

TEST 912

SEGELBOOTE

Text und Fotos: Roland Duller

MELGES 14

Rumpflänge:	4,27 m
Breite:	1,58 m
Gewicht:	54 kg
Gold-Rigg:	9,1 m ²
Blue-Rigg (ideal für 55–80 kg):	7,8 m ²
Red-Rigg (ideal für 35–55 kg):	5,46 m ²

PREIS: €8.340,-
(Gold-Rigg) (inkl. MwSt.)

EXTRAS:

Gold-Segel:	681,60
Gold-Masttopp:	453,60
Blue-Segel:	588,-
Blue-Masttopp:	318,-
Red-Segel:	522,-
Red-Masttopp:	294,-
Slipwagen:	588,-
Oberpersenning:	234,-
Unterpersenning:	210,-
Ruder-Schwert-Tasche:	117,60
Mast-Tasche für Karbonmast:	153,60

Vertrieb: Yachtservice Gebetsroither,
4863 Seewalchen/Attersee,
Tel.: 0664/20 27 129, 0664/211 68 33,
E-Mail: office@yacht.co.at,
www.yacht.co.at

Selektiv. Das Goldrigg mit dem 9,1 m² großen Segel ist bei 20 Knoten nur mehr für Könner beherrschbar. Christoph Marsano erzielte damit auf der Raumen über 14 Knoten



SPASSMACHER

US-Innovation. Die neueste Solo-Jolle kann Sportgerät, dank unterschiedlicher Riggs aber auch Familienboot sein. Wir baten drei Laser-Staatsmeister ans Steuer und um ihre Experten-Meinung





„In den Böen geht das Ding ab wie eine Rakete.“

Angelika Stark,
Laser-Radial-Staatsmeisterin 2017



Geballte Kompetenz. Die mehrfachen Staatsmeister im Laser, Angelika Stark, Martin Lehner (rechts) und Christoph Marsano, testeten die Melges 14 mit allen drei Riggs bei besten Bedingungen



Die Szene der Solo-Jollen wird nach wie vor vom Laser dominiert, einem Boot, das 1970 von Bruce Kirby gezeichnet sowie über 210.000 Mal verkauft wurde und seit 1996 zur olympischen Riege zählt.

In den letzten Jahren haben namhafte Hersteller moderne Modelle auf den Markt gebracht, die dem Laser durchaus das Wasser reichen können, etwa Devoti Zero (Fahrbericht: YR 11/14) oder RS Aero. Jüngste Neuerscheinung ist die Melges 14. Um sie genau unter die Lupe zu nehmen, engagierten wir ein äußerst kompetentes Trio: Angelika Stark, Martin Lehner und Christoph Marsano sind mit zahlreichen Laser-Staatsmeistermedaillen dekoriert.

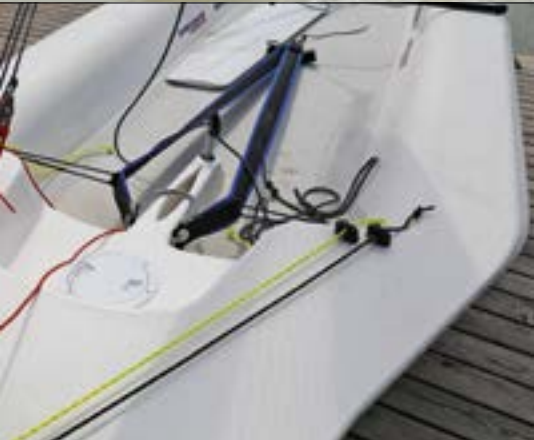
Sie segelten die Melges 14 bei prächtigen Windbedingungen, wobei jeweils ein Laser-Standard als Sparringpartner diente.

Ungleiches Paar

Die Werft aus Wisconsin in Amerika hat für die Entwicklung der Melges 14 das renommierte Konstruktionsbüro Reichel/Pugh engagiert und sich knapp zwei Jahre Zeit dafür genommen. Die US-Designer schufen eine Rumpfform, die optisch an ein Skiff erinnert: extrem schlankes Vorschiff, breites, offenes Heck, flaches Unterwasser und Cockpit mit niedrigen, schmalen Seitendecks. Mit einer Rumpflänge von 4,26 m ist die Melges um 3 cm länger als der Laser, wobei der Unterschied hinsichtlich Wasserlinien-Länge aufgrund des steilen Stevens

größer ausfällt. Beachtliche 19 cm größer ist die Maximalbreite (1,56 m).

