

Eine Vielzahl von unterschiedlichsten Bootstypen war auf der iDM vertreten: hier je eine „R46“, „Coriolis“, „Banquish“, „RGForce“, „Seabug“, „Colombine“ und zwei „Viperfish“ (v. l. n. r.)

DR. ING. JOACHIM PELKA

5. iDM der Klasse RG65

EINE NACHLESE



Die „RGForce“ unterscheidet sich von den meisten anderen Designs insbesondere durch den flachen Boden ... (Foto: © Gerrit de Wilde)



... und den Knick im Achterschiff. Beides sind Anleihen aus dem Großbootsbau

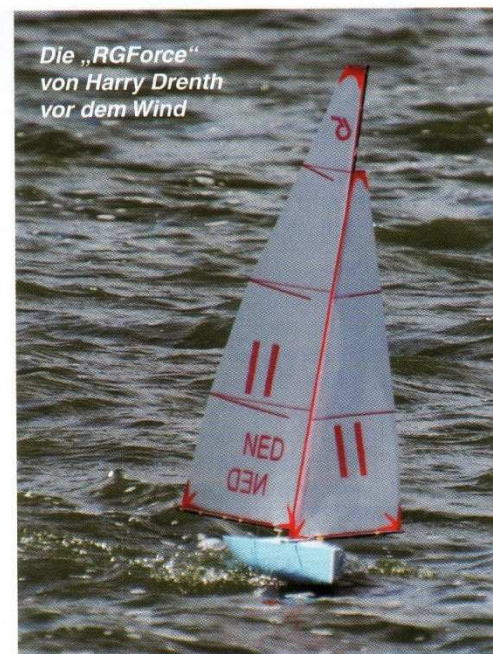
Spitzengruppe fahren konnte. Eine „Colombine“, das ist eine mittlerweile auch schon nicht mehr ganz neue französische Konstruktion, zwei „Viperfish“ aus dem Vorjahr sowie eine „Einfach so“ – eine abgewandelte „MiniMaxi“ – waren ebenfalls unter den ersten 10 Booten vertreten. Dennoch gibt es eine Reihe von interessanten Entwicklungen, die der Autor ohne jede Wertung hier kurz vorstellen möchte.

Nun ist die inoffizielle Deutsche Meisterschaft 2009 in der Klasse RG65 auch schon wieder Geschichte. Die **SchiffsModell** berichtete ja in Heft 10/2009 bereits über die Veranstaltung. Was seinerzeit aber fehlte, war eine Beschreibung der technischen Entwicklung. Immerhin handelt es sich bei der RG65 ja um eine Konstruktionsklasse, die im Rahmen der recht offenen Klassenregeln viel Gestaltungsspielraum bietet.

Die Boote

Wie im Beitrag zur Regatta schon berichtet, herrschten bei der Meisterschaft 2009 keine ganz einfachen Bedingungen, so dass eine Analyse insbesondere der Siegerboote nur sehr begrenzt aussagefähig ist. Zu sehr

kam es bei den herrschenden Bedingungen auf die perfekte Abstimmung der Boote und den jeweiligen Skipper an. Die Bootskonstruktion spielte dabei die untergeordnete Rolle, dagegen war die richtige Segelwahl, das perfekte Bootshandling und natürlich die richtige Taktik auf dem Wasser entscheidend. Das zeigt sich schon daran, dass zwar unter den ersten 10 Booten zwei totale Neukonstruktionen („RGForce65“, „Coriolis“) und ein kürzlich auf den Markt gekommenes Boot eines kommerziellen Anbieters („R46“) waren, daneben aber auch eine X1K, das ist eine leicht modifizierte GfK-Variante der altbekannten „JIF.65“, in die



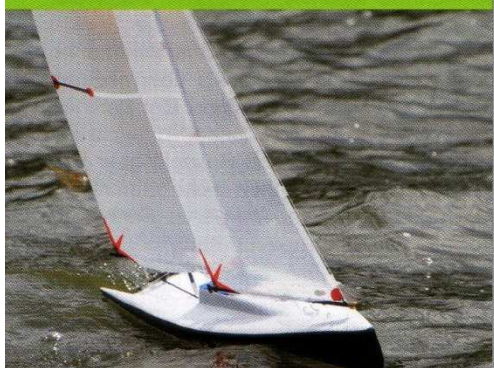
Die „RGForce“ von Harry Drenth vor dem Wind



