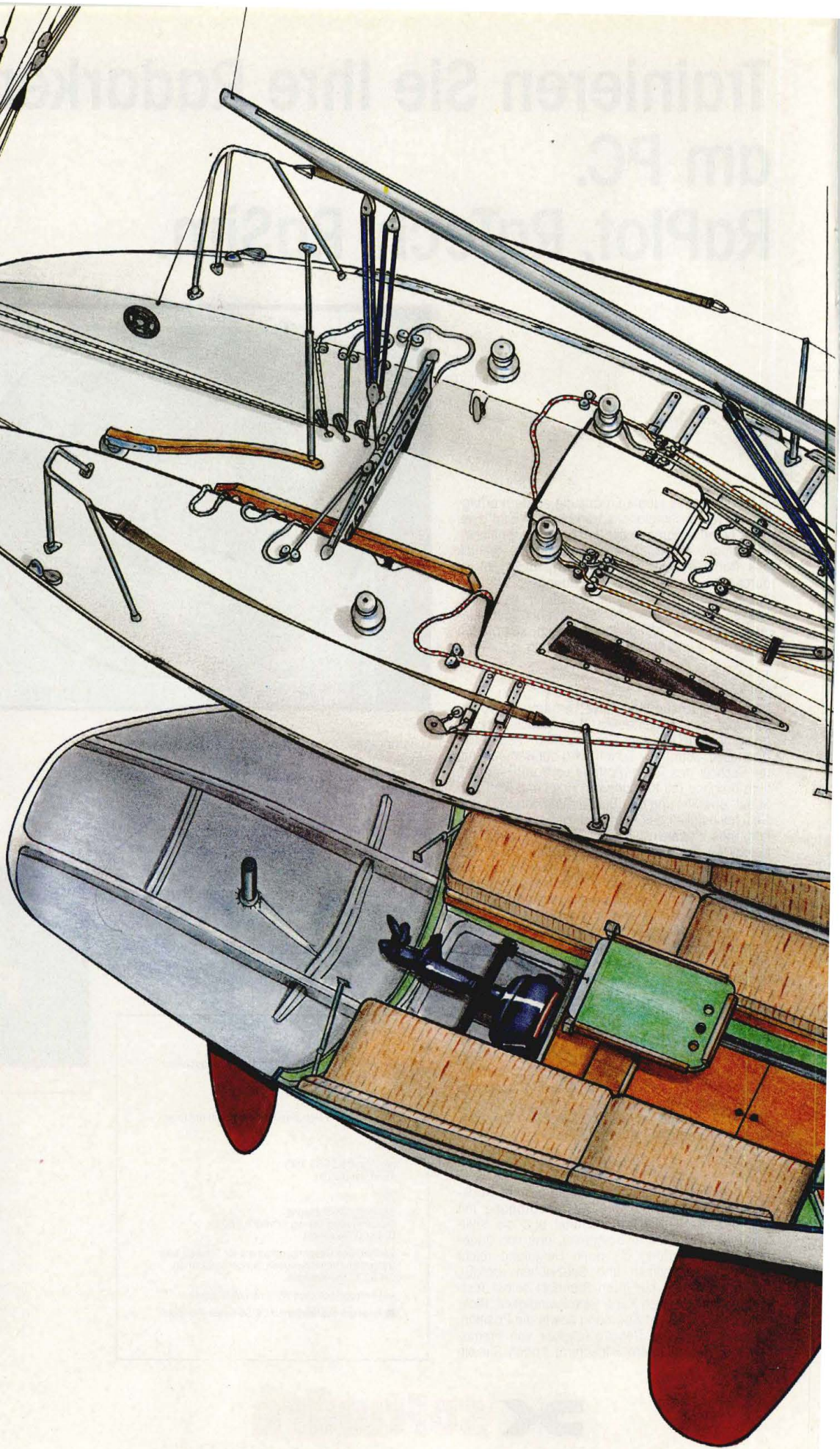


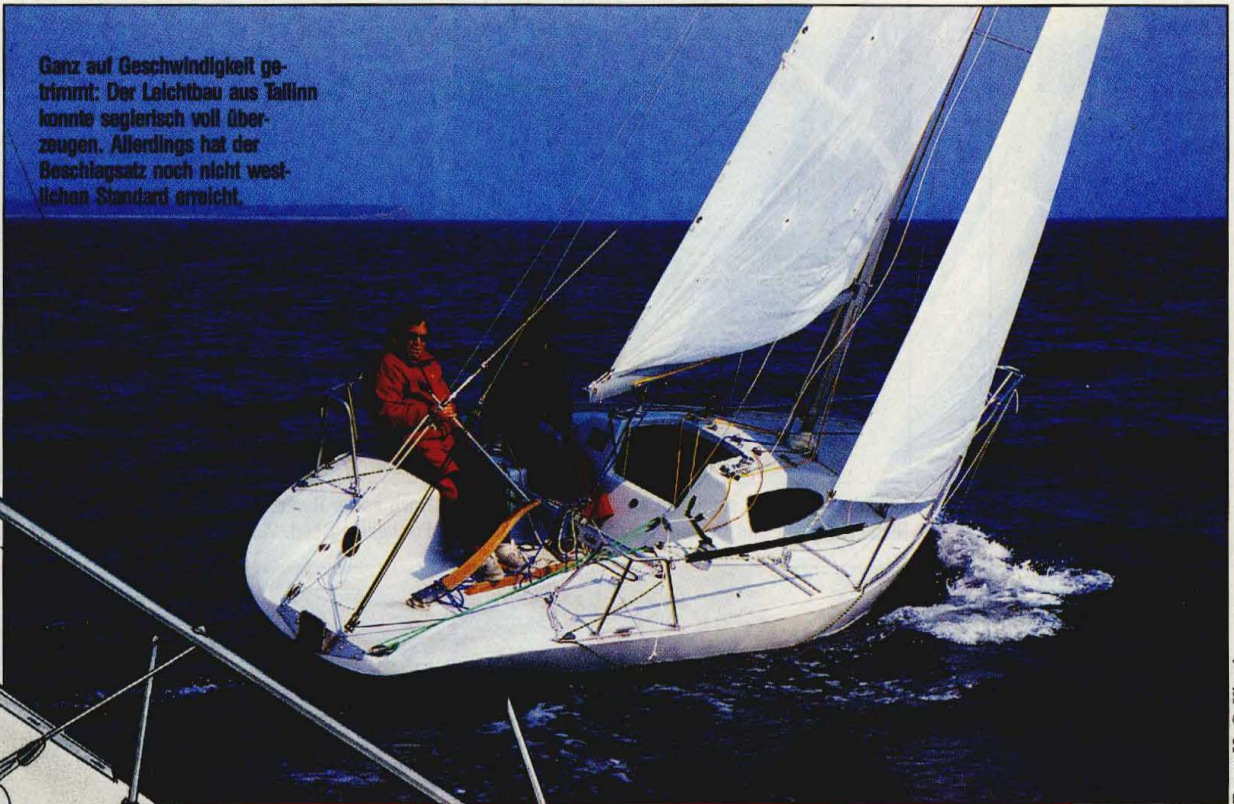
# YACHTTEST

## Baron 76

Dieser sportliche Vierteltonner kommt aus Tallinn in Estland und ist für das Regattasegeln konzipiert. Er wurde bereits 80mal gebaut. Das getestete Boot war das erste des deutschen Importeurs. Es machte uns durch seinen günstigen Preis neugierig. Erhält man dafür einen reellen Gegenwert oder nur einen Kompromiß?



Ganz auf Geschwindigkeit getrimmt: Der Leichtbau aus Tallinn konnte seglerisch voll überzeugen. Allerdings hat der Beschlagsatz noch nicht westlichen Standard erreicht.



Fotos: H.-G. Kiesel



Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugüte beurteilen. Auch unser Gesamturteil bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.

Zeichnungen: R. Das

#### Testkommentar: Fridtjof Gunkel

**U**m es gleich vorwegzunehmen: Dieses Boot ist sicherlich nicht mit den Augen des westeuropäischen Seglers zu sehen und an dessen gehobenen Ansprüchen zu messen. Dieser sportliche Seekreuzer in der Größe eines Vierteltonners (Vermessungsgröße nach der International Offshore Rule) entsteht auf der Experimental Shipyard in Tallinn. Aus dem Experimentierstadium sollte man aber mit diesem Bootstyp längst heraus sein, schließlich wurden in vier Jahren rund 80 Einheiten gebaut.

Der Rumpf ist in Sandwich mit Glasfaser als Schicht- und Schaum als Kernmaterial gebaut, während das Deck in höherbelasteten Bereichen durch Holzeinlagen verstärkt ist. Beide Teile sind durch Schrauben und einen Klebeflansch verbunden; die Schotten sind einlamiert. So weit, so gut. Diese Baumethode unterscheidet sich nicht von westeuropäischen für leichte, aber haltbare Regatta-boote.

