



Segelyacht Comtesse von Robbe

Baubericht von Ralph Sutthoff

Ausstattungsmerkmale:

Zentrale Wantenspannvorrichtung, in die Bäume integrierte Unterliekstrecker, Pendel-fock, profilierter Mast mit Keep, Reling aus Messingstützen mit Edelstahllitze, Bug und Heckkörbe gelötete Messingrohre. Wanten aus Edelstahllitze

Die etwas spärliche Serienausstattung des Riggs wurde von mir wie folgt ergänzt: Weiteres Wantenpaar mit Saling, Jumpstag, Segellatten, Achterstag, Falle, Verklicker.

Der Verklicker dreht sehr leichtgängig und ist nach lockern des Jumpstags nach oben (z.B. zum Transport) herauszuziehen. Ein von mir entwickeltes Patent. Ebenso das selbstlenzende Cockpit. Das Wasser fließt zwar nur langsam ab, aber immerhin. Bei Wasserübernahme fährt man also nicht dauerhaft eine Badewanne spazieren. Die Lenzvorrichtung besteht aus einem Schlauch, der an einem Nippel unter der Plicht angeschlossen ist und an einen anderen Nippel am Heck über dem Wasserspiegel mündet.

Als Zubehör gibt es den Flügelkiel (sehr teures Zubehör!), der das Schiff auch bei stärkerem Wind fahrtüchtig hält. Bei schwachem Wind bremst er natürlich etwas, weshalb er auch abschraubbar ist.

Kritisch ist anzumerken, daß das Großsegel nicht besonders gut steht. Verschiedene Trimmversuche und auch die Segellatten brachten kaum Besserung. Das obere Drittel steht und zieht bei wenig Wind schlecht. Die Naht vor der Keep ist womöglich zu stramm genäht und das Segeltuch selber ist sicherlich kein optimaler Segelstoff. Die Mastkrümmung ist serienmäßig nicht zu trimmen.

Segeleigenschaften:

- wirkt optisch etwas hecklastig
- etwas zu luvgerig
- relativ nervös weniger kursinstabil
- geht bei zu viel Wind nicht mehr sicher durch die Wende und bleibt stehen
- Flügelkiel (teures Zubehör) bremst bei wenig Wind, ist aber bei Starkwind erforderlich
- Kiel vorbildähnlich aber vergleichsweise ineffektiv
- verträgt - gut gebaut - im Verhältnis zur Größe viel Wind

Bauempfehlungen:

Das Rumpfmateriale ist nicht lichteht und sollte jedenfalls lackiert werden.

Unter Deck muß ein Spant bündig zum hinauf Deck den Mastfuß stabilisieren, damit der Mast nicht elastisch aufsteht. Nachrüsten sollte man zumindest ein Achterstag. Zur Befestigung am Masttopp habe ich mir dazu einen Bilderhaken aus dem Baumarkt zurechtgefieilt. Die weitere Ergänzung des Riggs mit einem Jumpstag ist bei einem 7/8 Rigg mit Achterstag sinnvoll. Die Nachrüstung einer Saling ist eher ein optischer Gimmick.

Konservierung der im Rumpf eingeklebten Holzteile nicht vergessen. Eine Lenzvorrichtung in der Plicht fehlt, man fährt dann schnell eine Badewanne spazieren. Abhilfe schafft ein Schlauch zwischen Plicht und Heck. Die gesamte Plichtwanne bedarf einer Dichtung. Den feuchtigkeitsempfindlichen Empfänger im Rumpf etwas höher einbauen. Danach verträgt die Comtesse auch etwas mehr Wind.

Ein Segelverstellervo (statt Winde) reicht völlig aus. Die von Robbe vorgesehene Umlenkrolle (unter Deck) neigt aber zum Verhaken der Schot. Stattdessen kann man ein simples Auge aus Messingrohr anbringen und, bei Bedenken, an der Stelle zur Verringerung der Reibung etwas dickere Schotleine nehmen. Das garantiert unbedingt sicheren Fahrbetrieb.

Optisch macht es sich gut, wenn man z.B. durch entsprechend zugeschnittene Klebefolie oder Holzapplikation, die Tür zum Niedergang andeutet. Statt der einfachen Klebefenster kann man die Kajütfenster auch



ausschneiden und dunkles Plexiglas hinterkleben. Wer das Deck nicht mit Holz beplanken möchte, kann stattdessen eine Attraktivitätssteigerung durch aufgeklebtes, wasserfestes Naßschleifpapier bewirken.

Selbstgemachte Segel aus Drachentoff mit aufgeklebten Segellatten und einer geringfügigen Rundung des Vorlieks beim Groß können eigentlich nur besser werden als die Originalsegel.

Die beliebteste Einsteigeryacht

Die preisgünstige Comtesse der Fa. Robbe ist die RC-Einsteigeryacht schlechthin. Sie wird wöchentlich als neuer Bausatz oder angefangen/unfertig oder als (Bastel-)Wrack in der „Bucht“ für kleines Geld versteigert. Robbe verkauft die Yacht zwar als Einsteigermodell, ganz ohne Kenntnisse und handwerkliche Fähigkeiten geht der Bau aber nicht vonstatten. Der Aufwand, ein heruntergekommenes Wrack wieder herzurichten kommt einen oft teurer als Kauf und Bau eines neuen Bausatzes für 95 – 140,- €. Wenn der Verkäufer mit dem Bau bereits angefangen hatte, muß man mit fehlenden Kleinteilen und Baufehlern rechnen.

Aus der Comtesse kann man mit etwas Liebe zum Detail durchaus ein schönes Standmodell fürs Wohnzimmer machen. Im Fahrbetrieb darf man allerdings keine Höchstleistungen erwarten. Dazu ist die Comtesse vielleicht einerseits etwas zu klein geraten, denn der Rumpf der nur leicht größeren Schwester mit sehr ähnlichem Riß, die Koh-I-Noor alias Topas (Ketschrigg) alias Mondial, läuft deutlich besser. Vor allem bremst der Kiel. Auch ohne den Zusatzkiel. Umbauten auf eine moderne, lange, schlanke Kielflosse mit Bleibombe haben schon wahre Wunder bewirkt. Das ist aber, genauso wie die Anfertigung neuer, zugkräftiger Segel, keine dankbare Aufgabe für Einsteiger mehr.



Vorteile:

- gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- gefällige Optik
- kurze Bauzeit
- in den Bäumen integrierte Unterliekstrecker
- zentrale Spannvorrichtung für Wanten
- Stahlwanten
- nicht zu klein, aber paßt aufgeriggt in jeden Kombi /LI>

Nachteile:

- Pflicht ohne Lenzvorrichtung
- spärliche, segeltechnisch unvollständige und auch nicht vorbildähnliche Takelage
- schlecht stehende und ziehende Segel
- wackelige Relingstützen
- Rumpf im Vorschiff schwer zugänglich
- begrenzte Trimmmöglichkeiten

Ralph Sutthoff