



KLAUS BARTHOLOMÄ

Wow, das hätten wir nicht gedacht! Da waren Redaktion und Tester mehr als beeindruckt, denn nur zwei Monate nach der Nürnberger Spielwarenmesse lag bereits ein Testexemplar der neuen racing MICRO MAGIC Carbon Edition von Graupner auf dem Testtisch. Gleichzeitig waren natürlich auch schon die Baukästen im Handel erhältlich. Das nenne ich mal lobenswert, müssen wir doch oft (sehr) lange auf die in Nürnberg präsentierten Neuheiten warten. Hoffentlich macht dieses gute Beispiel auch einmal Schule in der Modellbauindustrie!

Die Freude über, aber auch die Erwartungshaltung gegenüber der neuen rMM war natürlich riesengroß, sollte doch die Erfahrung von vielen Jahren MM-Regattasegeln nun in die Serie eingeflossen sein und ein regattafähiges Boot aus einem Baukasten entstehen können. Die Carbon Edition unterscheidet sich von der „normalen“ racing MICRO MAGIC (rMM) allerdings nur durch das verwendete Material. Der kantige Bug und auch das moderne Yachtheck sind geblieben und auch die Ausstattung mit Beschlügen ist von der bisherigen rMM übernommen worden. Meine beiden MMs aus der ersten Serie sehen dagegen schon richtig alt aus, aber das sind sie ja streng genommen auch, denn die MM ist ja inzwischen schon seit 11 Jahren auf dem Markt.

Graupner racing MICRO MAGIC Carbon Edition



Der Baukasteninhalt

Der Bausatz

Natürlich musste der Karton sofort nach der Anlieferung geöffnet und nachgeschaut werden, was sich seit dem ersten Testbericht der rMM (siehe **SchiffsModell** 4/07) so geändert hat. Wie man das von Graupner kennt, ist alles gut verpackt: Rumpf, Deck und Kajütaufbau sind aus sehr sauber verarbeitetem ABS im Carbonlook gefertigt und liebevoll in Packpapier gehüllt, damit die Teile keinen Kratzer bekommen. Super Optik! Für Ständer und Einbauteile liegen sauber gelaserte und verzugsfreie Sperrholzbrettchen bei. Dann folgen noch ein paar kleine Tütchen mit Schraubchen und Beschlägen. Der Mast aus Carbon liegt einteilig diagonal im Karton. Dann noch ein Schnellbauplan, wie man ihn ebenfalls seit Jahren von Graupner kennt und ein Heftlein mit viel Kleingedrucktem. Die Segel sind lobenswerterweise nicht gerollt, sondern in einem eigenen Karton flach liegend verpackt. Dieser Karton kann später auch als Transportvorrichtung dienen. Ach ja und dann ist in eine Ecke noch ein dicker Karton getackert, der das sauber gegossene Ballastgewicht enthält. Der erste Eindruck ist super! Man bekommt richtig Lust, sofort drauflos zu bauen. Aber als verantwortungsbewusster Tester muss man sich natürlich schön brav an die Anleitung halten, grmbf ...

Der Bau

Vor den Bau hat der liebe Gott also erst einmal das Lesen der Anleitung gesetzt. Und das ist gut so, denn die Anleitung ist wirklich gut geschrieben und auch ausreichend abgebildet. Der Tipp bzgl. des dickeren Materials ist auch sehr wichtig und muss an so mancher Stelle beachtet werden.

