

Just do it's *Erfahrungsberichte*

Erfahrungen mit einer Reinke Super 11

Wiederholt werden wir gefragt, warum wir eine Reinke segeln, und welche Erfahrungen wir mit dem Boot gemacht haben. Hier der Versuch einer Antwort.

Vorweg: Wir sind nicht dogmatisch. Man muss keine Reinke haben, um die Welt zu runden. Die meisten (seegehenden) Boote sind letztlich dafür geeignet. Egal, ob groß oder klein, alt oder neu, egal, ob Holz, Kunststoff, Alu, Stahl oder gar Ferrozement. Die einen mögen schneller sein, die anderen komfortabler, manche sicherer, manche teurer, manche preiswerter. Ein Boot ist immer ein Kompromiss zwischen den Kerneigenschaften Geschwindigkeit, Komfort und Sicherheit. Und die Grenzen setzt nicht zuletzt der häufig limitierte Geldbeutel.

Im Folgenden soll einfach berichtet werden, was uns so im Lauf der Zeit aufgefallen ist. Der Leser bedenke, wir hatten zwar gelegentliche Chartererfahrung auf verschiedenen Booten, aber JUST DO IT, unsere Reinke Super 11, war und ist unser erstes und einziges Boot, wenn ich mal von den Badewannenmodellen der Kindheit absehe.

Es sei daher gewarnt, im Prinzip ist das Boot, das man gerade sein eigen nennt sowieso das Beste der Welt.

Dennoch haben wir uns um Neutralität bemüht. Das alles bitte berücksichtigen.



JUST DO IT 1998 im frisch erworbenem Originalzustand, noch mit dem klassischen „Reinke“-Heck und vollständigem Teakdeck. Nur der Name ist schon neu.

Grundlage dieses Beitrags sind unsere Erfahrungen als Eigner einer Reinke Super 11, mit asymmetrischen Twinkielen, Werkstoff: Aluminium, erworben 1998. Wir haben das Boot nicht selbst gebaut, sondern mit „Pött und Pan“ gekauft. Erste Törns in Nord- und Ostsee, bis Stavanger u. Kalmar, bei allen Bedingungen zwischen 0 und 9 Beaufort. Danach ging's um die Welt.

Warum Reinke?

Weil wir ein solides Schiff, möglichst aus Metall für eine große Reise suchten. Zudem war ich¹ zumindest hinsichtlich des Bootstyps etwas vorbelastet durch ein Büchlein von Kurt Reinke, auf das ich einst gestoßen war. Bei Reinke bestachen mich damals Ende der achtziger Jahre das gerade frisch entwickelte Decksalon-Konzept (heute ja weit verbreitet) der damals brandneuen 11 MS, die Möglichkeit des Selbstbaus, die Twin-Kiele wegen des geringen Tiefgangs und die für mich als Laien überzeugende, grundsätzliche Bauweise. Außerdem gefiel mir unter den Reinkes das Design der moderneren Entwürfe 10M, Super 10, Super 11, 12er und 15 M. Die alte Hydra war anfangs mein Traum, ist aber doch ein wenig brutal. Mit den moderneren Entwürfen kam K. Reinke meinem Geschmack mehr entgegen. Als klassisches Schiff aus der Reinke-Reihe gefällt mir die Taranga nach wie vor.

Eine OVNI hätte ich auch gern gekauft, aber ich glaubte, mir ein solches Schiff nie leisten zu können. Mit den Mitbewerbern (Luft, van de Stadt usw. habe ich mich seinerzeit nicht beschäftigt, daher haben sie meine Auswahl nicht beeinflusst.)

Warum Super 11?

Warum nicht? Die Super 11 wurde meine Favoritin, vor allem wegen der Idee des im Heck verstaubaren Motorrollers - ich war bzw. bin leidenschaftlicher Motorradfahrer- sowie der Pinne und der moderaten Größe. Und da ich rechtzeitig gemerkt hatte, dass mich ein Selbstbau Jahre kosten würde und das Risiko, nicht fertig zu werden, zu groß wäre, habe ich dann lieber ein gebrauchtes Boot gesucht. Wobei hier das wir einsetzt, denn zu

¹ ich muss zunächst in Ich-Form schreiben, da meine Lebensgefährtin erst später „dazu kam“ und überhaupt nicht in irgendeine Richtung festgelegt oder vorbelastet war.

diesem Zeitpunkt hatten wir die „Bootsgeschichte“ bereits gemeinsam angepackt. Mit der Entscheidung Kauf war auch der Entschluss Alu gefallen, schließlich mussten wir jetzt nicht selber schweißen.