Die drittplatzierte „Coriolis“ von Arne Semken ist ein recht schlankes Boot



Als Knickspanter profitierte die „X1K“ von Mario Rudolph von den herrschenden Bedingungen und kam in den Böen immer wieder ins Gleiten



Die „R46“ erwies sich als durchaus konkurrenzfähig, allerdings hat Skipper Arjan van der Cingel das Boot gegenüber der ausgelieferten Version erheblich modifiziert



Aus dem letzten Jahr stammt der Riss der „Viperfish“. Hier ist das Boot von Heiko Dietrich (GER 88) zu sehen

„RGForce“ – eine Anleihe von den Großen

Auf besonderes Interesse stößt sicher das Siegerboot vom Typ „RGForce65“, das gleich dreimal unter den ersten 10 vertreten war. Die „RGForce“ geht auf eine Idee des Niederländers Gerrit de Wilde (NED 32) zurück. Er ist ein guter Bekannter des Yacht-designers Jac „Koo“ de Ridder, der extra für die iDM tief in seinen Erfahrungsschatz gegriffen und zusammen mit Gerrit ein erfolgreiches Großbootdesign an die RG65 angepasst hat. Pate für die „RGForce“ stand das im Original 9,15 m lange Design „Hebbes“. Dieser holländische One-off hatte sich als sehr schnell erwiesen und Jac de Ridder ist es offenbar gelungen, die Eigenschaften des Originals zumindest für Starkwind auf die RG zu übertragen. Man kann die „RGForce“ im Wasser übrigens auf den ersten Blick leicht mit einer „Laerke“ verwechseln, doch spätestens beim Blick auf das Unterwasserschiff fällt auf, dass das Boot mit einem flachen Boden und einem Knickspant im Heckbereich konstruiert wurde.

Konstruktion und Bauweise wurden auf Robustheit und niedrige Kosten hin optimiert. Auffällig gegenüber anderen Booten ist neben dem flachen Boden der relativ kurze Kiel, der die benetzte Fläche reduzieren hilft. Damit haben die RGs aus Holland deutlich weniger Tiefgang als die meisten anderen Boote. Trotzdem (oder gerade deswegen?) konnten die Boote die ganze Meisterschaft hindurch das große A-Rigg fahren. Allerdings reizten die Niederländer dabei die zulässige Mastlänge nicht aus. Statt der zulässigen 110 cm über Deck sind die Masten der „RGForce“ nur 90 cm hoch.

Insgesamt drei Boote dieses Typs waren am Start. Harry Drenth segelte mit der NED 11 auf den zweiten Platz, Albert ter Braak (NED 15) auf Platz 9.

„Coriolis“ – Die Neue vom Meister 2008

Arne Semken (GER 09) segelte sein neuestes Design auf Platz 3. Die „Coriolis“ ist eine Weiterentwicklung der „Viperfish“, mit der er 2008 die Meisterschaft für sich entscheiden konnte. Schmal, dafür aber eher tiefgehend setzte sie einen deutlichen Kontrast zur siegreichen „RGForce“. Die „Coriolis“ kann sowohl mit konventionellem als auch mit Swingrigg gesegelt werden. Mit einem konventionellen Rigg segelte die „Coriolis“ mit Arne am Ruder von Beginn an in der Spitzengruppe mit. Arne blieb seglerisch diesmal wohl unter seinen Möglichkeiten und zeigte erst ganz zum Schluss, welches Potenzial in der „Coriolis“ steckt: In der allerletzten Wettfahrt deklassierte er alle anderen Boote und gewann den Lauf mit großem Vorsprung.

