viel Komfort im erweiterten Salon übernachten, der allerdings nicht weiter unterteilt ist. Die Sitzflächen der Sofakojen lassen sich mit aufklappbaren Elementen vergrößern und ermöglichen so eine Breite der Liegeflächen von über einem Meter.

Anders in der Achterkabine. Dort beträgt die Liegefläche auf Schulterhöhe in der Breite gerade mal 1,20 Meter – da kann nur eine Person komfortabel übernachten.

Die andere Seite des symmetrisch getrennten Achterschiffs ist als große, aber leider nur von innen durch den Toilettenraum zugängliche Backskiste ausgebaut. In dem Bereich sind auch die Tanks für Kraftstoff und Frischwasser sowie ein Großteil der Bordtechnik untergebracht.

Gelungen: Für die Zufuhr von Strom und Wasser in die einzelnen Schiffsbereiche hat David Roy einen durchgehenden Kabelkanal in den Rumpf eingeschweißt. Kabel und Rohre laufen darin gut geschützt bis unmittelbar zum Verbraucher und können jederzeit ergänzt oder ersetzt werden.

NOCH ARBEIT IM DETAIL

Was dem Boot fehlt, sind Möglichkeiten zur Belüftung, vor allem im Salon, aber auch in der Achterkabine und im Bad. Es wäre hier besonders wichtig, weil Alu-Konstruktionen bei starken Temperaturunterschieden von Wasser und Luft schwitzen und sich an den Kältebrücken Kondenswasser bilden kann. Die fühlbare Feuchtigkeit unter Deck und die vielen Stockflecken auf den Polsterungen des noch relativ neuen Prototypen verraten

mangelnde Ventilationsmöglichkeiten und Rumpf-Isolierungen. Störend ist auch das dauerhafte Plätschern des Wassers am flachen Bug, selbst beim ganz ruhigen Liegen im Hafen. Nachts kann das nerven.

Bedarf für Verbesserungen besteht auch bezüglich der Ausbaugüte. Im Detail zeigen sich beim Prototypen noch zahlreiche Schönheitsfehler und teils echte Verarbeitungsmängel. Werftchef David Roy bezieht den kompletten Innenausbau von einem externen Zulieferer und beanstandet selbst die Qualität. Für zukünftige Baunummern verspricht er Besserung.

Der Preis von 124 000 Euro ist für ein Boot von nur knapp neun Meter Rumpflänge und ohne Segel nicht unerheblich. Grund dafür ist in erster Linie die aufwändige, zugleich aber auch sehr robuste Bauweise in Aluminium.

Die einzigartige Revolution 29 ist durch ihren Scow-Bug ein ausgewiesenes Nischenprodukt, welche die Aussage „Form follows function“ auf die Höhe treibt.

MICHAEL GOOD

AUFREGEND ANDERS



DÜRFTIG

Bad und Technikraum sind nur durch einen Vorhang getrennt. Hier wird leider am falschen Ort gespart



ZUGÄNLICH

Unter den Bodenbrettern gibt es noch mehr Stauraum. Allerdings liegt das Packgut direkt auf Aluminium



SPANNEND

Die riesige Bugpartie erweitert den Salon bis ganz nach vorn. Dies ermöglicht eine ganz andere Raumaussnutzung. Das gefühlte Volumen ist enorm



INTEGRIERT

Der Kasten für den Schwenkkiel ist schon in die U-Pantry eingefügt. Das macht Sinn



ERREICHBAR

Die 30-PS-Einbaumaschine ist von vorn sowie von den Seiten her zugänglich

/JETZT/

IM HANDEL!

DAS
JAHRESHEFT

148 Seiten stark

nur 5,90€

2017 DAS MAGAZIN FÜR STAND-UP-PADDLING DEUTSCHLAND 1,90 €

sup Powered by surf

Touren-Tipps
Bayern, Berlin, Dänemark, Frankreich

So viel Sicherheit muss sein!
Kleidung, Leashes & Rettungsmittel

Vario-Paddel
Von sportlich bis schwammig

Abenteuer Yukon
Mit Bären paddeln

Elektropumpen
Von 70 bis 280 Euro im Test

42 Boards für Tour & Fitness
PLUS: Die neuen Allrounder im Megatest

Jetzt portofrei bestellen auf
www.sup-mag.de/neu



Die digitale SUP-Ausgabe findest du in der SURF-App (Download via AppleApp- oder Google Play-Store, verfügbar für das Tablet).