

Spirit of Piran

Vernunftsache. Was Chiemseeplätten und Nilboote gemein haben und das Restaurant Ribic in Portorož mit der von Hubert Raudaschl konstruierten Gaffeljolle zu tun hat



PRAKTISCH Die Bodengrätings sind mit kleinen Schubern verriegelbar. Unter der

Es ist kein Geheimnis, dass Hubert Raudaschl zeitweise dem Salzburger Schnürlregen ade sagt und seine Tage in Piran an der Nordwestecke, Istriens verbringt, wo der Wind durchaus mit dem Brunnwind vergleichbar, das Wetter ein bisserl stabiler und die Scampi (bei Pavel 1) um ein Eckhaus besser sind als in St. Wolfgang. Als Raudaschl vor elf Jahren sein Appartement am malerischen Hauptplatz von Piran bezog, war als Segelalternative eine gebrauchte Elan 31 geplant. Diesen Gedanken verwarf Raudaschl, als der Hauptplatz von Piran im Oktober 2002 nach einem gewaltigem Weststurm unter Wasser stand und ihm klar wurde, dass er ohne ständig präsenten Bootsmann kein Kajütschiff auf Dauer im kleinen Hafen von Piran lassen würde können. Eine leichte, alltagstaugliche Jolle, die locker zu slippen wäre, so die neue Überlegung, würde in Kombination mit dem schönen Appartement den Ansprüchen von Gabriele und Hubert viel eher genügen. Törns, beispielsweise nach Hvar zu alten Be-

kannten, könnte man auch mit Charterschiffen abwickeln und eine Jolle wäre außerdem das einzige Boot, mit dem man direkt beim kolossalen Ribid in der Südwestecke der Bucht von Portoroz anlegen würde können, wo der gekochte Branzino eine Wucht ist und man sonst nur mit dem Auto auf Umwegen hinkommt.

*

Der ursprünglich geplante Name Spirit of Piran würde also viel besser passen als der nüchterne Arbeitstitel RN 20, das für Raudaschl Nautic und die Länge in Fuß steht. Als Ideenbringer fungierten die Chiemseeplätten. Ursprünglich einfache Fischerboote, werden die 6,3 m langen Plätten heute in Leichtbauweise hergestellt (Ultraleichtversionen wiegen nur 136 kg) und durchaus sportlich gesegelt; bei der Kieler Woche sind bis zu 70 Boote am Start. Raudaschl erweiterte seine Grundlagenforschung um die Felukken, jene ägyptischen Arbeitsboote mit riesigen Lateinersegeln, die auf dem Nil

locker gegen die Strömung kreuzen können. Mit Joze Poničnik fand er einen slowenischen Tischler mit Bootsbau-erfahrung, der seine Pläne einer sechs Meter langen Knickspantjolle mit Teak, Mahagoni und Bootsbausperholz meisterhaft umsetzte. Schwierig zu realisieren war lediglich die Rundung der Kimm, was dem Boot den Knickspantcharakter nimmt. Gerundete Kimms wurden im modernen Bootsbau übrigens erstmals beim Contender realisiert, den Bob Miller gezeichnet hat. Bob Miller (1936-1988) nannte sich übrigens später Ben Lexcen und erlangte als Konstrukteur des legendären Flügelkiel-Zwölfers Australia n Weltrahm.

Raudaschl hatte eine Jolle gezeichnet, deren Eckdaten - Länge, Breite und Gewicht - jenen des FD ähneln, was in Kombination mit einem 14 Quadratmeter großen Segel (FD: Groß und Genua 18,6 m²) sowie Steckschwert und Ruder mit NACA-Profilen höchst flottestes Weiterkommen garantiert. Das Lateinersegel wird an einem drehbaren, unverstärkten

Aluminium-Mast gefahren. Raudaschl achtete besonders auf hohe Alltagstauglichkeit und einfaches Handling. Unterliek und Gaffelspannung sind mit Leinen mit Klettverschlüssen ganz leicht trimmbar, Setzen und Bergen des reffbaren Segels laufen erstaunlich einfach ab, und wenn's zu arg bläst, kann man ein 6,5 m² großes Trysegel setzen. Zur Alltagstauglichkeit gehören weiters das große, bequeme Cockpit, ein wasserdichtes Schott im Bug, das 300 Liter Luftvolumen als Sicherheitspolster garantiert (auf ei-

FOTOS: LUIS GAZZARI

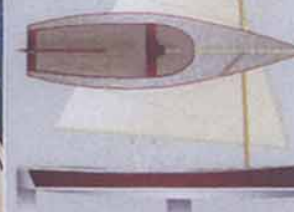


WOHLTUEND anders: Hubert Raudaschl, hier an der Pinne, hat mit der „Spirit of Piran“ eine wunderbare und alltags-taugliche Retrojolle entworfen



RN 20

Moderne Gaffeljolle im Classic-Look



Rumpflänge: 6,00 m
Breite: 1,72 m
Tiefgang: 0,15-1,15 m
Gewicht (segelfertig): 180 kg
Segelfläche: 14 m²
Trysegel: 6,5 m²
Design: Hubert Raudaschl, 2003
Material Prototyp: Rumpf mit Mahagoni beplanktes Teak; Deck Teakstäbe (4 mm) auf Bootsbausperholz (3 mm)
Geplanter Serienbau: GFK-Rumpf mit Holzdeck

PREIS (Serienbau, komplett, exkl. MwSt.): unter € 10.000,-

INFO
Raudaschl Nautic,
5360 St. Wolfgang, Ried,
Tel.: 06138/23 33,
e-mail: saits@raudaschl.co.at,
www.raudaschl.co.at

nen Doppelboden wurde verzichtet, es gibt Elvström-Lenzer), eine auslaufsichere Gelbatterie unter der Querducht, einen kleinen E-Motor und natürlich eine Badeleiter. "Ich habe immer auch Matratzen und zwei kleine Sonnenschirme dabei", schmunzelt Raudaschl, "es ist schließlich ein Badeboot".

Ein Badeboot, das bei seinem ersten Antreten bei einer Regatta für Oldtimerboote vor Piran neun Minuten vor der zweitplatzierten Yacht, einer alten 8-Meter-

Rennklasse, als erstes Boot über alles ins Ziel kam. Mag sein, dass Revierkenntnis und Segelkunst des Hubert R. das Ergebnis beeinflussten, aber bei ergebnisfahrlauf auf dem Traunsee gegen renn-mäßig gesegelte Shark 24 konnte die RN 20 zu dritt gesegelt an der Kreuz beinahe mithalten; im Gleiten dürfte sie schneller sein.

Dabei beeindruckten die Spontaneität, mit der das Boot reagierte, das ausgewogene Segelverhalten und die Einfachheit des Catriggs. Eine Schot, eine Pinne - da bleibt Zeit zum Plaudern mit Mitseglern

und zum Genießen. Bei etwas mehr Wind und kurzer Welle kommt etwas Spritzwasser über, aber das gehört zu einer Jolle, zum Sommersegeln sowieso. Eine wirklich gelungene Konstruktion, die mehr Liebhaber als nur das Ehepaar Raudaschl finden und nicht nur Nostalgie-Fans ansprechen dürfte. Deshalb wird derzeit intensiv über eine Version mit CFK-Rumpf und Holzdeck nachgedacht, die billiger als Finn oder O-Jolle sein und weniger als 10.000 Euro (ohne Mehrwertsteuer) kosten soll.

Luis Gazzari