Insgesamt kamen auf der Regatta drei „Coriolis“ zum Einsatz. Neben Arne fuhren auch Kristian Ritter (GER 59) und Gerd Becker (GER 208) dieses Design. Alle drei hatten sich für das konventionelle Rigg entschieden. Hätte es eine Konstruktorenswertung gege-

ben, wäre der Sieg sicher an Arne Semken gegangen: Insgesamt 12 der gestarteten Boote und zusätzlich noch einige Reserveboote waren von ihm gezeichnet worden. Mehrfach vertreten waren die „Coriolis“, die „Viperfish“, die „GT65“ und die „Offset“. Zusätzlich war noch eine „BlueSplash“ am Start.

„X1K“ – Altbewährtes aus Südamerika

Der Klassiker „JIF.65“ von Maximo Lange hat sich sicher viele Verdienste um die Klasse erworben, da er als leicht zu bauendes Einsteigerboot viele Interessenten an die RG65 herangeführt hat. Das Design gilt aber schon lange nicht mehr als zeitgemäß und ist im Regelfall nur noch für Mittelfeldplätze gut. Für die „X1K“ ist vor einiger Zeit einmal die Form einer leicht modifizierten „JIF“ abgenommen worden und dies hat den Bau von GfK-Schalen ermöglicht. Bei der iDM hat sich entgegen der gängigen Meinung aber wieder einmal bestätigt, dass der Riss als Knickspanter unter harten Bedingungen in seinem Element ist. Mario Rudolphs „X1K“ (GER 12, Platz 4) zeigte einen Surf nach dem nächsten, immer wieder unterbrochen von längeren Phasen in der Glitsch. Mario, der bis vor Kurzem eine Holz-„JIF“ gesegelt ist und diese Art Boot daher sehr gut kennt, hat mit der „X1K“ echte Titelchancen gehabt, diese aber durch einige verzeigte Läufe und zum Schluss auch noch viel Pech verpasst. Er hat trotzdem gezeigt, dass die alte „JIF.65“ bzw. „X1K“ nach wie vor ernst genommen werden muss.

„R46“ – Ein kommerzieller Versuch

Einen völlig anderen Ansatz verfolgt die modifizierte „R46“, die von Arjan van der Cingel (NED 67) über den Kurs gejagt wurde. Ursprünglich von ihm als Reserveboot mitgebracht, musste er sie einsetzen, da sich seine „GT65“ gleich zu Beginn einen mit Bordmitteln nicht reparierbaren Schaden an der Servohalterung zuzog. Mit seinem Ersatzboot ersegelte er einen guten 5. Platz. Dies ist umso beachtlicher, wenn man bedenkt, dass er bis zur letzten Minute vor der Fahrt nach Berlin mit Veränderungen an Rigg und Kiel experimentiert hat, um das Boot überhaupt regattatauglich zu machen.

Die „R46“ ist ein kommerzieller Entwurf der Hamburger Fa. Stockmaritim, der auf den Linien einer TP52-Rennyacht vom Typ Roger 46 beruht. Während die originale „R46“ mit ihren Segelleistungen bisher nicht wirklich überzeugen konnte, war Arjan mit seiner modifizierten Variante gut dabei. Gegenüber dem Original hat er Kiel- und Riggposition stark verändert. Er fährt ein konventionelles RG-Rigg und auch den Originalkiel hatte er zugunsten der weitgehend üblichen Auflosse mit Prothmann-Ballastblei zu Hause gelassen. Obwohl das Boot aufgrund seines Vorbilds relativ wenig Freibord im Vorschiff hat, zeigt es bei der richtigen Besegelung



Die „Columbine“ von Marius Pinsini (SUI 67)



Auffällig eher durch das Karbon-Kevlar-Laminat als durch gefällige Linien zeigte die „Einfach so“ von Jürgen Schmelzer (GER 51) hervorragende Segeleigenschaften



Die „No.3“. Das von Jürgen Schmelzer in zwei Läufen eingesetzte Boot gehört zu den schlanken Entwürfen

wenig Neigung zum Abtauchen. Das Verlagern des Kiels um insgesamt 4 cm (!) nach achtern macht sich bei stärkerem Wind offenbar positiv bemerkbar. Stockmaritim hat bereits eine Überarbeitung des Boots angekündigt.

