



RS-K6 ein moderner Kielzugvogel?

Konstruktion

Vor dem Segeln mußte die Kieljolle jedoch erst einmal ins Wasser. "Du sollst sehen wie einfach das geht". War das ernstgemeint oder hatte Holger Jess nur keinen gefunden, der mit ihm das Boot am Tag zuvor ins Wasser brachte? Also ging es nun zu zweit auf den Slip in Strande. Aber er hatte recht, das kommende ging wirklich ganz einfach. Auf der schrägen Ebene verhielt sich die Jolle trotz 120 kg Kielbombe eigentlich nicht anders als ein Kielzugvogel, nur 80 kg leichter. Sollte jetzt die große schweißtreibende Arbeit erst beginnen? Denn nun mußte der „Kiel ja noch montiert werden“. Aber da waren die Engländer auch mal wieder richtig pfiffig. Unter der Saling hängt ganz einfach eine Rolle, verbunden mit einem Flaschenzug und einigen Blöcken ergibt sich eine Potenz-Talje mit einer Übersetzung von 1 zu 20. So wird mit geringem körperli-

Stagnation ist Rückschritt. Und Stagnation gibt es schon seit geraumer Zeit bei den größeren gemäßigten Kieljollen. Bei den „kleinen“ Jollen hat sich durch das 49er-Zeitalter genauso viel getan wie bei den „großen“ durch zum Beispiel die Melges oder auch die Beneteau 25. Was bisher fehlte ist der Bereich dazwischen. Wir entdeckte bei der großen Palette von schnellen Dinghis von Rondar Boats etwas was diese Lücke schließen könnte: die RS K6. Wenn man in unseren Landen derartige Geräte entdeckt, dann doch nur beim „norddeutschen Dinghi-Papst“ Holger Jess. Während der Kieler Woche hatten wir Gelegenheit den Prototypen mit ihm zu segeln.

chem Aufwand das Schwert mit der Bombe einfach in den Kasten gefiert. Zum Schluß rastet das ganze System ein und wird gesichert. Super einfach. Und raus geht's natürlich genauso leicht. Doch alles Geniale hat natürlich auch seinen Haken. Wenn die Jolle schwimmt und die Kielbombe noch ganz oben ist, ist die Jolle sehr rang. Also Vorsicht beim Anbordgehen. Die Lateralfäche entspricht modernen kleinen Sportbooten, schmaler langer Kiel und desgleichen Ruderfläche. Dies bedeutet bei Hafenmanövern etwas Gewöhnung. Aber läßt

man die Kieljolle immer gut in Fahrt, so läßt sie sich auch auf engstem Raum gut handeln. Interessant ist ein Blick von achtern. Auffällig ist dabei nicht nur der sehr rund wirkende Spant der Jolle sondern vor allen Dingen, die zum Heck ansteigende Rumpflinie. Auch wird der Rumpf zum Heck hin schmaler, was der gesamten Jolle trotz gleicher Breite zum Zugvogel ein wesentlich schlankeres Äußere gibt. Das Aluminium-Rigg mit Carbontop ist ein einfaches Ein-Saling-Rigg mit zusätzlichen kurzen Unterwanten. Auch beim Großbaum oder dem

Gennakerbaum wurde auf kostenintensive Materialien verzichtet.

Die Trimmzentrale liegt auf einem kleinen Podest zwischen Steuermann und Vorschoter. Neben Großschot- und Fokklemme findet man Vorliedstrecke, den sehr gut übersetzten Baumniederholer und den Holeyknoten auf dem Traveller der Selbstwendefock.

Segeln

Bei 2 – 3 Beaufort begann nach wirklich sehr kurzer Vorbereitungszeit (Slippen, Kielfieren, Segelsetzen) der Segelspaß. Kaum aus dem Strander Hafen heraus, stand auch schon der 29 m² große Gennaker. Zwei Mal kräftig ziehen und das große Segel steht. Diese Arbeit können sich auch Steuermann und Vorschoter teilen, der eine zieht den Gennakerbaum heraus, der andere setzt das Segel.

Fortsetzung S.88



Ohne große Kenntnisse über den Umgang mit dem modernen „Spi“ gibt es schnellen Segelspaß. Und umgekehrt geht's ähnlich einfach, beim Bergen greift das Fall mehrfach im Segel als Bergeleine an und zieht das große Tuch mühelos in die Spitrumpete. Schnell gesetzt und genauso schnell wieder weg.