Der Rumpfbau geht dann auch schnell vonstatten. Nach ca. 6 Stunden Bauzeit, verteilt auf vier Abende, liegt der fertig ausgebaute Rumpf auf der Werkbank. Hält man sich an die Bauanleitung, dann kann wirklich nichts schief gehen, die nötige Ruhe und Geduld vorausgesetzt. Nur die Hochzeit zwischen Rumpf- und Decksschale ist etwas schwierig. Graupner empfiehlt, hier einen langsam härtenden 2-K-Kleber zu verwenden und nur im Bereich des Spiegels nach dem Aushärten mit dickem Sekundenkleber zu arbeiten. Ich habe hingegen beschlossen, auch das Heck mit UHU-Plus zu verkleben, was eine gute Entscheidung war, denn die Festigkeit und auch die Fugenfüllfähigkeit dieses Klebers ist eben einfach besser. Außerdem hätte in der Anleitung noch erwähnt werden können, dass die Kiertasche auch mit dem Deck verklebt werden muss. Vergisst man das, sind Leckagen vorprogrammiert.

Hat man bei diesem Arbeitsschritt sauber gearbeitet, dann wird man später mit einem superschön anzusehenden Rumpf belohnt. Übrigens saß bei meinem Boot der Ruderker auf Antrieb sauber gerade, offen-



Rumpf- und Decksschale vor dem Verkleben

sichtlich hat Graupner hier seit dem letzten Testbericht nachgebessert.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt stand fest, dass ich in dieses edel aussehende Modell unmöglich eine meiner alten, verschrammten 27-MHz-Anlagen einbauen konnte. Vor allem braucht es wegen der separaten Fockschottrimmung auch eine Anlage mit mind. drei Kanälen. Dank der tollen Optik des Modells war dann auch der Finanzminister schnell überzeugt und so wurde nun auch auf meiner Werft die Neuzeit der Fernsteuertechnologie mittels einer Spektrum DX5e eingeläutet. Beim Thema RC-Einbau kommen wir gleich zu einem kleinen Schwachpunkt der Anleitung: Verwendet man einen Empfänger eines der herkömmlichen Frequenzbänder, dann sollte man die Antenne besser schon vor dem Verkleben der Decksschale im Rumpf verlegen. Dieser Hinweis fehlt jedoch in der Anleitung, und wie bei 2,4-GHz-Anlagen zu verfahren ist, wird ebenfalls nicht erwähnt. Diese Hinweise findet man in der Regel dann in der Anleitung der RC-Anlage.

Für den, der mit seiner rMM Carbon Edition Regatten segeln will, und das tut man mit einer MM früher oder später sowieso, ist die 2,4-GHz-Technik wirklich ein Segen: Keine Frequenztafeln und keine Doppelbelegungen, keine hektischen Quarzwechsel kurz vor dem nächsten Start, bei denen man dann kurz nach dem Wassern feststellt, dass man im Empfänger doch einen anderen Kanal eingebaut hat als im Sender ...

Beim Aufbau des Riggs kann auch nicht mehr viel schief gehen, denn die Bauanleitung ist auch in diesem Bereich sehr exakt. Allerdings scheint dem Autor gegen Ende der Anleitung etwas die Lust am Schreiben ausgegangen zu sein, denn hier häufen sich die Schreibfehler! Zu erwähnen ist noch, dass die oberste Segellatte um 20 mm auf 50 mm gekürzt werden sollte, das Segel

kann sonst im oberen Drittel keinen anständigen Bauch ausbilden. Das wurde auch im Testbericht von 4/07 schon angemerkt, schade, dass Graupner hier nicht wenigstens die Bauanleitung nachgebessert hat und darauf verweist, dass die Latte gekürzt werden muss. Die Segellatten sind übrigens ebenfalls aus Carbon, somit sehr leicht und biegsam, super! Die Schoten sollen gemäß Bauanleitung an die Klemmschieber geknotet werden, mit denen man die Schottrimmung vornimmt. Hält man sich daran, dann ist das Rigg nicht mehr abnehmbar. Sicher ist das bei einem so kleinen Boot kein großes Problem. Soll es aber auch mal mit ins Urlaubsgepäck geschmuggelt



werden, dann ist es schon günstiger, wenn man das Rigg abnehmen kann. Also statt des Knotens lieber eine Schlaufe machen, diese in die Schieber einhängen und das Problem ist behoben. Gemäß Bauplan sollen auch Wanten montiert werden. Ich habe diese aber zu Gunsten des einfacheren Auftakelns weggelassen, der Carbonmast ist steif genug, um auch ohne Wanten zu recht zu kommen.