Das von uns getestete Boot war indessen das erste, das der deutsche Importeur Schiffs- und Industrie-Service übernom-

# YACHTTEST

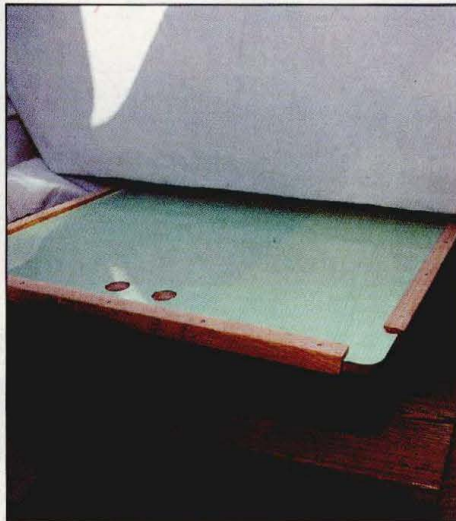
## Baron 76



Fallen und Strecker sind nach achtern gelenkt; vom Niedergang aus sind sie vom Vorschoter zu bedienen.



Noch echter Rohbau: Unter Deck bestimmt die Zweckmäßigkeit das Erscheinungsbild. Viel Verkleidung ist nicht vorhanden.



Eine kleine Tischplatte verschwindet bei Nichtgebrauch unter dem Cockpitboden - eine praktische Lösung.



Spartanisch: Der Ausbau unter Deck mag dem Regattasegler genügen. Wei allerdings auf Törn gehen will, muß noch einiges am Boot vervollständigen.

men hatte. Die in Bremerhaven ansässige Firma konnte erst bei den nachfolgenden Booten Einfluß auf Ausstattung und Ausrüstung nehmen. Wie weit war oder ist er notwendig? Kann für 27900 Mark inklusive Großsegel, Spinnaker und Genua eine Yacht geliefert werden, die unserem Standard entspricht? Schließlich bekommt man sonst für diese Summe nur einen offenen Daysailer.

Wie die Baron 76 da so liegt, versteckt zwischen zwei Motorbooten im Dampfer Yachthafen, verraten schon das hohe Rigg mit zwei Salingspaaren und die schmale Wasserlinienbreite in Relation zu einer großen maximalen Breite, daß es sich hier keineswegs um eine lahme Ente handeln kann. Die schnellen Linien erinnern an französische

Regatta-Konstruktionen vergangener Tage.

Wir legen ohne Motor ab, setzen das Großsegel und ziehen die Genua hoch. Da gibt es erste Probleme. Die Fallen wie auch

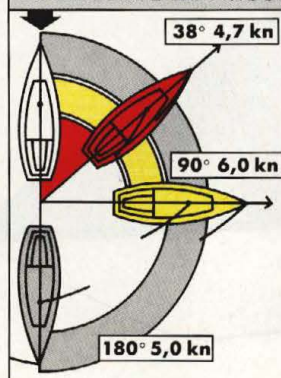
die Strecker werden zwar auf ausreichend dimensionierte Winschen auf dem Kajütdach geführt, aber dahinter von Curryklemmen gehalten. Damit ist die Winsch natürlich blockiert.

Beim Setzen des Großsegels fällt das untere Backstag aus dem Mast; hier fehlt eine sichere Fixierung. Und dann hebt beim Dichtdrehen der Genuaschot die Winschtrommel ab. Wir sichern den zu lockeren Klemmung mit einem Stückchen Draht. Das ist es dann aber auch schon fast.

Das Boot beschleunigt subjektiv sagenhaft gut. Es liegt mit leichter Luvgerigkeit vernünftig auf dem Ruder; allerdings ist die Ruderlagerung etwas schwergängig. Mit nur zwei Personen an Bord ist das Boot relativ rank und packt sich schon bei neun bis zehn Knoten wahrer Windgeschwindigkeit (Beaufort 3) auf die Seite.