Ein entscheidender, oft unterschätzter Faktor ist das Gewicht: Die aus Epoxy-Sandwich gebaute und mit Karbonrigg ausgestattete Melges 14 bringt es segelfertig auf 52, der Laser auf 65 kg. Ein Unterschied von 20 Prozent – der eine Welt bedeutet, wie sich bei den Testfahrten zeigte. Das Rigg besteht aus einem teilbaren Karbonmast und ist in drei verschiedenen Längen respektive Segelgrößen erhältlich. Serienmäßig wird die Melges mit dem Gold-Rigg sowie einem durchgelatteten Foliensegel (9,1 m²) mit Squarotop ausgeliefert, was im Vergleich zum Laser ein Segelflächen-Plus von 1,5 m² ergibt. Wie sich diese Kombination – modernes Rigg, mehr Segelfläche und geringe-



Paarlauf. Besonders interessant war der Vergleich zwischen Laser-Standard und Melges mit Blue-Rigg, da deren Segel nahezu gleich groß sind. Das vorhersehbare Ergebnis: Die viel leichtere Melges segelte an der Kreuz höher, etwas schneller und sprang in Böen früher an. Das Cockpit der Melges ist flacher, das macht das Sitzen mühsamer, dafür kann man perfekt hängen. Unterliekstrecker und Cunningham sind beidseits, der Niederholer zentral geführt. Über das offene Heck rinnt Wasser sofort ab

res Gewicht – bei Leichtwind auswirkt, kann man sich unschwer ausmalen. Spannend fanden wir den Vergleich zwischen dem Laser-Standard (7,6 m²) und der Melges 14 mit dem annähernd gleich großen Blue-Rigg (7,8 m²). Im Gegensatz zum Laser, wo für das Radial-Rigg der untere Teil des Mastes getauscht wird, wechselt man auf der Melges das Masttopp. Das gilt auch für das Red-Rigg (5,46 m²), das zumindest hinsichtlich Segelfläche das Pendant zum Radial (5,7 m²) darstellt. Wie sich das in der Realität verhält, sollten die Testfahrten zeigen.

Kritischer Blick

Die Analyse der Laser-Cracks zur Benutzerfreundlichkeit stimmt in weiten Bereichen überein. Bootsergonomie und Decks-

Member of NAUTIC ALLIANCE **NA**

Neue Yachten:
**Bavaria C45
und C57
ab Biograd**

Red Circle: **Red Charter Specialist**

pitter
yachtcharter

www.pitter-yachting.com

MASTERVOLT
THE POWER TO BE INDEPENDENT

Ihre Ansprechpartner:

Stefan Haslinger
sales manager
s.haslinger@doma.at

Michael Pacher
sales engineer
m.pacher@doma.at

www.doma.at

doma
SAILBOARDS
SAILBOARDS

SPEZIELLE LAST MINUTE ANGEBOTE – AUCH FÜR UNSERE SALONA 380

Yachtcharter-Weltweit
Yachtverkauf
Chartermanagement
Ausbildung

AICHFELD
YACHTING

www.aichfeld-yachting.at

NEUHEIT
Geruchsfreie Toilette
mit der Kraft der Natur.

- Einsatz effektiver Mikroorganismen
- automatisches Dosiersystem
- für jede Bordtoilette nachrüstbar

Mehr Information unter www.yacht-sport.at

YACHT SPORT

Effektive Mikroorganismen

IDEAL IN KOMBINATION MIT SANIMARIN AUTOMATIK-WCS.

www.sanimarin.at

Wandelbar. Mit dem kleinen Red-Rigg eignet sich die Melges ideal für Kinder und Leichtgewichte

layout werden durchwegs positiv beurteilt: Unterliekstrecker sowie Cunningham, jeweils beidseits geführt, sowie der zentral bedienbare Niederholer sind gut erreichbar und arbeiten effizient. Die Großschotführung ist leichtgängig, Klemmen fehlen, können aber auf Wunsch montiert werden. Gewöhnungsbedürftig war für alle drei der im Vergleich zum Laser weit vorne positionierte Traveller, dessen Dreieck sich nicht verstellen lässt. Das hat laut Martin Lehner einen geringeren Einschlagwinkel der Pinne zur Folge, was wiederum die Effektivität des Schwanzelns reduziert.

