

Bausatztest der b-seven S

Segeln auf Wolke 7

Text und Fotos: Peter Burgmann



Wenn ein neuer Bausatz eines Segelboots auf den Markt kommt, ist die Spannung immer groß. Vor allem, wenn es gleich eine ganze Serie werden soll. **SchiffsModell**-Autor Peter Burgmann hat sich ein Vorab-Modell gesichert und berichtet von seinen Erfahrungen beim Bauen und Segeln.

Bei b-boats ist eine ganze Segelbootklasse im Entwicklungsstadium. Von klein bis groß wird es die „seven“-Baureihe geben. Den Anfang macht die kleinste Yacht, die b-boats b-seven S. Meine Kontakte zu Klaus Bartholomä mit seiner Firma b-boats machten es möglich, dass ich ein Exemplar aus der Null-Serie bekommen konnte. Den noch nicht auf dem Markt befindlichen Baukasten und dann das seetaugliche Boot zu testen, war mein Ziel. Wir verabredeten am Telefon, dass Klaus Bartholomä mir den Baukasten zur Messe „Faszination Modellbau“ in Friedrichshafen mitbringen wollte. Wir waren dort beide als Aussteller bei „big scale“ eingepplant. Doch schon am

22. Oktober 2024, zwei Tage nach dem Telefonat, überraschte mich der Briefträger mit einem Paket von b-boats.

Auspacken

„Unboxing“ heißt das bei der Vorstellung von neuen Artikeln im Internet. Vor mir stand ein mittelgroßer Karton. Zum Schutz des wertvollen Inhalts auf dem Versandweg waren Leerräume im Karton mit dünnem Packpapier ausgepolstert. Obenauf lag der sauber mit Stretchfolie umwickelte Frästeilesatz aus Sperrholz. Durch das Sichtfenster einer länglichen Kartonbox konnte ich den Stoff für das Segel sehen. Daneben beinhaltete der Umkarton noch ein Bündel Kohlefaserrohre und einen Briefumschlag mit dem

Anschreiben des Konstrukteurs an seine Kunden. Auch alle Kleinteile befanden sich in diesem Umschlag.

Der Kleinteilesatz bestand aus einem braunem Alcantarastreifen, mehreren Röhrchen und Rundmaterial aus Kohlefaser, Messing sowie Stahl. Daneben zog ich eine Schraube, einen Hohlkern, Schnurstücke und ein Stück gewachstes Papier aus dem Umschlag. Der eigentliche Frästeilesatz umfasste vier Tafeln aus 3 mm dickem Birkenperrholz und die beiden Seitenteile aus 1-mm-Sperrholz.

Als Appetitmacher erhielt ich schon direkt nach unserem Telefonat die Bauanleitung als pdf-Datei. Sie umfasste 34

Seiten mit detaillierter Beschreibung der Montage in Textbeiträgen und erklärenden Bildern. Sogar auf die Trimmmöglichkeiten wurde eingegangen. Auf den vier letzten Seiten sind die Positionen der Teile in den vier Sperrholztafeln übersichtlich mit den Teilenummern ergänzt. Ich habe mir diese Seiten in Klarsichthüllen verpackt und neben meiner Werkbank aufgehängt. Das erleichtert während des Baus die Suche nach den nächsten Teilen.

Am Tag nach der Anlieferung begann ich mit dem Zusammenbau. Verwundert stellte ich fest, dass die Teile der Lukenumrandung nicht passten und nachgearbeitet werden mussten. Nach Rücksprache mit Klaus Bartholomä stellte sich ein Problem im unglücklichen Zusammenspiel von Fräserabnutzung, Fräsrichtung und Material heraus. Die Fehlerursache war gefunden. So etwas kann bei den ersten Exemplaren, der sogenannten Null-

Serie, passieren. Genau dafür ist eine Null-Serie vorgesehen. Unser Treffen auf der Messe in Friedrichshafen stand vor der Tür. Dorthin brachte mir Klaus Bartholomä freundlicherweise den neuen Frästeilesatz persönlich mit. Die Messe nutze ich auch gleich zum Einkauf. Den Ballast und die im Bausatz nicht enthaltenen Servos konnte ich bei einem Fachhändler auf der Messe erstehen.

