



Von Aero bis Zero

Mit zwei neuen Leichtgewicht-Jollen entwickelt sich das Einhandsegeln von Arbeit zum Vergnügen. Der «RS Aero» und der «D-Zero» könnten den Markt revolutionieren.

Sie sind ein Angriff auf den Platzhirsch Laser.

Lars Bolle  Scheurer/Yacht

Es ist erstaunlich: Im Bootsbau stehen die modernsten Materialien und Verfahren zur Verfügung – Kohlefaser, Epoxy, CAD. Gesegelt wird jedoch auf Booten, vor allem hierzulande, deren Konstruktionen

jahrzehntealt sind. Die dominierende Klasse für Einhandsegler ist der Laser, mit weltweit deutlich über 200 000 verkauften Booten und gleich doppeltem Olympiastatus (Standard- und Radial-Rigg). Entworfen: 1970, vom Amerikaner Bruce Kirby. Ebenfalls olympisch ist das Finn-Dinghi, welches heuer

65-jährig wird. Neben diesen beiden wohl populärsten Klassen bringt in der Schweiz keine Einhandklasse nennenswerte Felder an den Start. Versuche, in diese Phalanx der Alteingesessenen einzubrechen, gab es zur Genüge. Vor allem mit Trapez und/oder Gennaker. Erwähnt seien an dieser Stelle etwa der Contender

oder das Musto-Skiff. Letzteres genießt immerhin auf einigen Schweizer Seen eine gewisse Popularität, aber eigentlich fehlt der Erneuerungsdruck. Anders als etwa in Grossbritannien werden bei uns Einhandjollen weniger zum einfachen Herumsegeln eingesetzt, sondern vor allem im Regattabetrieb. Regatten mit unterschiedlichsten Jollentypen und einem entsprechenden Ausgleichssystem – beispielsweise Yardstick – sind aber eher die Ausnahme und sportlich meist auch nicht sehr hoch einzustufen. Wer ambitioniert Regattasegeln will, ist auf Einheitsklassen angewiesen und muss auf die bestehenden Angebote zurückgreifen – Newcomer bringen naturgemäss am Anfang keine richtigen Felder zusammen. Ein Ausbruch aus diesem Teufelskreis könnte mit einer völlig neuen Art von Einhandjollen gelingen, für die der RS Aero und der D-Zero von Devoti Sailing stellvertretend sind. So viel vorab: Sie definieren das Verhältnis von Preis zu Segelspass völlig neu und katapultieren das Einhandsegeln in eine andere Dimension.

Die zwei Neuen kamen Mitte des vergangenen Jahres auf den Markt. Der RS Aero ist eine Eigenentwicklung der RS-Werft in Grossbritannien. Diese gehört zu den am stärksten wachsenden Herstellern im Jollenbereich mit einem der breitesten Angebote und einem umfassenden Händlernetz. Fast drei Jahre dauerte laut eigenen Angaben die Entwicklung des neuen RS Aero. Der D-Zero dagegen führt ein bestehendes Konzept fort. Bereits 2009 stellte der Brite Daniel Holman sein Punk-Dinghi vor, dessen Rumpf dem heutigen D-Zero schon sehr ähnlich sah, das aber noch mit einem modifizierten Surf-Rigg mit Gabelbaum versehen war. In England brachte es diese Jolle auf eine nennenswerte Verbreitung, und Holman ersegelte mit ihr beachtete Siege. Es fehlte jedoch an einer prominenten Werft für den Bau grösserer Stückzahlen und für die Vermarktung. Mit der Dinghi-Schmiede Devoti Sailing von Luca Devoti fand sich nun ein Partner. Der Italiener war ein erfolgreicher Finn-Segler und ist mit dem Devoti-Finn auch als Bootsbauer bekannt geworden.

Frischer Wind

Konzeptionell sind beide Boote ziemlich identisch und entsprechen der Ur-Idee eines Einhand-Dinghis – ein einzelnes Segel, das aufrichtende Moment wird durch Ausreiten erzeugt. Das bedeutet auf Amwind-Kursen: Raus mit dem Hintern! So innovativ und, wie sich später zeigen soll, rasant beide Boote auch sind, auf diesem Kurs ersparen sie dem Steuermann nichts. Es gilt das simple Prinzip der Hebelwirkung – je weiter das Gewicht nach aussen kommt, desto mehr aufrichtendes Moment und desto mehr Geschwindigkeit. Hängen, hängen, hängen. Da nützt auch eine noch so moderne Konstruktion nichts, das tut weh und ermüdet. Wobei die Cockpits beider Boote sehr ergonomisch geformt sind, Hängepads wie etwa

beim Finn sind nicht nötig. Ausserdem öffnen moderne Kohlefasermasten in beiden Booten bei zu viel Wind williger als ihre Aluminium-Vorgänger, was den Druckabbau in ruppigeren Wellen leichter macht. Zudem sind die Segel am Kopf stark ausgestellt, haben also ein sogenanntes Squarertopp. Grösster Vorteil dieser Segelform auf Amwind-Kursen ist das leichte Wegfedern des Achterlieks im obersten Bereich. Ältere, konventionell dreieckig geschnittene Segel schliessen dagegen im oberen Bereich und der Segler kämpft bei viel Wind ständig gegen zu viel Druck. Was wiederum Krängung verursacht. Besonders der D-Zero konnte diese Vorteile beim Test vor Kiel unter Beweis stellen. Selbst bei 5 bis 6 Windstärken liess sich das Boot mit dem rund acht Quadratmeter grossen Segel sehr gut beherrschen – allerdings bei fast 100 kg Crewgewicht... Für leichtere Segler wird ein nur knapp sieben Quadratmeter grosses Tuch angeboten. Auch beim RS Aero gibt es verschiedene Varianten: 8,9 m², 7,4 m² und 5,2 m² – je nach Gewichtsklasse des Seglers.