„Viperfish“ – Der Vorjahressieger

Zusammen mit der „Banquish“ war die „Viperfish“ das am häufigsten gesegelte Boot. Die „Viperfish“ war von Arne Semken aus Lübeck für die letztjährige iDM eigentlich als Leichtwindboot entworfen worden, konnte aber auch letztes Jahr schon ihre Qualitäten bei stärkerem Wind unter Beweis stellen. Im Gegensatz zur breiteren und flachen „RG-Force“ ist die „Viperfish“, ähnlich wie die „Coriolis“, ein eher schlanker, tiefgehender Entwurf, der mehr an ein M-Boot erinnert. Sechs „Viperfishs“ waren insgesamt am Start. Stefan Badertscher (SUI 150, Platz 7) und Steven Karalus (GER 414, Platz 8) setzten auf das Swingrigg, das sich aber gelegentlich als zu groß erwies. Heiko Dietrich (GER 88, Platz 18), Andre Froment (FRA 82, Platz 19), Jonas Koch (GER 96, Platz 32) und Thorsten Schmidt (GER 117, Platz 36) waren jeweils mit konventionellem Rigg am Start.



Die aktuelle Konstruktion von Pascal Delapierre (FRA 13) ist mit einer Art Höhenruder ausgerüstet, um Kopfstände zu vermeiden

Eine modifizierte „Viperfish“ ging gleich doppelt unter dem Namen „Scorpion“ an den Start: Dirk Rathjens hat das Vorschiff gegenüber dem Original etwas fülliger gemacht und dadurch die Starkwindeigenschaften verbessert.

„Columbine“ – Ein Gruß aus Frankreich

Auch ein Entwurf des Franzosen Pascal Delapierre hat es in die Spitzengruppe geschafft. Marius Pinsini aus der Schweiz (SUI 67) segelte eine „Columbine“ auf den 6. Platz. Eigentlich eher ein mit Swingrigg ausgestattetes Leichtwindboot, musste die „Columbine“ frühzeitig „reifen“. Dadurch blieb das Boot aber jederzeit beherrschbar, was sich in seiner guten Platzierung widerspiegelt.

„Einfach so“ – Immer wieder für eine Überraschung gut

Immer wieder sorgt Jürgen Schmelzer (GER 51) mit seiner „Einfach so“ für eine Überraschung. Trotz einiger vergeblicher Läufe war Jürgen mit diesem modifizierten Riss einer „MiniMaxi“ gerade in den Starkwindphasen fast immer in der Gruppe A zu finden und ersegelte insgesamt einen 10. Platz. Das Boot hat ein eher schlankes Vor- und ein relativ breites Achterschiff, was die Optik gewöhnungsbedürftig macht, sich bei viel Wind aber offenbar bewährt. Dass das Endergebnis nicht besser war, war sicher weder dem Boot noch der bei etwas schwächerem Wind zweimal eingesetzten „No.3“ anzulasten: Jürgen war durch einen Armbruch gehandikapt.

„Apsara“ – Eingeflogen aus Korea

Pascal Delapierre (FRA 13, Platz 34), Konstrukteur der „Columbine“ und Teilnehmer mit der weitesten Anreise – er befand sich gerade auf dem Rückweg von einer Dienstreise nach Korea – hatte eine interessante Eigenkonstruktion im Einsatz, die weniger wegen des Ergebnisses, als vielmehr wegen einer baulichen Besonderheit erwähnt

werden soll. Pascal hat seine „Apsara“ mit einem sog. Foil am Ruder ausgerüstet. Das ist eine Art Höhenruder, das das Abtauchen des Bootes auf Vorwindstrecken unterbinden soll. Tatsächlich habe ich von Pascals Boot auch keinen einzigen Stecker gesehen, allerdings überzeugte das Boot nicht gerade durch Haltbarkeit: Pascal hatte mehrere technische Ausfälle. Auch die Segeleigenschaften waren für die Bedingungen am Wannsee nicht ausreichend. In seiner Heimat Nizza gibt es überwiegend leichten oder gar keinen Wind. Der Berliner Wannsee war für die „Apsara“ daher wohl der ultimative Härte-test. Respekt aber vor Pascal, der sich dadurch nicht entmutigen ließ und mit bewundernswerter Schnelligkeit alle Schäden repariert hat.

