



DIE SCHÖNE

Die »bonito« von b-boats – ein moderner Retro-Cruiser

Klaus Bartholomä, seines Zeichens eine Koryphäe bei allem, was mit Wind und Segeln zu tun hat, hat in einem aufwändigen Verfahren, erst am Bildschirm, dann auf der Werkbank, die *bonito* entwickelt und gebaut. Es war Zufall, dass ich, kurz bevor die ModellWerft-Redaktion bei mir anfragte, den Entwicklungsbericht im RC-Network gelesen hatte. Daher wusste ich einigermaßen, was da auf mich zukam.

Eckdaten

Knapp einen Meter lang, moderner, flacher, gleitfähiger Rumpf, 1,40 Meter Masthöhe und wenn sie fertig ist, soll sie knapp 4 kg wiegen. Ein wenig Bammel hatte ich schon vor dem Rumpfbau, wird er doch klassisch in Spant und Leistenbauweise erstellt – mein erster in dieser Hinsicht. Mein erster Schritt war die vorläufige Namensgebung, die ich mit einem Edding auf mein Baubrett schrieb. „bonito“ ist ein spanisches Wort und heißt „schön“. Da die Spanier das Geschlecht auch auf die Adjektive übertragen, heißt „bonito“ zwar „schön“, bezieht sich aber auf etwas männliches. Schiffe sind aber weiblich und daher habe ich mir die Freiheit genommen, den Namen auf „la bonita“ zu ändern. Jetzt ist es weiblich und heißt „die Schöne“.

Als Erstes wird die Anleitung sorgfältig gelesen. Es soll Modellbauer geben, die gleich drauflos bauen. War ich auch mal, aber da musste ich zu viele Fehler wieder ausbügeln und habe mir stattdessen angewöhnt, die Anleitung nicht nur einmal zu lesen. Der Konstrukteur hat sich was dabei gedacht, diese zu schreiben und damit sollten sich zumindest einige Fehler vermeiden lassen.

Die *bonito* wird aus zwei halben Spantgerippen zusammengesetzt. Also wird erst die linke und dann die rechte Seite gebaut (oder umgekehrt). Um die Teile des Kiels richtig auszurichten, wird aus mehreren Seiten aus der Bauanleitung ein Plan auf das Baubrett gelegt, ausgerichtet und verklebt. Hierauf wird der Kiel zusammengebaut. Die Teile sollen mit kurzen Stücken aus einer Bowdenzughülle in vorgesehene Löcher verzapft werden. Ein Verfahren, das ich schon von der *Bullseye* her kenne. In Anlehnung daran habe ich keine Bowdenzugröhrchen verwendet, sondern 3-mm-Buchenrundstäbe. Der Vorteil dabei ist, dass die Buchenstäbe sogar mit sanfter Gewalt in die Lö-

cher eingesetzt werden müssen. Die Ausrichtung ist damit ganz genau. Zumindest stimmte sie zum Plan auf den Millimeter. Nach dem Verkleben und fixieren der Teile müssen die Rundstäbe aber wieder raus. Die Ausrichtung beim Bau der zweiten Rumpfhälfte erfolgt auf die gleiche Weise.

Auch wenn das niemand hören will, muss man aufpassen, nicht zwei gleiche Rumpfhälften zu bauen. Das kann aber nicht passieren, wenn man den Plan der ersten Hälfte nach dem Bau gleich markiert. Es sind die Pläne für beide Rumpfhälften beigelegt. Beim Einsetzen der Spanten (Halbspanten) ist mir aufgefallen, dass vier der Halbspanten nicht in der notwendigen Reihenfolge waren. Doch das sind Kleinigkeiten, die vom Hersteller bereits behoben wurden. Solche „Fehlerchen“ werde ich hier nicht weiter erwähnen.

Beste Qualität

Der Bau ist etwas Besonderes. Allein schon das Material, aus dem die Frästeile hergestellt sind, ist lobenswert. Nur edles Multiplexsperrholz ohne jeden Verzug kommt zur Anwendung. Etwas dünner sind die Spanten, aber auch diese ohne Fehler aus stabilem Holz. Bauteile aus solch gutem Material sind mir noch nicht auf die Helling

gekommen. Das spornt an, den Bau der Materialqualität anzupassen.

Vier der Halbspanten haben recht hohe Füßchen, damit kann das fertige Spantengerippe gut auf den Rücken gelegt werden. Das ist notwendig, um später die Beplankung des Rumpfes durchzuführen. Um die beiden Spantenhälften zusammenzufügen, wird noch das Technikbrett innen mit eingefügt. Das erhöht die Festigkeit enorm. Schon jetzt sollte man sich ein paar Gedanken machen, wie denn die Teile alle gegen Feuchtigkeit geschützt werden sollen. Wenn die Planken dann mal drauf sind, kommt man zumindest unter das Technikbrett nicht mehr ran. Also wurde kurzerhand das gesamte Spantengerippe mit dem Technikbrett mit Harz gegen Feuchtigkeit zwei Mal eingelassen. Wichtig ist hier auch der Schwertschacht.

