



## Einfach nur segeln

*Ein Badeboot sollte es werden. Etwas Gemütliches. Einfach zu handhaben und mit genügend Platz, um auch mal zwei oder drei Personen mitnehmen zu können.*

Ein Boot, um mal eben ins Wirtshaus auf die benachbarte Insel zu segeln, wie Hubert Raudaschl sagt, auch wenn die raren Tiefwasserplätze von Chartersyachten belegt sind.

Ein Boot, das man mal eben hinterm Ferienhaus stellt. Für das kein Wasserliegeplatz und kein Bootsmann benötigt wird, wenn man nicht vor Ort ist. Einfach, preisgünstig, unkompliziert, geräumig, zweckmäßig und trotzdem sicher.

Wenn der österreichische Segelmacher, Bootsbauer, und Konstrukteur so ein Boot für sich selbst entwirft, kann man davon ausgehen, dass es diesen Kriterienkatalog mehr als erfüllt und darüber hinaus segelt wie

der Teufel. Hubert Raudaschl wäre nicht Hubert Raudaschl, wenn er mit der „Spirit of Piran“ nicht schon bei der einen oder anderen Regatta voraus gefahren wäre. Dann lässt er den Elektromotor und die Badeleiter zu Hause und hängt einen Baumniederholer ein. Fertig ist die Rennausführung.

Der österreichische Ausnahmesegler, Finn-Weltmeister und mehrfacher Olympiateilnehmer weiß, wie man schnelle Boote baut. Schließlich stammten nicht nur seine erfolgreichen Finnsegel aus der Eigenproduktion, sondern das komplette Boot. Er weiß auch, wie man schnelle Linien zeichnet. Raudaschl hat in

den sechziger Jahren die Berufsschule für Bootsbauer in Österreich aufgebaut, den Bootsbauernachwuchs unterrichtet und verschiedene Jollen und Kielboote entworfen. So stammte auch die Libera „Mira“ aus seiner Feder, die einige Jahre das Binnensilber abgeräumt hat und jetzt am Bodensee liegt.

Wer die „Spirit of Piran“ so am Steg liegen sieht, muss sich an die Linien erst einmal gewöhnen. Lang und schlank ist sie, mit ausgeprägtem negativen Decksprung.

Die Holzausführung, von der die Form stammt, wurde in der Art der ersten Contender als Knickspanter mit aufgefütterter und abgerundeter Kimm gebaut. Der negative Spiegel und das angehängte Klappruder erinnern an traditionelle Fischescherboote. Irgendwie passt der Vergleich mit der Chiemeesplätte.

Darauf, wie das Lateinerigg funktioniert, sind wir besonders gespannt. Es ist kein Geheimnis, dass diese traditionelle Riggform strö-

mungstechnisch nicht verkehrt ist und bei manchen Bedingungen einer modernen Sliptakelung sogar etwas überlegen sein kann.

Dabei ist dieses Rigg vom technischen Aufbau her absolut simpel und einfach zu handhaben. Der Mast besteht aus einem einfachen aber hochfesten, geschweißten Aluminiumrohr. Er ist drehbar und unverstagt. An den hochbelasteten Partien wurde ein zweites Rohr in die Spieren eingebaut. Die Mechanik beim Mastfuß wurde vom Finn übernommen.

Der Lümmelbeschlag ist ein einfacher Edelstahlbolzen, der durch eine Bohrung in Baum und Mast gesteckt wird.

Die obere Spiere hängt am Fall und ist beim Segelhalbs durch ein Bündel mit dem Baum verbunden. Simpler geht's nimmer, aber das Konzept ist stimmig. Warum etwas kompliziert machen, wenn es einfach mindestens genauso gut geht?

