



THOMAS DREYER

10 JAHRE



Micro Magic-Klassenenentwicklung

So fing alles an:
Segeln auf dem See
in Wendlingen



Wir schreiben den Spätsommer 2001: Auf einem kleinen See östlich von Stuttgart fahren neun Micro Magics bei Sonnenschein und Leichtwind eine Regatta um einen Bojenkurs.
Heute, 10 Jahre später: In knapp 20 Ländern, verteilt über die ganze Welt (u. a. Australien, USA, Russland und verschiedene Länder in Europa), gibt es organisierte Regatta-Aktivitäten. Es gibt drei Bausatzversionen der MM von der Fa. Graupner (eine weitere als Fertigboot wurde 2011 frisch angekündigt). Es gibt eine internationale Klassenvereinigung und die bereits 5. Europameisterschaft steht an. In Deutschland gab es sieben „Deutsche Meisterschaften“ und hier stehen seit einigen Jahren stets knapp 200 Segler in einer MM-Rangliste; ca. 500 sind in einer Seglerliste registriert und es finden jährlich ca. 35–40 Regatta-treffen statt.

Regatta in Stuttgart



Teilnehmer der EM 2009

Wie kam es dazu?

Die MM, wie die Micro Magic bei uns schnell genannt wurde, war bei der o. e. ersten „Outdoor-Regatta“ im Jahr 2001 seit gut zweieinhalb Jahren auf dem Markt. Auch durch die damaligen Hallenregatten während der Stuttgarter Messe „Modellbau Süd“ gab es hier im regionalen Umland schon einen gewissen Bestand an Booten, die eine Regatta in netter Größe zustande kommen ließen. Dass man mit so einem ja doch recht kleinen Mini-Bötchen aber durchaus Spaßvoll draußen in lockerer Runde um Bojen fahren kann, und das zu einem Bruchteil des Aufwandes, den man ansonsten für die üblichen größeren Regatta-boote aufwenden muss, war die Inspiration für die weitere Entwicklung dieser zunächst lokalen Gruppe.
Also wurde ein kleiner, sehr einfach gehaltener Leitfaden aus einer Bootsregel und grundsätzlichen Segelregeln gestrickt und natürlich brauchte diese kleine einfache „Klasse“ auch noch ein Klassenlogo. Im Hinblick auf die schon vorhandene bzw. zu erwartende Teilnehmer-Klientel war dieser Leitfaden bewusst ein übergreifender Kompromiss, der sowohl das (Regatta-)Segeln als auch das Basteln und Tunen am Boot im Blick hatte. So sollte z. B. für fortgeschrittenere Leute ein Eigenbau eines Bootes allein anhand der tiefgezogenen Bootskörper-Ersatzteile möglich sein, ohne gleich den ganzen Bausatz kaufen zu müssen. Als gemeinsame Basis wurde also die Verwendung der Graupner-ABS-Tiefziehteile (Rumpfschale und Deck) gesetzt, dazu wurde der max. erlaubte Segelumriss auf das Bausatzsegel und die Kiellänge auf das

Bausatzmaß festgelegt. Ansonsten kann man eine ganze Menge an dem kleinen Bötchen machen: Diverse ferngesteuerte Trimmfunktionen für das Rigg/die Segelverstellung sind erlaubt, natürlich Eigenbauten von Kiel und Ruderblättern und kleinere Riggs/Segel (innerhalb des Originalumrisses). Aber auch kleinere Modifikationen an den ABS-Teilen sind möglich, wie z. B. ein Schmalerrücken der Rumpfschale, Foliendecks, ein Entfernen der umlaufenden Rumpf-/Deck-Klebekante, andere Bug- und/oder Heckformen usw. Viel Spielraum einerseits, dennoch sind die Kernabmessungen so festgelegt, dass es eben doch vergleichbare MMs bleiben.
Dazu kam eine anfänglich noch kleine Website www.micromagic-rc-segeln.de, die als Kommunikationsbasis dieser lokalen Gruppe gedacht war. Die hat sich dann im Laufe der folgenden Jahre zu einer recht umfassenden Datenbasis rund um die MM entwickelt. Das 2004 hinzugekommene Forum bietet dazu neben den ganzen Treffen/Regattaabsprachen auch viel Platz für kommunikativen Gedankenaustausch an.
Durch Mund-zu-Mund-Propaganda, Artikel in der **SchiffsModell** und das Ausstellen und Vorführen der Boote bei einigen Modellbaumessen und durch die Website wurde unsere kleine Idee einer lockeren Beschäftigung mit der MM auch in anderen Gegenden bekannt. Neben der anfänglich lokalen Kleingruppe entstanden langsam an mehreren Orten in Deutschland, z. B. in Hamburg, Hannover und Bremen, Gruppen von Leuten, die mit diesem Boot Regatten austragen, so dass sich nun tatsächlich eine Gemeinschaft als „MM-Klasse“ bildete. Ende 2003 standen in der Seglerliste bereits ca. 100 Segler.