Leider fehlte uns für den richtigen Segelrausch etwas der Wind. In den Böen die die 3 Beaufort ankratzten deutete aber die K6 an, was in ihr steckt. Mit knapp 180 kg Crewgewicht konnten wir die Kieljolle mühelos halten. Was sollte aber sein, wenn es jetzt unter Gennaker etwas an den Wind geht und die 30 m² zu dicht gefahren werden? Schauen wir mal. Während des Segelns hatte wir bisher ein richtig jolliges Verhalten. Von der doch mächtigen Kielbombe war bei allen Manövern im Vorfeld nichts zu merken. Um so erstaunter waren wir als nun bei viel Lage die K6 sehr deutlich machte, das sie in Extremsituationen ein Kielboot ist. Ab einem gewissen Krängungswinkel stand das Boot und die Kräfte lösten sich wieder auf. Dank des sehr langen schmalen Ruderblatt konnte die „Jolle“ auch bei dieser Lage noch voll kontrolliert werden.

Nach Klassenregeln ist die K6 auf ein Crewgewicht von 200 kg limitiert. Dies ermöglicht sowohl eine Dreier- als auch Zweiercrew. Die 200 kg sollten aber ab 4 Beaufort auch an der Kreuz vorhanden sein. Denn die K6 ist eine Kieljolle, die nur hängend getrimmt wird. Das Waschbrettbauchfördernde Hängen ist auch längere Zeit auf den ergonomisch gut geformten Seitentanks möglich. Einzig die Griffmulden auf der Tank-Innenseite sind etwas zu tief gerutscht. Hier kommen nur Vorschoter dran, die sich auch im Stehen die Schuhe zubinden können. Nach einiger Zeit des Einse-



Beim Speed-Vergleich mit einem 505er, machte die K6 eine hervorragende Figur



Das Kiel-Schwert läßt sich über 1:20 Übersetzung unter der Saling schnell für den Transport heben oder fieren



Zwischen der hängenden Crew die Trimmzentrale



geln beginnt natürlich wieder die Suche nach Gegnern. Ein 505er, der - so „Holgi“ - gar nicht so schlecht ist, wurde als Sparringspartner überredet. Ergebnis nach wenigen Minuten, die RS K6 läuft bei gleichem Speed deutlich mehr Höhe. Auf den Spistrecken konnten wir in den Böen wesentlich mehr Tiefe ziehen und waren nach wenigen Halsen auf und davon. Solche Vergleiche sagen mehr als Wendewinkel und Geschwindigkeits-Diagramme.

Verarbeitung

Auch die K6 gebaut bei Rondar ist in Epoxy-Sandwichbauweise hergestellt. Leichte und trotzdem sehr stabile Rümpfe sind ein Markenzeichen von Rondar Boats, dies haben die Briten nicht nur über viele Jahre bei den 505ern bewiesen. Alle Decks-Beschläge waren von Holt-Allen und wie gewohnt in guter Qualität. Wir konnten beim Testschiff, das offensichtlich schon in einer zurückliegenden Saison sehr viel erlebt hatte, keine Mängel feststellen. Einzig der Stand der Segel machte deutlich, hier sind schon viele Meilen gemacht worden.



Fazit

Die K6 ist ein Boot für Waschbrettbauchsegler mit Hang zum Waschbärbauch. Übersetzt bedeutet dies: wer als Jollensegler doch etwas in die Jahre gekommen ist und einen modernen „Kielzugvogel“ sucht, der hat mit der RS K6 sicherlich das richtige gefunden. Die K6 hat allen Segelspaß einer sehr modernen Jolle, wird aber durch den 50%igen Ballastanteil immer wieder bei starker Lage zu einem Kielboot. Der von uns gesegelte

Prototyp zeichnete sich durch sehr gute Verarbeitung aus. Die Beschläge war durchdacht und gut positioniert. Man darf gespannt sein, ob sich ein solches Boot vielleicht auch in Deutschland, vornehmlich im Süden des Landes durchsetzen wird.

Technische Daten

Technische Daten
 Konstrukteur: Paul Handley
 Lüa: 5,8 m
 Búa: 1,97 m
 Tiefgang: 1,10 m
 Gewicht: Gesamt 260 kg

Kiel gesamt : 120 kg
 Segelfläche: Groß und Fock: 19,7 m²
 Gennaker: 29 m²
 Preis: ca.40.000 DM komplett segelfertig
 Hersteller: Rondar Boats England
 Importeur: Segelsport Holger Jess, Birkensee, 24340 Eckernförde