Änderung zum Bausatz

Unter dem Stichwort „Tipp“ werde ich im folgenden Baubericht meine kleinen Änderungen beschreiben, die zwar schön, aber nicht erforderlich waren, aber die ich mir halt so eingebildet habe.

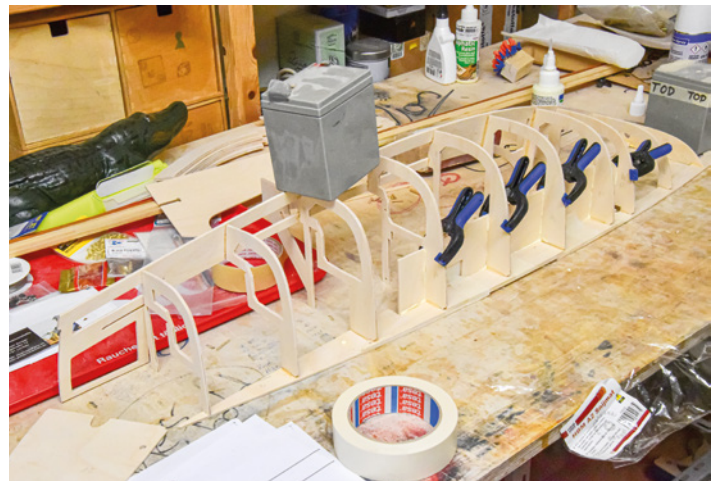
Tipp: Den Boden des Technikbrettes habe ich kurzerhand mit Mahagonileisten belegt. Wenn das Schiff verschlossen oder auf dem Wasser ist, sieht man es nicht – aber ich weiß es.

Tipp: Für den Mast habe ich zwei Stangen à 1 Meter mit 15 mm Durchmesser besorgt. Sie wurden später geschäftet, da der Mast 140 cm lang ist. Ein kleiner Rest war daher übrig und davon habe ich ein ca. 25 cm langes Stück abgeschnitten. Das diente mir nun als Prüfling für den Mast und dessen Freigang außen und vor allem innen im Boot. Der Mast steht recht stark nach hinten geneigt. Daher muss der Fuß etwas schräg geschliffen werden. Damit er seine Position auch immer wiederfindet, wurde auf dem Kiel ein 3-mm-Bu-





Die Halbspanten



Der erste halbe Rumpf

chenstab aufgeklebt und im Mastfuß eine Rille mit eben 3 mm eingeschnitten. Erst beim Übungsmast, später erhielt auch der große Mast den Schlitz. Jetzt rastet der Mast genau in einer Position ein.

Beplanken des Rumpfes

Nun zum Beplanken, für mich eine Technik, die ich so noch nie durchgeführt habe: Vorab, wie schon beim Technikbrett, habe ich mir Gedanken gemacht, wie denn die Leisten unter dem Brett wasserfest zu machen sind. Kurzerhand habe ich alle Leisten vor dem Einbau einseitig mit Harz beschichtet und trocknen lassen.

Nun immer eine Planke auf der rechten und dann dieselbe Planke auf der linken Seite aufbringen. Somit werden Spannungen ausgeglichen und Verzüge vermieden. Vorgesehen sind 3-mm-Planken aus Abachiholz mit 10 und 15 mm Breite. Leicht und gut formbar, um die Rundungen umsetzen zu können. Mit der Beplankung schaut der Rumpf abwechselnd ganz schön nach Igel aus, jedes Mal, wenn eine neue Planke auf das Gerippe kommt, muss sie überall mit Klammern und kleinen Zwingen fixiert werden. Das

dauert natürlich auch etwas, denn der Holzkleber muss ja jedes Mal ausreichend abbinden, um die Spannungen aufnehmen zu können. So sind es maximal vier Spanten am Tag. Also ist Geduld gefragt.



Fügen der beiden Rumpfhälften



Ruder und Schwert



Spiegel mit Ausschnitt für die Ruderanlenkung



Edles Mahagoni im Rumpf, rechts die drei Ausschnitte für die Winden

Echte Problemecken gibt es nur eine: Es geht um den Übergang des Bugs zum Unterwasserschiff. Ich habe hier die ersten beiden Planken der Länge nach vom Heck bis zur Spitze verklebt. Im vorderen Bereich gewässert und um fast 90° zum Bug hin verdrillt, um der Spitze nachfolgen zu können. Mit vielen Zwingen wurden diese beiden Leisten in Form gehalten und diese auch erst nach vielen Stunden wieder abgenommen, um dem Kleber ausreichend Zeit zum Abbinden zu geben. Es hat geklappt, alles ist dort geblieben, wo es hinsollte.

