



Hansa-Jolle von aeronaut - Was lange währt, wird endlich gut?

Testbericht von Klaus Bartholomä

Auf der Spielwaren-Messe im Jahr 2006 gab es eine Neuheit, die mein besonderes Interesse weckte und für mich das Highlight der ganzen Messe war - die Hansa-Jolle von aeronaut. Als Minisailor freut man sich immer, wenn eine Modellbaufirma den Schritt wagt ein vorbildgetreues Segelbootmodell auf den Markt zu bringen. Mittlerweile existieren ja auch schon ein paar Baukästen. Die Hansa-Jolle ist trotzdem etwas Besonderes, das aus dem RTS (Ready to Sail) – Einerlei heraus sticht. Es ist momentan das einzige Modell eines kleinen offenen Segelbootes auf dem Markt. Damit trifft sie exakt meine Vorliebe für diesen Bootstyp. Alle Hebel wurden in Gang gesetzt, um möglichst schnell an einen Baukasten zu kommen. Aber interne Probleme bei der Serieneinführung des Baukastens standen diesem Vorhaben im Wege und so musste ich bis Juli 2010 warten, bis ein Vorabbaukasten auf dem Tisch lag und das pünktlich zu meinem Geburtstag, wenn das nicht versöhnt fürs lange Warten?

Der Karton war wenig ansprechend, denn der endgültige und bunt bedruckte Karton war noch nicht fertig. Dafür ließ sich der Inhalt umso mehr sehen. Sperrholzbrettchen in bester Qualität und

Das Original

Die Hansa-Jolle ist eine Einheitsklasse. Da gibt es nicht nur ein Original, sondern viele. Wie viele genau weiß wahrscheinlich niemand, aber im Juli 2010 waren alleine auf der Seite des Freundeskreises klassischer Yachten (www.fky.org) 194 Hansa-Jollen verzeichnet. Diese sind zum Teil auch mit Bild aufgeführt, da ist dann für jeden Geschmack ein geeignetes Vorbild dabei. Angefangen hat die Geschichte der Hansa-Jolle im Jahr 1920 - auch hierzu gibt die Anleitung Auskunft - als Henry Rasmussen eine kleine Jolle für zwei Kopenhagener Freunde baute. Dabei blieb es zunächst, bis er nach dem Krieg, durch die Auflagen der Alliierten, gezwungen war nur kleine Boote zu bauen. So grub er 1947 den Entwurf des Bootes wieder aus, stattete es mit einem höheren Freibord, etwas mehr Tiefgang und einer abschließbaren Kajüte aus und brachte es 1948 aufs Wasser. Die Hansa-Jolle war geboren! Das handliche Boot entwickelte sich aufgrund seiner guten Segeleigenschaften und der Wandertauglichkeit zu einem guten Geschäft für Abeking & Rasmussen. 1960 wurde die Hansa-Jolle beim DSV als nationale Klasse registriert. Die

mb-11-02.doc

ein Brett mit erstklassigem Mahagonisperrholz treten neben dem hervorragenden Polystyrol-Rumpf aus dem Karton hervor. Die Segel sind zwar aufgerollt, aber immerhin nicht zerknittert. Sie müssen einige Zeit plan ausgelegt werden, dann werden sie glatt. Natürlich liegen noch Beutel mit Kleinteilen und Beschlägen bei und ein Bündel Rohre und Rundstäbe. Sogar der Ständer ist dabei und was für einer! Die Bauanleitung war bei mir noch eine lose Blattsammlung, die in der Serie sicher ordentlich gebunden wird. Der erste Eindruck ist mehr als positiv, denn die super ausgelaserten Bauteile machen ordentlich Lust aufs Bauen. Ja, Sie hören richtig – bauen – hier darf getrost von einem Baukasten gesprochen werden. Aber einem der besonderen Art. Die Präzision ist bestens und sogar die Kalfaterung der Decksbeplankung ist so sauber gelasert, dass man kaum erkennt, dass sie nicht echt ist! Der erste Punkt geht an aeronaut, man hat die lange Zeit wohl genutzt einen Baukasten auf höchstem Qualitätsniveau zu erstellen.



Klassenvereinigung ist bis heute sehr aktiv (www.hansajolle.de). Rasmussen gab später die Pläne auch für andere Werften frei und stellte selbst im Jahr 1969 die Produktion ein. Die Hansa-Jolle hatte ihren Beitrag zum Wiederaufbau der Werft geleistet und man konzentrierte sich wieder auf größere Yachten. Schade, aber verständlich, denn heute ist A&R eine der renommiertesten Werften für Megayachten - und baut nichts mehr aus Holz, dem Rohstoff aus dem fast alle Hansa-Jollen entstanden sind. Die Popularität der Hansa-Jolle an der Küste brachte es natürlich auch mit sich, dass prominente Mitglieder der Segelgemeinde sich mit ihr vergnügten. So unternahm Rollo Gebhard 1958 eine einjährige Reise durch den Suez-Kanal ins rote Meer. Auf seinem Weg nach Indien wurde er aber im Jemen von Piraten überfallen, womit die Reise erst mal beendet war. Für Hr. Gebhard war das der Anfang einer langen Weltumsegler-Karriere. Umgekehrt verhielt es sich bei Wilfried Erdmann. Er stieg 2005 nach einer langen Weltumseglerkarriere in die Hansa-Jolle. Nicht so lang und nicht so spektakulär waren seine Reisen