Ein böses Erwachen gab es dann bei der Montage des Kajütdachs: Wird die Moosgummidichtschnur gemäß Anleitung angebracht, dann lässt es sich nicht mehr schließen, auch mit Gewalt nicht. Kurz nachgemessen und der Grund war klar: Die Nut im Deck ist 2,6–2,8 mm breit,



RC-Einbau

das Material des Kajütdaches ist 1,5 mm dick. Bleiben 1,1–1,3 mm, in die sich eine 2,5-mm-Moosgummidichtschnur zwängen muss. Das kann nicht gehen und die dickere Wandstärke kann auch nur schwerlich nachgearbeitet werden. Zu lösen ist das Problem nur, indem man die Dichtschnur komplett weglässt, denn der Deckel passt sehr genau in den Ausschnitt im Deck. Abhilfe könnte natürlich eine dünnere Dichtschnur schaffen, hier sollte Graupner nachbessern.

Als Letztes baute ich Akku und Empfänger ein. Graupner schlägt vor, die beiden Komponenten mit Doppelklebeband auf dem Rumpfboden festzukleben. Ich bevorzuge es aber, den Empfänger aus Sicherheitsgründen höher im Boot unterzubringen, denn keines meiner vielen Segelboote war bislang völlig dicht. Deshalb habe ich den Empfänger mit Klebeband an das Segelverstellservo geklebt. Den Akku befestige ich üblicherweise mit Klettband im Rumpf. Da die MM ein wenig Hecklastigkeit mag, darf er gerne nach achtern unter die Plicht verschwinden. Bei Starkwind kommt der Akku ganz nach hinten und bei Schwachwind nahe an den Schwerpunkt. Um die Verschiebbarkeit zu gewährleisten, darf das Klettband also ruhig etwas länger ausfallen. Am Besten wird es noch vor dem Verkleben von Rumpf- und Deckschale angebracht.



Alles fertig zur Probefahrt

Nach etwa 12 Arbeitsstunden stand die racing MICRO MAGIC Carbon Edition nun auf meiner Werkbank und strahlte mich in ihrem astreinen Finish an. Und da sollte ich nun noch Aufkleber draufpapen? Heutzutage gehört zwar immer ein anständiger Dekorbogen dazu, aber ich brachte es trotzdem nicht übers Herz, ihn anzubringen und damit die Carbon-Optik zu zerstören.

Schon beim Auspacken hatte ich bemerkt, dass die schwarzen ABS-Teile relativ dick ausgefallen sind, ich habe Stärken von 1,2–1,6 mm gemessen. Der Rumpf ist auch sehr drucksteif, was man von seinen weißen ABS-Vorgängern nicht behaupten kann. In der Bauanleitung ist dieser Unterschied zur Standard-rMM auch explizit erwähnt, denn dadurch ist an der einen oder anderen Stelle etwas mehr Nacharbeit an den Einzelteilen notwendig. Also ab auf die Waage mit der schwarz-roten racing MICRO MAGIC. Sie wiegt mit allen RC-Komponenten, aber ohne Akku 872 g, mit einem zweizelligen LiPo-Akku von 910 mAh sind es dann 938 g. Das ist exakt so viel wie meine Classic MM wiegt und

28 g mehr, als in der Anleitung angegeben. Mit einem kleineren Akku kann das Kataloggewicht sicherlich erreicht werden. Gemäß Anleitung wiegt die rMM Carbon Edition 60 g mehr als die weiße rMM. Der Ballast ist mit 370 g sehr leicht ausgefallen, er entspricht dem der Standard rMM. Man hat bei der Auslegung wohl eher die Leichtwindeigenschaften im Visier gehabt. Der Trend in der MM-Gemeinde geht ja aber momentan eher in die andere Richtung. Es sind immerhin auch schon 650-g-Bomben im Rennen und das mal gar nicht schlecht, zumindest bei viel Wind. Dann würde auch das Mehrgewicht des Rumpfes nicht mehr so ins Gewicht fallen.