Dass es tatsächlich eine Super 11 wurde, war reiner Zufall, da uns halt im richtigen Moment eine Super 11 über den Weg lief. Oder sie uns? Und wie das so ist, ausgerechnet unsere S11 ist etwas abweichend vom Originalkonzept gebaut. Da wäre beispielsweise die Radsteuerstand statt der Pinne. Die Steuersäule beansprucht ein Teil des für die Cockpitleuke vorgesehenen Platzes, also adieu mein lieber Motorroller. Die verbliebene Luke ist einfach zu klein.

Besser ist die Frage, ob uns die Super 11 noch immer gefällt und wenn ja, warum?

Trotz der Abweichung(en) gegenüber dem Original, unsere S11 hat uns recht schnell überzeugt. Sie ist ein gutmütiges, robustes Seeschiff, setzt weich in der Welle ein. Auf der ganzen Weltreise füllte nur ein (1) einziges Mal eine Welle das Cockpit (halb), und das war wohl mehr Zufall. Grünes Wasser, das über das Vorschiff wusch, haben wir nie gehabt. Hatten wir nur Glück? Jedenfalls segelt unsere JUST DO IT ausgesprochen trocken. Für ein relativ schweres Fahrtenboot ist sie zudem recht wendig. Sie bietet viel Platz und Stauraum. Der Salon ist im Vergleich zu 10M, Super 10, 12er und 13er (!!!) sehr großzügig, was sehr angenehm ist, wenn man lange auf dem Boot lebt. Hier kommen nur die Euro und die ganz großen Reinke-Schwester mit. Wobei unser Salon noch besonders großzügig einen Teil des Vorschiffes, nämlich den, der dem Bad gegenüber liegt, einbindet und außerdem weiß gestrichen ist. Der helle Anstrich fördert die Wahrnehmung der Geräumigkeit zusätzlich.

Die Tankvolumen der S 11 sind für einen Reinke-Entwurf eher zurückhaltend dimensioniert, für normale Ansprüche jedoch völlig ausreichend. In Patagonien allerdings hätte der Dieseltank auch doppelt so groß sein dürfen.

Verblüffend: die S11 kann erstaunlich schnell sein. Unbedingte Voraussetzung: ein Faltpropeller (man bedenke, ein Festpropeller steht wegen der Twinkiele völlig frei im Strom, das ist eine wunderbare Bremse) und Heckverlängerung, da das ursprünglich von Reinke konzipierte, steile Heck zu kurz für einen sauberen Wasserablauf ist. Faltpropeller und Heckverlängerung vermeiden auch die ausgeprägte Luvgerigkeit, die unser Boot in der ursprünglichen Form zeigte.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass die Super 11, besonders in der Twin-Kiel-Version wie die meisten älteren Reinke-Risse recht rank ist. Sie legt sich also schnell auf die Backe, wird dann allerdings auch sehr stabil. Die Fußreling durchs Wasser zu ziehen ist bei uns nahezu unmöglich!

Man sollte u.E. wegen des ranken Charakters bei allen Reinkes darauf achten, Topgewichte zu minimieren bzw. gering zu halten.



JUST DO IT 2001/2002: links eine Passprobe der Heckverlängerung mit der Windsteueranlage, rechts die fertige Heckverlängerung. Der Rumpf zur Abwechslung mal rein weiß und inkognito.

Warum kamen wir zum Aluminium?

Stahl und Holz wollten wir wegen der damit verbundenen Arbeit nicht. Alu ist stabil, auch bei Punktbelastung ausreichend, es ist leichter als Stahl. Allerdings verfügt es nicht über die Dehn- bzw. Streckgrenzen wie Stahl. Mit den Vorteilen des Alus lässt sich aber nur punkten, wenn auch der Innenausbau und alle Ausrüstungen unter dem Gesichtspunkt der Gewichtsreduzierung erfolgen.