durchs Watt zwischen den Nordfriesischen Inseln und durch die Ostsee und die Mecklenburgische Seenplatte, über die er ein paar Zeilen in einer renommierten Yacht-Zeitschrift und in seinen Büchern schrieb. Aber seine Geschichten über die Reisen mit der „Kathena Gunilla“ beschreiben genau wofür die Hansa-Jolle gebaut wurde - das Wandersegeln Binnen und in Küstennähe. Auf so einem kleinen Boot ist doch einiges anders, als auf einer großen Yacht mit allem Komfort. Aber genau das macht den Reiz dieser kleinen Boote aus, die Nähe zum Wasser, das Segeln um des Segelns Willen und das Erreichen von Stränden und Inseln, die mit einer großen Yacht aufgrund des höheren Tiefgangs niemals angelaufen werden könnten.

Wenn man es genau nimmt, dann ist die Hansa-Jolle eigentlich keine Jolle, denn sie hat einen Ballastkiel mit 150kg Gewicht und eine echte Kajüte. Das gibt ihr schon erheblich mehr Stabilität als sie eine Jolle besitzt. Man kann sie also eher als Jollenkreuzer einordnen. Zudem hat sie für damalige Verhältnisse ein große Breite. Für heutige Verhält-

nisse stehen 1,65m Breite bei 5,80m Länge eher für eine ranke Konstruktion, aber gemessen an den damals in küstennahen Gewässern eher üblichen Schärenkreuzern war sie recht breit. Das brachte auch eine verhältnismäßig gute Formstabilität, aber nicht genug, um kentersicher zu sein. Durch waserdichte Schotten vorn und achtern und das geringe Gewicht ist sie aber unsinkbar, ein wichtiges Sicherheitsplus für ein Wanderboot.

Das Original war in Karweel mit Mahagoni-Vollholzplanken über Eichenspannten gebaut. Das Deck war aus Sperrholz und mit Leinen bespannt. Kajütaufbau und Innenausbau waren ebenfalls in Mahagoni gehalten. Diese edlen Materialien mit der hohen Bauqualität von A&R gepaart, sind der Grund dafür, dass noch heute Hansa-Jollen aus der Anfangszeit erhalten sind. Beispielsweise liegt die G-1 mit dem Namen „Una“ aus dem Jahr 1948 heute in Esen am Baldeneysee und ist bestens in Schuss.

Das Modell ist im Maßstab 1:6,5 konstruiert und so ergeben sich folgende technische Daten:

Tabelle 1: Technische Daten:	Original	Modell
Länge über alles:	5,85m	900mm
Länge Wasserlinie:	4,85m	750mm
Breite über alles:	1,65m	260mm
Freibord:	0,68m	63mm
Tiefgang ohne/mit Schwert:	0,5m / 1,0m	38 / 84mm
Gewicht:	510kg	1,4kg
Ballast:	160kg	1,5kg
Segelfläche am Wind:	14m ²	32dm ²
Segelfläche Groß:	10,50m ²	23dm ²
Segelfläche Fock:	4,05m ²	9dm ²

Auch wenn es schwerfällt nicht gleich mit dem Bau zu beginnen, sollte natürlich erst die Anleitung gelesen werden. Dabei stolperte ich gleich am Anfang auf den Hinweis, dass das Modell nicht für unter 15 jährige „Kinder“ geeignet sei. Damit meinte man bei aeronaut sicher, dass der Baukasten eher für den etwas erfahreneren Modellbauer gedacht ist, der auch ein wenig Geduld mitbringt, um sich durch die 120 Bauschritte zählende Bauanleitung zu arbeiten. Auch die Auslegung des Bootes mit separater Vorsegelsteuerung macht dies deutlich. Als eingefleischter Modellsegler möchte ich beson-

ders hervorheben, dass kein Motor vorgesehen ist. Das finde ich super, denn ein gut segelndes Segelboot benötigt diesen unnötigen Ballast nicht. Die Bauanleitung ist sehr übersichtlich gestaltet. Die reichhaltige Bebilderung zeigt jede Baustufe bis ins letzte Detail. Wenn man genau liest, kann damit wirklich nichts schief gehen. Aber man sollte genau lesen, denn an mancher Stelle kommt es aufs kleinste Detail an. Zur Fertigstellung des Modells werden neben Empfänger und Akku noch drei Standardservos und die Ballastkugeln benötigt.



Bild 1:
Der Lieferumfang,
alles ist fein säuberlich verpackt.

Bild 2:
Die drei Rumpfbaugruppen
vor dem Einbau....

Bild 3:
.... und an Ort und Stelle

Der Bau

beginnt mit dem Ständer. Er wird aus zwei sauber zugeschnittenen Plexiglas-Teilen und vier Alurohren erstellt. Die Teile sind so passgenau, dass kein Verkleben notwendig ist. Zum Schutz des Rumpfes wird er mit selbstklebenden Filzstreifen beklebt. Das ist mal nicht nur ein Zweckteil, sondern es macht sich auch gut im Wohnzimmerregal!
Der Rumpfschalenausbau ist in drei Sektionen – Bugteil, Mittelteil und Heckteil – unterteilt. Sie werden außerhalb der Rumpfschale zusammengebaut, ausgerichtet und verklebt. Aeronaut empfiehlt die Teile vor dem Einbau zu lackieren. Ich verwende dafür immer G4, oder G8, ein einkomponentiges PU-Harz, das sehr gut ins Holz eindringt und es dauerhaft versiegelt. Ich habe aber auch Modelle im Betrieb, die schon viele Jahre ohne Imprägnierung des Innenraumes gut überstanden haben. Ist das Holz nicht lackiert, trocknet es schneller wieder, wenn es mal nass wurde. Wenn man sich fürs Lackieren entscheidet, dann sollte dies vor dem Heraustrennen der Einzelteile geschehen. Nach dem Zusammenbau wird es viel schwieriger.