Somit ist klar, dass der ambitionierte Regattasegler eher zur rMM ohne den Carbon Look greifen wird. Laut Graupner soll die rMM Carbon Edition auch eher den Freizeitsegler ansprechen, der mehr Wert auf eine tolle Optik, als auf Regattaerfolge legt. Der blutige Anfänger wird sich aufgrund des großen Sorgfalt erfordernden Werkstoffs eher an die Standard rMM oder die Classic MM halten. Ansonsten einfach die ABS-Schalen für die Ballastbombe mit Gips

abformen, ein schwereres Ballastgewicht gießen und schon ist der Schwerwetterkiel geschaffen. Wer es ganz nobel haben und sich die Arbeit sparen möchte, der kann aber auch übers Internet die unterschiedlichsten Ballastgewichte für die rMM ordern.

Ab aufs Wasser!

Was soll man schon zu den Segeleigenschaften einer racing MM sagen? Irgendwo zwischen „super“ und „hervorragend“. Man merkt, dass der Entwickler hier ganze Arbeit geleistet hat, denn die racing MM segelt noch besser als die Classic MM.

Vor dem Wind sind keine Ausbrechtenden festzustellen. Auch bei achterlichen Wellen unterschneidet der Bug nicht, zumindest dann nicht, wenn der Gewichtstrimm stimmt. Die Classic MM hat relativ wenig Auftrieb im Bug. Das ist bei der rMM durch den steilen Steven ein wenig besser, aber nicht gut genug, um auf Ballasttrimm verzichten zu können. Also bei mehr Wind den Akku ganz nach hinten schieben. Dann kommt allerdings ab 3–4 Bft auf Vorwind- und Raumkursen so richtig Freude auf. Insbesondere bei Welle kommt die rMM ins Surfen. Das sieht nicht nur gut aus, sondern sie wird dabei auch noch schnell und das macht richtig Spaß. Allerdings ist dann eine ruhige Hand am Ruder nötig,

man baut eine dickere Ballastbombe unter die Flosse. Wie erwähnt sind schon 650-g-Bomben mit Erfolg gefahren worden, ohne die Segelfläche zu verkleinern. Da kommt dann richtig Freude auf. Die Bauanleitung gibt hierzu allerdings nicht allzu viele Tipps, verweist aber auf die entsprechenden Internetseiten. Das ist sehr sinnvoll, denn hier erhält der MM-Segler alle nur erdenklichen Informationen zum richtigen Trimmen, zu Änderungen an Rigg und Unterwasserschiff und zu den neuesten Trends.

Die Trimmmöglichkeiten am Rigg sind optimal. Der Baumniederdrücker lässt sich sehr feinfühlig einstellen, womit der Twist des Großsegels sehr gut eingestellt werden kann. Die Klemmschieber auf den Bäumen



Focktrimmung auf



Focktrimmung dicht

Die ersten Schläge auf dem Wasser werden in der Bauanleitung schön beschrieben, auch zum Trimmen werden ein paar Worte verloren. Leider fehlen aber die Regatta- und Wegerechtsregeln gänzlich. Das ist sehr schade, denn die racing MM animiert ja geradezu, an Regatten teilzunehmen. Wer das vorhat, der sollte sich also auch dazu unbedingt im Internet schlau machen. Eine sehr informative Seite im deutschen Sprachraum ist www.micromagic-rc-segeln.de.

