

Engagiert. Christian Binder spielt eine tragende Rolle beim neuen österreichischen RC-44-Projekt und ist seit Jahresbeginn Mitglied der One-Sails-Gruppe

Große Schritte

Christian Binder. Seit Jahresbeginn ist CBS-Sails Mitglied der internationalen One-Sails-Gruppe und hat damit exklusiv das Lizenzrecht für die One-Millennium-Membrantechnologie in Österreich

Die Revolution am Materialsektor macht es für kleine, autonome Segelmachereien schwierig bis nahezu unmöglich, im Konzert der Großen mitzuspielen. Konkret geht es um die so genannte Membrantechnologie, die jeder Segelmacher anbieten muss, wenn er in der Regattaszene konkurrenzfähig bleiben will. Genau hier lag der Ansatzpunkt für Christian Binder. Seine Firma CBS Sails definiert sich seit jeher über die Regattakompetenz des Firmenchefs. Rund 60 Prozent der Segel werden für Fahrtsegler gemacht, trotzdem haben das dynamische Image der Marke und Binders Regattaengagement maßgeblich Anteil daran, dass sich Skipper für eine CBS-Garderobe entscheiden.

Das Wissen um diese Tatsache und das neu ins Leben gerufene österreichische RC-44-Projekt, in dem Binder eine Hauptrolle spielt, waren Ausschlag gebend für den Entschluss, sich – als eigenständiges Unternehmen – in eine der großen Segelmachergruppen einzubringen und dadurch vom – mittlerweile unbedingt notwendigen – Technologietransfer zu profitieren. Bei CBS hat man sich für die junge One-Sails-Gruppe entschieden, die in Europa aus führenden Segelmachern hervor ging; gemeinsam

will man in Hinkunft von der richtungsweisenden Millennium-Technologie profitieren.

Damit ergeben sich zahlreiche Vorteile: Christian Binder, dessen Kompetenz punkto Segeldesign unbestritten ist, wird Mitglied des Designteams von One Sails, kann auf eine umfangreiche Datenbank zugreifen und darf vor allem die hochwertigen Millennium-Membrane anbieten; in Österreich selbstverständlich exklusiv.

In welchem Qualitätsbereich man sich hier bewegt, zeigt die Tatsache, dass die J-Klasse *Shamrock* und die Wally 143 *Esense* mit One Millennium ausgestattet wurden.

DAS MATERIAL. Membransegel werden im Gegensatz zu herkömmlichen Segeln nicht aus vorgefertigtem Tuchmaterial, sondern nach individuellen Anforderungen, also custom made, gefertigt. Der Segelmacher errechnet mit Hilfe spezieller Software die zu erwartenden Kräfte und deren Richtung, danach werden auf Basis dieser Daten hochwertige Fasern computergesteuert entlang berechneter Lastlinien verlegt und mit Mylarfolie und/oder Taffetta zu einer Segelfolie laminiert.

Mittlerweile haben alle großen Hersteller Membransegel im Programm. Erfinder dieser

Technologie ist der ehemalige Sobstad-Gründer Peter Conrad, der in den achtziger Jahren zwei Lastlinientheorien (Genesis und 3DL) patentieren ließ. Nach zwei langwierigen Prozessen mit UK Sailmakers und North wurde das Genesis-Patent Sobstad und das 3DL-Patent North zugesprochen. Heute basieren alle gängigen Membransegel auf dem Genesis-Patent, die 3DL-Technologie wird nur von North angewendet. Die Methoden unterscheiden sich dadurch, dass North über eine Form laminiert (dreidimensional – 3D), die Genesis-Patentnehmer hingegen zweidimensional fertigen. Letztere müssen deshalb das fertige Segeltuch in Bahnen zerschneiden und gemäß dem erwünschten Profil wieder zusammen kleben.

One Millennium wird erstens in einem Stück (siehe unten) und zweitens nahezu ohne Klebstoffe gefertigt. Letzteres ist ein entscheidender Vorteil: Mit Kleber getränkte und durch hohe Drücke beim Laminieren flach gedrückte Faserstränge sind nämlich weniger elastisch; sie können dadurch leichter brechen, erklärt Binder. Aus diesem Grund werden bei normalen Membransegeln rund 30 Prozent mehr Fasern verlegt als eigentlich notwendig. Bei One

Millennium ist das nicht notwendig, da die Fasern im klebstofffreien Laminat quasi beweglich bleiben; sie befinden sich in eigenen Kanälen. Durch den Wegfall von Reserve-Fäden und Kleber sind One-Millennium-Segel daher rund 10 bis 20 Prozent leichter als konventionelle Membransegel. Außerdem werden diverse Verstärkungen nicht nachträglich aufgeklebt, sondern im Laminat integriert.