„No.3“ – Ein Prototyp

Eigentlich schon für die iDM im letzten Jahr entworfen, war nun endlich auch einmal eine „No.3“ auf dem Wasser. Ausgehend von den Linien der „Prime Number“, einem M-Boot von G. Bantock, hatte der Autor im letzten Jahr eine schlanke RG65 gezeichnet, die von Jürgen Schmelzer gebaut und bei zwei Läufen eingesetzt wurde. Da das Boot erst das zweite Mal überhaupt im Wasser war und mit dem für Jürgen noch ungewohnten Swingrigg fuhr, waren keine überragenden Ergebnisse zu erwarten. Die „No.3“ ist aber neben „Viperfish“ und „Coriolis“ ein weiteres Beispiel dafür, dass die Entwicklung bei der RG65 im Moment dahin tendiert, dass die RGs zu um den Faktor 2 verkleinerten M-Booten werden. Allerdings müssen dafür die Risse noch deutlich modifiziert werden. Eine „halbe“ „Prime Number“ hätte lediglich gut 750 g auf die Waage bringen dürfen – nicht unmöglich, aber doch sehr ehrgeizig.

„Banquish“ – Ein gelungener Allrounder

Das neben der „Viperfish“ am häufigsten gesegelte Boot war die „Banquish“ von Ulli Burbat (GER 44). Ulli hat diese RG vor einigen Jahren auf der Basis der „Vanquish“ von Daniel Sherman gezeichnet und segel-



Neben der „Viperfish“ war die „Banquish“ der am häufigsten gesegelte Entwurf. Manfred Prothmans Boot war mit einem Steckruder ausgerüstet



Die „GT65“ von Eric Lhoir (GER 33) hätte zweifellos einen Sonderpreis für die aufwändigste Lackierung verdient



Stellvertretend für die hier nicht weiter diskutierten Designs sei ein schönes Bild der „Tauchtnix“ von Heri Stutz (SUI 123) gezeigt

te seinen Prototyp auf Platz 12. Die Boote sind nicht spektakulär, segeln aber gut. Erwähnenswert ist das Boot von Manfred Prothmann mit der Segelnummer 121. Manfred hat beachtliche feinmechanische Talente, die an seinen Booten immer wieder zu bewundern sind. Er hat beispielsweise seine „Banquish“ mit einem selbstgebauten Steckruder ausgerüstet. Das Prinzip hat er dabei von den M-Booten übernommen, mit einem Handgriff ist das Ruder an- und abgebaut.

Ein Designpreis für die GT65

Zweifelloos das optisch ansprechendste Boot hatte Eric Lhoir (GER 33) mitgebracht. Seine knallrote „GT65“, die dem IOM-Bootstyp „Lintel“ nachempfunden ist, fiel durch ein aufwändiges Drachendesign auf der Bordwand auf. Auch die GT65 reiht sich in die Linie der schlanken, tiefgehenden Boote ein.

„Tauchtnix“ – Oder taucht sie doch?

Daneben tauchten die im Norden sonst nicht gesegelten Typen „Tauchtnix“, „Newnip“ und „Q-Roo“ auf. Alle sind sie eher

schlanke Boote, die aber eher unauffällig gesegelt wurden. Gleiches gilt für die nur im Norden bekannte „MiniTUX“. Die Eigner und Designer dieser Typen mögen es dem Autor verzeihen, wenn diese Boote hier nicht weiter aufgeführt sind. Auch über die zwei „Laerke“-s gibt es wenig zu berichten, wenn man einmal davon absieht, dass Volker Wich (GER 354) mit einer sauber gebauten Holz-„Laerke“ am Start war. Er ersegelte mit diesem Boot immerhin den Preis für das schnellste Holzboot.

Ohne geht es nicht – Konventionell oder Swing-Rigg?