Da die Leisten durch das Abrollen eine V-förmige Spalte gebildet haben, wurde diese später mit dem Schleifklotz bis zum Kiel heruntergeschliffen. Im Anschluss kam hier eine schmale Leiste obendrauf, die dann an die Kontur angepasst wurde. Dauerte nicht lange und das Ergebnis lässt sich sehen.

Vorgeschlagen wurde, die 10 mm breiten Leisten in den kurvigen Bereichen einzusetzen, die 15er-Leisten in den Flächen. Um die Schleifarbeit zu verringern und meiner eigenen Unsicherheit etwas entgegenzukommen, habe ich viele der 15er-Leisten mit einer kleinen Kreissäge halbiert. Die so entstandenen 7er-Leisten waren erheblich einfacher zu biegen und zu verkleben. Der Mehraufwand war für mich nicht messbar, aber durch die deutlich leichtere Verbaubarkeit hat es auch viel Spaß gemacht. Es ist toll, den Rumpf entstehen zu sehen. Das schönste Erlebnis war die letzte Planke, die links wie rechts exakt 2 mm breit und 18 cm lang war. Das war, für mich zumindest, ein großartiges Erfolgserlebnis.

Es folgte ein umfangreiches Hobeln und Schleifen der Oberfläche. Nach einer recht staubigen Zeit schaute der Rumpf sogar richtig schick aus. Schade eigentlich, dass er später lackiert werden soll. Nun gut, die Optik werde ich auf das Deck verlegen. Doch davon später mehr.

Nun sollte man sich schon Gedanken machen, ob das Segelboot nur mit Wendefock, der kleinen Genua oder auch mit der deutlich größeren großen Genua (oder „Code-Zero“, wie sie hier heißt) gefahren werden soll. Um die *bonito* nur mit Wendefock zu fahren, wird lediglich eine Winde für die kleine Fock und das Großsegel benötigt. Für die kleine Genua, wie auch der Code-Zero,



Planke für Planke kommt auf die Spanten

müssen jedoch zwei zusätzliche Winden eingebaut werden. Hier werden die beiden Back- und Steuerbordschot getrennt von je einer Winde angesteuert. Die Code-Zero ist ein riesiges Vorsegel, das im realen Leben als Langstreckensegel eingesetzt wird. Hier wird es an der Mastspitze angeschlagen und vorne an einem extra

einzubauenen Bugspriet. Daher ist es für die Code-Zero erforderlich, für den Bugspriet ein Alurohr vorne im Rumpf einzusetzen. Das muss aber vor dem Beplanen entschieden werden. Um mir alle Optionen offen zu lassen, habe ich alle drei Winden vorgesehen und die Bugsprietaufnahme ebenfalls mit eingebaut.



Die letzte Planke: 2 mm breit und 18 cm lang



Die Bugsprietaufnahme: So soll es nach Plan ausschauen...



Und hier meine an den Rumpf angepasste Version. Wird der Bugspriet nicht gebraucht, wird die Öffnung mit einer Abdeckung verschlossen



Die erste Harzschicht ist drauf



Der Spiegel ist fertig

Tip: Die Bugsprietaufnahme soll lt. Anleitung vorne etwas herauschauen und gerade abgeschnitten werden. Ich habe mir die Arbeit gemacht und sie bündig mit der Außenhaut abgeschnitten. Später wurde noch mit einem 8-mm-Rundholz und einer ovalen Mahagoniabdeckung ein Deckel gebaut. So fällt die Aufnahme kaum mehr auf, wenn kein Bugspriet eingesetzt ist.

Tip: Eigentlich ist das keine große Sache, aber wie so oft hat mir der einfache Sperrholzspiegel nicht gefallen. In der Mitte findet sich ein ovales Loch, vorgesehen für die Ruderpinne, die innen von einem kleinen Servo angesteuert wird. Das Heck muss schöner werden. Vorgesehen ist nichts weiter als die Lackierung. Ich habe mir jedoch die Arbeit gemacht und einen Rand aus Sandelholz geschnitten und die Innenfläche mit schmalen hellen Holzleisten belegt. Das ovale Loch wurde erst zugeklebt, später aber wieder aufgeschnitten. Auf die Leisten kam noch der Name mit drauf und auf der dann noch offenen Fläche ein schicker kleiner Leuchtturm.