Komplett anders ist auch die Cockpitgestaltung. Das erfordert eine Umstellung hinsichtlich Sitzposition und Bewegung im Boot: Während man im Laser auf den Seitendecks sitzt und mittels Rein- beziehungsweise Rausrutschen den Gewichtstrimm beeinflusst, verlangt die Melges mit ihren schmälere Seitendecks, der größeren Breite und dem geringen Niveauunterschied ein anderes Bewegungsmuster. Speziell bei Leichtwind kniet man eher im Boot als man sitzt. Außerdem wichtig: Das Gewicht muss nach vorne, sonst kommt Wasser hinein; aber das sollte aus Gründen des Trimm ohnehin selbstverständlich sein. Das Hängen wurde unisono als perfekt bezeichnet, weil es entspannt und gerade vor sich geht, lediglich das Einhängen in die Gurten gestaltet sich aufgrund der tieferen Sitzposition etwas schwieriger. Auch das offene Heck kommt gut an, weil Wasser im Boot sofort abrinnt.

Verhalten im Wasser

Die drei Testpersonen fuhren die Melges 14 mit unterschiedlichen Riggs bei einem Grundwind von 15 bis 18 Knoten. Fallweise war er ein wenig schwächer, in Böen mit-



unter deutlich stärker – ideale Bedingungen, um sich ein umfassendes Bild zu machen. „Die Boot-Rigg-Kombination ist sehr gut“, urteilt etwa Martin Lehner. Lateral-schwerpunkt und Segeldruckpunkt sind bei allen drei Segelgrößen perfekt aufeinander abgestimmt, sodass immer alles in Balance bleibt. Komplettiert wird der positive Gesamteindruck durch das angenehme Steuerverhalten. Für Christoph Marsano ist es viel direkter als beim Laser, weil das Ruderblatt gerade nach unten und nicht nach achtern zeigt, wodurch wesentlich weniger Druck entsteht. Eine der zentralen Qualitäten ist das geringe Gewicht des Rumpfs. Die Melges 14 fährt leichtfüßig die Welle hinauf sowie darüber hinweg und ist beim Hinunterfahren nicht kippelig. „Man könnte auf diesen Rumpf auch ein Laser-Segel stellen und das Boot würde gut segeln“, bringt es Lehner auf den Punkt. Angelika Stark vergab ein dickes Plus für das Raumschotverhalten. Ihrer Meinung nach ist die Melges 14 einfacher zu segeln als der Laser, springt viel schneller an und auch das Abfallen fällt wesentlich leichter. Lässt der Wind nach, muss man sich allerdings rasch hineinsetzen, andernfalls kippt man

augenblicklich nach Luv, ein Verhalten, das an ein Skiff erinnert und nicht zuletzt dem breiten Rumpf und dem damit verbundenen großen Hebel geschuldet ist. Prinzipiell sollte das Boot immer so flach wie möglich gesegelt werden.

Der Vergleich macht sicher

Im ersten Testdurchgang segelte die Melges 14 mit dem Blue-Rigg (7,8 m²) gegen den Laser Standard (7,6 m²). Obwohl es mit durchschnittlich 15 bis 18 Knoten wehte, kamen alle drei Testpersonen zum Schluss, dass das Boot insgesamt mit moderatem Kraftaufwand gesegelt werden kann. Mitverantwortlich dafür ist das stabile Segelprofil. Oder wie es Martin Lehner ausdrückte: „Das Segel ist eher ein Flügel, dadurch wird das Boot besser beherrschbar.“ Durch das geringe Gewicht und den flexiblen Mast lässt sich der Druck leicht aus dem Segel trimmen. Außerdem wird Körperarbeit unmittelbar ins Rigg übertragen und daher mit Geschwindigkeit belohnt. Christoph Marsano dazu: „Der Laser verlangt mehr Kraft und Athletik. Aber auch wenn man die aufbringt, segelt die Melges 14 an der Kreuz höher und etwas schneller.“ Tatsächlich fuhr Marsano dem am Laser sitzenden regierenden Staatsmeister Lehner an der Kreuz in Lee auf und davon. Interessanter Input zu diesem Thema kam von Angelika Stark: „Ich wäre mit dem Standard-Laser bei solchen Bedingungen total überpowert gewesen, mit dem 7,8 m² großen Segel der Melges 14 hatte ich nicht das geringste Problem, weil das Segel wunderbar aufmacht.“