Baubeginn

Wieder zu Hause startete der Aufbau des Modells. Los ging es mit dem Vormontieren des Lukenrands an die Unterseite der Plicht. Die ersten Teile schnitt ich noch mit dem Teppichbodmesser aus der Frästeileplatte. Dabei ließ ich vorsichtshalber kleine Reste stehen, die ich mit dem Schleifklotz glättete. Beim Abschneiden der Holzdübel am verklebten Lukenrand kam ich auf die Idee, meine Bonaizange einzusetzen.

Die Bonaizange dient normalerweise zum Abschneiden von Ästen knapp am Stamm eines Bonsais. Dazu erfolgt der Schnitt direkt an der Anlegestelle. Das war eine gute Idee, die ich bei allen weiteren Teilen zum Ausschneiden aus den Frästeilplatten nutzte. Erheblich weniger Schleifaufwand belohnte die Idee.

Zum Verkleben des Lukenrands verwendete ich wasserfesten Weißleim. Damit der Lukendeckel später sauber aufliegt, sollte man überquellenden Kleber in der Randfuge sauber entfernen. Wie man später noch öfter lesen wird, bin ich bei Holzarbeiten ein Fan von Weißleim. Gegen den Einsatz von Sekundenkleber gemäß der Bauanleitung ist jedoch nichts einzuwenden.

Die erste Verlaschung von Bauteilen erfolgte am Querspant mit dem Plichtboden. Schon beim probenhalten



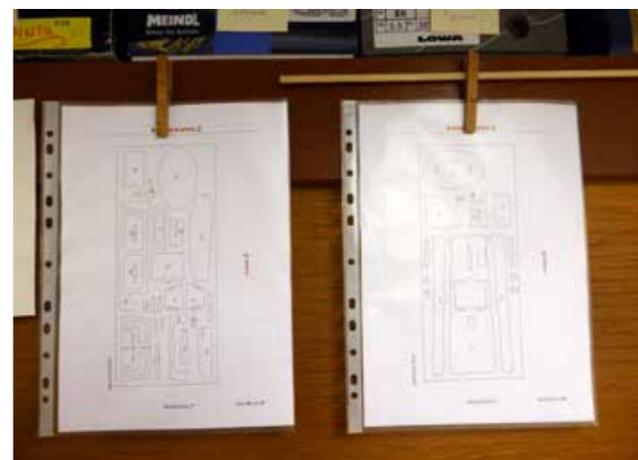
Der Baukasten ist für den Versand gut verpackt

Zusammenstecken der Teile bewiesen sie ihre Passgenauigkeit. Der Formschluss versteift die Verbindung und erleichtert den passgenauen Zusammenbau. Beim weiteren Zusammenbau genoss ich diese hohe Qualität des Frästeilesatzes. Kein Nachschleifen an den Laschen oder Korrekturen an Bauteilkanten fördern den Spaß beim Bau der b-seven S.

Nach dem Vorbereiten des Plichtbodens kam der Schwertkasten auf die Werkbank. Damit man die ähnlichen Teile für Vorder- und Rückseite nicht vertauscht, wurde er probenhalber zusammengesteckt und die Teile an den passenden Stellen auf der Werkbank zurechtgelegt. Eine Raupe Weißleim auf den Kanten verklebt die Baugruppe sicher. Wichtig ist es hier wieder, die Klebstoffreste in den Innenkanten sauber zu entfernen.

Der Mast

Während die Baugruppe trocknete, bereitete ich die Mastaufnahme vor. Aus dem Kleinteilesatz kommt hier das



Die Seiten der Bauanleitung mit den Teilepositionen helfen beim Bauen



Der Ballast wurde auf der Messe in Friedrichshafen dazugekauft

längere und dickere Messingrohr zum Einsatz. Die Messing- und die Kohlefaserrohre sind im Bausatz nicht entgratet. Zuerst dachte ich, das Entgraten hätte b-boats doch auch machen können, aber durch das eigene Entgraten nimmt man die Teile vor der Montage nicht blind in die Hand. Der unachtsame Verbau von Teilen an der falschen Stelle wird so vermieden. Und es ist gewährleistet, dass man auf Beschädigungen achten und diese beseitigen kann. Gerade bei Kohlefaserrohren kann so etwas vorkommen.