US-Meisterschaft 2010

Auch in Holland wurde 2001 die MM entdeckt, Thijs Oosterheert hatte für sich und seinen Bruder Steven zwei Boote gebaut. Die beiden entdeckten unsere Klassenseite und übernahmen die Idee und unsere Inhalte. S. Oosterheert, Regattasegler aus der 1:1-Sportseglerszene, hat sich dann in den folgenden Jahren als sehr umtriebiger und landesübergreifender Promoter für seine entstehende Idee einer „weltweiten“ internationalen MM-Klasse erwiesen. Bei seinen Sportskollegen in den Großsegelvereinen stieß er mit der preiswerten, handlichen MM auf Interesse, denn in diesem Kreis gibt es ein erhebliches Potenzial auch am Regattasegeln mit Modellbooten. Nur beschränkt sich das neben dem Großboot dann eben auf ein „Mal eben schnell noch 'ne Runde Modellsegeln“. Eine zeitintensivere Beschäftigung mit Modell-Boot und -Technik ist in der Regel nicht gewünscht. Daher entstand hier dann auch recht schnell der Wunsch, das Boot und den Umgang damit lieber als eine engere, restriktivere Einheitsklasse auszulegen und einem „zu exzessiven“ Tuning und damit u. U. möglichen technischen Vorteilen einiger Bastler Einhalt zu gebieten. Der bessere Segler steht da klar im Vordergrund, das Material soll daher möglichst gleich sein.



Gesamtlauf beim GMMC 2009



Teilnehmer beim GMMC



Englische Meisterschaft 2008

grund der Fixierung auf das recht leichte Bausatzbleigewicht allerdings für einen guten Allwetter-Regattaeinsatz auch zwingend nötig, denn ab Werk ist die MM eher für Schönwettersegeln gedacht. Ja, und dann gibt's natürlich auch noch Gewichtslimits für den Kiel und das Boot, die einen Leichtbau des Bootes verhindern sollen. Die vorgeschriebenen 860 g Mindestgewicht für das segelfertige Boot sind recht niedrig angesetzt, vom damaligen Bausatzgewicht von rund 960 g ausgehend, was so durchaus einigen Spielraum für erfahrenere Bootsbauer gibt, ebenso wie man nicht ganz ohne Tricks das anzustrebende max. Kielgewicht von 420 g aus den Bausatzteilen erreichen kann.

So eine Regelfassung fürs „lokale“ oder eben auch nationale Segeln kann nun natürlich jeder machen wie er will, eine freie Gestaltung und „mal gucken, was sich so entwickelt“ war auch ein Bestandteil der Ursprungsidee. Aber etwas verärgert reagierte man auf diesen Vorstoß nicht nur auf deutscher Seite, da wir sog. „Bastelsegler“ nach Ansicht der dortigen Aktivisten doch nun mal bitteschön schnell unsere eigene, hier gewachsene und ja viele Leute durchaus ansprechende offenere Fassung und damit auch einiges an unserem eigenen Spaß über Bord kippen sollten. Und das rein zugunsten eines angestrebten besseren Klassen-Wachstums und einer besseren Verbreitungs-Vermarktungsmöglichkeit der „Einheitsklasse“ als zukünftige MM-Klasse. Nö, so nun nicht, da zog bei uns die Mehrheit nicht mit.

Kurz zuvor, Ende 2003, war noch gemeinsam eine erste Fassung einer internationalen MM-Website www.micromagic.info gestartet worden, die eigentlich auch über alle Formen aufkommender MM-Aktivitäten neutral informieren sollte und eine universelle erste Anlaufstelle für mögliche Interessenten an dem Boot bilden sollte. Hintergrund dafür war die Idee eines Einlegezettels in den Bausatz direkt bei Graupner, durch den sich gleich alle Käufer des Bausatzes über Aktivitäten mit dem Boot unverbindlich hätten informieren können. Die Angabe einer speziellen Ländersei-

te passte da nicht, also wurde kurzerhand eine internationale Anlaufstelle geschaffen. Nach kurzer Zeit stand dort dann leider nur noch die Idee und die Werbung für die Einheitsklasse drin ...

