

**8m One Design**

# Papis „La





# serff

## Maße

Lüa 8,00 m, Breite 2,49 m,

Gewicht ca. 1100 kg

Segelfläche 41,4 m<sup>2</sup>

Preis ohne Segel ab ca. 30 000 Euro

*Schnell, leicht, unkompliziert. So lässt sich die 8m One Design mit drei Worten umschreiben. Ein Boot für taktisch interessierte Regattasegler, kein Boot für Technik- und Trimmfreaks. So scheint der Vergleich mit der minimalistischen Erfolgsjolle aus den 70er-Jahren gerechtfertigt. Mit etwas Phantasie, Improvisationstalent und handwerklichem Geschick kann man das Boot sogar mit der Familie zum Urlaubstörn nutzen.*

Das heißt aber nicht, dass die 8m One Design technisch von vorgestern ist. Ein hervorragender Riss von Doug Peterson und den Brüdern Jakopin, leichter Schaum sandwichbau, Carbon verstärkte Kielflosse mit Bleibombe usw. Ein ebenfalls Carbon verstärktes vorbalanciertes Ruder mit großem Seitenverhältnis hält die Strömung auch bei großen Anstellwinkeln. Außer der imposanten Segelfläche ist das Rigg aber eher gediegen und wenig spektakulär.

sind allerdings nach Klassenvorschriften verboten, weshalb ambitionierte Trimmer an den Wantenspannern kurbeln müssen. Das geht natürlich auch, aber umständlicher. Das Geheimnis für Geschwindigkeit und Höhe scheint ausschließlich im richtigen Kompromiss bei der Wantenspannung und beim Segelschnitt zu liegen. Hier muss experimentiert werden, wenn man auf Regatten vorne sein will.

## Rigg

Der recht steife Mast steht auf dem Kajütdach. Er ist im unteren Teil durch ein eingeschobenes Rohr verstärkt, um die Biegekräfte des Großbaums aufzufangen. Der Mast hat ein gepfeiltes Salingpaar und ein Jumpstag. Während des Segelns kann lediglich über das Achterstag getrimmt werden, das allerdings nur auf den oberen Teil des Großsegels Einfluss nimmt. Am Vorstag kommt davon nicht mehr viel Kraft an. Backstagen würden die Segelleistungen nochmals erheblich verbessern. Sie