Beim Entgraten des Messingrohrs kam ich auf die Idee, den Mast nicht auf dem Holz des Längsspanns drehen zu lassen. Das Holz würde mit der Zeit verschleifen. Ich lötete ein kleines Stück Messingblech auf das untere Ende des Rohrs. Nun kann der Mast aus Kohlefasern auf dem festeren Untergrund leichter drehen. Im Vorgriff auf die Bauanleitung fixierte ich das Rohr mit Sekundenkleber in Längs- und Bugspant. Die Holzteile passen so präzise, dass keine Lagekor-

rektur im Kreuzungsbereich notwendig war. Unten muss man jedoch beachten, dass der Boden der Mastaufnahme auch wirklich mittig ausgerichtet ist. Wäre der Boden außermittig, würde auch der Mast in Schräglage geraten, was die Fahreigenschaften des Modells beeinträchtigt.

Die Montage des Bootsständers konnte während der Trockenzeit des Schwertkastens erfolgen. Probestecken, Kleber auftragen, Fügen und Spannen zur Trocknung, so fix entsteht ein ansprechender Bootsständer. Nach dem Lackieren bekam er Auflagen aus dem schicken selbstklebenden Alcantara. Die ersten 50 mm des Streifens umranden das vordere Loch für den Ballast. Den Rest kann man für die Schwertaufnahme und das „U“ für den Ballast aufteilen.

Imprägnierung

Die Schwertkastenhälften imprägnierte ich mit mehreren Lagen Porenfüller gegen Wasserschäden. Nur blieb eine Laschenöffnung an der Vorderkante des



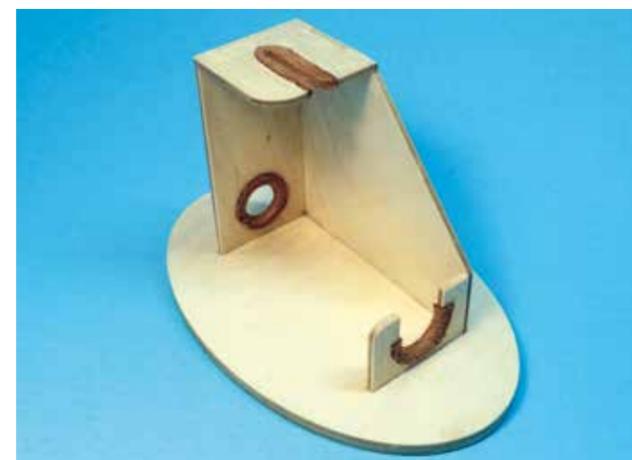
Eine Bonsaizange ist sehr gut geeignet, um die überstehenden Holzdübel abzuschneiden



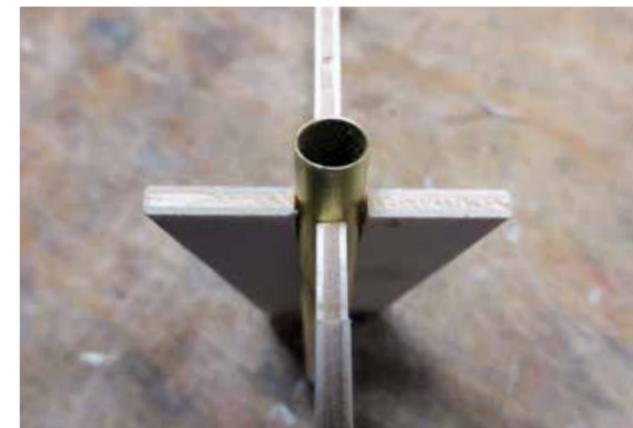
Die Bauteile sind passgenau gefräst und benötigen keine Nacharbeit

Kastens unversorgt. Entgegen der Bauanleitung verklebte ich deshalb den halben Schwertkasten mit dem Längsspant. Mit Porenfüller versiegelte ich diese Stelle. Erst jetzt kam die zweite Hälfte des Schwertkastens an ihren Platz. Wasserfester Weißleim schützt die Verklebung. Beim Glätten des herausquellenden Klebers versiegelt man die inneren Kanten. Bei der Montage des Plichtbodens mit dem Längsspant verfügte ich dagegen alle Kanten mit einer dicken Raupe wasserfesten Klebers.

Der Schwertkasten steht nach der Montage leicht über den Plichtboden über. Den Überstand beließ ich. Er erleichtert später das Greifen des Verriegelungsbolzens am Schwert. Man mag mir eine Neurose nachsagen, aber ich habe wiederholt Schäden an Booten wegen eindringendem Wasser in die hölzernen Bauteile beobachtet. Die meist aufwändige Reparatur scheue ich. Vorsorglich pinselte ich deshalb die Fügekanten des Schwertkastens nochmals mit Porenfüller aus.