Will man dieses Schiff nur mit kleiner Crew segeln, wird hier in den meisten Fällen eine

### MESSERGEBNISSE UNTER SEGELN



#### Testbedingungen

Windgeschw.	10 kn
Windstärke	3 Bft
Wellenhöhe	0,5 m
Segelfläche:	
Großsegel	18 m <sup>2</sup>
Vorsegel	

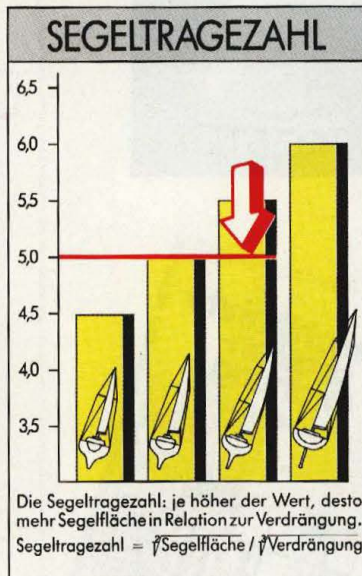
Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit konnte bei 60° und halbem Wind überschritten werden, weil die Wasserlinie bei Lage in der Praxis durch einen langen Hecküberhang länger ist.



Moderner Segelplan mit modernen Schnitten: Schon wenig Wind genügt, um die Baron 76 in Fahrt zu bringen. Der Ruderdruck ist auf allen Kursen gering.



Eine vertrauenerweckende Bodenkonstruktion: Bodenwrangen geben Halt.



## WERFTANGABEN

Lüa: 7,60 m; LWL: 6,00 m; Breite: 2,65 m; Tiefgang: 1,50 m; Gewicht: 1,5 t; Ballast: 0,65 t; Ballastanteil: 43 %; Ballast: außen; Kielmaterial: Gußeisen; Takelungsart: 7/8-Slup; Großsegel: 18 m<sup>2</sup>; Genua: 16 m<sup>2</sup>; Spinnaker: 21 m<sup>2</sup>; Mastlänge: 11,90 m; Masthöhe über Wasser: 11,60 m; Rumpfbauweise: Sandwich (Schaum und GFK) im Handauflegeverfahren; Decksbauweise: Sandwich (Schaum, GFK und Holz); Maschinentyp: Außenborder; Anzahl der festen Kojen: 4.

Standardpreis einschl. MwSt. ab Händler: 27 900 Mark (inklusive Großsegel, Genua und Spinnaker); Preis mit Grundausstattung einschl. MwSt. ab Händler: 31 300 Mark, mit folgendem Zubehör (Auszug): Evinrude Außenborder (2,9 kW/4 PS) und Halterung am Spiegel, Großsegel, Genua, Spinnaker, Schoten, vier Fender, DHL-Beleuchtung mit Schalttafel und Batterie, Polster, Wandverkleidung, Unterwasseranstrich. Werft: Experimental-Werft Tallinn/Estland; deutscher Importeur/Händler: Schiffs- und Industrie-Service GmbH, 2850 Bremerhaven.

Arbeitsfock als Vorsegel voll ausreichen. Die schützt dann vor unnötiger Hektik bei aufkommendem Wind. Allerdings fehlen dafür die normalen innenliegenden Holepunkte. Man kann hier nur Blöcke in die umlaufende Aluminium-Lochschiene schäkeln, die auch als Fußleiste fungiert.

Der subjektiv geringen Anfangsstabilität steht eine hohe Endstabilität gegenüber, wie wir bei unserem Krängungstest später feststellen konnten: Der Versuch, das Boot mit einer Talje auf 90 Grad Lage zu krängen, mußte abgebrochen werden, weil unsere Wiegegewichte nicht ausreichten. Damit ist die aufrichtende Kraft am Mastopp deutlich höher als 80 Kilogramm und das Boot somit als weitgehend kentersicher einzu-

stufen. (Wir sprechen ab 20 Kilogramm von kentersicher, wobei natürlich bei extremen Bedingungen jede Yacht kentern kann.)

Normalerweise kann man Boote, die mit einem stark flexiblen 7/8-Rigg und doppelten Backstagen ausgerüstet sind, vor dem Verkleinern der Segelfläche für weniger Krängung effektiv umtrimmen. Leider funktionierte das bei der Baron 76 nur begrenzt mit dem Groß, da bei der Installation der Vorsegel-Holepunkte offensichtlich etwas schiefgegangen war: Auf dem Testschiff hatte man zwei Querschienen kurz hintereinander montiert, auf denen konventionelle Schlitten mit Stopper-Arretierung liefen. Die Schoten wurden durch Rollen auf den Schlitten geführt. So

konnten wir zwar die Genua insgesamt nach außen fahren, nicht aber oben öffnen (twisten), um den Winddruck im oberen Segelteil zu vermindern. Dazu müßte man hier Trimmleinen mit fliegenden Blöcken für die Genuaschot durch die Rollen führen, was einfach zu machen wäre.