Versiegelung

Um den Rumpf nun wasserfest zu machen und eine gewisse Festigkeit zusätzlich zu erreichen, ging es erst einmal an die Versiegelung. Zwei Schichten Harz, das dünnflüssig auch in das Holz eindringt, machten das Holz erst einmal wasserfest. Anschließend kamen drei Schichten Resinharz auf den Rumpf. In die zweite Schicht zusätzlich

noch eine Glasmatte. Nach dem anschließenden Schleifprozess wurde das Unterwasserschiff nach Vorgabe angezeichnet und beige lackiert. Endlich die erste Farbe.

Um das Boot auch entsprechend aufzustellen, ist im Bausatz auch Material für einen Bootsständer vorhanden. Diesmal ist es 6-mm-Multiplex, das zu einem Rechteck gefügt wird. Allein der Ständer macht schon Spaß. Stabil und einfach nur schön.

Nun wurde der Rumpf umgedreht. Es ging an die Kabine und die Plicht. Die Kabine wie auch die Plicht werden durch zwei 3 mm starke Mahagoniwände mit den schon eingeschnittenen Fenstern abgeschlossen. Um sie in Form zu bringen, müssen sie in Faserichtung gebogen werden. Nicht einfach, da das Holz sich dieser Biegung üblicherweise massiv wehrt. Macht man es aber erst gut nass (min. zwei Stunden unter Wasser), kann man es mit Gewalt biegen ohne dass es bricht. Im Baukasten liegen Holzteile bei, die zusammengeklebt eine Biegeform ergeben. Damit, und mit Hilfe einiger

Zwingen, kann die Seitenwand dann in Form gebogen werden. Das vorgespannte Bauteil am besten in eine ruhige, warme Ecke legen und trocknen lassen. Siehe da, nach drei Tagen hatte sich die Seitenwand an ihre neue Form gewöhnt. Das zweite Teil bitte seitenverkehrt ebenfalls so biegen. In der Zeit wurden alle Teile der Plicht entsprechend vorbereitet. Wasserfest machen und immer wieder an den Rumpf anpassen. Die Plicht wird aus Abachiholz hergestellt. Aber wie das so ist, Abachi gefällt mir wieder mal nicht. Ich weiß, manchmal bin ich ekelig...aber ich habe ja entsprechende Alternativen. ModellWerft-Autor und Freund Andy Clade hat einen großen Vorrat an wunderschönen Furnierhölzern. Er hat mir eine kleine Auswahl davon zukommen lassen und hier hat mich das Zebra-Holz, auch Zebrano genannt, angelacht. „Verbau mich in der Plicht“, hat es gerufen. Gesagt, getan.

Tip: Die Abachi-Bänke, Boden und Lehnen wurden mit dem Zebrano furniert. Da das Zebrano aber als Hartholz



Die Kabinenwände werden gebogen



Erste Stellprobe der Kabinenwände

auf dem Abachi unterschiedliche Ausdehnungen hervorgerufen hat, hatte ich auf einmal lauter leicht gebogene Teile bekommen. Mit Nassmachen und Geradespannen habe ich einen Teil der Wölbung wieder rausbekommen. Der Rest dann beim Einbau, unter entsprechenden Gewichten und Spannvorrichtungen. Jetzt gefällt es mir.

Beim Einbau muss man sich jetzt auch schon Gedanken machen, wie denn der Strom für das Ruderservo verlegt wird. Ein Stecker wird hier in eine der hinteren Seitenverkleidungen mit eingeklebt und das Kabel unter dem Sitz nach vorne geleitet. Das Servo wird dann mit einer kurzen Strippe gleich dort eingesteckt. Um es vorwegzunehmen, der Hersteller empfiehlt ein KST X10 mini. Ein wirklich kleines unscheinbares Servo. Als ich es aber angesteckt und mit einem Servotester bewegt habe, bekam ich erst einmal eine saftige Ohrfeige. Wie kann das kleine Mistding nur so eine Kraft entfalten? Jetzt habe ich keine Bedenken mehr, dass das kleine Teilchen das doch recht große Ruderblatt auch im Sturm bewegen kann.

