



HIERR DER PROPELLER

JÖRN LÄSSIG IST INHABER DER GLEICHNAMIGEN SPORTBOOTAMBULANZ IN KAHL AM MAIN ÖSTLICH VON FRANKFURT UND DER ENKEL VON EGON LÄSSIG, DEM FIRMENGRÜNDER VON LÄSSIG-MOTOR. SEIT 15 JAHREN BIETET ER SERVICE FÜR SPORT- UND RENNBOOTE AN. SUPERYACHT-EIGNER BERÄT ER GERN, WENN ES UM DIE BESTÜCKUNG IHRER SCHIFFE MIT SEHR SPORTLICHEN TOYS GEHT.

MEER & YACHTEN-INTERVIEW.

Der Propeller ist das A und O. Er macht aus einer Schnecke eine Rakete. Er beeinflusst letztlich, wieviel Kraft ich aufs Wasser bekomme. Wie schnell will ich in Gleitfahrt kommen? Welcher Spritverbrauch ist zu erwarten? Welchen Topspeed will ich erreichen? Für jeden Aspekt gibt es den idealen Propeller. Oder man sucht sich den Kompromiss-Propeller - von allem ein bisschen sozusagen.

Jörn Lässig

MEER&YACHTEN: Wie kommt jemand, der eigentlich Rockmusiker werden wollte, dazu, sich mit Rennbooten zu beschäftigen? Jörn Lässig:

Die Familiengeschichte hat diesen Weg gelenkt. Ich bin die dritte Generation. Mein Großvater hat seinerzeit angefangen. Bevor er auf die Idee kam, mit Sportbooten sein Geld zu verdienen, war er Binnenschiffer. Er hat dann das Geschäft mit meiner Großmutter hier großgezogen, hat dann meinen Vater hineingebracht, später auch meinen Onkel. Ein schöner Familienbetrieb, den ich einmal übernehmen sollte. Nach einer gewissen Orientierungsphase habe ich mich dann auch für diesen Weg entschlossen. Ausgebildet wurde ich im Familienbetrieb. Und das, was mir an Spezialwissen für die klassische KFZ-Mechaniker Ausbildung – Bremsentechnik und so weiter, Chassis, Fahrzeugtechnik – fehlte, habe ich in einem örtlichen Betrieb als Kfz-Lehrling nachgeholt. Ich wurde von meinem Vater auf Lehrgänge geschickt, zu Mercury, Volvo, OMC (Evinrude / Johnson). Dort wurde ich für die spezielle Technik von Außenbordern und Innenbordern mit Z-Antrieb geschult. Mein Großvater ist in den 50er Jahren auf die Idee gekommen Rennboot zu fahren. In meiner Kindheit habe ich die Boote immer in der Werkstatt meines Großvaters stehen sehen und war davon fasziniert. Allerdings wurde damals mein Wunsch, das auch einmal ausprobieren zu wollen, sehr zurückhaltend aufgenommen.

Wie kamen Sie zum Rennsport? Als Kind stand ich schon auf Wasserskies. In meiner Jugend ging es dann mit dem Wakeboard weiter, ich war oft kiten und tauchen. Das Thema Wasser und Boot war für mich immer präsent. In den 90er Jahren haben mein Vater Michael Lässig und mein Onkel Peter Lässig die sehr exklusiven Talon Boote nach Europa importiert und vertrieben. Das war meine erste Berührung mit Katamaran-Sportbooten, die ja eigentlich Trimarane waren. Dieser dritte Rumpf sorgte aber dafür, dass die Fahrsicherheit wesentlich erhöht wurde. Mit diesen Booten habe ich viel Erfahrung sammeln dürfen. Zum einen lernte ich, wie man einen Katamaran überhaupt fährt, und was es ausmacht, wenn man ein wenig mit den einzelnen Komponenten wie Motor-Anbauhöhe oder Propeller spielt. Letztlich brachte mich aber Peter Wallusch dazu, mich aktiv mit dem Motorboot-Rennsport zu beschäftigen. Der ehemalige Formel 3 Weltmeister und selbständiger Bootssachverständige hat in den 90ern meinen Vater und Onkel unterstützt mit seinem Wissen über diese speziellen Rümpfe, und wie man sie richtig und sicher abstimmt. Nachdem ich 2003 meinen Kfz-Mecha-