Aber zurück zu den Segeleigenschaften. Die racing MM läuft auf allen Kursen bis ca. 3 Bft tadellos. Da ist kein Gieren und kein schwammiges Steuerverhalten zu bemängeln, wie auf Schienen läuft sie ihren Kurs. Der Wendewinkel ist unter 90°, was für ein Modellboot dieser Größe ein sehr guter Wert ist. Mit etwas Übung hilft hier die Focktrimmung über den dritten Kanal, fast ohne Fahrtverlust durch die Wende zu kommen: Dazu einfach, wenn das Boot im Wind ist, kurz die Fock etwas öffnen, damit nach der Wende die Strömung schneller wieder am Großsegel anliegt. Ist dann wieder Fahrt im Schiff, den Hebel für die Focktrimmung umlegen und schon stehen die Segel wieder optimal. Das ist auch für den erfahrenen Segler ein sinnvolles Spielzeug, mit dem er eine Weile üben muss, damit er das volle Potenzial ausschöpfen kann.

denn bei diesen Bedingungen bricht das Modell ganz gerne aus. Wer eine Dual Rate fürs Ruder hat, der sollte diese auf diesem Kurs einsetzen.

Für leichten Wind sollte auch ein leichter Akku verwendet und möglichst nahe an der Kiertasche angebracht werden. Mit moderner LiPo-Technologie ist das auch ohne Einbuße an Fahrzeit möglich. Der Spiegel wird dann schön frei und sorgt für optimalen Wasserablauf. Bei mehr als 2 Bft darf der Spiegel ruhig etwas eintauchen, ab 4 Bft kann man ordentlich hecklastig trimmen. Dann sollte auch die Kielflosse in der hintersten Position montiert werden, dadurch wird die Luvgerigkeit in starken Böen reduziert. Allerdings ist ab 3 Bft mit den 370 g Serienballast Schluss, die Reffgrenze ist erreicht. Das Boot ist zwar auch mit Wasser an Deck noch steuerbar, aber purer Spaß ist das dann nicht mehr. Abhilfe schafft ein kleinerer Segelsatz, wie er allgemein in der Modell-Regattaszene üblich ist, oder

funktionieren auch prima für die Schoteinstellung. Die Einstellung der beiden Unterlieken erfolgt mit den Klemmschiebern auf den Bäumen. Das geht aber nur mit einem Inbusschlüssel, und den hat man natürlich immer dann nicht dabei, wenn er benötigt wird. Deshalb empfehle ich, diese Schrauben nur so stark anzuziehen, dass sich der Klemmschieber noch stramm bewegen lässt. Das spart Ärger am See.

Entgegen des Hinweises in der Anleitung sollte die Umlenkrolle der Fockschot am



Der Großbaumbeschlag ist sehr präzise



Zum Vergleich: Kielflosse mit 400 g ...



... und mit 630 g

Hebelarm des Segelverstellers ganz innen statt ganz außen angebracht werden. So öffnet sich die Fock dann gleichmäßig mit dem Groß, wie es sein sollte und vor dem Wind weht sie nicht so weit aus, wodurch Segelfläche verloren geht.

Bei der von mir verwendeten Spektrum-Anlage ist der Verstellbereich der Servos nicht einstellbar. Dadurch muss der Verstellbereich der Segel besonders feinfühlig mit der Trimmung und mechanisch eingestellt werden. Bei dichtgeholtem Segel sollte der Großbaum nicht ganz in der Bootsmittle stehen, geöffnet sollte sein Winkel zur Schiffsmittellinie ca. 90° betragen. Zumindest wenn man Regatten segeln möchte, sollte man hierauf achten, denn wer die Segel nicht ganz auf bekommt, der hat vor dem Wind keine Chance. Mit einer Computeranlage ist diese ganze Einstellung natürlich wesentlich einfacher.