Das Cockpit bietet Platz für vier Personen, wobei es allerdings bei Regattamanövern eng werden dürfte.

Die Backstagen mußten wir mit den Genuawinschen dichtssetzen. Das erzeugte einige Hektik und ein flatterndes Vorsegel in der Wende, weil das neue Luvbackstag auf die alte Lee-Genuawinsch gelegt werden mußte. Hier sollte man die Genuaschoten auf die Fallenwischen umlenken und die Back-

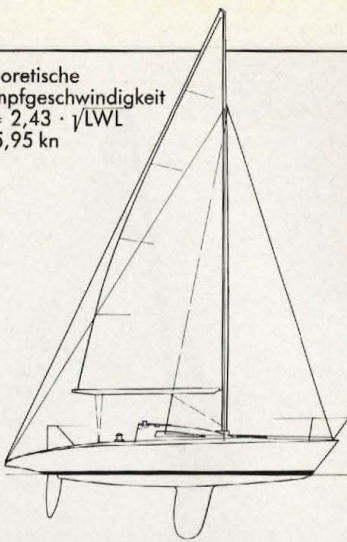
stagen über die Genuawinschen fahren.

An Details störte noch, daß die Großschot nicht vom Steuermann belegt werden konnte, weil hier am Block ein Wirbel fehlte. Außerdem hielten einige Klemmen das Tauwerk nicht, weil keine Keile für den korrekten Zugwinkel vorhanden waren.

Der Decksbelag war zwar rutschfest, aber auch so scharf, daß man sich bei einigen Griffen die Handknöchel aufschuerte. Die Relingsstützen-Befestigungen machten keinen vertrauenerweckenden Eindruck, weil die Fußbeschläge nur aufgeschraubt und nicht durchgebolzt waren. Das komplett entfernbare Luk leckte beim Dichtigkeitstest mit der Pütz stark durch.

# YACHTTEST

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit  
 $V = 2,43 \cdot \sqrt{LWL}$   
 = 5,95 kn



▶ Wasserlinienlänge 6,00 m ◀  
 ▶ Rumpflänge (Lüa) 7,60 m ◀  
 ▶ Gesamtlänge 8,10 m ◀

Schlank	4,0	
	3,8	
	3,6	
	3,4	
	3,2	
Normal	3,0	
	2,8	
	2,6	
Breit	2,4	
	2,2	
Lüa:		
Büa		

Baron 76



Fast wie ein Jollenrumpf sieht das Unterwasserschiff aus. Der Boden ist prädestiniert fürs Gleiten unter Spi. Kiel und Ruder sind strömungsgünstig geformt.

Doch genug der Meckerei. Abgesehen von den erwähnten Unzulänglichkeiten, die sich leicht abstellen lassen, bietet das Boot in erster Linie sehr gute Segeleigenschaften. Großsegel und Genua, beide radial aus Polyant-Tuch geschnitten und polnischer Herkunft, machten einen guten Eindruck und brauchen keinen Vergleich mit westeuropäischen Seriensegeln zu scheuen.

Es wehte während unserer Testfahrten allerdings nie stärker als mit 3 Beaufort, und da erreichten wir am Wind maximal eine Höhe von 36 Grad bei 4,5 Knoten Geschwindigkeit. Die optimale Höhe dürfte bei 38 Grad liegen, wobei das Boot dann ein bis zwei Zehntel schneller fährt. Bei einem Windeinfallswinkel von 60

Grad beschleunigte der Vierteltöner bis auf 6,3 Knoten. Das ist schneller als die theoretische Rumpfgeschwindigkeit (5,95 Knoten). Diese wird aber mit der normalen Wasserlinienlänge errechnet und nicht mit der Wasserlinie, die bei Lage tatsächlich auftritt. Dann nämlich erzeugt der lange Hecküberhang hinter der Rumpfeinschnürung eine weitaus längere Wasserlinie – ein Trick, der in der International Offshore Rule (IOR) legal angewendet wird.

Mit diesen Geschwindigkeitsmöglichkeiten dürfte der Außenborder höchst selten nötig werden. Im Hafen kann man ebenfalls auf einen Hilfsantrieb verzichten: Das leichte Boot mit seinem schmalen Flossenkiel dreht auf dem Teller, läßt sich also problemlos manövrieren.