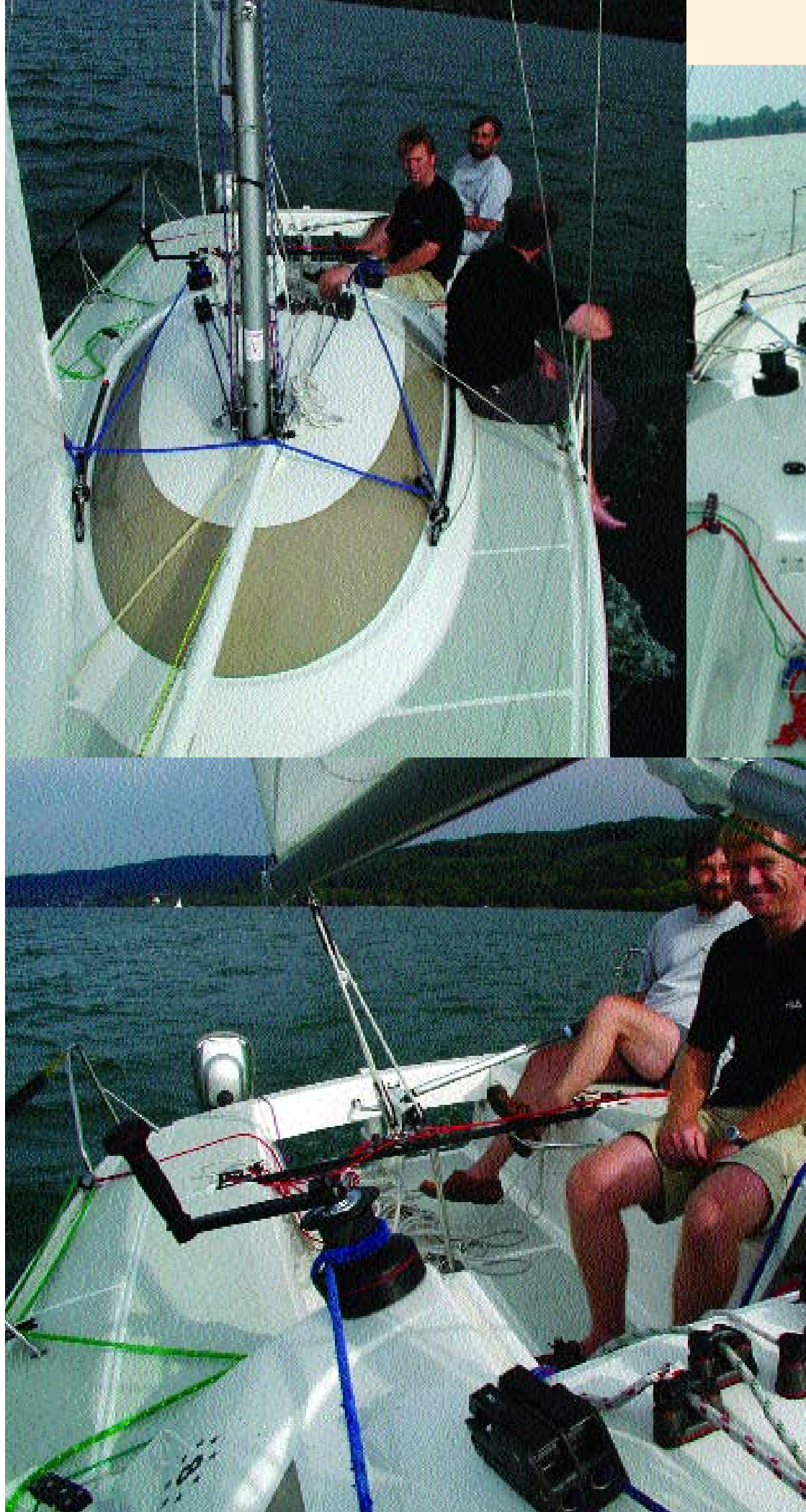
## Klasse

Die 8m OD ist eine alte Bekannte. Neu ist jedoch die Lizenzwerft in Ungarn und der Vertrieb. Frank Matt, seit Jahren Klassenpionier am Bodensee, vertreibt das Boot in Deutschland. Er möchte eine aktive Einheitsklasse aufbauen. Ein attraktiver Regattakalender, inklusive Kieler Woche, existiert bereits. Am See soll die Klasse durch eine Bodenseemeisterschaft populär werden. Einen Markt für das rassige Boot gibt es sicherlich. Die bisher am See dominierende jüngere Einheitsklasse, die First Class 8, ereilt derzeit dasselbe Schicksal wie andere Werft-

klassen auch. Aus wirtschaftlichen Erwägungen wurde die Produktion eingestellt. Die engagiert aufgebaute Organisation steht im Regen und verschwindet vielleicht von der Bildfläche. Das Nachfolgeprojekt der Werft, die Bénéteau 25, hat einen Festkiel und damit zu viel Tiefgang für manchen Liegeplatz am See. Andere Sportboote bieten keinen Platz, um mal auf dem Boot zu übernachten und lassen sich nur zum reinen Regattasegeln nutzen. Bei diesem undurchsichtigen Gewirr von Bootstypen stellt sich dann die Frage, ob das Geld nicht vielleicht sinnvoller in eine etablierte, gut organisierte internationale Klasse investiert wird. Manche Klassen haben Bestand und der Wertverfall hält sich in Grenzen. Allerdings ist die Auswahl an trailerbaren, internationalen Regattaboote, die man auch für einen Familientörn nutzen kann, nicht sehr groß. Vielleicht kann die 8m One Design in Zukunft diese Lücke füllen. Natürlich bietet das Boot, außer vier Kojen mit recht dünnen Polstern, keinen Komfort unter Deck. Soll es aber auch gar nicht. Es ist ein Segelboot und kein schwimmendes Wohnzimmer.

### Segeleigenschaften

Jetzt kommen wir zum Punkt! Wie segelt das Boot denn eigentlich? Hier kann man ins Schwärmen kommen. Einfach phantastisch! Draufsitzen, Segel hoch und ab geht's mit Genuss! Es gibt wenig Boote, die so leicht und mühelos schnell segeln. Mit der 85-Prozent-Fock bei zwei bis drei Beaufort permanent um sechs Knoten an der Kreuz. Und das ohne jede Anstrengung. Es ist beeindruckend. Die Höhe ist zwar nicht spektakulär, aber laufen lassen bringt bei diesem Boot sowieso mehr. Richtig Leben