Innenausbau

Bevor das Deck auf den Rumpf kommt, muss erst einmal alles innen fertig sein. Dazu gehören die Segelwinden, die inneren Schoten, die Schotführungen vom Deck bis zu den Winden sowie die Elektronik. Wobei sich die auf den Empfänger und die Batterie beschränkt. Dazu kommt noch ein kleiner Schalter, der den Strom für alles einschaltet. Die Elektronik machte mir keine Sorgen, die Schotführungen schon eher. Vorgabe meinerseits war es, alles im Rumpf auch ausbauen zu können. Damit musste ich die Schotführungen durch das Deck von den Führungen unter Deck trennen. Grundsätzlich gibt es zwei Schritte. Einmal die Führung von Großsegel und der kleinen Wendefock. Beide werden durch eine Winde in der Mitte bedient. Die Großschot läuft gleich hinter dem Mast nach oben und läuft am Großbaum entlang bis hinter die Kabine, um in der Plicht dann fixiert zu werden. Die Fockschot kommt vor dem Mast nach oben und wird dort am Fockbaum befestigt. Das war der einfache Teil. Der

deutlich kompliziertere ist die Führung unter Deck. Von den Durchführungen werden die Schoten durch ein kurzes Messingrohr geführt und müssen unter dem Deck von einem weiteren Messingrohr übernommen und der Umlaufschot zugeführt werden. Und alles soll auch noch leichtgängig laufen. Vor allem die Fluchtung der oberen mit den unteren Röhrchen war nicht ganz einfach und hat mich einige Centimeter Messingrohr gekostet.

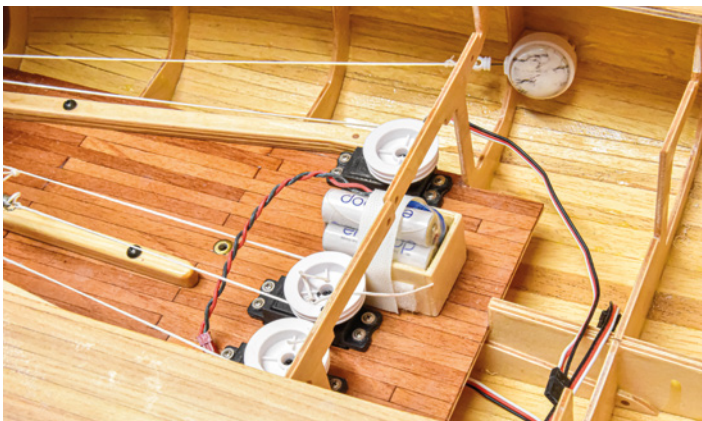
Jetzt die kleine Genua, wie auch die Code-Zero: Die beiden Segel werden identisch geführt. Es sind eigentlich zwei Schoten, von denen eine immer um den Mast gezogen wird. Das wird auf der *bonito* mit zwei zusätzlichen Winden realisiert. Hier habe ich vom Hersteller den Tipp erhalten, einfache Ausweishalter zu besorgen, die die Umlaufschot von der Winde unter Spannung halten. Eine Spiralfeder hält den Auszug und damit die Schot stramm. Die Schot wird über einen Block am Holpunkt neben der Kabine noch an der Plicht vorbei außen auf Deck recht weit nach hinten geführt. Wieder, wie soll es sein, mit einem Messingröhrchen, umgelenkt und unter der Bank bis zur Umlaufschot geführt. Der Stellweg der Fockschot ist gut 50% länger als die der Großschot. Kunststück, muss die Schot ja auch den Leerweg um den Mast herum bedienen. Als Einlauf für die Schoten auf Deck verwende ich gerne übriggebliebene offene Niete, die bei der Befestigung von Servos Verwendung finden. So wird es auch in der Anleitung empfohlen. Auf runden Metallkanten rutscht es sich einfach leichter. Aber auch hier lässt der Hersteller die Tü-



Die Plichtteile werden angepasst. Gut zu sehen ist hier das Zebrano-Holz



Das Deck bekommt seine Planken



Die Winden kommen ins Boot. Rechts oben der Ausweishalter als Rückholfeder



Fertiger Kiel

ren offen, er selbst hat auf seinem Prototypen Blenden mit darunter liegenden Seilrollen verwendet.

Das Deck

Vorgesehen ist die Verklebung des Decks aus 1-mm-Sperrholz erst, nachdem Plicht und Kabine verklebt sind. Da ich aber hier wieder mal andere Vorstellungen hatte, war ich der Meinung, dass es einfacher ist, das Deck vorher fertig zu machen und erst später die Kabinen und Plichtteile einzubauen. Der Hersteller lässt offen, was mit dem Deck gemacht werden kann. Er selbst schlägt vor, das Deck teilweise zu sanden und zu lackieren.

Tipp: Ich habe das Deck mit einer Mahagonileiste als Scheuerleiste eingefasst und es mit 0,7 mm starken Palisanderleisten belegt. Auch hier nun wieder mit Harz und Resinharz behandelt. Die viele Schleiferei geht eben leichter, wenn das Deck noch ohne Störkanten bearbeitet werden kann.