Für den Fall, daß man doch einmal auf den Außenborder angewiesen sein sollte, wird am Heckbeschlag für die Backstagen und das Achterstag auch eine Halterung für den Motor (Extra) montiert. Hier kann er einfach eingehängt werden, weil der Spiegel offen ist.

Einige Segler werden durch 7/8-Riggs mit doppelten, nicht angefeilten Salings und doppelten Unterbackstagen abgeschreckt, weil die gängige Meinung besagt, daß diese Take-lung eine aufmerksame Bedienung erfordert, wenn man keinen Mastbruch riskieren will. Diese Befürchtung ist bei der Baron 76 unbegründet: Der vom Importeur ausgerüstete, nicht verjüngte Mast ohne Jumpstagen machte einen soliden Eindruck, und das Achterstag ist deutlich überdimensioniert. Hier wird die Crew die Backstagen auch bei einer Halse weitgehend ignorieren können. Außerdem kann man sich kurze „Panik“-Backstagen riggen, die beide vor der Halse dichtgesetzt werden.

Natürlich hat auch dieses Boot ein Innenleben, allerdings ein spartanisches. Mit zwei Vorschiffskojen und zwei Salonkojen, die halb unter das Cockpit reichen, ist die Kajüte ebenso konventionell wie einfach gehalten. Ein Navigations- oder Mini-Eßtisch kann unter dem Cockpitboden hervorgezogen werden; eine Pantry fehlt. Die könnte man ebenfalls verschiebbar unter dem Cockpit einbauen. Stauraum gibt es in vier Schwalbennestern in Masthöhe, unter den Kojen und in einer großen Schiebe-Kiste unter dem Cockpitboden, die auch den Außenborder aufnimmt. Einige helle Holzteile und ein hölzerner (teilweise klemmender) Kajütboden, nacktes, teilweise ruppig GFK, wenige Schotten und merkwürdig zahlreiche Spanten im Vorschiff bestimmen die ungewöhnliche Optik.

Die Kielbolzen sind in der mit Topcoat vergossenen Bilge vorbildlich gut zu kontrollieren und, wenn nötig, nachzuziehen. Durch viele nicht durchbohrte Spanten wird sich das Wasser allerdings nicht in der Bilge sammeln können, und so muß jedes Fach einzeln ausgewischt werden. Pumpen waren auf dem Testboot nicht vorhanden; ein Wassertank fehlte ebenso. Hier muß man also noch etwas Geld und Arbeit investieren.

Die Polster sind reichlich dick; die durchgehenden Kojen überlang und ausreichend breit.

Die Niedergangsöffnung wird mit zwei abnehmbaren Klappen geschlossen; eine sicherlich nicht seegerechte Lösung.

Man muß bei diesem Boot unbedingt Preis und Leistung relativieren. Für vergleichsweise wenig Geld bekommt der Käufer einen gut segelnden, ausreichend sicheren Seekreuzer. Der läßt sich mit etwas handwerklichem Geschick und wenig Material zu einem absolut funktionierenden Boot umbauen, auf dem eine sportliche Crew dann auch gut leben kann.

Die Baron 76 ist aber in erster Linie ein Regattaschiff. Damit ist sie meiner Meinung nach auch sehr gut für Fortgeschrittenkurse in Segelschulen und Jugendabteilungen sowie für junge Familiencrews geeignet, die sportlich segeln oder Regatta-Erfahrung sammeln möchten.

## Gesamteindruck

Der Vierteltonner aus Tallinn hat Mängel im Detail, die aber in Relation zum Preis zu vertreten sind und größtenteils einfach behoben werden können. Der Regattasegler muß hier ebenso nachrüsten wie der Tourenskipper.

Das Boot segelt ausgezeichnet und läßt sich gut manövrieren. Aufgrund der relativ geringen Anfangsstabilität und der kargen Innenausstattung ist es nur für sportlich eingestellte Crews geeignet.

## Gut

*Segeleigenschaften bis zu 3 Beaufort (Testbedingungen)*  
*Manövrierfähigkeit*  
*Rigg*  
*Außenborderhalterung*

## Verbesserungswürdig

*Decksbelag*  
*Fallen-Stopper*  
*Großschot-Fußblock*  
*Klemmen-Anbringung*  
*Innenausbau (ohne Pantry)*  
*Bilge*  
*Befestigung des Unterbackstags am Mast*  
*Sicherung der Winstrommeln*  
*Genua-Holepunkte*