Als Stark bei etwas weniger Wind mit

„Spritziges Boot,
das kurzweiliges Segeln
bei Wind ermöglicht.“

Christoph Marsano,
Laser-Staatsmeister 2017





„Durch den leichten Rumpf und das perfekte Ruder ist das Boot bei viel Wind gut durch die Welle zu pushen.“

Martin Lehner,
Laser-Staatsmeister 2018

dem Red-Rigg (5,46 m²) gegen den Laser Standard antreten musste, zeigte sich folgendes Bild: Unter elf Knoten war sie völlig untermotorisiert, darüber beschleunigte die Melges wie ein Pfitschipfeil und segelte mit dem Laser auf Augenhöhe. In der Praxis bedeutet das, dass das Red-Rigg eher mit dem Laser 4.7 vergleichbar und damit ein ideales Segel für Jugendliche ist, mit allen genannten Vorteilen wie besserer Trimmbarkeit, weniger Krafteinsatz und höherer Geschwindigkeit.

Der Test mit dem riesigen Gold-Rigg (9,1 m²) gestaltete sich angesichts des kräftigen Windes zu einer Angelegenheit für Kenner und Könner. Die Stärken dieses

Segels liegen naturgemäß bei Leichtwind, den es am Testtag leider nicht gab. Durchaus aufschlussreich sind aber die Eindrücke, die von Lehner und Marsano bei 15 bis 20 Knoten gesammelt wurden. Damit man an der Kreuz überhaupt ins Fahren kommt, müssen Cunningham, Niederholer & Co, wie man es vom Laser kennt, angeknallt werden. Derart getrimmt war die Melges mit dem Gold-Rigg durchaus zu beherrschen, da es gelang, den Druck gut aus dem Segel zu bekommen. Schneller als mit dem kleineren Rigg war man damit an der Kreuz aber nicht. „Ich hätte das Segel bei diesem Wind nicht gebraucht“, bilanzierte Lehner. Marsano sah das genauso,

räumte aber ein, dass es auf der Raumen sehr wohl flotter dahinging als mit dem kleineren Blue-Rigg. Das bestätigten auch die Geschwindigkeitsmessungen: Die Höchstgeschwindigkeit mit Gold betrug 14,2 kn, mit Blau 12,1 kn.

Resümee

Die Melges 14 beweist, dass sich in den letzten Jahrzehnten in Sachen Bootsbau (Gewicht), Rumpfdesign und Segelentwicklung sehr viel getan hat. Sie segelt besser und vor allem einfacher als der Laser und ist damit auch für weniger versierte Segler interessant. Ein Aspekt, der durch die drei Riggvarianten noch unterstrichen wird. ■

Jedem sein Hafen.



Exklusive Seehäuser am Neusiedlersee



Am liebsten
schlafe ich
direkt am See.



Direkt am Wasser mit eigenem Steg und Bootsanlegeplatz.
Jetzt provisionsfrei im Verkauf.



REALITÄTEN EHRENGRUBER

REALITÄTEN EHRENGRUBER GmbH
Mag. Kathrin Ehrengrubner, MSc
+43 664 224 69 44
kathrin.ehrengrubner@ehrengrubner.com
www.ehrengrubner.com

Am
Hafen
Neusiedl



Neusiedl am See Projektentwicklung GmbH
Britta Bowinkelmann
+43 664 458 70 15
office@amhafen.at
www.amhafen.at

REALQUADRAT
IMMOBILIEN CONSULTING

Realquadrat Immobilien Consulting GmbH
Carmen Schweiger
+43 664 188 11 81
carmen.schweiger@realquadrat.at
www.realquadrat.at