Anfang 2004 brachte dann Eric Lhoir ein deutsches MM-Forum ins Netz, welches auch gleich erfolgreich eine Bewährungsprobe durchlief, in dem wir darin unsere bisherige Bootsregel zur Diskussion stellten und sie dann im Rahmen eines offenen Abstimmungsprozesses überarbeiteten. Sie wurde jetzt zwar in einigen Detailpunkten etwas enger/präziser ausgeführt, um bislang zumindest denkbare „Monster-MMs“ zu verhindern (z. B. mit beliebig breiten Bäumen und Flügelmasten), dennoch blieb es im Kern bei einer relativ offen gehaltenen Bootsregel, die nach wie vor viel Tuning bzw. Bastelmöglichkeiten mit und an dem Boot erlaubt.

Bis heute ist diese Bootsregel unverändert bei uns gültig.

Das MM-Forum brachte aber auch ansonsten einiges an Leben in die Gemeinde,

was sicher die Attraktivität der Klasse in einigen Bereichen förderte – aber in anderen auch für Abschreckung sorgte. Neben technischen Dingen rund ums Boot, Fragen und Tipps, können untereinander auch z. B. Regattaeindrücke besser/lebendiger ausgetauscht werden, man kann sich so auf recht einfachem Weg miteinander „unterhalten“. Da die einzelnen lokalen MM-Gruppen zumeist eher klein waren/sind, war und ist so ein Austausch untereinander schon eine gute Sache. Allerdings, der Gebrauch eines Forums, bzw. die wirklich sinnvolle, nebenwirkungsarme Nutzung muss erst erlernt werden, denn so manch Geschriebenes kam und kommt oft ganz anders rüber, als man es im direkten Gespräch von Angesicht zu Angesicht sagen würde. Abschreckend wirkten für so manchen einige sehr hitzige Diskussionen im Laufe der Jahre 2004 bis ca. 2009 eben über die Philosophie der lieben, einzig wahren Klassenregeln aber auch über Themen wie die Rangliste oder das Auswahlverfahren zur ersten MM-Europa-

meisterschaft 2007. Dafür, dass sich die „MM-Klasse“ seit Beginn gerne das Schild einer bewusst unkonventionellen, betont „lockeren“ Gemeinschaft gibt, sahen diese Vorkommnisse eher nach der so oft verpönten typischen „Vereinsmeierei“ aus – und sie raubten auch in der Tat dem einen oder anderen nachhaltig den Spaß an der Sache. Nichtsdestotrotz sind inzwischen wieder deutlich mehr Ruhe und auch eine gewisse Gelassenheit eingekehrt.

Nach einer ersten holländischen Meisterschaft im Jahr 2003 gab es 2004 dann den ersten German Micro Magic-Cup (GMMC). Zunächst einfach als ein gesamtdeutsches Regattatreffen gedacht, entwickelte dieser sich im Laufe der folgenden Jahre dann quasi zu unserer Deutschen Meisterschaft, die seitdem jährlich auf der günstigsten mitten in Deutschland gelegenen Niddatalperre beim WFC-Schotten ausgerichtet wird. Neben dem sportlichen Wettkampf stellt sie in der Art der Ausrichtung so etwas wie eine große gesellige MM-Party dar, ganz im Stil und Sinn der Klassenidee. Sprich, es wird da zwar schon deutlich ambitioniert segelt, aber wie bei den meisten kleineren Regattatreffen drückt man oft auch alle Augen zu, wenn es an den Bojen (zu) eng hergeht, verzichtet meist auf die in anderen Klassen dann mehr oder weniger übliche und gefürchtete „Schreierei“ und „Protest“-Rufe und fährt einfach weiter. Kleinere Bootskontakte im Getümmel werden sowieso bei uns nicht beachtet, aber klar, wenn man regelrecht (und manchmal auch einfach frech) „abgeschossen“ wird, fallen auch hier mal laute Worte im Gefecht. Aber zumeist klappt es dann auch mit dem „Fünfe gerade sein lassen“. Die kleinen Boote sind in ihren Reaktionen so fix, da sind manche Skipper (und nicht nur Einsteiger), speziell, wenn sie das Segeln in einer großen Gruppe (wie eben beim GMMC üblich) nicht gewohnt sind, einfach überfordert. Der GMMC war und ist keine Veranstaltung nur für erfahrene Segler, ganz bewusst versuchen wir ihn als „Jedermann-Veranstaltung“ zu betreiben, eben im Sinne der Klassenidee einer Beschäftigung mit diesem Boot für alle und jedermann.