Begonnen wird mit dem Heraustrennen und Zusammenbau der Teile für das Aussteifungsgerippe des Rumpfes. Die Spanten werden mit diversen Holzleisten verstärkt. Hier habe ich schon den er-

sten Fehler gemacht und die Verstärkungen aus einer beiliegenden 1m langen Vierkanteleiste gesägt. Einfacher wäre es gewesen den Beutel mit den Kiefernleisten zu öffnen und die passende rauszusuchen, denn alle benötigten Leisten liegen in der richtigen Länge abgelängt bei. Wer lesen kann, ist im Vorteil, denn in der Bausanleitung steht es drin! Die Anleitung empfiehlt unter anderem Weißleim für die Verklebung der Holzteile. Das ist auch im allgemeinen eine gute Wahl, aber nicht im sichtbaren Bereich. Die Mahagoniteile werden besser mit Hartkleber verklebt, denn der hinterlässt keine hässlichen Spuren im Holz, die dann nach der Lackierung erst richtig hervortreten. Bei der Verbindung der Aussteifungen mit der Rumpfschale habe ich mich wieder nicht an die Anleitung gehalten und auch den Hartkleber verwendet. Mit dem Resultat, dass sich das gesamte Gerippe nach dem Aushärten wieder ganz sauber vom Rumpf ablöste. O.k. ich weiß es ja besser, Hartkleber hält nicht auf Polystyrol. In der Bausanleitung steht es auch. Wie gesagt, wer lesen kann.... Also alles noch mal mit Stabilit nachkleben und schon hält es. Jetzt kommen diverse Verstärkungen und die Längsstringer an die Reihe. Alles passt wie angegossen, saugend und ohne jegliche Nacharbeit ineinander.



Bild 4: Die RC-Brettchen sind so gemacht, dass sie sich gegenseitig sichern. Dadurch müssen nur zwei Schrauben gelöst werden, wenn die Fernsteuerung ausgebaut werden soll.



Bild 5: Hier sind die Servos schon eingebaut. Alles wirkt sehr aufgeräumt.



Bild 6: Die Ruderanlenkung ist zwar nicht gerade eine Zier, aber funktional, solide und einfach zu warten.

Als letztes soll das Schwert eingeklebt werden. Ich hätte es gerne aufholbar gemacht wie im Original, aber der Änderungsaufwand der herrlich durchdachten Konstruktion wäre zu groß gewesen. Also habe ich es brav eingeklebt, wie es die Anleitung beschreibt. Weiter hinten in derselben fand ich einen versteckten Hinweis über einen optionalen, separat montierbaren Außenballast. Das macht neugierig, aber leider wird an keiner Stelle der Anleitung beschrieben wie dieser aussehen soll. Hier ist eben Eigeninitiative gefragt. Allerdings finde ich, dass so ein Außenballast das Gesamtbild des Modells sehr stört. Und so ist es meiner Meinung nach kein Verlust, dass im weiteren Verlauf davon keine Rede mehr ist.

Jetzt kann schon die Fernsteuerung eingebaut werden. Die Bowdenzughenanlenkung für das Ruder wird von der Kajüte unter dem Seitendeck zum Heck geführt. Dadurch macht sie einige Bögen, wodurch der Bowdenzug etwas schwergängig ist. Ein wenig Öl hilft hier. Es sollte aber erst nach der Fertigstellung und Lackierung verwendet werden. Leider ist die Anlenkung des Ruders nicht sehr schön anzusehen und es entsteht am Spiegel ein relativ unschönes Loch. Dafür ist sie sehr leicht zu warten und jederzeit zugänglich, falls mal etwas nicht funktionieren sollte. Scale-Freunde sollten hier eine Torsionsstabanlenkung einbauen und das Ruderservo unter dem Achterdeck verstecken. Eine Wartungsklappe hat aeronaut dafür schon vorgesehen. Die Modifikation sollte aber unbedingt vor

dem Einbau des Decks erfolgen, denn sonst wird es fummelig. Ich habe darauf verzichtet, denn ich wollte an dieser Stelle den Serienzustand des Baukastens beschreiben.