Das Material lässt sich leicht bearbeiten. Ein Loch ist schnell gebohrt, ein Gewinde schnell geschnitten, und alles schnell genietet. Auch kann heute vielerorts Alu geschweißt werden, da entwickelt sich die Welt fort. Es gibt (in der Regel) keine nennenswerte Korrosion, heißt Elektrolyse. Das Material ist ehrlich: Schäden sieht man schnell. Das Material ist ein guter Leiter (gilt für Stahl natürlich auch). Ich meine hier allerdings die Wärmeleitfähigkeit: Unser hell gestrichenes Aludeck (der Anstrich darf keine schwarzen Pigmente enthalten) konnte auch bei schlimmsten Sonnenschein barfuß betreten werden, man verbrannte die Füße nicht. Unsere wenigen Teakflächen waren dagegen oft nicht mehr anzufassen. Der derzeitige graue Decksanstrich mit schwarzen Pigmenten wurde schon auf der Ostsee (!) 2010 unerträglich heiß, wird also wieder geändert.

Das Kostenargument für Stahl ist heute wohl eher nachrangig, da die Stahlpreise dramatisch gestiegen sind.

Elektrolyse?

„Ihr Schiff ist ja aus Alu! Da droht ja Elektrolyse! Das kann man nicht versichern!“ Herr X, Versicherungsmakler gab sich als Ignorant. Holz kennt Rott, Stahl Rost, Kunststoff Osmose, Alu Elektrolyse. Kein Werkstoff ist problemfrei. Ein Elektrolyse-Risiko besteht in der Tat. Aber in der Praxis haben wir bis auf ein einziges Mal kein

Problem gehabt: das war ein Masseschluss auf den Rumpf über einen metallbedampften Auspuffschlauch der damaligen Warmluft-Heizung. Er äußerte sich in Elektrolysespuren am gesamten Unterwasserschiff.

Die große Gefahr für das Boot stellt eine nicht einwandfreie Bordelektrik dar. Die einfachste Voraussetzung für ein Leben ohne Probleme ist eine zweipolige Elektro-Installationen (Rumpf massefrei), der Motor muss elektrisch isoliert sein, und der Landstromanschluss muss erst recht vernünftig ausgeführt sein. Doch das ist alles machbar.

Probleme wegen benachbarter Stahlboote, Spundwände, Stahl-Dalben usw. verweisen wir in das Reich der Fabel. Hat es bei uns nie gegeben, und wir haben oft und lange neben solchen gelegen und niemals zusätzliche Anoden herausgehängt, wie es manche Aluboot-Eigner machen. Unser Boot ist unter dem Vorbesitzer jahrelang in der Nordsee ohne Opferanoden gefahren! Nur mit einem Inversalu-Anstrich von der Metawerft, Importeur heute: Kowalewski, Lübeck. Siehe www.inversalu.de. Ohne Probleme. Heute haben wir allerdings vier Opferanoden im Heckbereich und eine Opferanode am Propeller. Bzgl. des Inversalu verweisen wir auch auf den/unsern (alten) Erfahrungsbericht bei Peter Reinke www.reinke-yacht.de.

Bei Materialpaarungen (Edelstahl/Alu) empfiehlt es sich grundsätzlich, die Kontaktflächen zu isolieren. Je nachdem, worum es sich handelt, mit untergelegten Nylonscheiben oder -flächen, bei Gewinden mittels Duralac oder Wollfett (Lanolin). Im (trockenen) Innenbereich ist das nicht ganz so wichtig, wie außen am Rumpf, wo die Materialien der salzigen Seeluft, der Gischt usw. ausgesetzt sind. Doch besser ist es, ganz konsequent zu sein.

Selbstbau?

Wenn man genügend Zeit hat, Erfahrung im Schweißen, und hofft, effektiv Geld sparen zu können, mag das eine gute Alternative sein. Aber nur wenige Selbstbauer sind in dieser Hinsicht wirklich erfolgreich. Dazu kommt, dass lange Bauzeiten viel Frust bringen, das belastet auch die Beziehung und manche scheitert daran. Ein Selbstbau sollte gut überlegt sein. Wenn man es machen will, ist es ideal, wenn man sich ganz auf das Bauprojekt konzentrieren kann, also nicht neben dem Beruf, sondern fulltime. Nur, wer kann das schon?