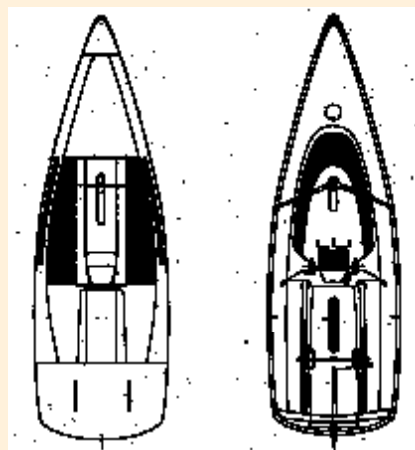
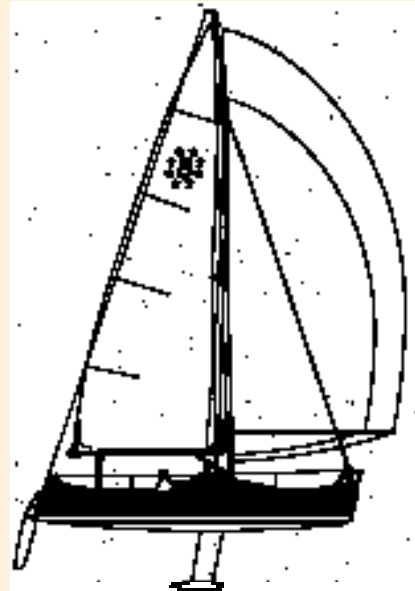
Oben links: Bequeme Sitzpositionen im Cockpit und auf der Kante.



Oben: Alle Fallen und Strecker sind bequem aus dem Cockpit zu erreichen. Die Position der Fockschotklemmen ist allerdings etwas ungünstig gewählt. Entweder sollten diese direkt unterhalb der Winsch auf einem Podest montiert oder durch Klemmklampen ersetzt werden. Eine sinnvolle Ergänzung wäre auch die Führung durch einen Fallenstopper vor der Winsch. Das hätte den Vorteil, dass diese auch für andere Einsätze kurzfristig frei gemacht werden könnte.

Links: Durchdachtes und geräumiges Cockpitlayout. Praktische Fußstützen für den Steuermann.

## 8m One Design



### Technische Daten der 8m One Design im Überblick:

Lüa	8,00 m
Länge Wasserlinie	6,99 m
Breite	2,49 m
Tiefgang	0,75 – 1,70 m
Gewicht	1100 kg
Ballast	420 kg
Großsegel	25,00 m <sup>2</sup>
Fock	12,40 m <sup>2</sup>
Genua	16,40 m <sup>2</sup>
SBR ISRA	0.945
TCF ISRA	0.959
Yardstick	93

Vertrieb: 8m One Design-Service, Seetorstraße 4,  
D-78315 Radolfzell, Telefon (0 77 32) 95 98 86,  
Fax (0 77 32) 95 98 89, [www.8mod.de](http://www.8mod.de)

### Stärken und Schwächen


- sehr gute Segeleigenschaften
- hohes Geschwindigkeitspotential
- sauberes GFK-Finish
- konkret gefasste Klassenvorschriften
- Ausrüstung nur von lizenzierten Herstellern
- Relingstütze im Sandwich-Laminat befestigt
- hoch belastete Strukturen sollten beim Serienbau noch verstärkt werden

in die Bude kommt dann, wenn der Toppspi hochgeht. 94 Quadratmeter Nylon an einem 1100-Kilogramm-Boot machen schon was her. Bei zwei Beaufort bleibt die Heckwelle einen Meter achteraus. Wie wird das wohl bei vier oder fünf Windstärken sein?


### Deckslayout

Das Deckslayout ist einfach gehalten. Das geräumige Cockpit bietet der Crew bequem Platz. Der flache Aufbau ist von einem Streifen transparenten Gelcoats umgeben, wodurch Licht in die Kajüte kommt, ohne die statischen Strukturen durch Ausschnitte zu durchbrechen. Die Deckstruktur sorgt für guten Halt auch in nassem Zustand. Lediglich im Arbeitsbereich des Vorschiffmannes, der vorwiegend vor dem Mast auf dem Aufbau agiert, könnte das Gelcoat ebenfalls strukturiert sein. Die Beschläge sind funktionell und von guter Qualität. Allerdings ist die Anordnung der Fockschotklemmen hinter den Winschen nicht das ergonomische Optimum. Dies wird aber durch die Klassenvorschriften so bestimmt. Die Vorsegel werden innerhalb der Wanten auf kugelgelagerte Holey-Punktschienen geschotet. Eine Querverstellung oder ein Barber-Hauler ist verboten. Die Vorliekspannung wird über das Fall kontrolliert. Ob hier ein Drahtvorliek erlaubt ist, um die Riggspannung über das Fockfall zu regeln, geht aus den Bauvorschriften nicht klar hervor. Ebenfalls auf dem Kajütdach sind die Strecker für Rohrkicker, Cunningham und Unterliek. Die Achterstagtalje endet beim Steuermann neben dem Traveller. Der Harken-Automatenschlitten ist ein edles Gerät, das auch hier seine Stärken zeigt. Die Klemme am Großschot-Fußblock könnte etwas höher liegen. Dies würde das Handling verein-





*Ganz links: Relativ steifes Aluprofil, das im unteren Teil noch zusätzlich verstärkt wurde. Die Trimm-Möglichkeiten sind durch die Klassenvorschriften stark eingeschränkt. Sogar Saling- und Jumpstagnwinkel sowie deren Länge sind festgelegt.*