Der steilere Vorsteven der rMM sieht im Vergleich zur Classic MM moderner aus, bei den Segeleigenschaften konnte ich aber keinen wesentlichen Unterschied feststellen. Aber es sieht schon gut aus, wenn bei größeren Wellen der Bug am Wellenberg aus dem Wasser austaucht, um danach ins Wellental zu klatschen. Da kommt ein wenig Volvo Ocean Race-Gefühl am Baggersee auf. Die rMM Carbon Edition ist sowieso eine Augenweide auf dem Wasser mit ihren knalligen Segeln und dem glänzenden schwarzen Rumpf. Da bleibt es nicht aus, dass Fußgänger stehen bleiben

und viele Fragen stellen. Eine typische Konversation: „Hat das Boot einen Motor?“ „Nein!“ „Oje, da haben Sie aber sicher eine Badehose dabei!“. Nein, eine Badehose ist für die rMM wirklich nicht notwendig, denn auch der leiseste Windhauch wird in Fahrt umgesetzt und man bekommt das Boot immer ans Ufer zurück, vorausgesetzt die Akkus sind voll. Aber auch hinsichtlich der Akkukapazität ist die rMM genügsam: Mit 700 mAh kann man einen Regattatag bei schwachem Wind gut überstehen. Bei Starkwind benötigt man ohnehin mehr Gewicht im Heck und kann somit auch dickere Akkus mitnehmen. Natürlich hängt der Stromverbrauch auch von den verwendeten Servos und den Steuerepflögenheiten des Eigners ab.

Mit ihren Abmessungen ist die rMM sehr transportfreundlich, auch im Kleinwagen lässt sie sich aufgetakelt transportieren. Das ist mit einer der Gründe, warum meine MMs meine meist betriebenen Segelboote sind. Hat man dann noch LiPo-Akkus eingebaut, dann ist auch immer ein voller Akku an Bord und man kann spontan zum Segeln gehen. Und wenn man ehrlich ist, sind genau das die schönsten Segelmomente, wenn man spontan gerade dann zum Segeln gehen kann, wenn Wind und Sonne passen und einem die Laune danach ist. Auch im Urlaub waren meine MMs meist dabei und haben von der Ostsee bis zum Mittelmeer schon viele verschiedene Gewässer unterm Kiel gehabt. Salzwasser

muss man allerdings nach dem Segeln gründlich mit Süßwasser abspülen und danach alles gut trocknen. Insbesondere der Baumniederdrücker wird das nicht lange ohne intensive Pflege überstehen, etwas Fett tut hier Wunder.

Ein wenig lästig ist die Neigung der rMM, alles was im Wasser schwimmt, mit der Kielflosse aufzusammeln. Ein wenig Kraut am Kiel und das Boot ist nicht mehr steuerbar. Da merkt man eben die geringe Masse. Mit etwas Übung stellt man das Boot dann einfach in den Wind, segelt ein wenig rückwärts, fällt wieder ab und weiter geht der Spaß.

Die erwähnte Spektrum-Anlage hat sich sehr gut für die rMM bewährt. Die Raste des für das Segelverstellerservo genutzten Knüppels ist sehr feinfühlig, für die Fockschottrimmung habe ich einen Kippschalter auf der linken Seite des Senders belegt. So werden mit der linken Hand die Segel bedient. Auf den rechten Kreuzknüppel habe ich das Ruder gelegt. Für diese Funktion hat die Anlage eine feste Dual Rate, die mit einem Kippschalter aktiviert werden kann und den Ruderausschlag auf ca. 70% begrenzt. Empfangsprobleme habe ich trotz der im Rumpf verlegten Antenne nicht gehabt. Der Empfänger ist sehr klein und lässt sich sehr gut im engen Rumpf unterbringen. Wird die Anlage nur für ein Modell verwendet, genügt sie allen Anforderungen an die rMM, die vielfältigen Einstellmöglichkeiten einer Computeranlage sind nicht notwendig.