Nun soll das Deck verklebt werden. Nachdem ich aber noch kein einziges Bauteil lackiert hatte, wollte ich damit bis nach dem Lackieren warten und gleich mit dem Mast fortfahren. Der Bau des Mastfußes ist ein Kinderspiel. Beim Mast selbst darf mal richtig selbst Hand angelegt werden. Übrigens das einzige Bauteil im Baukasten, das wirklich bearbeitet werden muss! Der Mast liegt als zylindrischer Rohling aus mehrfach verleimtem Kiefernholz dem Baukasten bei. Die Bauanleitung empfiehlt ihn konisch zu schleifen. Diesen Aufwand sollte man unbedingt treiben. Das sieht nicht nur besser aus, sondern nimmt auch Gewicht vom Masttopp weg. Bei einem Boot mit wenig Ballast und so geringem Tiefgang wie die Hansa-Jolle verbessert diese Maßnahme die Segeleigenschaften deutlich. Ich habe den Mast nicht geschliffen, sondern die Konizität zunächst durch Hobeln hergestellt. Zuerst wird der Kopfdurchmesser angezeichnet, dann ein Viereck konisch gehobelt. Jetzt werden die Ecken zum

Achtkant und nochmals zum Sechzehnkant gebrochen. Dann kann geschliffen werden. So entsteht in einer Viertelstunde Arbeitszeit ein herrlich aussehender Mast. Der Baum liegt fertig abgelängt bei. Nun müssen nur noch die diversen Ösen für Wanten, Stage und den Großbaumbeschlag angebracht werden.

Vor dem Einbau des Decks habe ich alle Holzteile drei mal mit Kunstharzlack gespritzt. So sind sie ein wenig spritzwassergeschützt, aber noch nicht so dicht, dass sie nicht mehr austrocknen können, falls sie doch mal nass werden. Jetzt habe ich das Deck montiert und in einem Stück mit wasserfestem Holzleim verklebt. Es ist beeindruckend wie genau das Deck passt. So genau kann man das nur mit modernster Fertigungstechnik hinbekommen. Nach dem Durchtrocknen habe ich auf alle Außenflächen weitere fünf Lagen Kunstharzlack aufgebracht. Jetzt konnten die Beschläge montiert werden. Das geht recht schnell von der Hand, da die Positionen schon gut markiert sind. Die Scheiben der Bullaugen sollten vor dem Einbau sauber verklebt werden, damit sie dicht sind und nicht rausfallen können.

Die Lackierung

Der Rumpf braucht eigentlich nicht lackiert zu werden, denn die Oberfläche ist perfekt. Ich habe mich aber trotzdem dazu entschieden, da ich beim Bau nicht gut genug aufgepasst und ihn verkratzt habe. Zudem gefiel mir ein feuerroter Rumpf deutlich besser als das makellose Weiß des Polystyrols. Also wurde fein geschliffen und abgeklebt. Danach habe ich mit Spiritus gut entfettet und grundiert. Nach der Trocknungszeit habe ich den feuerroten

Acryllack RAL3000 perfekt auf den Rumpf aufgebracht. Ich war begeistert von mir, so gut hatte ich noch nie zuvor lackiert. Die Lage der Wasserlinie ist im Plan angegeben. Also anzeichnen, abkleben und mit Rally schwarz das Unterwasserschiff lackiert. Das sah super aus – bis ich das Klebeband abzog. Es kam wie es kommen musste, der Lack löste sich großflächig wieder vom Rumpf ab. Die Stimmung war entsprechend im Keller.



Bild 7: Mit viel Klebeband und ein paar Schraubzwingen wird das Deck in einem Stück montiert.



Bild 8: Die Lackierung war ein harter Brocken, aber das Resultat kann sich sehen lassen und der Aufwand lohnt sich.



Bild 9: Es ist vollbracht: Nach etwas über 20 Arbeitsstunden ist ein wunderschönes Modell entstanden.

Dem zweiten Versuch ging eine intensive Recherche in diversen Internetforen voran. Daraus lernte ich, dass man Polystyrol unbedingt nur mit Seifenwasser entfetten darf. Aha! Also wurde der Lack mittels Klebeband vollständig entfernt, die Badewanne durch einen nassen Feinschliff mit 1000er Papier eingesaut und mittels großzügiger Zugabe von Wasser und Seife entfettet. Ich habe sogar soweit gedacht eine Seife ohne irgend welche Pflegezusätze zu verwenden. Dann alles trocknen lassen, die einen sagen mit Handtuch, die anderen sagen ohne. Ich habe mich für mein Lieblings-Frotteehandtuch mit anschließender Lufttrocknung

entschieden. Wieder Grundierung auftragen und vor dem Lack noch mal die Klebebandprobe. Wieder negativ.

Vor dem dritten Versuch riet mir der Fachhändler meines Vertrauens, dass man Polystyrol ohne Grundierung lackieren soll. Das habe ich an einem Probestück ausprobiert. Es hielt prima! Also wieder Lack entfernen, schleifen, entfetten, trocknen und noch mal lackieren. Wie sollte es anders sein, auch dieser Versuch endete im Desaster. Dass ich mit dem Lackieren schon seit jeher auf Kriegsfuß stehe, war mir ja klar, aber dass es so schlimm kom-

men sollte, ahnte ich nicht im entferntesten, die Stimmung war auf dem Tiefpunkt!

