

BOOT

■ 80 km/h schnell, von einem modernen V8-Motor befeuert: Der Rumrunner auf dem Genfer See will nicht nur spielen

THOMAS GEIGER

Als Pierre Schmit die ersten Fotos sah, war es um ihn geschehen. „Ich wusste sofort: Das ist mein Boot“, sagt der Software-Millionär vom Genfer See. Dummerweise zeigten die vergilbten Schwarz-Weiß-Aufnahmen ein Boot, das erstens schon fast 90 Jahre alt war und zweitens nicht zum Verkauf stand. Denn was Schmit auf der Suche nach einem ebenso schnellen wie schmucken Holzboot ausgegraben hatte, mit dem er seine auf Riva abonnierten Freunde beeindrucken wollte, war der legendäre Baby Bootlegger.

Gebaut von George Crouch in den 20er-Jahren, hat er 1924 nicht nur den Gold Cup gewonnen und sich als schnellstes Rennboot seiner Zeit etabliert. Sondern er war auch das Vorbild für die Schmuggel-Schiffe, mit denen Gangster wie Al Capone die Prohibition umgingen und von Kanada aus Whiskey und Rum an die amerikanische Ostküste schafften. Da Polizei und Küstenwache auf diesen Routen ständig patrouillierten, mussten die Boote der Schwarzhändler (engl. bootlegger) damals vor allem eines sein, sagt Schmit: schnell. „Und genau das wollte ich auch.“

Weil das Original nicht zu haben war, hat er beim Luzerner Bootsbauer Pius Waeger eine liebevolle Neuinterpretation des hölzernen Schmuggel-Renners in Auftrag gegeben: den Rumrunner. Waeger, der sein Handwerk bei Boesch am Zürichsee gelernt hat und zurzeit höchstens drei neue Holzboote im Jahr zu Wasser lässt, hat sich dafür die Original-Skizzen des Baby Bootleggers aus dem Mystic Seaport Museum in Connecticut kommen lassen. Dann wurde das Bootsdesign gemeinsam mit dem Yacht-Architekten Christian Bolinger für die Verhältnisse auf den Schweizer Seen angepasst.

Außerdem wollte Schmit ein paar kleine Abweichungen vom Original: Hinten sollte es Platz für eine Sitzgruppe geben,



Der Rumrunner ist etwas größer und breiter als der legendäre „Baby Bootlegger“, mit dem Al Capones Schmuggler Rum und Whiskey aus Kanada in die USA schafften

Zum Schmuggeln viel zu schade

Es musste ein schnelles Holzboot sein. Doch eine Riva wollte Pierre Schmit nicht haben. Deshalb ließ er sich etwas nachbauen: eine Rennyacht aus den Zeiten der Prohibition

und irgendwo mussten auch noch zwei Sonnenliegen hin. Waeger hat dafür unter ein paar polierten Holzdeckeln den nötigen Platz gefunden und so aus dem reinen Rennboot ein sportliches Freizeitboot gemacht. „Das hat etwa ein halbes Jahr gedauert und eine halbe Million Franken gekostet.“

Aber der Tribut an die Freizeit war nicht der einzige Änderungswunsch von Schmit: „Ein bisschen länger sollte der

Rumrunner auch werden“, sagt der Eigner mit Blick auf das rund 8,80 Meter kurze Original und die vielen Rivas seiner Nachbarn am Genfer See. Dass der Rumrunner jetzt exakt 10,20 Meter misst und statt 1,55 nun 1,95 Meter breit ist, hat er Waegers Einkaufsgeschick zu verdanken. „Das war der längste Mahagoni-Stamm, den ich bekommen konnte. Und mit gestückelten Hölzern wollte ich das Boot partout nicht bauen“, sagt Waeger.

Er hat es konstruiert aus Mahagoni und Edelstahl, hat mit Blick auf das Gewicht sogar Böden aus Karbon eingezogen, außen aber die schlichte, schöne Form des Originals gewahrt: Kein Zierrat lenkt ab vom schlanken Körper, der sich so schnell und sanft aus dem Wasser erheben kann.

Angetrieben wird der Rumrunner von einem 7,4 Liter großen Mercruiser-Motor, der klingt wie der V8-Motor einer getun-

ten Corvette. Das war für Schmit der einzig gangbare Weg. Den rund 300 PS starken Originalmotor von Hispano-Suiza zu restaurieren, war ihm zu umständlich. „Ich wollte ein alltagstaugliches Boot, in das ich mich reinsetzen und losfahren kann, deshalb kam für mich nur moderne Technik infrage.“ Aber einen hochdrehenden Volvo oder Mercury wollte er halt auch nicht. „Die haben einfach den falschen Klang.“

Auch beim Tempo musste er Kompromisse machen: Eigentlich sollte der Rumrunner über 100 km/h schaffen, sagt der Extremsportler, den es als Eissegler auch im Winter aufs Wasser zieht. „Aber dann hätte ich die Leistung fast verdoppeln müssen.“ Jetzt schafft der hölzerne Ren-

ner nur 80 Sachen und der Besitzer ist trotzdem zufrieden. „Das ist auch genug“, brüllt er in den Wind. „Denn Hauptsache, die Rivas meiner Freunde sind langsamer.“

Während er deren Boote mit Rolls-Royce oder Bentley vergleicht, ist der Rumrunner für ihn so etwas wie

ein Lagonda auf dem Wasser. „Nicht nur schön und stark, sondern vor allem ungeheuer schnell“, sagt Schmit und schwärmt von der ganz eigenen Fahrdynamik: Der Rumrunner steigt kaum aus dem Wasser, schneidet auch bei hohem Tempo die Wellen und wirkt extrem wendig. „Der lange Rumpf und der in der Mitte montierte Motor machen das Boot extrem stabil und trotzdem sehr handlich“, sagt Schmit. „Fast wie ein Mittelmotorsportwagen auf der Straße.“

Seit Schmit den Rumrunner fährt, ist das Boot schon viel herumgekommen. Erst war er nur auf dem Genfer See unterwegs und ist damit sogar in die Stadt gependelt, wenn der Stau auf der Uferstraße mal wieder zu lang war. Aber dann kreuzte er mit dem Renner auch vor Monaco und den griechischen Inseln. Dort hat er sein Boot als universellen Schlüssel zu den Traumvillen und Luxusyachten dieser Welt kennengelernt. „Der Rumrunner fesselt alle Blicke. Wo man auch vorbeifährt, wird man darauf angesprochen“, sagt Schmit lächelnd. „Man fachsimpelt ein wenig, tauscht sich aus.“ So komme eines zum anderen. „Und plötzlich sitzt man bei wildfremden Menschen an Deck oder auf der Sonnenterrasse zum gemeinsamen Abendessen. Das funktioniert eigentlich immer.“



Eigner Pierre Schmit (l.) und der Luzerner Bootsbauer Pius Waeger

GEIGER (2)