

High-Tech-Rennjolle auf Diät

75 Kilogramm wiegt der Rumpf ohne Rigg. Zwei Kilogramm davon bestehen aus Blei. Nächstes Jahr kommen die raus, und in zwei Jahren ist das Boot zwei Kilogramm zu schwer. Das Mindestgewicht der „14er“ fällt jedes Jahr um zwei Kilogramm.



Das internationale 14-Fuß-Dinghy ist eine der ältesten Jollenklassen und hat sich vom gaffelgetakelten Beiboot zur High-Tech-Rennmaschine entwickelt.

Von Michael Häßler

31 MK II 342 37 40 43 48 54 62

Wartung und Überholungen



Hallberg-Rassy baut Fahrt-yachten mit geschütztem Cockpit, sehr guten Segel-eigenschaften, grosser Reichweite und hohem Komfort. Moderne Konstruktionen vom argentinischen Stardesigner Germán Frers gehören zum Besten in Qualität und Komfort was Sie in den kommenden Jahren kaufen können. Hallberg-Rassy-Segelyachten sind eine sichere Investition, garantieren beste Langlebigkeit mit hohem Werterhalt. Ausbau in Mahagoni oder Teak.



Wir pflegen und warten Ihre Segelyacht oder Ihr Motorboot.

- Reparaturen
- Umbauten
- Service
- Elektronik
- Motoren
- Lackierungen
- Winterlager bis 12.5 T
- Riggarbeiten
- Bootsbau in Holz (Teakdecks)
- Werterhaltung
- Ausgewiesenes Fachpersonal

Wir liefern und betreuen Ihre Yacht auch am Mittelmeer.

Vertretung: für die Schweiz, Süddeutschland und Österreich.

 Hallberg-Rassy

Bootswerft Müller AG

Kreuzlingerstrasse 9, CH-8574 Lengwil
Telefon CH 071 688 41 41, Fax CH 071 688 41 46
www.bootswerft-mueller.ch, www.hallberg-rassy.ch
rolf.mueller@hallberg-rassy.ch



Das setzt natürlich Innovationen in Gang, macht andererseits die Regattasegelei nicht billiger. Und was will man mit einem International 14 anderes anfangen als Regatten zu segeln. Man muss also schon etwas „Münz mitbringen“, wenn man in dieser hochinteressanten Klasse mitmischen will. Ist das Boot ein paar Jahre alt, ist es überholt und eignet sich vielleicht noch als Einstieg in die Klasse. Ernsthaft vorne mitfahren, ist aber illusorisch.

Vielleicht hat es auch einfach finanzielle Gründe, dass das Durchschnittsalter der Trapezkünstler um 40 Jahre herum liegt.

Die Boote wurden im Lauf der Zeit immer schmaler und leichter. Breitere Rümpfe sind aber erst bei viel Wind im Nachteil. Gleichzeitig hat sich die Segeltechnik und auch die Ausrüstung geändert.

Ein großer Fortschritt brachte der „T-Foil“. Ein Ruderblatt mit Flügeln etwa 40 Zentimeter unter der Wasserlinie. Dieser Flügel kann, entweder über eine verstellbare Achse oder über eine verstellbare Ruder-kassette,

in seinem Anstellwinkel variiert werden. Das bringt mehrfache Vorteile. Zum einen wird das Boot in seinem Längstrimm stabilisiert und zum anderen kann es auch aktiv getrimmt werden.

Ohne stabilisierende Flügel am Ruder wäre der riesige Gennaker auf dem kurzen Boot kaum zu beherrschen. Der Flügel wird deshalb raumschots so eingestellt, dass er das Heck etwas nach unten zieht und das Vorschiff entlastet. Das bringt zwar etwas mehr Widerstand, dafür ist das Boot aber sicherer zu beherrschen.

An der Kreuz wird der Flügel umgekehrt eingestellt, sodass er Auftrieb produziert. Das hebt das Heck etwas an und wirkt positiv auf das Wellensystem des Bootes.

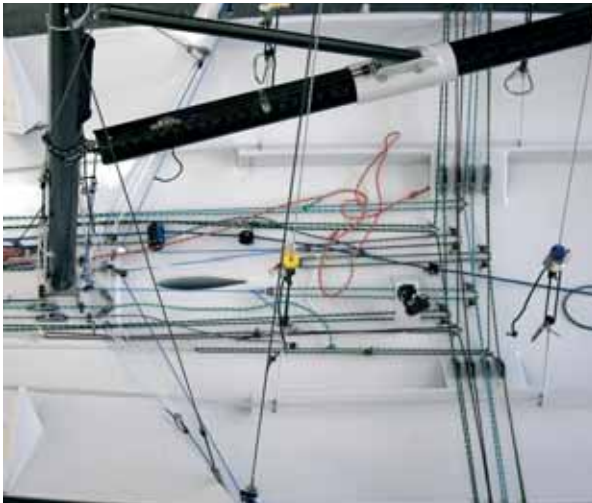
Der „T-Foil“ beim 14er ist also eine Trimm- und Stabilisierungsflosse. Fliegen wie bei den Motten, geht damit nicht. Aus diesem Grund ist auch nur ein Foil erlaubt.