Mit dem selbstklebenden Alcantarastreifen wird der Bootsständer gepolstert



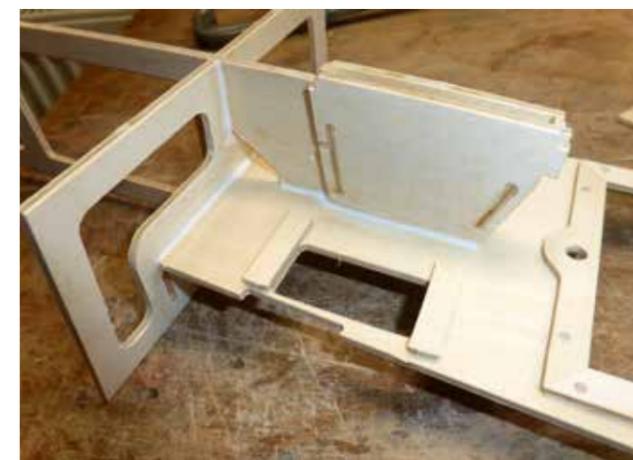
Auch im Kreuzungspunkt der Mastaufnahme passen die Holzteile genau

Cockpitseiten und Heckspiegelschlossen die Plicht. Das Deck gibt der b-seven S seine elegante Überwasserform. Alle Kontaktflächen mit den Längs- und Querspannten wurden mit einer Raupe Weißleim vorbereitet. Dann folgte der Zusammenbau. Das vorbereitete Deck wird im Bugbereich in die Lasche des Längsspanns eingerastet und über das Rohr der Mastaufnahme gesteckt. Über das Heck sollte es symmetrisch aufliegen. Mit einer Leiste, Klebeband und zwei Schraubzwingen wölbte ich das Deck über die Tischkante. Noch hob sich das Heck nach oben. Ein Griff zur schweren Kleberflasche löste das Andruckproblem am Heck. Es musste schnell gehen. Wasserfester Weißleim hat eine begrenzte Offenzeit, dann bindet er ab und die Klebung verliert an Haltekraft. Nach der Trocknung der Verklebung verfügte ich wie gewohnt alle Kanten mit einer Kleberaupe.

Auf das Deck folgte der Bootsboden. Am Schwertkasten ist dazu eine klei-

ne Nase an der hinteren Schräge zum rechten Winkel abzufeilen. Kleinkram mit Wirkung, denn hier rastet später der Rumpfboden ein und der ist rechtwinklig ausgefräst. Die Längskanten von Deck und Boden wurden im nächsten Schritt so angeschrägt, dass die dünnen Seitenteile bündig aufliegen. Ich hatte einen kleinen Spalt am Bugspant. Mit kleinen Leisten auf beiden Seiten wurde dieser gefüllt und anschließend flächig beigeschliffen.

Vor dem Schließen der Seiten verklebte ich das Mastrohr mit UHU-Schnellfest. Entgegen der Bauanleitung nutzte ich jetzt für die Imprägnierung der Rumpffinnenseiten kein Epoxidharz. Ich bevorzugte den wasserfesten Weißleim, mit dem ich bereits alle Kanten versteift hatte. Nun versiegelte ich den gesamten Innenraum und die unverbauten Seitenteile mehrmals mit Porenfüller. Die Klebekanten blieben unbehandelt. Die Versiegelung würde beim wasserfesten Verkleben erfolgen.



Beim Einbau des Schwertkastens werden die Kanten mit Holzleim verfügt



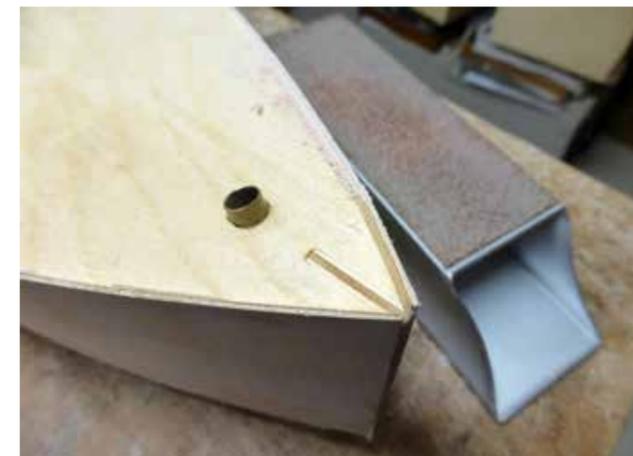
Mit Seitenteilen und Heckspiegel ist die Plicht komplett



Beim Aufkleben des Decks mit wasserfestem Holzleim ist etwas Eile geboten



Zum Schluss des Rumpfbaus werden die Seitenteile aufgeklebt



Durch das qualitativ hochwertige Holz macht das Schleifen der Überstände Spaß



Die Löcher für den Ruderkoher waren zu klein und mussten aufgebohrt werden, ...