Eine Familienpackung MMs



Diese Art der „lockeren“ Segelei ist typisch für die MM-Klasse und findet sich auf den meisten MM-Regattatreffen wieder. Sie stellt sicherlich auch einen Schlüssel für die beständige Beliebtheit der Klasse gerade bei Neueinsteigern dar. Zugegeben, es ist eine „kitzlige“ Balance, die wir da zu betreiben versuchen und es klappt auch nicht immer. Wer es lieber „(str)enger“ bzw. „regeltreuer“ haben möchte, für den stehen besser die offiziellen Verbands-Klassen mit den größeren Booten zur Verfügung. Dort findet er/sie dann auch die für Regattaboote eigentlich typischen Bootsvermessungen, die es bei MM trotz der vorhandenen Bootsregeln bislang nicht gibt – die Einhaltung der Regeln liegt bei jedem selber in freiwilliger Selbstkontrolle. Manchmal gibt es auch Hinweise mit Augenzwinkern von anderen, z. B. wenn eine hängende Bleibombe den erlaubten Tiefgang sichtbar überschreitet. Bootstechnisch hat sich in Deutschland inzwischen langsam aber doch mehr ge-



Regattausrüstung

So kam es zum Jahreswechsel 2003/04 zu dem, was in den folgenden Jahren für etliche, z. T. hitzige Diskussionen bzw. Streitereien in der „MM-Gemeinde“ über das „beste“ oder „richtige“, ja „einzig wahre“ und „allein sinnvolle“ Tun sorgte: Es bildeten sich ab Anfang 2004 zwei Bootsregeln aus, da in Holland die damals stark wachsende Gruppe der „Einheitsklassen-Befürworter“ um S. Oosterheert kurzfristig eine neue, engere, ihren Bedürfnissen und Wünschen mehr entsprechende Fassung ins Netz stellte. Bei dieser OD („One-Design“)-Bootsregelversion durfte nun am Bootkörper außen nichts mehr geändert werden, Kiel und Ruder müssen auch unverändert aus den Bausatzteilen bestehen (wobei die Bleibombe durchaus etwas versetzt an die Flosse geklebt werden darf). Der Innenausbau ist dagegen weitgehend freigestellt, aber die Anzahl der RC-Steuerfunktionen auf zwei Kanäle (Ruder- und Segelverstellung) festgelegt. Daneben sind wie bei uns innerhalb der festgesetzten Originalgrundabmessungen diverse Riggs und Segel erlaubt. Verschiedene abgestufte Riggs sind auf-



Segelmachen-Workshop 2010

Finnische MM-Segler

Segeln im Wasserbecken auf der London Boat Show

tan. So gab es inzwischen mehr Boote mit verbesserten Segeln, vereinzelt auch mal Foliendecks, Leichtbauausrüstungen des Rumpfes, ferngesteuerte Segeltrimmfunktionen und geringeres Gesamtgewicht, die dem Boot durchaus einen Tick mehr an Potenzial entlockten. Meist waren diese Boote auch in Händen von talentierten Skippern zu sehen, die so ein Potenzial auch zu nutzen verstehen, so dass sie meist recht weit vorne in den Platzierungen waren – und dadurch dem einen oder anderen Beobachter vielleicht suggerieren, nur mit Tuning geht es nach vorne. Gegenüber einer rein nach Bausatz gebauten MM stimmt das inzwischen auch. Dennoch zeigten auch gut gebaute und getrimmte Standard-Bausatzboote immer wieder gute Ergebnisse und bestätigten damit unsere These, dass es in erster Linie mehr an den Daumen des Skippers liegt, nicht (allein) am Material. Und nach wie vor war und ist es ja auch ein Teil der Idee dieser Klasse, das Beschäftigen mit dem Boot und seiner Technik zu fördern, neben dem reinen Segeln damit.