Während die Welt früher zweigeteilt war – im Norden segelte man nur konventionelle Riggs, im Süden häufig auch Swingriggs – sieht man letztere jetzt auch im Norden und Osten immer häufiger. Bei den M-Booten haben sie sich ja als Leichtwindriggs fast überall durchgesetzt, bei den RGs ist die Frage immer noch offen, welches Rigg wann Vorteile hat. Auch nach der Meisterschaft in Berlin lässt sich die Frage nicht abschließend beantworten. Bei dem starken Wind hatten die konventionell geriggten Boote in der Regel die Nase vorn. Gut gesegelte und vor allen Dingen in der Größe



Bei rechtzeitigem Einsatz von kleineren Riggs blieben auch Swingrigg-Boote beherrschbar: die „Newnip“ von Andreas Schellenbaum (SUI 24)

richtig angepasste Swingriggs konnten aber durchaus mithalten. Auffällig war nur, dass die Boote mit Swingrigg bei auffrischendem Wind eher in Schwierigkeiten gerieten, als Boote mit konventionellem Rigg. Marius segelte zwar mit wechselnden Riggs ganz vorn mit, aber Steven zeigte selbst mit B-Rigg einige fantastische Stecker. Rainer Blank, einer der Spitzensegler vom Bodensee, konnte nur punkten, wenn der Wind deutlich nachließ. Seine „Seabug“ war unter dem für Leichtwind optimierten Swingrigg manchmal überhaupt nicht mehr beherrschbar. Auffällig war, dass vor dem Wind die Swingriggboote mit zu viel Segelfläche gern nach Luv krängten und die Fock als Bremse durchs Wasser zogen. Das wirkt dann natürlich wie ein Treibanker.

Wenn der Autor als unabhängiger Beobachter ein Fazit versuchen sollte, bleibt für den Augenblick nur eine Aussage übrig: Swingriggboote müssen wohl schneller auf kleinere Riggs umsteigen – weniger ist da offenbar wirklich mehr. Konventionelle Riggs, die die Masthöhe nicht voll ausreizen, haben bei stärkerem Wind die Nase vorn, wie uns die Niederländer vorgeführt haben.



Übertakelt – Rainer Blank mit seiner „Seabug“ in arger Bedrängnis



Die „Viperfish“ von Steven Karalus auf Tauchfahrt



Sehr puristisch wirkten die Beschläge der niederländischen Boote. Es reichen offenbar auch einfache Drahtösen zum Siegen (Foto: © Gerrit de Wilde)



Das Gegenteil zeigte Arne Semken auf seiner „Coriolis“. Sein Lümmelbeschlag war ein aufwändiges, kugelgelagertes Karbonteil (Foto: © Arne Semken)

Tendenzen im Mastbau

Im Mastbau hat sich zwar der 6-mm-Kohlefasermast ohne Wanten durchgesetzt, doch beginnen sich neue Trends abzuzeichnen: Es sind neuerdings wieder mehr Boote mit Wanten zu sehen. Selbst 6-mm-Excelrohre biegen sich bei Wind deutlich und machen einen guten Segeltrimm schwer. Man konnte viele Boote sehen, deren Großsegel mehr oder weniger deutliche Überbiegungsfalten zeigten. Diese Falten entstehen, wenn der Mast entweder über das Achterstag zu stark gebogen wird oder wenn er sich unter dem Winddruck zu stark zur Seite wegbiegt. Vorliekskrümmung und Mastbiegung passen dann nicht mehr zusammen, das Segel schlägt Falten, die vom Schothorn in Richtung halbe Masthöhe laufen. Wanten und Salinge sind eine Möglichkeit, die Mastkurven auch bei Starkwind unter Kontrolle zu behalten.

Aus der Schmiede von X-Sails (Arne Semken) kommen neuerdings gebaute Masten, die im unteren Bereich dünnwandige 7-mm-Rohre verwenden und oberhalb des Ansatzpunktes der Fock ein eingesetztes, dünnwandiges 6-mm-Rohr aufweisen. Diese Kombination soll bei geringerem Gewicht ein besseres Biegeverhalten zeigen. Arne fuhr selbst so einen Mast, Überbiegungsfalten waren bei ihm kaum zu sehen,



es muss also wohl was dran sein. Weitere Entwicklungen fanden im Detail statt. Man findet immer häufiger Drahtlieken in den Segeln, nicht nur bei Vorsegeln war das zu beobachten. Bei den Beschlägen, insbesondere bei den Lümmelbeschlägen, ist nach wie vor der Großbaumbeschlag der rMM am häufigsten zu sehen. Es geht aber auch anders. Während die Niederländer auf einfache Drahtösen setzten, zeigte Arne Semken einen aufwändigen, kugelgelagerten Beschlag aus eigener Produktion.