In einer Verzweiflungstat rief ich nun aeronaut um Rat an. Dort riet man mir Kunstharz-Lack von Duplicolor zu verwenden und stellte den Kontakt zu dem Farbenhersteller her. Hier bekam ich den kompetenten Rat, den ich benötigte. Als erstes sollte ich eine Grundierung für Styropor auftragen. In 30 cm Abstand in drei Schichten sollte sie kreuzweise aufgebracht werden. Dann mindestens drei

Der letzte Schritt ist noch das Anzeichnen der Wasserlinie. Wie das geht, beschreibt die Bauanleitung sehr gut. Ich habe aus Orastick Selbstklebefolie 5mm breite Streifen ausgeschnitten und damit den Wasserpas aufgeklebt. Diese Folie ist sehr dünn und passt prima zum hoch glänzenden Rumpf. Jetzt müssen nur noch die gesondert zu erwerbenden Bleikugeln mit einem kleinen Trichter an Ort und Stelle gebracht und verteilt werden. Aeronaut empfiehlt dies im schwimmenden Zustand

Die Takelage

ist für mich immer der Höhepunkt beim Bau eines Segelbootes. Und im Fall der Hansa-Jolle darf ruhig auch ein wenig Hirnschmalz in diesen Arbeitsschritt gesteckt werden. Zuerst werden die Segel fertig gestellt. Dazu ist nur das Aufkleben von einigen Lochverstärkern notwendig, die danach noch zugeschnitten werden müssen. Das Vorliek der



Bild 10: Der Mastfuß und die Kajütvorderwand sind eine Augenweide.



Bild 11: Geänderte Stagreitermontage und verstärktes Vorliek.

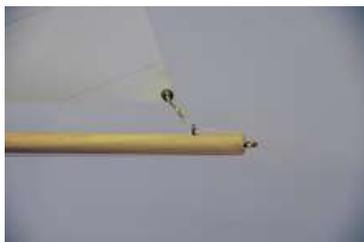


Bild 12: Zusätzliche Öse an der Baumnock.



Bild 13: Die Großschot ist nur in die Öse am Baum eingehängt und über den Klemmschieber in der Länge verstellbar.

Das Großsegel wird am Mast mit Schlaufen gehalten. Hier ist gleichmäßiges Arbeiten gefragt, damit das Segel später keine Falten wirft. Wie das geht ist in der Anleitung super beschrieben. Baumniederholer und Wanten sind schnell montiert. Nur am Unterliekstrecker sollte noch eine kleine Modifikation vorgenommen werden. Wird er am achteren Ende des Baums noch durch eine Öse geführt, die

Stunden trocknen lassen und mit Duplicolor Kunstharzlack decklackieren. Ihn sollte ich in 25cm Abstand in mehreren dünnen Schichten sprühen. Die Produktbeschreibung von Duplicolor ließ nicht mal die kleinste Frage offen. Ich hielt mich akribisch daran, nachdem ich wieder geschliffen und entfettet hatte und so entstand eine herrliche rote Lackierung, die fest am Polystyrol haftet. Warum nicht gleich so?

zu tun. Ich habe dazu die Gewichte der Fernsteuerung und der Takelage vorher ausgewogen und mit Trimmgewichten simuliert. Dadurch wird der Zugang zum Kiel erleichtert. Als Abschluss habe ich die Kugeln noch mit Epoxy-Harz vergossen, damit sie sich bei Krängung nicht verselbständigen und sich kein Wasser im Kiel sammeln kann. Jetzt wird noch der Cockpitboden wasserdicht verklebt und die Vorschotsitze montiert.

Fock sollte noch zusätzlich mit Segeltuch verstärkt werden, damit es sich durch den Segeldruck nicht verzieht. Entgegen der Anleitung habe ich die Stagreiter am Vorliek des Vorsegels festgeknotet und nicht am Vorstag aufgefädelt. Dadurch kann die Fock etwas besser gesetzt werden.

etwa 25 mm von der Baumnock entfernt ist, dann kann das Segel besser getrimmt werden. Er streckt dann wirklich nur das Unterliek und mit dem Niederholer kann, wie es sein soll, separat das Achterliek kontrolliert werden.

Jetzt müssen nur noch alle Knoten mit Sekundenkleber gesichert werden und es kann weiter gehen mit dem Endspurt, dem

RC-Einbau

Die Servobrettchen passen perfekt und die Ausschnitte sind für Standardservos vorgesehen. Bei mir fanden Hitec HS311 den Weg in den Rumpf. Drei Stück an der Zahl werden für das Ruder, die Großsegelverstellung und die separate Vorsegelverstellung benötigt. Die Schotdurchgänge durch die Wände des Aufbaus sind durch kleine durchbohrte Kunststoffperlen realisiert. Eine pfiffige und reibungsarme Methode. Durch diese Wanddurchbrüche werden nun die Schoten geführt. Verknotet

man die Schoten wie beschrieben an den Servoarmen, werden die Schotwege zu klein. Also wird die Schot etwas länger gelassen, vom Wanddurchbruch durch das Loch im Hebelarm gezogen und wieder in der Nähe des Wanddurchbruches befestigt. So erhält man den doppelten Verstellweg. Das reicht beim Großsegel noch immer nicht aus, um es ganz zu öffnen. Ob das genügt, um vor dem Wind ohne zu großen Ruderdruck zu segeln, wird die Probefahrt zeigen. In die Großschot habe ich

noch einen Klemmschieber eingefügt, wodurch sie feiner eingestellt werden kann. Die Öse am Baum habe ich ein klein wenig aufgebogen, damit die Schot beim Abtakeln leichter demontiert werden kann. Alle Schoten sind an den Holepunkten durch Blöcke geführt, damit sie leichter laufen. Außerdem sieht das in meinen Augen besser aus. Die Fock lässt sich mit den doppelten Wegen hervorragend

verstellen. Um sie von der Schot lösen zu können, habe ich einen der Staggreiter verwendet. Die Festpunkte der Schoten an der Kajütinnenwand habe ich mit kleinen Schraubchen versehen, die das Schotende klemmen. Dadurch lässt sich die Schot wesentlich feiner an die Verstellwege des Senders anpassen.