2004 wurden erste Kontakte zum Hersteller Graupner geknüpft, die dann 2005 neben einem Sponsoring von speziellen Regatten auch zu dem Erhalt einiger Materialsets für sogenannte „Leihboote“ führten. Das sind MMs, die interessierten Leuten zum Ausprobieren in die Hand gedrückt werden können. Diese Boote wurden an verschiedenen Standorten über ganz Deutschland verteilt und haben sich im Laufe der Jahre als gutes

Werbemittel fürs Produkt wie auch für uns und unsere Klasse erwiesen. Neben dem GMMC entstanden nach einer Idee von Rainer Blank auch die Regio-Cups. Die sollen innerhalb einer Region (Nord/Süd/West/Ost) eine Art Schwerpunktregatta bilden, zu der es sich lohnt, auch mal eine weitere Anfahrt auf sich zu nehmen bzw. wo man auch mal andere Leute aus der Region treffen kann, die man sonst nicht am lokalen Gewässer findet.

2005 stellte das bislang aktivste und für viele auch beste Jahr in der bisherigen deutschen MM-Geschichte dar. In Zahlen sind 52 registrierte Regatten und inzwischen 300 eingetragene Segler ein Zeugnis dafür. Aber nicht nur in Deutschland lief es mit der MM, erste noch kleine Aktivitäten gab es inzwischen auch in Frankreich und in Spanien. Das alles aber war nichts gegenüber einem wahren Boom der MM im Nachbarland Holland. Dort hatte man angefangen, das Boot über zwei Händler quasi registriert zu verkaufen und das hatte dann wohl innerhalb von zwei Jahren die Anzahl von vergebenen Segelnummern auf die erstaunliche Zahl von gut 2000 hochschnellen lassen. 2000 MMs allein in Holland in drei Jahren! Eine erstaunliche Entwicklung, die durch einen sehr hohen persönlichen Promotion-Einsatz einiger dortiger Aktiver in einem aber auch fürs Segeln idealem Umfeld stattfand. Unterstützt durch Messervorfürungen, Berichte in lokalen Zeitungen, sogar beim Volvo Ocean Race im Beiprogramm und im Fernsehen wurde das Boot

in der Seglerszene bekannt gemacht und zu einem beliebten Geschenk. Die dortige MM-Regattaszene war (und ist) dabei übrigens in erster Linie (nur) im Winter aktiv, es wurde da aber jedes Wochenende genutzt und die holländischen Meisterschaften fanden dann Ende März/Anfang April statt, pünktlich zum Beginn der Großbootssaison. Zwar nicht ganz klammheimlich, aber doch von den meisten unbemerkt, war auch im Laufe 2005 eine für einen neuen Graupner-Bausatz aktualisierte, quasi ab Werk „getunte“ MM entwickelt worden. Anfang 2006 wurde sie von Graupner dann auf der Spielwarenmesse als „racing Micro Magic“ (rMM) vorgestellt.

Das Boot basiert auf den unveränderten Kernbauteilen von Rumpf und Segel, schaut aber rein äußerlich durch einen modifizierten Bug und ein schräges Heck moderner aus, als die optisch doch schon etwas in die Jahre gekommene Original-MM von 1998. Dazu hat das Boot einen optimierten RC-Einbau erhalten, dazu ein Kohlefaser-Rigg mit einem komplett neuen Satz Beschlügen, Segeln aus besserem Material und einen neuen Kiel und ein neues Ruder. Ja sogar der bisherige typische kleine Kuppeldachdeckel ist einer kantigeren, flacheren Version gewichen und eine kleine Schottrimmfunktion als optionale Zusatzfunktion war auch noch vorgesehen. Auf den ersten Blick also schon einige Änderungen.

Das gab aber nun nicht nur Jubel in der Fangemeinde ... ganz im Gegenteil! Weil diese rMM passend zur deutschen Bootsregel und an den getunten deutschen Booten orientiert entwickelt worden war, passte sie nicht in allen Punkten in die engere holländische „Einheitsklassen“-Bootsregel, bei der z. B. der Bootskörper, Kiel und Ruder gar nicht verändert verwendet werden durften und natürlich auch keinerlei ferngesteuerte Trimmfunktionen gestattet sind. Ein schriller Aufschrei der dortigen Einheitsklassen-Fanatiker war also bei Anblick dieser neuen MM die Folge, der bis hin zu einem angedachten Boykott der neuen Version bei deren Regatten ging. Was für ein Kindergarten! Dass man es hier nach wie vor mit einem nur 53 cm langen Gefährt(chen) zu tun hat, das irgendwelche technische Veränderungen in entsprechend nur geringer Weise auf dem Wasser zum möglicherwei-

se etwas helleren Leuchten bringt, wurde m. E. bei vielen in der ersten Aufregung oft vergessen bzw. nicht berücksichtigt. Da spielte (zu) viel an Glauben und vor allem aber auch Philosophie eine Rolle. Aber sonderlich verwunderlich war es für uns hier andererseits auch nicht, kannte man doch die ganzen Argumente schon aus den vielen vorangegangenen Bootsregeldiskussionen. Aber so klein das Boot, so groß die Emotionen dazu.