niker-Meister Titel in der Tasche hatte, habe ich mich beim ADAC MSG-Cup für einen Lizenzlehrgang angemeldet. Im Wassersportverein in Lorch am Rhein ging es dann für mich los – in einem Katamaranboot. Mit einem 40 PS-Außenborder, Zweitakter, habe ich dann meine Rennlizenz gemacht und durfte danach mit dem Rennboot des ADAC Hessen-Thüringen Rennen fahren. Der Deal: wenn ich etwas kaputt fahre, muss ich es selbst wieder reparieren. Kein Problem für mich. Das Jahr in der Superformel ADAC bin ich dann als Gastfahrer für den ADAC München gefahren, mit der gleichen Vereinbarung, wie ich sie zuvor schon mit dem ADAC Hessen-Thüringen ausgehandelt hatte. Dann kam für mich der Sprung in die Formel 1.000. Die kommt aus Italien und ist von der Leistung vergleichbar mit der Formel 3. Ein Freund, der damals in die Formel 2 wechselte, hatte so ein Formel 1.000-Boot, und mit ein bisschen Glück und der Hilfe einiger Sponsoren konnte ich es übernehmen. Mit der annähernden Verdreifachung der Leistung an meinem Gefährt habe ich hier das erste Mal so richtig erfahren dürfen, was mit dieser Kraft am Rumpf alles angestellt werden kann. Ich lernte, dass, wer vorne fahren



Jörn Lässig ist Rennboot-Fahrer mit Leib und Seele. Sogar beim H2O-Nationscup war er dabei. Wenn er einmal nicht im Cockpit Platz nahm, war er als mobiler Mechaniker gefragt. Sogar es zum Namen seiner Firma: Sportboot-Ambulanz. Obschon Lässig nicht mehr mobil unterwegs ist, behielt er den Namen bei.

war ich oft als Mechaniker gefragt. Wir haben die Rennboote für uns und andere Teams in verschiedenen Klassen in meiner Werkstatt aufgebaut und abgestimmt. So manches Mal sind wir dazu auch mit auf die Rennen gefahren oder sind dazu extra eingeflogen worden. Die Rennfahrerei führte dann dazu, dass ich als reisender Spezialmechaniker überall Boote und Motoren reparierte. So entstand meine mobile Sportboot-Ambulanz, sie war aus der Situation geboren. Das war eine lehrreiche – und rückblickend betrachtet – tolle Zeit. Parallel

Was würden sie einem Superyacht-Eigner raten, der sich ein sehr sportliches Toy zulegen möchte? Das kam tatsächlich schon öfter vor. Wichtig ist immer, sich genau anzuschauen, was der Kunde wünscht. Stellt er sich einen sehr schnellen Tender vor? Möchte er schneller als sein Wassersportfreund sein? Will er mit dem Boot allein oder mit mehreren Personen fahren? Fakt ist, dass das Boot immer so sicher sein sollte wie irgend möglich. Einmal kam es vor, dass ein Kunde ein 25 Fuß Talon-Boot wollte, das er – zumindest auch – als Tender

will, nicht vom Gas gehen darf, und dass man fast alles mit dem Trimm regelt, das Boot baut dann die Geschwindigkeit in der Wende selbst ab. Die Beschleunigung ist immens, vor allem die G-Kräfte. Dann ist Andre Schürle auf mich aufmerksam geworden. Er war früher auch Formel 1.000 gefahren, um dann den Step in die Formel 2 zu machen. Durch Ihn hatte ich die Möglichkeit, an der Formel4 World-Tour teilzunehmen, welche im Vorprogramm der Formel2 ausgetragen wurde. Er lud mich dazu ein und stellte mir ein Boot zur Verfügung. Ich sagte selbstverständlich ja. Die Stopps waren dann Saudi-Arabien, Jeddah, Kota Kinabalu, Malaysia. In der Formel 4 bin ich bis dato auch die meisten Rennen meiner Karriere gefahren, durfte jedoch aufgrund meiner Reputation immer wieder auch in andere Klassen reinschnuppern: ich war etwa Throttleman bei Offshore Rennen der WOC225, und ich durfte nach dem Titel der ADAC Masters sogar auch einmal den Nationscup von H2O fahren. Das ist bis heute mein größtes und eindrucklichstes Erlebnis. Wenn ich mal nicht im Cockpit Platz nahm,

Mit einem 40 PS-Außenborder, Zweitakter, habe ich dann meine Rennlizenz gemacht und durfte danach mit dem Rennboot des ADAC Hessen-Thüringen Rennen fahren. Der Deal: wenn ich etwas kaputt fahre, muss ich es selbst wieder reparieren. Kein Problem für mich.

Jörn Lässig

zum Rennsport ist aber auch meine stationäre Werkstatt immer weiter gewachsen, und ich durfte mich über regen Kundenzulauf freuen. Irgendwann war mir klar, dass es mit dem Angebot der mobilen Werkstatt so nicht weitergehen konnte. Die mobile Ambulanz hatte ich seit 2011 parallel zu der von meinem Vater übernommenen Werkstatt betrieben. Wenn auch der Wortsinn nun nicht mehr so ganz stimmt, und ich vom ambulanten vor Ort-Service zur stationären Aufnahme meiner Patienten wechseln musste, wollte ich doch nicht umfirmieren und bin deshalb einfach bei dem Namen Sportboot-Ambulanz geblieben.