... außerdem saß die Bohrung im Boden zu weit vorn und musste wieder geschlossen werden



Mit einem Gummiband werden der Akku und der Empfänger gesichert



Ende November musste das Boot dann im Keller lackiert werden

Kleine Ruderprobleme

Während die Anstriche trockneten, nutzte ich die Zeit, um Schwert und Ruder im vorgeschlagenen Profil anzuschleifen. Die Löcher für den Ruderkoher waren zu klein. Sie reichten nur für die Achse. Der Ruderkoher benötigte Löcher mit 4 mm Durchmesser. Ich habe beide entsprechend aufgebohrt. Neugierig auf den Gesamteindruck, steckte ich Schwert und Ruder in die vorgesehenen Aufnahmen. Beim Betrachten des Modells von der Seite fiel mir auf, dass das Ruder nach vorne geneigt war. Tatsächlich ein Fehler, der sich im Frästeilesatz bei den Bohrungen für den Ruderkoher eingeschlichen hatte.

Das Loch im Boden war zu weit vorne. Ich habe es mit einem Holzpfropfen verschlossen und parallel zur Heckkante neu gebohrt. Nach Rücksprache mit b-boats wurde das Problem der Null-Serie direkt abgestellt. Bei der Ausrichtung des Ruderkoher ist es wichtig, dass kein Versatz oder keine Verdrehung zur Ausrichtung des Schwerts auftreten. Diese Ungenauigkeiten stören den Strömungsverlauf. Bei

Originalen geht das so weit, dass das Boot brummt. Im neuen Frästeilesatz reicht es, die Lage zu kontrollieren. Nacharbeiten sollten nicht mehr notwendig sein.

Die Bauanleitung beschreibt jeden Montageschritt in Wort und aussagekräftigen Bildern. Bei mir erhielt das Boot nun seine elegante Gesamtform durch das Aufkleben der Seitenteile. Viele vorbereitete Klebestreifen an den Seitenteilen halfen dabei. Was für ein tolles, stabiles Material b-boats für die b-seven S gewählt hat, begeisterte mich beim Zuschleifen der Überstände an den Seiten und im Plichtbereich. Da kann sich nichts verziehen, weder beim Bau noch beim Betrieb des schmucken Modellboots.

Fernsteuerung

Nun folgten die Vorbereitungen für den RC-Einbau. Meinen fünfzelligen NiMH-Akku wollte ich auf dem RC-Brett mit einem Gummiband fixieren. Als Lösung dachte ich mir eine Querleiste unter dem RC-Brett aus. Dazu klebte ich ein Reststück an die Unterseite des RC-Bretts. Anschließend versiegelte Porenfüller die

Baugruppe. Den Zusammenbau klebte ich an seine vorgesehene Position unter dem Lukendeckel. Den Empfänger klemme ich zum Fahren zusammen mit dem Akku unter den Gummiring.

Ich verwendete andere Servos als von b-boats vorgeschlagen. Sie haben die Anschlusskabel an einer anderen Position. Damit die Servos in die vorgesehenen Löcher in der Plicht passten, feilte ich beide Löcher leicht schräg auf. Den Arm des Segelservos lediglich mit Sekundenkleber auf die Servoscheibe zu kleben, traute ich mich dann doch nicht. Mit zwei M2-Messingschrauben verstärkte ich den Zusammenhalt zwischen Kunststoff und Holz.

Nun konnte das Boot fertig lackiert werden. Wegen des hohen Lösungsmittelanteils lackierte ich im Freien. Bei der letzten Runde mit Porenfüller am Deck hatte ich nur noch 5 °C Außentemperatur. Der Lack wurde fleckig mit glänzenden und matten Stellen. Mit einem ganz normalen Blatt Papier aus dem Drucker konnte ich die Oberfläche retten und auf

Hochglanz polieren. Mittlerweile war es Ende November und die Temperaturen ließen im Freien kein Lackieren mehr zu. In meinem warmen Bastelkeller brachte ich den lösungsmittelfreien PU-Acryllack mit einer Fellrolle auf.