Für die deutsche Szene spielten die Änderungen am Boot dagegen weit weniger eine Rolle. Letztlich entsprach es jetzt nur dem, was viele schon in Eigenarbeit bei ihren bisherigen MMs zurecht gebastelt hatten – nur wurde dieses erreichte Niveau jetzt eben schon ab Werk/Bausatz auch Einsteigern ohne Tuningkenntnisse geboten und man konnte nun mit den ganzen „alten“, aber aufgerüsteten Booten gleich ab Bausatz wieder gut mithalten bzw. gleich so damit starten. Raum für weiteres Tuning bietet jedoch auch die rMM noch, so dass sie den Bastelspaßfaktor nicht außer Acht lässt – was zumindest in einigen Detailpunkten beim Bausatz aber nicht ganz so gedacht gewesen ist.

Leider setzte die nun beginnende „Wartzeit“ auf das neue Boot dem gerade im Vorjahr ja so gutem Klassenwachstum ein deutlich spürbares Ende bzw. eine Pause. Neue interessierte Leute wollten natürlich gleich das neue Boot kaufen und warteten daher mit dem Einstieg, aber die Wartzeit wurde sehr lang, denn erst kurz vor Weihnachten 2006 kamen die ersten Bausätze in die Geschäfte. Dadurch entstand eine spürbare Lücke, die an einigen Orten auch die gerade erst begonnenen Aktivitäten wieder einschlafen ließen.

Nichtsdestotrotz war S. Oosterheert mit einigen Gleichgesinnten nach wie vor aktiv am Werkeln, um die Idee einer weltweiten MM-Klasse wachsen zu lassen. 2007 fand die erste Europameisterschaft in Holland statt, natürlich unter Verwendung der Anfang 2007 aus den holländischen Bootsregeln zu einer ersten internationalen Fassung gebildeten Bootsregeln, da alle anderen inzwischen gebildeten und wachsenden Gruppen in England, Portugal, der Schweiz, Frankreich und Holland diese One Design-Fassung für ihr Klassenspiel verwendeten. Bis auf die eben nach wie vor so

unverschämt stur an ihrer eigenen Bootsauslegung festhaltenden, widerspenstigen Deutschen.

Warum nur diese Sturheit, trotz des sichtbaren Erfolges auf der „anderen Seite“? Nun, so ganz stimmen diese uns früher so oft vorgetragenen Standpunkte über die angeblich bessere Auslegung als „Einheitsklasse“ in der realen Praxisumsetzung dort dann doch nicht. Schaute man sich die Regattaaboote nach deren Regelauslegung an, so war und ist da auch einiges an notwendiger Beschäftigung an Boot und Material leicht zu erkennen, nur eben beschränkt auf die Spielwiese „Rigg“ und „RC-Einbau“, dafür dann aber dort sehr ausgeprägt. Für jede erdenkliche Windstärke darf (und muss) man sich nach wie vor ein passendes komplettes Rigg zurechtlegen, was selbst bei einem kleinen Boot wie der MM dann doch ins Geld geht bzw. einfach Aufwand bedeutet, abgesehen vom umständlichen Umgang mit Umriggen und neu Trimmen. Der strapazierte Begriff „Einheitsklasse“ passt da schlicht nicht dazu. Auch das eigentlich sinnvolle Gewichtslimit des Bootes wird bei vielen nur mit zusätzlich eingelegten Ausgleichsgewichten erreicht (bis zu 60 g!), die man natürlich je nach Wind/Welle günstig im Rumpf positionieren kann. Tief positionierte, kleine und leichte RC-Teile sorgen für einen etwas besseren Schwerpunkt, ebenso wie es state of the art ist, das ganze Rigg mit speziellen Beschlügen so tief wie machbar über Deck zu setzen, um die Segelleistung mit vollem A-Rigg in frischerem Wind einen

Tick zu verbessern. Soviel mal zum Punkt des angeblichen „easy going“ beim „Internationalen One Design“, das speziell ja auch Einsteiger ansprechen soll.