Bild 14: Sowohl Großschot, als auch Vorschot müssen doppelt geführt werden, sonst reichen die Verstellwege nicht aus. Die Vorschot ist über eine Klemmschraube an der Kajütseitenwand einstellbar.

Für ein Segelboot mit Vorsegelverstellung empfiehlt sich eine Fernsteuerung mit zwei Kreuzknüppeln. Die Großschot legt man sinnvoller Weise auf den Gaskanal mit der Raste am Knüppel. Die Fockschot kommt auf den Steuerknüppel, den man nicht fürs Ruder benötigt. Hier macht es Sinn die Rückstellfeder auszuhängen, damit man ihn während des Segelns nicht ständig halten muss.



Bei meiner Hansa-Jolle stieß der Hebelarm des Großschotenservos an zwei Spanten und der Kajütvorderwand an. Hier musste ich etwas nacharbeiten. Als Akku verwende ich gerne einen 2-zelligen LiPo – Akku mit 2100mAh Kapazität. Viele RC-Anlagen vertragen heute schon die 7,4V dieser Akkus. Ich verwende für meine alten Komponenten aber immer einen 5V Spannungsregler. Der Akku ist sehr leicht und hat genügend Kapazität für einen ganzen Segeltag.

Der Empfänger findet seinen Platz über dem Akku auf dem Servobrett des Vorsegelservos. Über die Verlegung der Antenne schweigt sich die Bauanleitung aus. Ich habe sie in ein Bowdenzugröhrchen gesteckt, das ich unter das Vordeck geschoben habe. Idealer wäre es gewesen sie an einen der Wanten anzulöten, aber daran hätte man vor dem Deckseinbau denken müssen.....

Insgesamt ist der Fernsteuerungseinbau sehr gelungen. Alle Komponenten liegen hoch genug, um auch bei massivem Wassereintrich noch trocken zu bleiben. Sie sind so angeordnet, dass die Schoten sich nicht verheddern können und bei Bedarf ist alles im Handumdrehen durch Lösen von zwei Schrauben aus dem Rumpf zu nehmen.

Alle in diesem Bericht gegebenen Anregungen wurden von aeronaut sehr schnell aufgenommen. Die ausgelieferten Baukästen können natürlich nicht mehr zurück geholt werden. Aber es wurde eine Anleitung mit den Änderungen erstellt, die von der homepage www.aeronaut.de herunter geladen werden kann. Die neu produzierten Baukästen erhalten alle Änderungen von vornherein. Dieses Vorgehen ist absolut vorbildlich, denn gravierende Fehler, die nicht auf einfache Weise selbst behoben werden können, hat der Baukasten keine.

Der Fahrerprobung

sollte die Einstellung der Segel vorangehen. Hier setzt die Bauanleitung etwas Fachwissen des Modellbauers voraus. Wer dies nicht hat, dem sei das Fachbuch „Faszination Modellsegeln – Einfach einsteigen!“ aus dem Neckar-Verlag wärmstens empfohlen. Es gibt eine gute Hilfestellung zur Handhabung von Segelbootmodellen und zu ihrem Betrieb, bis hin zu den notwendigsten Wegerechtsregelungen.

Bild15: Fertig zur Jungfernfahrt

Für die Jungfernfahrt stellte ich das Großsegel etwas bauchig ein und suchte mir eine Stelle am See mit auflandigem Wind. Mehr als 2 Bft sollten nicht wehen und der Wind sollte gleichmäßig sein, damit man sich voll aufs Boot konzentrieren kann.



An diesem schönen Herbsttag wehte fast gar kein Wind, aber die Hansa-Jolle setzte sich auf dem kleinen Weiher trotzdem zügig in Fahrt. Das Großsegel lässt sich auch mit verdoppeltem Schotweg nicht ganz öffnen. Dennoch geht die Jolle zumindest bei wenig Wind gut durch die Halse. Die Reaktion auf die Ruderbewegungen ist eher träge, der lange Kiel wirkt eben richtungsstabilisierend.

Der Wendekreis beträgt etwa drei Bootslängen, ein angemessener Wert. Die Höhe am Wind ist nicht so gut wie man das von modernen Modellrennziegen kennt, aber ausreichend, um überall hinzukommen. Am Wind und bei Halbwind hält die Hansa-Jolle sehr gut Kurs. Die Segeleigenschaften sind so ausgewogen, dass auch über längere Strecken keine Kurskorrekturen notwendig sind. Damit ist

das Segeln sehr entspannend und man kann sich ganz darauf konzentrieren das tolle Fahrbild zu genießen. Raumschots und vor dem Wind muss aufmerksam gesteuert werden. Das große Großsegel sorgt vor allem vor dem Wind für ein ordentliches Moment nach Luv, das mit dem Ruder ausgeglichen werden muss. Das ist beim Original auch so und ist demnach nicht der Modellkonstruktion anzu-

lasten. Einen geraden Kurs vor dem Wind zu fahren, erfordert deshalb schon etwas Übung.