nutzen wollte. Allerdings sollte das Boot Diesel tanken, da seine große Yacht auch mit Diesel fuhr, und er keine Lust hatte, extra Benzin mitzuführen. Wir haben ihm dann ein 25er Talon umgebaut. Normalerweise besitzt so ein Boot einen 7,4 Liter-V8, hat 330 PS und fährt 120 bis 140 km/h. Wir haben das Boot dann auf Dieselmotor-Antrieb umgebaut. So war es immerhin auch noch 100 km/h schnell. Verbaut wurde ein Steyr Puch, einer der allerersten mit Common Rail. Das Boot ging nach Frankreich, und der Besitzer hat lange Spaß damit gehabt. Generell würde ich sagen, dass Kunden, die ein sehr sportliches Boot als Toy für

ihre Großyacht wünschen, gut eingewiesen werden sollten, und zwar bei unterschiedlichen Wetter-, Wind und Wasser-Verhältnissen. Schnelle Boote können sich sehr eigenartig, bzw. ungewohnt verhalten – selbst für den erfahrensten Freizeitkapitän. Das lehre ich gern auch die Crews der Superyachten. Nichts anderes geschieht schließlich bei Kunden, die sich einen Ferrari oder Lamborghini zulegen. Hier werden ganz selbstverständlich Sicherheits-Fahrtrainings angeboten. Im Bootsbereich ist das leider noch kein Standard.

Was hat es mit den vielen Propellern an ihrer Büro-Wand auf sich? Das sind alles Propeller von Mercury. Mercury bietet das größte Propellerangebot an, aus gutem Grund: es ist das Geheimnis des Sportboot-Tunings. Was hier hängt, mag zwar eindrucksvoll aussehen, ist aber trotzdem nur eine kleine Auswahl aus dem gesamten Programm. Die Propeller können sich Händlerkollegen von Mercury bei mir ausleihen, um ein Boot perfekt abzustimmen. Da man das niemals hundertprozentig errechnen kann, hilft nur, es am Boot auszuprobieren. Jeder Propeller hat seine besonderen Eigenschaften. Es steckt mehr dahinter als die bloße Blattzahl und die Steigung. Jeder Propellertyp beeinflusst aufgrund seiner Eigenschaften das Verhalten und die Fahrweise eines Bootes, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten. Mit Propellern und Abstimmungen zu spielen, das ist das Höchste. Nicht nur für Rennfahrer. Manche Besitzer von schnellen Sportbooten sind sich dessen auch bewusst. Niemand lässt sich schließlich mit einem Sportboot gern von einem anderen Boot überholen. Gerne unterstütze ich mit meinem Spezialwissen meine Kundschaft und meine Mercury-Händlerkollegen. Ich kläre immer im Vorgespräch ab, welches Ergebnis mit dem Propellerwechsel angestrebt wird und suche dafür dann den Propeller



Das wünschen sich vieler Eltern Kinder: einmal den gutgehenden Familienbetrieb zu übernehmen. Bei Jörn Lässig hat das geklappt. Er ist die dritte Generation, die sich mit Booten beschäftigt. Jörns Großvater hatte damit angefangen, brachte später Jörns Vater in den Betrieb.

mit den passenden Eigenschaften aus. Mit dieser Auswahl von drei oder mehr Propellern wird dann eine Probefahrt durchgeführt, um direkt nacheinander alle Propeller testen zu können. Erst dann kann man mit Gewissheit sagen, ob die Leistung und die Fahreigenschaften gut sind oder eben nicht. Topspeed ist zwar schön, aber das Anfahren, das Handling dazwischen, muss eben auch stimmen. Das gilt nicht nur für Rennboote. Auf dem Rennplatz sind Propeller das größte Heiligtum überhaupt. Einen gut laufenden Propeller, den nimmt der Fahrer mit ins Hotel (lacht). Der bleibt nirgendwo am Motor dran. Einen gut laufenden Propeller gibt man niemals her, solange man selber damit fährt. Ich kenne vier Deutsche Meister, die alle mit ein- und demselben Propeller gefahren sind. Der Propeller ist das A und O. Er macht aus einer Schnecke eine Rakete. Er beeinflusst letztlich, wieviel Kraft

ich aufs Wasser bekomme. Wie schnell will ich in Gleitfahrt kommen? Welcher Spritverbrauch ist zu erwarten? Welchen Topspeed will ich erreichen? Für jeden Aspekt gibt es den idealen Propeller. Oder man sucht sich den Kompromiss-Propeller – von allem ein bisschen sozusagen. Hier würde ich zunächst ansetzen, um mit dem Superyacht-Kunden genau zu klären, welcher Propeller mit welcher Charakteristik zu seinem Race-Spielzeug am besten passt. **R**

Das Interview führte Chr. Schließmann, bekannt aus unserer Internationalen Yachtrechts-Kolumne, die er exklusiv für MEER & YACHTEN schreibt. Mitarbeit: Matt. Münchberg. Kontakt Sportboot Ambulanz: Jörn Lässig, Am Leintritt 7, 63796 Kahl, Tel: +49 6188 445 71 80, mobil: +49 160 742 86 89, joern@sbaz.de, sportbootambulanz.de