Takelage

Mit dem Verkleben des Ballasts war der Rumpf fertig. Die Takelage bildete den nächsten Bauschritt. Vorbereitend verputzte ich überstehende Fasern an den Enden der Kohlefaserrohre mit Schmirgelpapier. Eine leichte Abrundung der Enden verhindert, dass Fasern aus den Kohlefaserrohren reißen. Sollte das dennoch passieren, kann die Stelle mit Se-

kundenkleber gerettet werden. Die Bauanleitung gab detailliert Auskunft, wie die Kohlefaserrohre an den Holzwinkel „genäht“ werden. Die beigelegte schwarze Schnur reichte für sieben Runden Umwicklung und einen Knoten je Loch.

Für die Idee, dem Bausatz ein Segel aus Tyvek zu spendieren, kann ich b-boats nur loben. Das Material ist völlig unproblematisch in der Handhabung und benutzerfreundlich im Gebrauch. Das Einzige, was es nicht mag, ist Rubbeln. Striche mit Kuli oder Bleistift können nicht mit einem Radiergummi entfernt werden. Auch Kleberreste von UHU-Kraft fallen in diese Kategorie.

b-boats hat die Außenkontur schon angezeichnet. Ich ergänzte eine Bleistiftlinie, die das Klebefeld abgrenzt. Mit einem scharfen Cuttermesser schnitt ich entlang eines Aluwinkels das Segel aus. Den UHU-Kraft verstrich ich an der Klebekante mit einem Holzstückchen und nicht mit einem Reststück Tyvek. Das erlaubt schärfere Ränder im lediglich 5 mm breiten Klebefeld.

Ganz begeistert bin ich davon, das Wachspapier für den Auftrag des Klebers auf die Verstärkungsstücke zu nutzen. Der Kleber sollte dabei auf die glänzende Seite des Papiers aufgetragen werden. Nach dem Trocknen lassen sich

Anzeige



Mit einem Holzwinkel und Schnur werden Mast und Baum verbunden

TECHNISCHE DATEN

b-seven S

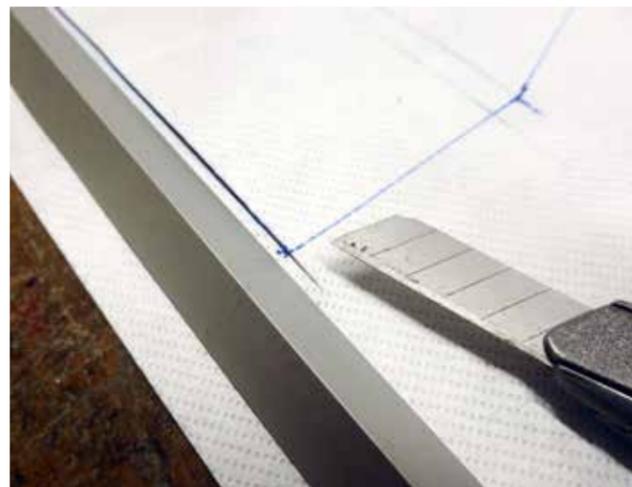
Länge:	580 mm
Breite:	180 mm
Gewicht segelfertig:	1,2 kg
Segelfläche:	17,5 dm ²
RC-Ausstattung:	5-zelliger 6-V-NiMH-Akku, Empfänger, je 1 Servo für Segelverstellung und Ruder



Durch Anzeichnen wird die exakte Position der Umlenköse gefunden



Dank eines örtlichen Beschrifters kam das Boot zu seinem Namen



Das bereits angezeichnete Segel aus Tyvek wird mit einem Cutter ausgeschnitten

die Reste einfach abrubbeln. Das Wachspapier ist wieder bereit für den nächsten Einsatz – tolle Idee und kommt in meinen Werkzeugkasten!

Endarbeiten

Weiter ging es mit den RC-Vorbereitungen. Für die Schot sollte eine Öse ins Deck geschraubt werden. Die genaue Position fand ich durch Verbinden der Decksmitte mit beiden Seiten der Mastaufnahme. Es entsteht ein „V“, mit dem man wesentlich leichter die Mitte des Decks findet. Eine Tuningmaßnahme brachte ich auch noch ein. Eine kleine Unterlegscheibe unter der Schrauböse verhindert, dass man die Öse zu tief ins Deck schraubt.