Um Plicht und Kabine richtig zu verkleben, muss man eine Reihenfolge festlegen. Das habe ich in einigen Runden geübt, vor allem, wie die Teile alle an ihrer Position für die Verklebung verspannt werden können. Nun kamen als Erstes die unteren senkrechten Platten unter den Sitzbänken. Anschließend die Bodenbretter, die vor allem zum Spiegel gut abgestimmt werden müssen. Die Plicht liegt um einige Millimeter über der Wasserlinie und in die

Plicht eingedrungenes Wasser kann über Ablaufbohrungen im Spiegel ablaufen. Nun die Kabinenseitenwände mit dem vorderen Abschluss. Die sind durch den Biegevorgang leider nicht exakt in Form gebracht worden und müssen mit dem Kleber sowie vielen Spannzangen und Zwingen mit sanfter Gewalt an die Kontur des Decks angepasst werden. Als letzte großen Teile kommen die Sitzbanklehnen und die Sitzflächen an die Reihe.

Schwert & Ruderblatt

In Zeiten, an denen ich am Rumpf nicht arbeiten konnte, kamen die „Lückenfüller“ dran. Hier das Schwert und das Ruder. Das Schwert wird aus zwei 3-mm-Hölzern zusammengeklebt und anschließend in Form geschliffen. Vorne rund und hinten schön auslaufend. Dasselbe gilt für das Ruderblatt, welches aber aus drei Lagen hergestellt wird. In der Mitte ist eine Edelstahlstange mit eingeklebt, die durch das schon erwähnte Loch im Spiegel zum

Servo geführt wird. Ist schon ein dickes Stück Holz, drei Lagen entsprechen immerhin 9 mm.

Tipp: Vorgesehen ist das Ruder ohne einer Pinne. Optisch ist es nicht zu erkennen, wie denn das Ruder angelenkt wird. Funktioniert, aber eine schöne Pinne, die über das Deck geführt wird, gefällt mir persönlich doch auch ganz gut. Daher habe ich das Ruderblatt nach oben verlängert und eine Pinne aus hellem und dunklem Holz gebaut. Jetzt ist es schön.

Das Ruderlager wird aus Messingteilen selbst hergestellt. 5- und 4-mm-Rohre, die ineinanderlaufen und kleine Messingbleche müssen nach Vorgabe verlötet und anschließend mit Schrauben am Ruder sowie am Spiegel verschraubt werden. Die Anleitung ist absolut ausreichend und selbst weichgelötet hält alles gut fest.

Das Schwert allein hält das Boot aber nicht in der Waage. Eine Bleibombe muss noch separat erstanden werden und die wird mit einem Kunststoffschuh unten am Schwert befestigt. Der



Ruderblattverlängerung und Pinne



Kabinendach mit Luken und zusätzlichen Handläufen



Mastfuß mit Schotdurchgängen



Wendepunkt der Umlaufschot für Groß und Wendefock sowie Zuführung der Schoten

Hersteller hat eine Empfehlung ausgesprochen, da er hier vielfach experimentiert hat, was denn das richtige Gewicht ist. Etwas über 900 Gramm passen. Ein Torpedo von einer RG95 ist daher die richtige Wahl. Dumm nur, dass es von einem amerikanischen Boot kommt. Die Befestigungslöcher sind alle in Zollmaßen. Daher müssen das Durchgangsloch und auch das Loch für den Schraubenkopf etwas aufgebohrt werden. Das Gegengewinde im Schwert sind zwei eingeklebte Muttern, deren seitlicher Überstand nach dem Verkleben noch abgeschliffen werden muss. Eine M4-Inbusschraube hält alles zusammen. Am oberen Ende ist es ähnlich. Hier soll ebenfalls eine M4-Inbusschraube eingeklebt werden. Dumm nur, dass der Baumarkt meines Vertrauens diese nicht im Programm hatte. So habe ich eine Gewindestange und auch hier zwei aufgeschraubte und verklebte Muttern dazu gebracht, das Schwert in seiner Position zu halten. Nach dem Einstecken des Schwertes wird innen im Rumpf mit einer großen

Rändelmutter das Schwert gesichert. Schwert wie Ruder wurden ebenfalls mit Harz und Farbe behandelt.

Die Anlenkung des Ruders muss, wie oben schon beschrieben, mit einem Servo erfolgen. Das wird mit einem Rahmen innen am Spiegel befestigt. Der Servoarm ragt nach vorne und nimmt die Pinne mit einem Klemmstück ohne Befestigungsschraube auf. So kann das Servo das Ruder problemlos bewegen.

Tipp: Das Servo ist wie schon beschrieben ein wirklich kleines Teilchen. Aber von der Fa. KST entsprechend bunt lackiert. Selbst unter dem Heck linst es oft deutlich hervor. Somit wurde kurzerhand noch eine Abdeckung gebaut und ebenfalls mit Zebrano furniert. Jetzt fällt es nicht mehr auf. Das Servo gibt es mit einer langen Anschlussleitung sowie mit einer nur ca. 5 cm langen Leitung. Die reicht immer noch gut aus, daher die Empfehlung, dieses auch zu verwenden.