Die Focksteuerung funktioniert mit dem verdoppelten Schotweg sehr gut. Die Schot ist ausreichend lose, um ein freies Auswehen zu gewährleisten. Die Hölspunkte stimmen genau, so dass die Fock sehr gut steht. Mit etwas Übung gelingen die Wenden recht gut und vor allem bei wenig Wind kann die Fock noch etwas back gehalten werden, nachdem der Bug durch den Wind ist, um die Wende etwas zu unterstützen. Nachdem die Fock den Mast nicht überlappt, wäre es auch möglich sie an einem Baum zu fahren und so das zweite Servo zu sparen. Allerdings trägt die Vorsegelsteuerung erheblich zu dem guten Erscheinungsbild der Hansa-Jolle auf dem Wasser bei. So kann man aeronaut nur dazu gratulieren hier keinen Kompromiss eingegangen zu sein. Das Großsegel muss gut durchgesetzt werden, damit am Vorliek keine Falten entstehen. Das Segeltuch neigt dazu sich einzurollen und zu verziehen, das stört vor allem bei sehr schwachem Wind ein wenig. Deshalb ist sorgsam mit ihm umzugehen.

Ein kleiner Schwachpunkt ist die Verbindung der Wantenspanner von Wanten und Vorstag mit den Decksösen. Hier kommen Haken aus Messing zur Verwendung. Dieses Material ist an der Stelle nicht geeignet. Es biegt sich bei Belastung auf. Die Wanten müssen aber gespannt sein, damit das Vorstag nicht durchhängt. So passierte es mir, dass sich schon bei sehr leichtem Wind alle Haken selbstständig aufbogen und die Wanten frei rumbaumelten. Der Mast bleibt aber trotzdem stehen, weil er im stabilen Mastfuß gehalten wird. Passiert dies bei mehr Wind, kann dieser kleine Schwachpunkt den Verlust der Takelage bedeuten. Ich habe die Haken durch selbst hergestellte Haken aus etwas dickerem Edelstahl draht ersetzt und damit dauerhaft Abhilfe geschaffen. Verglichen mit modernen Modell-yacht-Konstruktionen hat die Hansa-Jolle ein sehr hohes Gewicht. Durch das Gewicht springt sie zwar nicht so schnell an, bleibt aber auch nicht gleich stehen, wenn eine Wende mal verpatzt wird. Der längs verteilte Ballast sorgt für ein weiches Eintauchen des Bugs in die Wellen. Die Hansa-Jolle hat dadurch ein phantastisches, harmonisches Fahr-bild, das dem des Originals sehr nahe kommt. Heftige Nickbewegungen bei kurzer Welle, wie man sie von manchem Modellsegler mit tiefer Ballastbombe kennt, sind der Jolle fremd. Leider habe ich bislang noch keinen Modellsegler gefunden, der auf meiner Hansa-Jolle anheuern möchte. Dieser würde das Fahr-bild wunderbar abrunden.

Durch den fehlenden Außenballast hat die Hansa-Jolle sehr wenig Tiefgang. Das erleichtert das Einwassern erheblich. Auch an flachen Ufern ist es kein Problem das Boot einzusetzen. Gummistiefel benötigt man keine. Dadurch kann man fast überall segeln. Andere Modelle dieser Größe sind da

schon komplizierter. Allerdings steht der Hansa-Jolle durch den Innenballast auch weniger aufrichtendes Moment zur Verfügung, wodurch sie leichter krängt. Sie verhält sich ebenso rank wie es das Original auch tut. Wird die Krängung größer, so erhöht sich die Abdrift, weil ja wenig Lateralfäche zu Verfügung steht. Das entlastet das Rigg und sorgt dafür, dass das Boot nicht weiter krängt. Zugegeben, man kann mit so einem Modell keine tollen Regattatrophäen erobern, aber funktionieren tut das auch und es ist eben vorbildgetreu.

Meine Hansa-Jolle hat mit 3400g Verdrängung etwa 500g Übergewicht. Der Grund liegt darin, dass das Modell ohne Ballast mit 1600g doch 200g Übergewicht hat und zudem habe ich noch 300g mehr Ballastgewicht eingefüllt. Diese 500g Zusatzgewicht entsprechen im Original ca. 140kg. Nachdem die Jolle ein Wanderboot ist, das gerne mal mehr an Bord hat als nur zwei Personen, darf dieses Zusatzgewicht gerne in Kauf genommen werden, ohne das Erscheinungsbild negativ zu beeinflussen. Dafür steht der großen Segelfläche nun etwas mehr aufrichtendes Moment entgegen. Die Wasserlinie habe ich einfach ein klein wenig angepasst.

Der Härtestest des Erprobungsprogramms war dann eine Brise von ca. 3Bft am schönen Bodensee. Die Wellenhöhe betrug etwa 10cm. Für so ein kleines Boot sind das schon ganz schön hohe Wellen, wie sie auf den Originalmaßstab umgerechnet gerne mal an der Küste vorkommen. Bei diesen Bedingungen zeigte die Hansa-Jolle was sie kann. Sie taucht wunderbar weich in die Wellen ein und bleibt auch bei diesen Bedingungen in der Wende nicht stehen. Allerdings ist die Reffgrenze bei 3Bft erreicht. Mehr Wind sollte es also nicht sein. Die Hansa-Jolle krängt dann bis zur Scheuerleiste und wird dabei am Wind deutlich luvgerig. Zu sehr Höhe knüppeln beantwortet sie mit Krängung und erhöhter Abdrift. Gibt man einen Schrick in die Schoten und fällt ein wenig ab, dann rennt sie mit einer schönen Bugwelle mächtig los. Am Wind kommt beim Eintauchen in die Welle gerne ein wenig Spritzwasser über. Aber nach einer Stunde Segeln fand sich trotzdem nur ein Schluck Wasser im Cockpit und kein Tropfen davon fand den Weg ins Innere des Bootes!