Der Lukendeckel wird mit zwei Neodymmagneten realisiert. Damit sie saugend in ihre Positionen passen, wurden beide Löcher auf 6 mm Durchmesser mit der Hand vorgebohrt. Ich drückte den ersten in die Position im Deckel. Den zweiten schnappte ich auf diesen und drückte den so vorbereiteten Deckel in den Plichtboden. So ist die Polung auf jeden Fall richtig und mit dem Deckel hat man eine Art Werkzeug für diesen Montageschritt in der Hand. Bei mir klemmen die Magnete perfekt in den Bohrungen. Im Betrieb meldet ab jetzt ein sattes „Klack!“, dass die Luke sicher geschlossen ist.

Das Gestänge für das Ruderservo bekam seine Z-Form mit einer speziellen Zange aus dem Modellbauzubehörhandel. Ein Druck und das „Z“ war in der richtigen Größe fertig. Zur Ermittlung der zweiten Biegestelle steckte ich das Ruder mit dem Blatt nach oben in den Ruderkoker. Die Biegestelle markierte

ich mir mit einem Klebestreifen. Abschließend feilte ich noch eine flache Stelle an die Ruderwelle und das Rädchen wurde mit Sekundenkleber auf die Inbusschraube geklebt.

Probefahrten

Akku laden und ab an den See, das war der Plan nach knapp 30 Stunden Bau- und Lackierzeit. Nur sind Sonnentage gepaart mit Wind Ende November rar gesät. Den ersten erwischte ich an einem Abend. Die letzten 20 Meter am See lagen noch in der Sonne, als die b-seven S den ersten Kontakt mit Wasser hatte. Klaus Bartholomä warnte vor dem Einsatz des Seglers bei Starkwind. Ich wollte es aber wissen. Direkt beim Start rauschte die erste Winterböe heran und die b-seven S steckte die Nase ins Wasser. Eine fette Welle rauschte über das Vorschiff. „Oje!“ dachte ich. Die Spalten neben den Servos waren nicht abgedichtet und was würde wohl durch die Lukendeckel ins Bootsinnere schwappen.

Aber das Licht schwand und ich wollte unbedingt Bilder. Keine Zeit für eine Kontrolle. Auf dem See spiegelte sich die Sonne zu schön und die Probefahrt sollte ja auch eventuelle Schwachstellen aufzeigen. Die Segeleigenschaften begeisterten mich sofort. Der starke Wind brachte die b-seven S sogar auf Rumpfgeschwindigkeit. Schneller geht nicht. Dabei blieb sie in jedem Moment beherrschbar. Der Nicker in der Böe wiederholte sich nicht. Die an ein Catsegel angelehnte Takelage ist ein Glücksgriff auf dem Boot. Das ausgewählte Tyvek-Tuch brachte das Segel in die optimale bauchige Form.

Um die Optik meiner b-seven S aufzuwerten, wandte ich mich an einen orts-



Der erste Seenotfall ging gerade nochmal gut aus

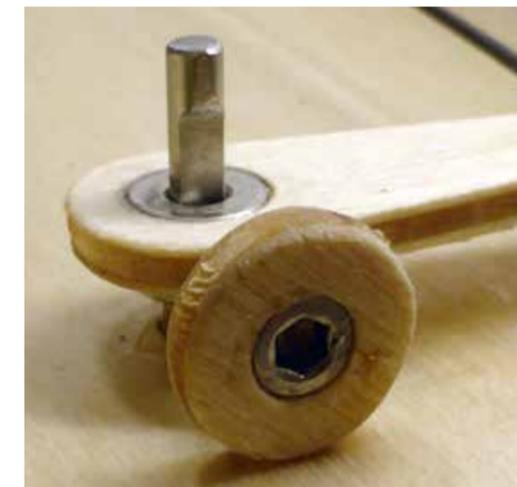
ansässigen Beschrifters. Er hatte großes Verständnis für mich als Modellbauer. Trotz voller Auftragsbücher war die Beschriftung zum Feierabend des nächsten Tages fertig. Auch an dieser Stelle vielen Dank dafür! Zusätzlich zum roten Schriftzug im Segel bekam mein Boot seinen Namen in den Bugbereich geklebt. Mein türkisfarbenes Segelwunder heißt jetzt WOLKE 7.