Jetzt wurde der Rumpf an der Scheuerleiste abgeklebt und komplett in Rot la-



Segelmacherei im Wohnzimmer

ckiert. Eigentlich schade, der Leistenrumpf schaut auch toll aus. Aber das Deck entschädigt. Da das gesamte Boot nach der Farbe noch mit einem Klarlack versiegelt werden soll, kamen jetzt noch die Namenszüge auf dem Rumpf. Aus der „bonito“ wurde die „la bonita“, die Schöne.

Das Kabinendach

Dieses soll wie auch der Kiel auf einer Planvorlage aufgelegt und gefügt werden. Da sich die Teile jedoch zwangs-



Der Spiegel mit Name



Beschläge für die Fock und Befestigung der kleinen Genua



Lümmelbeschlag und Führung der Großschot



Lieckstrecker für das Großsegel



Mastspitze

läufig beim Fügen in ihre genaue Position bringen, wurde das Dach verklebt und die Lage anschließend mit den Plänen überprüft. Auch hier stimmte die Position auf den Millimeter genau. In der Kabine wird am oberen Rand ein Rahmen eingesetzt und mit der Kabinenwand verklebt. Vermutlich wegen der hohen Spannungen, die die Kabinenseitenwände erzeugt haben, ist diese etwas nach außen gebogen. Daher musste der Rahmen an den Außenseiten etwas aufgefüttert werden, um exakt zu passen. Genauso musste auch das Kabinendach etwas verbreitert werden. Das hatte auch Auswirkungen auf das Dach, das nun nicht mehr über die komplette Kabine gepasst hat. 0,8-mm-Sperrholz habe ich aber auf Vorrat und konnte daher recht einfach ein neues Dach erstellen und auf den Rahmen kleben. Somit war auch dieser Fehler behoben. Das Dach wird vorne mit einem vorgesehenen Haken unter den Rahmen eingehakt und hinten mit je zwei Magneten in Position gehalten. Das hält wie die sprichwörtliche Sau.

Auf dem Deck noch zwei Schienen und eine verschiebbare Luke wie auch eine Luke an der hinteren Kabinenwand erlauben einen schnellen Zugriff in die Kabine, falls erforderlich. Auch die beiden Teile werden durch einen Magneten in Position gehalten. Gleich hinter die Kabinenwand ist nun auch der Schalter angebracht, der die gesamte Elektrik mit Strom versorgt. Ein Griff und alles ist aus. Damit ist der Rumpf eigentlich fertig.



Bugspriet für die Code-Zero

Das Rigg

Die Grundversion erhält eine kleine Wendefock mit Fockbaum und das Großsegel. Beide werden mit einer Winde in der Mitte bedient. Hier reicht eine Winde mit vier Umdrehungen. Die Fock wird nicht ganz an der Spitze befestigt, sondern an Deck ca. 1/3 von der Spitze entfernt. Es muss noch eine Heckstag gebaut und befestigt werden, dann ist das Boot im Prinzip segelfertig. Durch die Pinne kann die Heckstag aber nicht mehr wie vorgesehen auf dem Deck in der Mitte befestigt werden. Es wurde einfach eine Leine von einer Ecke auf etwa 40 cm Höhe gefahren und dort von einer kurzen Heckstag zur Mastspitze geführt. Auch die originalen Boote haben oft so eine Konstruktion. Damit kann die Pinne problemlos unter dem Bogen betätigt werden.

Als **Option 1** wird die kleine Genua beschrieben. Ein Segel, ebenfalls so hoch wie die Wendefock, aber eben ein gutes Stück länger. Damit das funktioniert, muss die Schot um den Mast herum geführt werden, was eben die beiden zusätzlichen Winden erforderlich macht. Die Luvwinde wird komplett gefiert (aufgemacht), die Leewinde bis zur gewünschten Position dicht geholt (angezogen). Das muss entweder mit zwei Funktionen am Sender realisiert werden, oder sie wird mit einem Mischer programmiert. Funktionieren tut aber auch ein recht günstiges Elektronikbau-



Fixierung der Focksegel und des Fockfalls

teil von der Fa. Momo Sauerland, das mit einem Schalter einfach von einer auf die andere Seite umschaltet. Hier ist dann nur ein Schieber oder Hebel für die Segelverstellung erforderlich.