Der Kauf eines fertigen Bootes ist daher eine prima Sache, vor allem derzeit, wo der Gebrauchbootmarkt derart eingebrochen ist. Mit dem nötigen Kleingeld würde ich mir gerne auch eine OVNI kaufen, ein ausgereiftes Boot, ebenfalls mit wenig Tiefgang, stabil, mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis. Auch wenn die OVNI – wie jedes Boot seine Schwächen hat. Aber ein Boot ist, wie gesagt, immer ein Kompromiss. Mit ganz viel Geld wär's eine Amel. Zugegeben, die sind aus Plastik, auch nicht gerade hübsch, aber wirklich gute Langfahrtboote.

Fiele unsere Wahl wieder auf eine Reinke - nicht unwahrscheinlich – würden wir wahrscheinlich einen Kasko kaufen, fertiggestellt einschl. der Bleifüllungen, des Ruders, der Motorfundamente und des Stevenrohrs. Den Einbau sämtlicher elektrischen Installationen, Wasser- und sonstige Leitungen, Instrumente, Geräte und und und würden wir selbst vornehmen, gelegentlich vom Fachmann helfen lassen. Der Selbstausbau im technischen Bereich schützt zwar auch nicht vor Fehlern (man wird zwangsläufig Lehrgeld bezahlen), aber man kennt die Technik des Bootes anschließend in jedem Detail. Den Holzausbau würden wir durchaus wieder in die Hände eines Fachmanns geben. Der fertigt die Passungen einfach besser.



JUST DO IT 2003 bereits mit Heckverlängerung und Geräteträger. Der ist jedoch noch nicht mit Radar, Windgenerator usw. bestückt. Der Teakbelag auf dem Vorschiff ist bereits entfernt.

Was wir (heute - und bei einer Reinke -) von Anfang an beachten würden:

Heckverlängerung: Super 10er (der Typ wird von Peter Reinke selbst nicht mehr empfohlen), Super 11, 12er, (die 13er ist ja ein verlängerter 12er) und 15M würde ich von vornherein mit Heckverlängerung im Strak des Unterwasserschiffs bauen. Viele Selbstbauer bauen zu schwer, z.B. zu großer Motor, übersolider Ausbau und und und, so dass der ursprüngliche Spiegel der Reinkes nicht vernünftig funktioniert. Doch auch leicht gebaut, ist das Heck in der ursprünglichen Form nicht ideal. Die Heckverlängerung bringt: kein Festsaugen, mehr Reserveauftrieb im Heck, deutlichen Geschwindigkeitszuwachs unter Maschine und Segel (!), weniger Luvgerigkeit (!), Badeplattform kann integriert werden.

Unser Boot besaß beim Kauf keine Heckverlängerung. Wir ließen sie nachträglich anschweißen. Das brachte je nach Bedingungen 0,5 bis 1 kn Geschwindigkeitszuwachs.

Geräteträger: Wenn man komplett baut oder bauen lässt: den Geräteträger gleich mit anfertigen (lassen). Bei OVNI abgucken. Die sind einfach am schicksten. Eventuell ein Klappscharnier oder eine Trennstelle vorsehen, um den Träger legen zu können.

Faltpropeller:

Unser Boot besaß einen nicht gerade kleinen, festen Dreiflügler. Beim Einkuppeln marschierte das Boot munter los, und stoppte bei Umschalten auf rückwärts auch sofort spürbar auf. Anlegemanöver mit dem gewaltigen Radeffekt waren eine Freude. ABER: das Boot war fürchterlich luvgierig, in Böen kaum zu halten, und bis Ende 3 Bft, Anfang 4 war an Segeln nicht zu denken!!! Ein fester Dreiflügler gleicht beim Segeln einem großen Eimer, den man hinterherschleppt. Wir wechselten zum Autoprop, und siehe da; das Boot war (noch vor der Heckverlängerung) nicht wieder zu erkennen. Keine Luvgierigkeit, erheblicher Geschwindigkeitszuwachs, und wir segeln jetzt auch bei Bft 2 (und weniger, wenn das Unterwasserschiff sauber ist). Wir kennen viele Reinke-Eigner, die über die Luvgierigkeit und schlechte Leistung ihrer Schiffe schimpfen. Fragt man aber nach, segeln die häufig mit gewaltigen, festen Dreiflüglern. Mein Fazit: egal welche Bauart, ein Faltpropeller ist dringend zu empfehlen.