Ruderprobleme II

Bei der nächsten Gelegenheit für Fahrbilder der WOLKE 7 fuhr ich an den Teich in der Innenstadt. Eine spektakuläre Brücke und die Silhouette der Innenstadt sollten mir als Hintergrund dienen. Leider, beziehungsweise zum Glück, flaute der Wind ab. Nach ein paar Fahrmanövern fuhr meine WOLKE 7 nur noch in winzig kleinen Kreisen. Das Ruder ließ sich nicht mehr ansteuern. Die Lufttemperatur lag gerade noch im Plusbereich und der Schilfgürtel war in meiner Vorstellung keine angenehme Umgebung für ein Kneippbad. Der Wind trieb mein Boot in die tief herabhängenden Äste eines Baums. Mit einem langen Ast konnte ich das Boot ans Ufer bugsieren.

Die Ursache für die Seenot war gleich zu erkennen. Die Ruderachse war lose. Zum Glück hatte ich am oberen Ende die volle Stärke der Achse stehen lassen. Sonst hätte sich das Ruder wahrscheinlich in die Tiefen des Teichs verabschiedet. So hing es noch am Boot, war aber ohne Wirkung. Der Befestigungsschraube mit dem Holzring war über den Plichtboden gerollt.

Der Spalt zum Plichtboden war zu klein. Mit jeder Ruderbewegung drehte sich die Schraube etwas mehr auf. Gelöst



Die Befestigungsschraube des Ruders war etwas zu groß



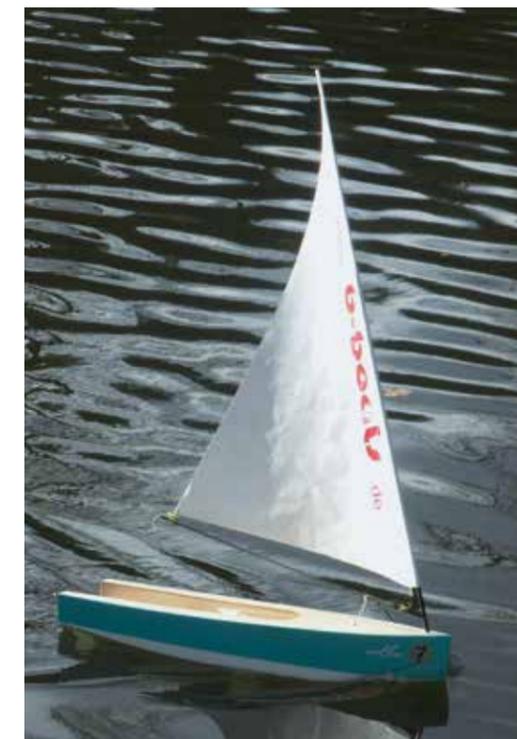
Die zweite Variante hält nun wesentlich besser

habe ich das Problem mit einer neuen Befestigungsschraube. In eine Schlitzschraube habe ich eine Unterlegscheibe eingelötet. Das ist im Durchmesser deutlich kleiner und lässt sich auch gut greifen. Eine weitere Anpassung hat sich bei niedrigen Temperaturen als praktisch herausgestellt. Die Schur zur Segelsteuerung war für kalte Finger zu dünn. Ein dickeres Exemplar half.

Alles gut

So ausgerüstet, fand die dritte Fahrerprobung statt. Diesmal passte alles. Bei Wintersonne und für die Verhältnisse an meinem See normalem Wind gelangen alle Manöver. Die b-seven S zeigte ihr ganzes Potential. Bei raumem Wind krängte sie nur ganz wenig, was bei Starkwind und einem größeren See Potential für Gleitfahrten verspricht. Bei achterlichem Wind zeigte die WOLKE 7 nur leichte Tendenz nach Luv. Ein wenig Gegenruder und sie lief brav geradeaus. Die Kursstabilität bei Fahrten hart am Wind ist konstruktionsbedingt hervorragend. Das kantige Unterwasserschiff unterstützt die Geradeausfahrt.

Ist die Segellust einmal gestillt, lässt sich die b-seven S mit einem Griff über die Bordwand in die Plicht sehr gut greifen und aus dem Wasser nehmen. Am Auto angekommen, findet das komplett aufgetakelte Boot im Kofferraum ausreichend Platz für die Heimfahrt. Dabei bieten die mit wenigen Handgriffen abnehmbaren Teile, wie Schwert, Ruder und die zerlegbare Takelage viele Möglichkeiten für kleinere Packmaße. Das werde ich beim nächsten Hoch-See-Segeln in Leogang ausprobieren. Wahrscheinlich reicht mir dann ein Rucksack für die Bergbesteigung mit Schiff. ■



Die b-seven S macht beim Segeln richtig Spaß und ist leicht zu transportieren