Beiden Booten gemein ist die sensible Reaktion auf das Crewgewicht – dieses macht einen deutlich höheren Anteil am Gesamtgewicht aus als bei anderen Jollen. Beide sind äusserst leicht, der RS-Rumpf ist



leichter als ein Opti und wiegt nur 30, das ganze Boot segelfertig nur 45 kg. Erreicht wird das durch moderne Bauverfahren, mit Epoxy, Schaum und dem Einsatz von Kohlefasern. Der D-Zero ist mit 42 kg Rumpfgewicht (60 kg segelklar) deutlich schwerer, aber immer noch ein Leichtgewicht. Zum Vergleich: Der Laser wiegt segelfertig 80 kg (Rumpf 59 kg), der Finn rund 140 kg bei einem Rumpf von 116 kg. Bei Leichtwindbedingungen verlangt dies einen akkuraten Längstrimm, um nicht mit dem Heck festzusaugen – bei mehr Wind kann an der Kreuz ordentlich mit dem Oberkörper gearbeitet werden, gerockt, um durch die Wellen zu beschleunigen. So konnte sich beim Test der D-Zero trotz Starkwind und zu viel Segelfläche von einer Gruppe Laser absetzen. Und der RS Aero fuhr um einen begleitenden Laser buchstäblich Kreise...

Nur fliegen ist schöner

Die «Paradedisziplin» beider Jollen sind jedoch Raumschot- und Vorwindkurse. Sie haben deutlich weniger Masse zu beschleunigen als die Konkurrenz, zusätzlich fördert ihre Rumpfform das Gleiten. Beide Boote haben achtern ausgeprägte Kanten, wodurch ein grosser Radius beim Unterwasserschiff möglich ist. Vor allem bei mehr Wind eröffnet die Kombination von Leichtbau und flachem Unterwasserschiff für Segler traditioneller Klassen eine völlig neue Dimension. Eher vergleichbar mit Surfen statt mit Segeln. Der D-Zero springt in Böen an, dass man sich schon fast festhalten muss, um nicht achtern hinauszufallen. Dann wird er immer schneller, der scheinbare Wind kommt immer spitzer, bald entspricht die Schotstellung einem Halbwindkurs, obwohl man raumschots segelt. Das kommt auch dem Quertrimm zugute: Durch das relativ dicht genommene Grosseegel tritt Geigen fast gar nicht auf, und die



i D-Zero

Werft	Devoti Sailing, Brno (CZE)
Design	Daniel Holman (GBR)
LüA	4,20 m
Breite	1,42 m
Rumpfgewicht	60 kg
Segelfläche	8,1 m ²
Preis	ab CHF 7234.– (inkl. MwSt.) D-Zero segelfertig, ab Leissigen
Optionen	Standardsegel von North in semi soft laminate; kleineres Segel als Option

_Wilke AG, 3706 Leissigen
_Tel. 033 847 17 70, www.wilke.ch

Stabilität ist erstaunlich hoch. Wer dagegen den Finn oder den Laser kennt, weiss, dass ein Vorwind-Kurs bei ordentlicher Brise ganz schön anstrengend sein kann. Hier wartet also purer Segelspass.

Das Prinzip des einfachen Segelns wird auch an Land durchgezogen. Bei beiden Jollen ist der Kohlefasermast teilbar, was den Transport erleichtert. Ausserdem wird das Segel in einer Nut gesetzt und nicht wie etwa beim Laser mit einer Tasche über den Mast gestülpt. So können die nötigen Handgriffe in aller Ruhe nach dem Ab- und vor dem Anlegen in einem freien Hafenbereich durchgeführt werden. Mit rund 7000 Franken für das segelfertige Boot sind beide deutlich günstiger als die sonstige Konkurrenz. An den Laser kommen sie zwar nicht heran, aber die etwa 1000 Franken sind ein geringer Aufpreis für das Mehr an Spass. Aus Kosten- und aus Seglersicht spricht nichts gegen Aero oder Zero. Doch wer macht hierzulande den Anfang?

i RS Aero

Werft	RS Sailing, Romsey (GBR)
Design	Jo Richards (GBR) / RS Sailing
LüA	4,00 m
Breite	1,40 m
Rumpfgewicht	45 kg
Segelfläche	8,9 m ²
Preis	ab CHF 7790.– (inkl. MwSt.) Aero 9 segelfertig, ab Colombier
Optionen	Neben dem Aero 9 (8,9 m ²) gibt es den Aero 7 (7,4 m ²) und den Aero 5 (5,2 m ²)

_Duvoisin nautique & sports, 2013 Colombier
_Tel. 032 841 10 66, www.duvoisinnautique.ch