„Mit zwei Foils würden die Boote radikal anders aussehen“, sagt der für die 14er zuständige Bootsbauer bei Speedwave. Die alten Boote

Bootsneuheiten International 14



Obwohl das International 14-Foot-Dinghy wie ein kleiner 18-Footer aussieht, lief die Entwicklung der Bootsklassen nicht parallel. Während der 18-Footer ursprünglich aus Sydney stammt, wurden mit dem 14er „Beibootrennen“ in England veranstaltet. Dieses durfte maximal 14 Fuß lang sein.



Die „Schaltzentrale“ dieses 14ers ist vergleichsweise üppig ausgestattet. Auf den meisten Booten gilt das Minimalismusprinzip und die Erkenntnis, dass alles, was verstellbar ist, auch verkehrt eingestellt werden kann. Die Ausrüstung erfolgt bei Speedwave nach Kundenwunsch.

wären dann auf einen Schlag nicht mehr zu gebrauchen.

Aus dem ehemaligen Bastelboot für segelnde Bootsbauergesellen und Lehrlinge ist eine High-Tech-Klasse geworden, die ihren Protagonisten nicht nur technische und handwerkliche Fähigkeiten abverlangt, sondern auch eine Menge an seglerischem Know-how, viel Trainingsfleiß und ein hohes Maß an Reaktionsschnelligkeit. Es ist nicht einfach, von einem 14er nicht abgeworfen zu werden, und Erfahrungen auf anderen Jollen, die ebenfalls ein gewisses Maß an

Körperbeherrschung erfordern, sind nicht verkehrt.

Speedwave hat, nach einem recht erfolgreichen Prototypen, jetzt eine Kleinserie 14er aufgelegt. Die Konstruktion stammt von Paul Bieker und ist die Version 5 des in der Szene sehr erfolgreichen amerikanischen Konstrukteurs. Die Baunummer vier wurde gerade an den Eigner geliefert.

Die Negativform besteht aus einem Stapel aufeinander geleimter MDF-Platten, aus denen die Rumpfform ausgefräst wurde.

Gebaut wird das Boot aus

Schaum und Carbonfasern. In Sektionen, in denen keine Punktlasten zu erwarten sind, beispielsweise bei den Spanten und Schotten, wird auch leichtes Wabenmaterial für den Kern verwendet.

Solche Platten können rationell in der Furnierpresse hergestellt werden. Ansonsten wird das Boot vergleichsweise unspektakulär unter Vakuum laminiert.

Die Ausrüstung wird nach Eignerwunsch individuell gestaltet. Hierbei ist die Bandbreite extrem hoch. Manche Eigner wollen jederzeit volle Kontrolle über alle Trimmparameter haben. Sie wollen Ober-, Unter- und Babywanten jederzeit aus dem Trapez heraus verstellen können. Andere Eigner vertreten das umgekehrte Extrem, nämlich ein möglichst einfach ausgerüstetes Boot zu segeln.

Welche Philosophie die richtige ist, kann nicht allgemeingültig gesagt werden. Jedenfalls ist keine von vorn-

herein falsch, wie man an den Ergebnislisten der Regatten ablesen kann.

Auch bei anderen Innovationen ist sich die Klasse noch nicht einig, welche Vorteile wirklich nutzbar sind. So kann man den 14er von Speedwave auf Wunsch auch mit einem speziellen Schwertkasten bekommen, in dem eine verstellbare Aufnahme für das Schwert sitzt, die angestellt werden kann.

Das Rigg kommt von CST aus Australien und kann mit verschiedenen Optionen geordert werden. So haben steife Masten eine Kiep aus Kohlefaser, während die Glasfaserkiep einen weichen Mast ergibt.

Je nach Ausrüstung ist das Boot ab rund 24 000,- Euro zu haben. Dazu kommen ein Großsegel, zwei Focks und ein Gennaker.

Infos: Speedwave Rudi Magg GmbH,

Im Wassersportzentrum 5,

D-88079 Kressbronn-Gohren,

Telefon +49 (0) 75 43 / 96 44 70,

www.speedwave.de, info@speedwave.de

BODENSEEWERFT-WALLHAUSEN
Sigmund Nissenbaum OHG

78465 Konstanz/Wallhausen, Uferstraße 32-34
☎ 07533/5235, Fax 07533/9498746
<http://www.bodenseewerft.de>

Seeliegeplätze
Winterlagerplätze, Trockenlagerplätze im Hallen- und Freilager einschließlich Kranbedienung und Komplettservice

<p>Boots-An- und Verkauf Gebraucht- und Neuboote</p>	<p>Aktuelles Gebrauchtangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Dehler 36 CWS, Bj. '89, Segelfläche 60 qm, 11 × 3,50 m, mit Liegeplatz ▶ Sun Odyssey 32.2 (9,50 × 3,00 m), Bj. '99, mit Liegeplatz Wallhausen ▶ Chris Craft 260 Stinger, Bj. '85 (8,53 × 2,44 m), 2 × 158 kW, mit LP Wallhausen möglich
--	---

Meisterwerkstatt für Bootsreparaturen aller Art.

vom Außenborder bis zur 14-Meter-Motoryacht
von der 20er bis zur 14-Meter-Segeljacht

Bodensee-Yacht-Charter

78465 Konstanz/Wallhausen • Obere Bündt 8 ☎ 07533/5235 oder 3553