Wer übrigens meint, dass das Boot lediglich ein Polierobjekt für Traditionalisten



**Sonnenschirm statt Ausleger. Hubert Raudaschl klemmt ihn einfach auf der Pinne fest.**

Das eigenwillige Gefährt hat durch seine Unterwasserlinien eine geringe benetzte Fläche, die sich noch einmal drastisch reduziert, wenn das Boot etwas auf die Kimm gekrängt wird.

Bei mehr Wind kann man das Segel reffen, indem man das Achterliek mit einem Bündsel um etwa einen Meter verkürzt. Dann steht die obere Spiere etwas flacher. Für ganz harte Fälle gibt es ein Trisegel, das in Lasermanier über den Mast gestülpt wird.

Der Reffpunkt dürfte aber durch Trimmmaßnahmen weit nach oben verschoben werden können. Mit Fall- und Niederholerspannung kann man nämlich den Twist des Segels recht gut einstellen.

Der eigentliche Clou kommt aber, als Raudaschl das Segel wieder zusammenrollt, den Großbaum an die Spiere bindet, die Großschot aushängt und beide Spieren mit dem Fall nach oben zieht. Er montiert mit einer speziellen Halterung einen Son-

nenschirm an der Pinne. Auch Weltklassesegler haben's außerhalb der Regattabahn gerne mal gemühtlich.

Die Jolle ist die erste GFK-Version und wird in Ungarn gefertigt. Die Bauqualität kann sich sehen lassen. Alles macht einen soliden und sauber verarbeiteten Eindruck. Vor allem die vielen Edelstahlteile sind sehr aufwändig handwerklich gefertigt.

10 930 Euro plus Mehrwertsteuer kostet das Gefährt in GFK-Ausführung. Dafür bekommt man ein Boot mit hohem Nutzwert, das auch in südlichen Revieren minimale Pflege und Wartung braucht, weil praktisch keine lichtempfindlichen Materialien verbaut wurden. Auf Wunsch bekommt man Deck und Doppelboden auch aus Sperrholz. mh

**Technische Daten:** Rumpflänge 6 m, Breite 1,72 m, Gewicht ca. 180 kg, Segelfläche 14 m<sup>2</sup>.

**Vertrieb:** Frank Matt / Uwe Barth, Seetorstraße 4, D-78315 Radolfzell, Telefon (+49) 77 32/95 98 86, frank.matt@8mod.de  
Bucher & Schmid AG, Alpenquai 13, CH-6005 Luzern, Telefon (+41) 41/3 60 22 67, info@bucher-schmid.ch

ist, die längst vergangenen Zeiten nachtrauern, liegt komplett verkehrt.

Die Segeleigenschaften sind fantastisch und moderne Konstruktionen müssen sich sputen, wenn sie hinterherkommen wollen. Die „Spirit of Piran“ läuft eine sehr gute Geschwindigkeit, die Höhe am Wind ist erheblich besser als erwartet und der schmale Rumpf ist relativ steif. Dazu trägt sicher auch das leichte Rigg und die

schwere Außenborderbatterie unter dem durchgehenden Doppelboden bei.

Wenn's etwas mehr bläst, kommt der sehr flache Rumpf schnell ins Gleiten. Doppelboden und Speigatten im Spiegel lassen Spritzwasser rasch ablaufen. Auch nach einer Kenterung sei der Rumpf nach etwa zwanzig Sekunden wieder leer. Wem das zu lange dauert, kann die Lenzöffnungen etwas vergrößern.

*Was primitiv aussieht, ist in Wirklichkeit hoch effektiv. Die beiden Spieren sind am Hals mit einem Bündsel verbunden. Da kann nichts verkanten, klemmen oder verbiegen. Mit den beiden gelben Leinen lassen sich Vorliek und Unterliek kontrollieren.*



*Alles drin, alles dran. Die Fender bleiben fest angeschlagen und werden mit einem simplen Gummistopp unter Deck gehalten. Ein Beispiel für die vielen unverschämten simplen Detaillösungen, die höchst zuverlässig funktionieren.*