Option 2: Als großes Fahrtensegel kann noch die Code-Zero realisiert werden. Der Begriff ist mir so auch noch nicht untergekommen. Das große Netz hat mich aufgeklärt, sie wurde auch erst Ende der 90er-Jahre entwickelt und deckt eine Lücke zwischen der großen Genua und dem Spinnaker ab.

Um das Segel an der *bonito* zu setzen, muss der Bugspriet eingesetzt werden.



Sie läuft!

Damit kann das Segel um die Bugsprietlänge nach vorn vergrößert werden, außerdem wird es an der Mastspitze befestigt und bekommt so fast die Größe des Großsegels. Die Code-Zero sollte aber nur bei leichten Winden gesetzt werden. Bei der *la bonita* ist der Bugspriet fertig, das Segel muss ich aber noch schneiden. Das habe ich mir für später aufgehoben.

Um mit den Segeln um den Mast auch gut zurechtzukommen, wurde vom Hersteller absichtlich auf die Wanten verzichtet. Mast und Befestigung mit den Stagen ist mehr als ausreichend stabil, so werden auch keine Wanten benötigt.

Fahren mit der *la bonita*

Nachdem nun das Boot aufgeriggt im Keller stand, konnte es aufs Wasser gehen. Gesagt, getan. Am 21. März war es endlich soweit, das Boot kam ins Auto und ab zum Pucher Meer bei Fürstentfeldbruck. Der Wind blies mit moderater Stärke und Regen war erst für den Nachmittag angesagt. Aufriggen war dann auch schnell erledigt. Mast, Stage, Vorsegel, Ruder und Kiel müssen montiert werden. Dann bat ich Petrus um seinen Segen für die *la bonita* und setzte das Boot ins Wasser. Ein leichter Schubs und die *bonita* schoss los. Klaus Bartholomä hat nicht zu viel versprochen, eher zu wenig. Das Boot liegt perfekt in der Waage, es luvt nicht an und fällt auch nicht ab, wenn das Ruder in der Mittel liegt. Ein einmal gesetzter Kurs wird sauber gehalten und das Boot geht ab wie Zäpfchen.

Meine Frau hat fleißig Bilder geschossen und ich konnte meine Aufregung nicht loswerden. Egal welcher Kurs anliegt, die *la bonita* holt richtig was raus und flitzt über das Wasser. Auch die nicht vorhandene Reling wurde öfters durch das Wasser gezogen, Aufrichtmoment und Krängung sind gut aufeinander abgestimmt, es wurde nie problematisch. Dumm nur, dass es nun angefangen hat zu regnen, dann hörte es auf und es fing an zu schütten. Petrus wollte es unbedingt wissen. Mist. Somit war Ende, die *la bonita* musste aus dem Wasser, zügig zusammenpacken und zuhause alles erst einmal trockenlegen. Hier dann noch eine echte Überraschung: Das Boot war zwar an allen Ecken und Enden pitschnass, aber nach

dem Öffnen des Rumpfes habe ich dort nur meinen alten Kellerstaub gefunden. Kein Tropfen Wasser im Boot. Herzlichen Dank auch an Stefan Gollwitz für die Bilder der zweiten Fahrt. Als Fazit kann ich damit unumwunden sagen: „Isch bin begeistert.“

Der Lieferumfang

Verkauft wird ein Frästeilesatz. Es müssen noch einige Teile selbst besorgt werden. Das sind: Mast und Bäume, Plankenmaterial, Beschlagteile, Segel, Leinen, Kielbombe und Elektronik. Die genaue Liste und eventuelle Zulieferer sind im Bausatz detailliert aufgeführt. Bei den benötigten Hölzern wie Leisten und Rundstäben wurde ich im Pro-

gramm von aero-naut fündig. Auch Zubehör wie Ringösen und Takelgarn findet man hier. Die Segelwinden stammen von Krick Modelltechnik.

Der Bausatz ist nicht für Anfänger geeignet. Der Erbauer sollte schon etwas Erfahrung haben mit dem Baumaterial Holz. Aber auch neue Bautechniken wie eben das Beplanen und die Herstellung der Segel sind keine Hexerei und im Bausatz sowie im Thread von RC-Network gut beschrieben. Dazu kommt, dass der Hersteller dem Modellbauer viele Möglichkeiten der Individualisierung offenlässt. Vieles kann, nichts muss. Belohnt wird der Modellbauer mit einem wirklich ausgewogenen Boot aus herrlichem Material, das zum einen ausgezeichnet segelt und zum anderen einfach nur begeistert. Zur Nachahmung wärmstens empfohlen.

Info & Bezug

b-boats

Internet: www.b-boats.de

Technische Daten:	
Länge	960 mm
Breite	311 mm
Masthöhe über dem Deck:	ca. 1.300 mm
Gewicht:	ca. 4 kg
Maßstab:	1:6