Die offenere deutsche Regelfassung hatte dagegen so ab 2006 das im Umgang einfachere Spiel mit schweren Bleigewichten hervorgebracht – und auch aus diesem Grund lächeln inzwischen doch recht viele hier über die angeblich ja so einfach, angeblich bewusst kostengünstig und damit effektiv gehaltene, „eingeschränkte“ Bootsauslegung bei den „Internationalisten“. Zu diesen unterschiedlichen reinen Bootshandhabungsaspekten kam dann aber vielleicht auch die recht dominante Art, wie bei MMI mit kritischen Fragen zur Bootsauslegung umgegangen wurde, was bis hin zum kompletten Löschen von strittigen Forums-Threads zugunsten einem äußeren Anschein einer schönen heilen Welt ging. Diese Art von Zensur hat zumindest hierzulande einige MM-Liebhaber nachhaltig verprellt.

Warum das in den anderen Ländern/Gruppen nicht gesehen wird? Vielleicht wirklich durch die wirkungsvoll blendende Promotion einerseits, andererseits bei den Seglern selbst wohl auch durch die weniger intensive Beschäftigung/Interesse mit der ganzen Materie Regeln rund um MM. Zudem wurden in den anderen Ländern die MM-Klassenaktivitäten von Einheitsklassenfans gestartet, und so wie etwas beginnt, wird es dann ja meist auch weiter geführt. Die meisten nehmen es dann einfach



Nord-Cup auf der Elbe



MMler sind hart im Nehmen!



Die erste Europameisterschaft 2007 in Holland



Regatta in Köln 2010



Europameisterschaft Spanien 2008

woll(t)en: Organisationsstrukturen, Delegierte, Satzung etc. – aber ganz ehrlich, wie soll eine Klasse, die international einheitlich ausgeführt werden soll, auch anders betrieben werden? Wenn man Wert auf eine gemeinsame Fassung für das Tun legt, kommt man über eine gewisse Organisation trotz aller berühmter „Lockerheit“ nicht drum herum. Auch lieferte die EM leider im Nachgang den Beweis für die Notwendigkeit eines letztlich entscheidenden Gremiums statt irgendwelcher Einzelmeinungen von Aktivisten/selbsternannten Regelhütern, und wenn sie auch noch so renommiert/aktiv sein mögen. So war das Siegerboot z. B. mit einer modifizierten Kiertasche ausgerüstet gewesen, zu deren Legalität zuvor im internationalen Forum nachgefragt worden war. Offenbar hat die Frage bzw. die damit angesprochenen möglichen technischen Spielereien keiner so richtig verstanden, jedenfalls kam erst nach der EM, als einigen das Sieger-Boot durch Fotos und Berichte näher gebracht worden war, die Frage auf, ob denn nun gerade so eine Modifikation im Sinne der Regeln bzw. des „Klassengeistes“ sei. Was im Nachgang allerdings verneint wurde, inkl. 180°-Fallrückzieher der zuvor dazu befragten „Regelhüter“ ...

Nachdem aber auch diese negativen Nachwirkungen der ersten EM abgeklungen waren, kehrte in den Folgejahren doch mehr Ruhe und Gelassenheit ein. Die ständigen Diskussionen über die beiden unterschiedlichen Klassenauslegungen legten sich und jede „Partei“ ging nun einfach ihrer Wege. Die MMI-Gruppe wuchs beständig weiter und richtete weitere Europameisterschaften in Spanien, Portugal und zuletzt (2010) in Ungarn aus, jeweils mit über 40 Teilnehmern aus rund 10 Ländern. Nach wie vor besteht und agiert die MM-Gemeinschaft hier in Deutschland als eine unabhängige, freie, sich selbst durch die

Aktivitäten jedes Einzelnen steuernde Interessengemeinschaft für jedermann/-frau, ohne dazu einen festen Klassenverein gegründet zu haben. Denn genau diese traditionelle Art einer Organisation wollen hier die meisten nicht. Unser Tun ist und soll nach wie vor locker, einfach und unkompliziert gestaltet sein, passend zum kleinen Boot, denn weder ist das kleine Boot perfekt noch soll das „Spielen“ damit durch einen Ver-

verbereich von Rainer Blank bereitgestellt wird. Das ist in einigen anderen Ländern inzwischen anders, z. B. in England, wo es mittlerweile einen eigenen, kostenpflichtigen MM-Klassenverband gibt, bei dem sogar die Segelnummern inzwischen nur noch für zahlende Mitglieder vergeben werden. Neben dem konservativeren Ansatz eines organisierten „ordentlichen“ Klassentums