Fällt man ab auf raumschots Kurs, dann geht es ordentlich voran. Es macht richtig Spaß die Wellenberge hinunter zu surfen. Dabei bleibt die Hansa-Jolle zu jedem Zeitpunkt voll unter Kontrolle. Sie zeigt keinerlei Tendenz aus dem Ruder zu laufen. Die Halse ist dann schon eher eine Zitterpartie, denn durch das nicht ganz zu öffnende Groß ist schon eine Menge Rudereinsatz gefragt, um das Heck durch den Wind zu bekommen. Holt man die Schot nicht im richtigen Moment dicht, schlägt das Groß wild von einer Seite zur anderen um. Bei den Großen nennt man so etwas Patenthalse und man fürchtet sich zu Recht davor, denn dieses Manöver

belastet das Material erheblich. Und so geschah es auch bei mir, dass bei einer solchen Patenthalse der Fußblock der Großschot brach. Dieser Block ist im Original-Bausatz nicht vorhanden, ich hatte ihn wegen der besseren Optik nachgerüstet. Die Folge des Bruchs war, dass das Groß nicht mehr dicht geholt werden konnte. Bis ich meine Kamera weggepackt hatte, war das Boot dann schon recht weit auf den offenen See gesegelt. Dort blies der Wind mit mehr als 3 Bft. Ich versuchte zu halsen, was wegen der geringen Ruderwirkung nicht gelang. Ich sah meine Hansa-Jolle schon gen Schweiz entschwinden, aber das Glück war mit mir und so sorgte eine große Welle und ein kurzes Windloch, dass das Groß doch die Seite wechselte und ich das Boot so raumschots wieder ans rettende Ufer bringen konnte.

Sowohl für die Luvgierigkeit, als auch für die mangelnde Ruderwirkung bei der Halse kann man aeronaut keinen Vorwurf machen. Beides sind Eigenarten von kleinen Segelbooten aus dem frühen bis mittleren letzten Jahrhundert. Man hatte damals nicht so tief liegende Ballastbomben, weil die Materialien dafür nicht zur Verfügung standen. Zudem

gab es damals auch noch keine Schaumstoffe mit denen man kleine offen Boote unsinkbar machen konnte. Deshalb behalf man sich dadurch, dass die Konstruktionen so ausgelegt wurden, dass sie bei viel Krängung stark luvgerig wurden und bei zu viel Krängung einfach in den Wind schossen. Damit kann man keine Regatta Erfolge erzielen, aber für ein Wanderboot war das ein wichtiges Sicherheitsmerkmal. Die Probleme beim Halsen kommen einfach vom Segelplan. Das Großsegel der Hansa-Jolle ist viel größer als die Fock. Vor dem Wind bewirkt das ein starkes Ungleichgewicht der Windangriffskräfte, die dem Ruder beim Halsen entgegenwirken. Man kann entweder diese Eigenarten der Hansa-Jolle lieben lernen oder ihr eine größeres Ruderblatt verpassen, was beide Fliegen mit einer Klappe schlagen würde. Aeronaut hat sich für ersteres entschieden und das ist gut so. Kennt man die beiden Eigenarten, kann man mit ihnen umgehen und es macht ein gutes Stück des Charakters der Hansa-Jolle aus. Und ehrlich gesagt war ich sehr erstaunt, dass man dieses kleine Boot nur mit Innenballast bei 3 Bft und Welle segeln kann. Hut ab!

Das Fazit

ist klar. Super! Mit 235,-€ Listenpreis zuzüglich 25,-€ für die Ballastkugeln ist der Baukasten der Hansa-Jolle zwar kein Schnäppchen, aber dafür bekommt man jede Menge Bastelspaß mit Erfolgsgarantie und das alles in erstklassiger Qualität. Der fortgeschrittene Modellbauer, der mal gerne am Sonntagvormittag segeln gehen möchte ist mit diesem Baukasten gut bedient. In etwa 20 Stunden Bauzeit, die sich auf zwei bis drei Wochen verteilen, entsteht ein Modell, das schmuck aussieht und eine gute Basis für den Scale - Ausbau bietet. Die Segeleigenschaften der Hansa-Jolle sind sehr gut-

Ein paar Bilder vom Segeln...

mütig. Sie läuft schon beim geringsten Hauch, hat aber bei 3Bft die Reffgrenze erreicht. Mehr sollte man der Hansa-Jolle nicht zumuten. Das Fahrbild ist dafür aber absolut perfekt und vorbildgetreu. Einen guten Teil steuert dazu auch die separat gesteuerte Fock bei. Zudem bietet die Hansa-Jolle für diejenigen, die mehr wollen, eine gute Basis zum Scale-Ausbau. Um abschließend die Eingangs gestellte Frage zu beantworten: Es hat zwar lange gedauert bis wir die Hansa-Jolle in der Modellsegelergemeinde begrüßen durften, aber es hat sich wirklich gelohnt, sie ist absolut empfehlenswert!



Klaus Bartholomä