Sitzgelegenheit an Backbord

Je nach Layout übersieht man bei der S11 und auch einigen anderen Reinke-Rissen gerne, dass die Boote unter Deck keine vernünftige Sitzgelegenheit auf der Backbordseite haben. Das macht anhaltendes Segeln auf Backbordbug recht unkomfortabel. Das störte uns öfter, und manchmal bildete ich mir ein, der Wind komme auf einer Weltumseglung stets von steuerbord. Was natürlich nicht stimmt. Dennoch: die Möglichkeit nutzen, wenn man eine Sitzgelegenheit an backbord unterbringen kann. Das ist ein echter Komfortgewinn

Motorisierung:

Viele Selbstbauer neigen dazu, ihr Boot mit einem zu leistungsstarken Motor auszustatten. Folge: zu viel Gewicht, zu große Einbaumaße, zu wenig Platz im Motorraum für Wartungsarbeiten, zu viel Leistung – sie lässt sich nicht ins Wasser bringen, da die Rumpflänge und die mögliche Propellergröße Grenzen setzen. Es ist ein verbreiteter Irrglaube, anzunehmen, eine überdimensionierte Maschine brächte im „Notfall“, also bei schlechtem Wetter o.ä. eine nutzbare Leistungsreserve. Die Physik lässt sich nicht überlisten. Unser Daimler-Benz OM 616 ist mit 73 PS Nennleistung viel zu groß. Wir fahren ihn gedrosselt auf 54 PS (Werksangabe. Am Getriebeausgang bringt der gedrosselte Motor noch 57 PS (Messwert)). Naja. 50 PS reichen für die S11 dicke. Wir laufen mit dem Autoprop bei ruhigem Wasser unter Maschine mit Vollgas über 8 kn. Marschfahrt bis zu 7,0 kn. Ich hätte lieber einen kleineren Motor, käme überall besser ran und hätte vielleicht noch den Platz für ein Drucklager möglichst mit einem Python-Drive oder ähnlichem. Das böte zwei Vorteile: eine leichter Motorausrichtung und es erleichtert die Schalldämmung.



JUST DO IT 2004 vor der Küste von Sao Nicolao, Ein Teakdeck gibt es nur noch auf dem Salon, ansonsten befindet sich das Boot im vollen Langfahrtrimm, also mit Radar, Windgenerator, Diesellofen und und und; Tanks voll, Lebensmittel für ein Jahr ...

Segelfläche und Deckslayout Wenn man die Konzeption ändern möchte, dann in enger Zusammenarbeit mit einem Rigger und einem Segelmacher. Und wenn es geht, Erfahrungen von anderen Reinke-Besitzern sammeln. Ein Beispiel: Unsere Genuaschotschienen sind (leider) abweichend von Reinkes Plänen dicht an den Aufbau gesetzt. Das bringt zwar theoretische mehr Höhe am Wind, aber wir haben keine Regattayacht und kämpfen selten um das letzte Grad am Wind, können den theoretischen Vorteil gar nicht nutzen. Der Nachteil: egal, wie wir die Schoten führen, ständig ist ein Relingsdraht im Weg. Schienen also besser wie von Reinke vorgesehen an der Fußreling belassen.

Anderes Beispiel: Reinke sieht eine Genua von rund 53 qm vor. Nach Beratung durch Herrn Nickel, Segelwerkstatt Stade fahren wir auf der Weltumseglung eine Genua von 63 qm! Die S11 verträgt dieses Mehr an Fläche problemlos und, kaum zu glauben, schiebt mit dem neuen großen Segel weniger Lage als mit dem alten kleineren (das war allerdings auch ausgelutscht). Bezüglich unserer Erfahrungen mit den Segeln verweise ich auf den [Palstek](#)-Artikel in Heft 6/2010 sowie die Datei Segelstandzeiten hier auf der homepage.

Fahrtleistungen Bei langen Törns kalkulieren wir vorsichtig mit 100 Meilen/Tag, also knapp über 4 kn pro Stunde, rechnen also mit Flaute und schwachen Winden. Das passte auf dem Atlantik mit all seinen Flaute exakt. (Wir sind auf der Überfahrt Kap Verden – Fernando de Noronha und Salvador, Brasilien nicht eine Stunde motort.) Normalerweise übertreffen wir diesen Schnitt.