wie es kommt und machen das Beste draus oder lassen es eben sein. Manche Einsteiger dort sind allerdings nach einer Weile auch enttäuscht und wenden sich ab, weil es doch nicht das ist, was ihnen in der Klassenwerbung sehr vollmundig versprochen wurde. Zudem hatte und hat hier bei uns keiner ein besonderes Interesse daran, unsere Bootsregel auch international zu verbreiten, unsere „Promotion“ beschränkt sich auf unser Tun hier vor Ort und was andere daraus machen, sei ihnen überlassen. Sei's drum, im Großen und Ganzen gibt's auf beiden Seiten dennoch eine Gemeinsamkeit und das ist offenbar ein großer Spaß mit diesem Boot und dem Regattasegeln damit. Die erste Europameisterschaft war dann auch ein nettes, recht harmonisches Treffen internationaler MM-Segler. Der lockere

Geist der Klasse war dabei trotz besagter ideeller Unterschiede in der Bootsauslegung nicht recht viel anders, als bei uns am heimischen Teich. Nicht einmal eine Vermessung der Boote wurde durchgeführt und auf dem Wasser rappelte es auch nicht weniger bzw. es wurde dabei auch nicht lauter. Wie beim GMMC entsprach es einer Art großer internationaler MM-Party. Das machte durchaus Lust auf Weiteres in dieser Art. Bei der EM fand dann auch eine erste konstituierende Sitzung eines international agierenden Gremiums zur Organisation und Steuerung der wachsenden Klasse statt, die sich inzwischen dort Micro Magic International (MMI) nennt. Es bildete sich also genau das aus, was einige hier bei uns nun für das „MM-Spielen“ eben gar nicht haben

Australische Meisterschaft 2010



Beim GMMC 2010

waltungsapparat drum herum beeinträchtigt werden. Auch wenn sich die Klasse inzwischen etabliert hat und der anfängliche Reiz des Neuen weg ist, lebt das Ganze nach wie vor von der Aktivität und dem Tun der einzelnen Mitssegler. Es ist wie immer: Ohne anpackende Leute würden auch so einfach gehaltene, eben typische MM-Treffen nicht möglich sein. Die bislang entstehenden Kosten werden auf privater Basis getragen, wie z. B. die MM-Webpräsenz kostenlos auf einem Ser-

geht es dabei dann eben auch um die Verteilung der dabei entstehenden Kosten. Andere Länder, andere Sitten, aber der ursprünglichen Idee einer ja nur lockeren, bewusst unkonventionellen und zwanglosen Beschäftigung entspricht das halt so nicht mehr. Auch die MMI-Organisation bietet inzwischen einen speziellen „Mitgliederservice“ nur für die Länder an, die das MM-Segeln auch nur nach den MMI-Regeln betreiben. Diese bekommen dann eine eigene Länderwebseite mit integriertem Forum eingerichtet. Zumindest im Fall der amerikanischen MM-Vereinigung war dieser Service wohl auch mit ein Argument für die Übernahme der MMI-Regeln statt eines eigenen US-Entwurfs. Die ehemals rein als neutrale allgemeine Informationsseite angedachte www.micro-magic.info Website ist inzwischen natürlich auch eine reine MMI-Klassenbasis geworden, in der sich keine von der MMI abweichenden, anderen Infos mehr finden.

Fazit

Aus einer kleinen Idee und einem einfachen lokalen Versuchsansatz hat sich mit Glück, einigen günstigen Umständen, aber auch durch einiges an Arbeit im Laufe der Jahre tatsächlich eine aktive und lebendige, länderübergreifende Klassenbewegung entwickelt. Das hätten so manche nicht für möglich gehalten. Vor allem nicht mit einem so winzig kleinen, von manch alten Hasen als „Spielzeug“ eingestuftem Segelboot – oder vielleicht gerade deshalb? Denn die damalige Kernidee war und ist es auch heute noch, mit wenig Aufwand und recht zwanglos ein Regattasegeln für jedermann/-frau zu ermöglichen, ohne den sonst gewohnten Vereinskram und vor allem mit einem einfachen, preisgünstigen Boot, das überall problemlos zu kaufen ist. Schauen wir mal, wie sich das die nächsten Jahre über weiterentwickelt. Alle Infos zur deutschen MM-Szene findet man unter www.mm-sailing.de



USA Micro-Nationals 2010