Tuningkiel und Schwerwetterfahrt

Beim Stöbern auf der o. e. Homepage fand ich eine sehr umfangreiche Dokumentation von Thomas Dreyer zum Thema Tuningkiel. Die Idee, ein schwereres Gewicht unters Boot zu hängen, faszinierte mich. Sie ist einfach aber dennoch unkonventionell. Die „Großen“ reffen bei stärkerem Wind ja auch nur die Segel und das haben die Modellsegler für ihre Modelle einfach übernommen, sie setzen für unterschiedlich starken Wind unterschiedliche große Riggs ein. Im Originalbereich kenne ich nur die nordamerikanischen Sandbagger, die den mitgeführten Ballast den Windverhältnissen angepasst haben. Die haben aber den Ballast auch noch aktiv bei jeder Wende zusätzlich zum Mannschaftsgewicht verlagert. Flaute der Wind ab, wurden die als Ballast verwendeten Sandsäcke (daher der Name) einfach über Bord geworfen. Natürlich werden im Originalbereich keine unterschiedlich schweren Kielflossen eingesetzt. Wenn man sich vorstellt, dass man für verschiedene Windverhältnisse mehrere tonnenschwere Kiele mitführen müsste, ist schnell klar, warum so etwas im Maßstab 1:1 nicht sehr praktikabel ist. Am Modell ist es aber viel einfacher, den Ballast zu wechseln, als ein neues Rigg zu setzen, vorausgesetzt, das Boot ist dafür vorbereitet. Die racing MM ist das Dank ihrer Keltasche. Man kann die Kielflosse nach dem Lösen

der Sicherungsmutter ganz einfach austauschen und spart sich so das umständliche Wechseln des Riggs, wenn der Wind auffrischt. Die Idee ist einfach, aber dennoch verbieten die meisten Klassenregeln solche Wechselkiele. Auch die internationalen MM-Regeln tun das, aber in Deutschland sind Wechselkiele erlaubt und das hat im letzten Jahr ordentlich frischen Wind in die Szene gebracht.

Die MM-Homepage gibt auch dazu Tipps und schnell war klar, dass es eine 580-g-Bombe von Prothmann sein muss. Zu haben ist die zu einem akzeptablen Preis samt racing MM-Kieflosse bei RT-modellbau. Ein paar Tage warten und das Paket war endlich da. Die Ballastbombe ist über jeden Zweifel erhaben, in dieser Qualität kann man selber keine Ballastbombe gießen. Das Gewicht wird um einen Messingstab gegossen und dann an einer CNC-Drehbank in Form gebracht. Der Schlitz für die Aufnahme der Kieflosse ist sauber eingefräst, so dass sich die Justierarbeiten auf ein Minimum reduzieren. Ich habe mich auf eine von Thomas Dreyers Empfehlungen verlassen und die Flosse ganz vorne im Schlitz eingeklebt. Den Rest des Schlitzes habe ich mit Bleistückchen und Uhu-Plus aufgefüllt, nach dem Aushärten wurde der Schlitz und der Übergang zur Flosse sauber gespachtelt und geschliffen. An der Bleibombe selber sind höchstens die feinen Drehriefen ein wenig zu glätten und schon kann lackiert werden. Nach nicht einmal zwei Stunden Arbeit ist der Tuningkiel fertig. So schnell ist kein Schwerwetterrigg gebaut!

