



# PICNIC CABIN „HALUMA“ Stilvoller Klassiker

„Das alte Boot, eine Chris Craft von Anfang der 60er-Jahre, die wir gebraucht gekauft hatten, faulte uns sozusagen unter dem Hintern weg und eine Renovierung wäre sehr aufwendig gewesen“, erzählt Urs Rutishauser. Also wurde der alte GM-Achtzylinder ausgebaut, weil es für diese Motoren immer noch einen Liebhabermarkt gibt, der Rest verschrottet und die Suche nach einem neuen Boot begonnen.

*Von Hans-Dieter Möhlhenrich*



Werftmäßig war Urs Rutishauser nicht festgelegt, hatte aber konkrete Vorstellungen von seinem neuen Boot und daher bei der Suche nach einer geeigneten Werft ganz Europa im Blick. Fündig auf der Suche nach ihrem Traumboot wurde die Schweizer Familie, die nicht weit vom See eine Landwirtschaft betreibt, schließlich in Frankreich bei einer Werft im Becken von Arcachon im kleinen Ort Gujan-Mestras. Der alteingesessene Handwerksbetrieb, der seit 1800 existiert und noch heute ganz traditionelles Bootshandwerk betreibt, hatte in seinem Programm aus Pinassen und Motoryachten im klassischen Stil genau den Bootstyp, den sich die fünfköpfige Familie vorstellte und der sie

in Zukunft für ihre Wassersportaktivitäten auf den Bodensee bringen sollte. Allerdings war das bestehende Modell eine Nummer zu groß, sodass die von Modedesigner Courrèges sehr edel gestaltete „White Ocean“ vom erfahrenen französischen Bootdesigner Vincent Duchatelet sozusagen etwas geschrumpft werden musste. In ihrer jetzigen Größe misst sie mit ihrer großen Badeplattform elf Meter über alles und ist 3,32 Meter breit. Der steile V-Bug wurde auf die kürzere Wasserlinie angepasst und ist etwas weniger tief. Das zuletzt auch deshalb, weil das Boot nicht die eigentlich vorgesehene Doppelmotorisierung bekommen sollte und so besser auf die Einzelmotorisierung abgestimmt ist:



#### Maße:

Lüa 11 m, Breite 3,32 m

#### Gewicht:

ca. 5,2 t

#### Motorisierung:

Yanmar 8LV-320 320 PS / 235 kW

#### Preis:

ab ca. 240 000 CHF auf Anfrage

Werft: [www.dubourdieu.fr](http://www.dubourdieu.fr)



Das Hardtop schützt bei Sonne und Regen und kann bei Bedarf mit einer Persenning rundum geschlossen werden.

Es wurde ein Yanmar 8 Zylinder mit 320 PS / 235 kW im Maschinenraum eingebaut, der Bodenseezulassung hat und deutlich weniger schluckt als zwei Benziner und sich im Verbrauch zwischen rund einem Liter pro Stunde im Standgas und ca. 54 l/h bei den am Bodensee erlaubten 22 Knoten bewegt.

Eher an der unteren Grenze für das 5,2 Tonnen schwere Boot angesiedelt, reicht seine Leistung und das hohe Drehmoment von immerhin fast 750 nm, die er mit einem DuoProp ins Wasser bringt, aber allemal für flotte Fortbewegung auf dem Bodensee: Bei 3500 U/min ist die Picnic Cabin perfekt im Gleiten und genau 22 Knoten schnell, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei rund 27 Knoten, was ausreichend ist. Überhaupt sind die Fahreigenschaften beeindruckend gut, der Übergang in Gleitfahrt geschieht leichtfüßig und spielend, fast ohne dass man den Übergang merkt und die Nase in den Himmel gestreckt wird. In Geradeausfahrt oder

in engen Kurven liegt das Boot satt und stabil im Wasser, vermittelt unmittelbaren Fahrspaß und ist sicher zu beherrschen. Das gilt auch bei engen Hafenanläufen: Die Französin reagiert willig und lässt sich in Verbindung mit der Bugschraube zentimetergenau in enge Boxen dirigieren. Der Diesel ist gut lärmgedämmt und auch der Rumpf, was manchmal ein Problem bei Holzbauten ist, wird nicht zum lauten Resonanzkasten, der die Unterhaltung an Bord stört. Gebaut wird die verkürzte „White Ocean“ über Kopf auf Holzspanten und Längstringern mit Sperrholzplatten. Das „Baugerüst“ bleibt im Rumpf und verstärkt diesen ebenso wie der Überzug aus Glasfaser, der neben der guten Geräuschdämpfung mit für einen sehr steifen und stabilen Rumpf verantwortlich ist. Am Ende wird grundiert und dann in Wunschfarbe mit einem Zweikomponentenlack lackiert. Das ist eine bewährte und pflegeleichte Versiegelung für einen solchen Kompositbau.

Ansonsten schwelgt die Werft beim Ausbau in Holz: Auf alle ebenen Flächen vom Bug bis zur Badeplattform sind massive, dicke Teakstäbe verlegt, die elastisch vergossen sind. Schön und klassisch ist unter Deck die Kombination aus massiven Mahagonileisten und weißen Sperrholzplatten. Die Möblierung wird noch ganz traditionell hergestellt: So sind z. B. die Schubladen mit Schwalbenschwänzen in Handarbeit verzahnt. Die Beschläge im Boot und an Deck sind solide und formschön. Das spricht alles für Langlebigkeit und Wertbeständigkeit. Die Raumaufteilung ist unspektakulär und spartanisch, zweckmäßig. Mehr braucht man am Bodensee eigentlich nicht, wenn man keine hohen Ansprüche ans Bordleben stellt und die bestehende gute Infrastruktur der Häfen nutzt: ein einfach ausgestatteter Salon mit einer großen V-Koje im Vorschiff, breit genug, damit dort die drei Rutishauser-Kinder schlafen können. Daran schließen zwei Längskojen an, die im



Im Bug schlafen die drei Kinder. Die Doppelkoje für die Eltern ist schnell aufgebaut, indem ein Brett unter der Vorderkoje herausgezogen wird und die beiden Rückenpolster der Sitzbänke eingelegt werden.



Gezinkte Schublade aus Holz.



Küchenblock mit Spüle, Herd und Kühlschrank.



Der Schalter für das Bugstrahlruder.



Die Sitzgruppe achtern lässt sich in eine Liege umwandeln.



Ein Schiebedach bringt Frischluft in das Cockpit.

Handumdrehen in eine Doppelkoje für die Eltern umgebaut werden können. Für Notfälle ist noch ein WC eingebaut. Stauraum gibt es unter den Kojen und in zwei Schränken.

Die Pantry ist im Cockpit. Auch sie ist einfach ausgestattet mit ihrem einflämmigen Kocher und dem kleinen Spülbecken. Wert gelegt wurde dagegen auf einen riesigen Kühlschrank. Eine Eisbox bietet zusätzliche Kühlmöglichkeit. Frischwasser für Spüle und WC werden direkt aus dem See entnommen und dann in Tanks entsorgt. „Wir wollten weder technischen Aufwand noch viel Elektronik, alles sollte einfach und unkompliziert sein“, erklärt Urs Rutishauser das realisierte Konzept.

Platz satt gibt es im riesigen Cockpit mit Sitz- und Liegeflächen. Es kann mit entsprechenden Persenningteilen nur seitlich oder auch ganz geschlossen werden und erweitert so bei schlechtem Wetter den geschützten Wohnbereich. ■