Andererseits: Unsere S11 konnte bereits mit Festpropeller und ohne Heckverlängerung bei idealen Segel-Bedingungen etwas über 8 kn erreichen. Das war aber selten. Jetzt sind acht Knoten und etwas mehr durchaus möglich! Wobei wir die öfter und anhaltend (!) laufen konnten. Nicht nur die Welle runter, wie der Spötter meint. Viel wichtiger aber: JUST DO IT segelt mit dem Faltpropeller auch bei Bft. 2. Das war früher gar nicht möglich. (Anmerkung für die Skeptiker: Geschwindigkeitsangaben nach unserer auf dem NOK „geeichten“ Logge).

Zu den Fahrtleistungen möchte ich bemerken, dass viele Selbstbauer dazu neigen, ihr Schiff zu schwer auszubauen (es soll ja „robust und so solide wie möglich“ sein), mit zu schweren Komponenten auszustatten (Motor, Technik) oder schlicht zu überladen. Irgendwann läuft der Kahn dann einfach nicht mehr. Empfindlich sind diesbezüglich die S 10 und der Euro, die ja eher als Küstensegler konzipiert sind.

Ich hatte früher keine Meinung zu den Fahrtleistungen der Reinkes und war dann gewillt zu glauben, dass sie durch die Bank eher etwas langsamer sind und schlechter segeln. Heute bin ich dagegen der Ansicht, dass die Reinkes die versprochenen Geschwindigkeiten erreichen können (könnten), wenn sie nicht zu schwer sind, keine Festpropeller besitzen usw.

Noch ein Wort zur S11. Unsere (bis auf die Maschine) leicht ausgebaute Alu-S11 ist recht unempfindlich auf Zuladung. Sie trägt ihre Tonne Tankvolumen (Wasser, Warmwassertank, Diesel, Sprit für Außenborder, Fäkalien) und +/- eine Tonne sonstige Zuladung für unsere große Reise mit Gelassenheit. Die Fahrtleistungen sind nahezu unverändert. (Empfindlicher reagiert sie schon auf Bewuchs am Unterwasserschiff.) Sie schwimmt normalerweise genau auf CWL, voll geladen noch auf der CWL der Stahlversion. Das waren schließlich roundabout 10 cm mehr Tiefgang als im „Heimat-Trim“. Die leichte Euro eines Freundes (kein Innen-, sondern Außenborder!) hat nach Ausrüstung für eine Weltreise ebenfalls volle 10 cm tiefer gelegen und war deutlich leistungsschwächer gegenüber dem „Heimat-Trim“.

Luvgerigkeit

Bei etlichen entsprechend der ursprünglichen Konzeption gebauten Reinkes hörten wir Klagen über Luvgerigkeit. Das hatten wir schon: Mit Faltpropeller und Heckverlängerung praktisch kein Thema. Also: Ist das Boot zu luvgerig würde ich als erstes nach dem Propeller schauen. Hier ist ohne großen Aufwand der meiste Nutzen zu erreichen. Im zweiten Schritt würde ich die Heckverlängerung in Angriff nehmen. Das ist bei einem bestehenden Schiff schon Aufwand. Und ganz zuletzt würde ich mich mit einem Segelmacher beraten, ob durch geänderte Segel noch etwas zu erreichen ist.

Nebenbei bemerkt: Unsere S11 fährt das ganz normale, ursprünglich gezeichnete Ruder. Kein „Rudereffektor“, auch sonst keine Modifikationen. Gut getrimmt liegt das Ruder mittschiffs und der Rudergänger benötigt keine Kraft, um das Ruder zu halten.

Trotzdem nicht zu verschweigen: Wir haben eine Schokoladenseite: Backbordbug. Der Grund liegt zum einen darin, dass bei uns zu viel Gewicht an Steuerbord konzentriert ist. Das Decksalonkonzept mit dem erhöhten Sitzbereich verlagert viel (sinnvollen) Stauraum nach Steuerbord. Hier kommt viel Gewicht zusammen. Außerdem befinden sich bei uns Batterien, Warmwassertank, Wassermacher ebenfalls an Steuerbord. Viel Gewicht auf einer Seite konzentriert. Leider. Besser ist es, frühzeitig auf ein ausgeglichenerere Verteilung zu achten.

So, das soll´s erst mal gewesen sein. Soweit fair winds

Martin und Anke



JUST DO IT 2010 nach dem ersten Teil-Refit: Rumpf gesandstrahlt, Alu natur, geschliffen, Deck und Aufbau neu beschichtet, Fenster neu eingesetzt, Segel überholt. Sprayhood erneuert ...