Kohle und 2,4 GHz – Neues aus der Elektronik

Ein aktueller Trend hat auch das Modellsegeln voll erfasst: Bei der iDM wurden überwiegend 2,4-GHz-Fernsteueranlagen gefahren. Die wenigen 40-MHz-Anlagen hatten dadurch keine Quarzprobleme, für den Organisator ist es mit den 2,4 GHz viel einfacher geworden.

Nicht ganz ohne ist aber die Kombination aus Karbon und 2,4 GHz. Was bei den Fliegern gar nicht geht, geht bei den Modellseglern gerade eben noch gut. Es ist allerdings manchmal auch schon grenzwertig! So beklagten sich einige Segler mit Karbonschiffen, die kleine Indoor-Empfänger einsetzten, dass für sie der Kurs bereits zu groß sei. An der Luvtonne gab es bei ihnen wiederholt Aussetzer. Dieses Problem trat mit Full-range-Empfängern jedoch nicht auf. Die haben eine größere Eingangsempfindlichkeit, so dass die Dämpfung der Funkwellen durch die Kohlefasern nicht so schwer ins Gewicht fällt. Keine Probleme gab es auch bei Booten mit Kohlerumpf und Glasdeck, wenn der Empfänger dicht unter Deck platziert war.

Bei den Segelverstellservos geht die Tendenz zum Digitalservo, da die weit verbreiteten Dymond D 300-Servos in der letzten Zeit in der Qualität deutlich nachgelassen haben. Die Ausfälle bei neueren Servos dieses Typs häufen sich, während die Altbestände kaum kaputt zu kriegen sind. Immer mehr Segler weichen daher auf die modernen Digitalservos aus. Mit z. B. der

DES-Serie von Graupner sind sie ja nun auch erschwinglich geworden. Die höhere Stell- und Haltekraft der Digitalservos kam den Booten bei dem starken Wind natürlich zu Gute. Aber, wie so oft im Leben, hat auch das seinen Preis, in diesem Fall den Stromverbrauch. Die Akkus sind deutlich schneller leer als früher und man darf beim Einsatz dieser Servos den Pflegezustand und das rechtzeitige Tauschen des Akkus nicht vergessen. Mindestens ein Ausfall bei dieser iDM war auf den leeren Empfängerakku zurückzuführen.

Fazit

Die RG65 hat von der technischen Entwicklung her in den letzten zwei Jahren einen gewaltigen Entwicklungssprung gemacht. Dies bezieht sich auf die Vielfalt der gut segelnden Konstruktionen, auf pfiffige Detaillösungen, auf qualitativ hochwertige Segel, aber auch auf die elektronische Ausstattung. Damit ist sicher die Gefahr gegeben, dass die Klasse in eine Kostenexplosion hineinsteuert. Schaut man aber genauer hin, so hat ein Karbonrumpf keine Vorteile gegenüber einem GfK-Rumpf, einfache Knickspanter segeln vorne mit, Analogservos und eine 27-MHz-Fernsteuerung reichen völlig und auch mit einbahnigen Segeln kann man zum Sieg fahren. Es kommt bei den kleinen Booten doch stark auf das seglerische Können und die Haltbarkeit an. Man benötigt also kein Hightech-Boot, um vorne mit dabei sein zu können. Das hat insbesondere Mario klar unter Beweis gestellt. Insofern sind viele der hier angesprochenen Details Spielereien im positiven Sinne. Man kann neue Dinge ausprobieren, man kann selbst designen und man kann fast alles selber machen. Das sind sicherlich die Punkte, die den Reiz dieser Klasse ausmachen. Wollen wir hoffen, dass es so bleibt und freuen wir uns auf die nächste Meisterschaft, um Bekanntschaften zu erneuern, neue Kontakte zu knüpfen, interessante Anregungen zu bekommen und natürlich, um nicht zuletzt auch wieder packende Regatten auf dem Wasser zu erleben.