FOTO: TEAM AUSTRIA

DIE FERTIGUNG. Christian Binder designt Segel mithilfe modernster Sailpack-Software, danach werden die Daten nach Florenz geschickt, wo die Membrane produziert werden. In einem ersten Arbeitsschritt wird dabei aus 96 cm breiten Mylarfolienbahnen ein komplettes Segelprofil erstellt, die Bahnen miteinander verklebt; es entsteht eine Folie, die vom Profil her dem späteren Segel

gleicht. Ein Plotter verlegt dann entsprechend der errechneten Lastlinien die Fasern, bevor eine zweite profilierte Mylarfolie darüber gelegt wird. Anschließend wird das Ganze in einen beheizbaren „Vakuummantel“ gepackt und bei einer Temperatur von 120 Grad und 0,9 bar Druck sechs Stunden lang laminiert; Kleber kommen hier nicht mehr zum Einsatz.

Die Endfertigung des Segels erfolgt später in Österreich bei CBS-Sails.

DIE ZIELGRUPPE. Die One-Millennium-Technologie wird vorerst nur für Yachten ab 30 Fuß angeboten. Für kleinere Segel ist der Aufwand noch zu groß. Membransegel sind entgegen einer weit verbreiteten Meinung für Regatta- und Fahrtensegler gleichermaßen geeignet. Auch die Produktion ist gleich, ein Fahrtensegel ist lediglich etwas schwerer, da hier auf das fertige Mylarsegel zur Erhöhung der Lebensdauer ein- oder beidseitig Taffetta laminiert wird. Auch im Fahrtenbereich ist Kohlefaser mittlerweile ein gängiges Kernmaterial. Steht Langlebigkeit im Vordergrund, ist allerdings Spectra die bessere Wahl.

Das Preisgefüge von One-Millennium-Segeln ist gleich wie jenes der bisher von CBS Sails angebotenen D4-Membransegel. Preisbeispiel: Das 54,5 Quadratmeter messende Großsegel für eine X-41 One Design kostet 8.880 Euro, für die Fock (45,2 m²) wären 5.088 Euro zu berappen.

RESÜMEE. Christian Binder wahrt mit seiner Entscheidung, sich der One-Sails-Gruppe anzuschließen, den Anschluss an die Spitzentechnologie des Segeldesigns und bleibt somit sich und seiner Linie treu. Näheres über seine Beweggründe lesen Sie in nebenstehendem Interview.

Roland Duller



FOTO: LUIS GAZZARI

„Ich bleibe am Puls der Zeit.“

Interview. Christian Binder über seinen Kurswechsel und die Bedeutung dieser Entscheidung für seine Kunden

Yachtrevue: Sie haben sich der One-Sails-Gruppe angeschlossen. Was waren die Beweggründe?

Christian Binder: Der österreichische Markt und die technologischen Möglichkeiten sind aufgrund des geringen Bedarfs an Hightech-Produkten beschränkt. Durch den Beitritt zur One-Sails-Gruppe habe ich Zugang zu modernster Segeltechnologie. Das ist wichtig für mich, da ich seit jeher im Regattageschehen involviert bin und ich auf keinen Fall den Anschluss verlieren möchte. Regattasegel sind meine Leidenschaft und zugleich wichtiges zweites Standbein. Durch diesen Schritt wird sicher gestellt, dass ich auch in Zukunft Top-Qualität liefern kann.

YR: Wie sieht diese Zusammenarbeit aus?

Binder: Ich bin weiterhin selbstständiger Unternehmer. Alle Segel werden in meiner Firma entwickelt und produziert, ausgenommen One Millennium-Membrane, die in Italien laminiert und bei uns endgefertigt werden. Für Großprojekte wie das Transpac 52-Engagement mit der C-Quadrat Astro oder die RC-44-Kampagne kann ich auf ein Designteam zurückgreifen.

YR: Wie darf man sich das vorstellen?

Binder: Die One-Sails-Gruppe hat ein Designteam für Sonderprojekte. Das heißt, ich muss mir bei der Entwicklung eines RC-44-Segels nicht alleine den Kopf zerbrechen, sondern kann auf kompetenten Input anderer Fachleute bauen. Daneben habe ich Zugriff auf eine Datenbank und modernste Sailpack-Software.

YR: Hätten Sie als autonomer Segelmacher langfristig keine Chance gehabt?

Binder: Irgendwann wäre ich nicht mehr in der Lage gewesen, konkurrenzfähige Racing- und Grand-Prix-Segel zu fertigen, die meinen Ansprüchen gerecht werden. Trotzdem ist mir die Entscheidung schwer gefallen: Als mich Dede de Luca von One Sails im Februar gefragt hat, ob ich nicht bei einem TP 52-Segelprojekt mitarbeiten möchte, habe ich noch abgesagt. Den letzten Ausschlag hat sicherlich das österreichische RC-44-Projekt gegeben. Hier wird auf höchstem Niveau gearbeitet und ich bin als Mitglied des Designteams voll eingebunden. Dazu kommt, dass Russell Coutts in dieser Klasse mit One Sails fährt. Die Arbeit auf so einem Niveau macht Spaß, ich bleibe am Puls der Zeit, lerne täglich dazu und davon profitieren letztendlich auch meine Kunden.

YR: Was passiert mit dem CBS-Logo?

Binder: Auf Dacronsegeln bleibt vorläufig das türkise Logo, die Laminatsegel werden das One-Sails-Logo mit CBS-Schriftzug tragen.