*Links: Stabile und spielfreie Ruderkonstruktion. Das Blatt ist vorbalanciert, was jeglichen Ruderdruck verhindert. Das Profil arbeitet in einem weiten Bereich zuverlässig, ohne dass es zu Strömungsabrissen kommt. Damit hat man das Boot sicher unter Kontrolle. Der Draht der Backstagtalje scheuert am Gelcoat der Rudertraverse. Dieser sollte durch Tauwerk ersetzt werden.*

*Links: „Schlüsselfertiger Rohbau“. Der Kielkasten nimmt auch die Druckkräfte des Mastes auf. Ob die einsame Bodenwrange diese dauerhaft und beulenfrei in die Schale ableiten wird, bleibt abzuwarten.*

*Für den Familientörn kann die Kajüte mit herausnehmbaren Einbauten auch fahrtentauglich gemacht werden. Allerdings steht dann Belüftung an oberster Stelle, wenn man nicht in einer Tropfsteinhöhle übernachten will. Eine gute Lösung, vor allem aus statischer Sicht, ist das Band aus transparentem Gelcoat, das viel Licht unter Deck bringt.*

fachen. Eine zusätzliche Untersetzung oder eine Feinverstellung in der Großschot könnte ebenfalls nicht schaden. Ideal wäre ein endloses Schotsystem, wo mit verschiedenen Untersetzungen gearbeitet werden kann. Weiterhin sollte der Drahtblock der Achterstagtalje zwei bis drei Nummern größer gewählt werden. Dies würde einerseits eine Menge Kraft bei der Bedienung sparen und andererseits die Lebensdauer des Drahtes erheblich verlängern.

### Anhänge

Der Hubkiel kann mittels der Winsch und einer Talje hochgeholt werden, was den Tiefgang auf 70 Zentimeter reduziert. Wirklich nutzen lässt sich nur eine Tiefgangsreduktion auf einen Meter, da in dieser Höhe das starre Ruder beginnt. Eine aufholbare Version ist jedoch möglich.

### Rumpf

Die Bauausführung hinterlässt einen sauberen Eindruck. Es muss aber bedacht werden, dass ein leichter Schaumsandwich, zumal dieser mit Polyesterharz hergestellt ist, nicht alle Misshandlungen so problemlos wegsteckt wie ein Massivlaminat. Das breite Deck, in Höhe des Cockpits, wirkt beim Begehen etwas weich. Dies wird mit der Zeit nicht besser. Mit einlaminieren Sicken an der Innenseite könnte dieser Bereich einfach und wirkungsvoll versteift werden. Die Befestigung der hinteren Rellingstützen ist beim Prototyp ebenfalls noch nicht optimal gelöst. Die Stütze wird durch eine angeschweißte Strebe gegen Biegekräfte gehalten, welche jedoch durch den Sandwich verbolzt ist. Hier treten hohe Wechsellasten auf. An dieser Stelle müsste bei der Fertigung der Schaumkern ausgeschnitten und das Laminat massiv aufgebaut werden. Ebenfalls sinnvoll

wäre eine etwas massivere Bodenwrange vor dem Kielkasten, da hier mit der Löwenanteil der Riggkräfte aufgenommen wird. Diese Maßnahmen würden die Nutzungsdauer des Bootes erheblich verlängern und sind bei der Serienfertigung ohne erwähnenswerten Mehraufwand zu realisieren. mh

**Fazit:** Mit der 8m OD könnte eine rasante Einheitsklasse entstehen.

Der auch bei wenig Wind hervorragend segelnde Hubkieler ist wie geschaffen für den Bodensee. Auch wenn der Eigner ab und zu mal tauchen muss, um die Kielflosse vom Kraut zu befreien. Der von uns gesegelte Prototyp könnte in einigen Details noch etwas robuster gebaut werden, ohne dass dies Auswirkungen auf Preis oder Gewicht hätte.

Die Bauausführung hinterlässt aber einen insgesamt guten Eindruck. Die Klassenvorschriften sind mit engen Toleranzen verfasst, um eine Materialschlacht zu vermeiden.

Dies ist sicher sinnvoll. Allerdings sollte es möglich sein, dass ein Beschlag, der an einer ungünstigen Stelle platziert ist, versetzt werden kann. Die Regel, dass nur Segelmacher und Zubehörhersteller zugelassen sind, die „von der nationalen Klassengemeinschaft anerkannt“ sind, ist nicht unbedingt glücklich gewählt. Wenn damit Lizenzverträge gemeint sind, wird der regulierende Wettbewerb ausgeschaltet. Die Beispiele Laser oder 49er zeigen, dass dies nicht vor hohen Kosten schützt.