Aber wie geht er nun, der schwere Kiel? Bei uns in Süddeutschland ist starker Wind eher eine Seltenheit. Aber ich hatte Glück, denn in einer Woche Urlaub am schönen Bodensee war ich an zwei Tagen mit ordentlich Wind gesegnet. Der erste Tag hatte ca. 4–5 Bft zu bieten. Mit dem Standardkiel liegt die rMM bei solchen Bedingungen nur noch auf der Backe und ist so gut wie nicht mehr steuerbar. Nicht so mit den 600 g unterm Rumpf. Ich hatte zusätzlich vier Mignonzellen unter die Plicht geschoben. Zusammen mit dem sehr stark nach achtern verschobenen Ballastgewicht ist so für ordentliche Hecklastigkeit gesorgt. Bei 5 Bft ist zwar auch mit diesem Gewicht die Reffgrenze erreicht, aber jetzt geht so richtig die Post ab. Die Wenden gehen so schnell, dass es sich gar nicht mehr lohnt, die Focktrimmung zu benutzen. Fahrt wird dabei so gut wie nicht abgebaut, auch die hohen Wellen des Bodensees konnten die kleine MM nicht stoppen. Das hohe Gewicht schiebt sie einfach die Wellenberge hoch. Der weit achtern liegende Gewichtsschwerpunkt sorgt dafür, dass sie nicht unterschneidet, sondern über die Wellenkämme hinüber fährt. Fällt man dann ab auf raumen Kurs oder vor den Wind, kommt das Modell bei jeder Welle ins Surfen. Da kommt richtig Freude auf! Keines meiner bisherigen Modellschiffe hatte derart gute Schwerwettereigenschaften. Trotz der hohen Fahrt bleibt die rMM aber jederzeit unter Kontrolle. Auch auf diesem Kurs hilft die Schwerpunktlage, ein Unterschneiden



Bei Starkwind auf dem Bodensee

des Bugs sicher zu verhindern. Einfach purer Spaß!

Am zweiten Windtag blies es dann mit 6–7 Bft in Ufernähe, auf dem See waren es sicher noch mehr. Jetzt wollte ich wissen, wo die Grenze ist! Am Wind war klar, die Grenze ist überschritten. Mehr als 45° Lage waren die Regel und die etwa 50 cm hohen Wellen machten dem kleinen Boot ernsthaft zu schaffen. Vor dem Wind wurde die rMM dann zum U-Boot, wenn man den Wellenkamm verpasst hat. Über lange Strecken tauchte der gesamte Rumpf nicht mehr auf. Wohl dem, der gut abgeklebt hat! Nach wenigen Minuten löste sich dann die Fock aus ihrem Fußbeschlag, dieser war dem Winddruck einfach nicht mehr gewachsen. Mit viel Glück konnte ich das Modell mit dem schlagenden Vorsegel noch zum Steg zurückbringen. Der Schaden war schnell wieder behoben und auch sonst ist nichts kaputt gegangen.

Für mich ist damit klar: Auch wer nicht an Regatten teilnehmen will, ist mit dem Tuningkiel gut bedient, sofern er in windreichen Regionen wohnt oder das kleine Schiffchen im Urlaubsgepäck ans Meer schmuggeln will. Meine rMM Carbon Edition, darf jedenfalls dieses Jahr mit ans Mittelmeer, natürlich mit Tuningkiel.

Fazit

Graupner spricht mit der racing MICRO MAGIC Carbon Edition den ambitionierten Freizeitsegler und den Hobby-Regattasegler an. Der Käufer bekommt ein sehr schönes und gut segelndes Modellsegelboot mit vielen Trimmmöglichkeiten. Aufgrund des Materials ist der Bau für Anfänger eher weniger geeignet. Immerhin darf hier aber noch gebaut werden, das steigert die Lust aufs Segeln. Die Segeleneigenschaften sind absolut unkritisch und sehr gut. Wer Regatten segeln möchte, der hat mit diesem Boot gute Chancen, bzw. eine gute Basis fürs Tuning. Aufgrund des erhöhten Gewichtes wird allerdings ohne größere Änderungen kein Leichtwindgeschoss aus der rMM Carbon Edition. Für Starkwindreviere sollte ein schwererer Ballast verwendet werden. Abgesehen von ein paar Kleinigkeiten ist Graupner hier ein guter Wurf gelungen und für € 169,- Listenpreis bekommt man einen echten Hingucker im Westentaschenformat.

Bezugsquelle: Fachhandel

Technische Daten

Länge über alles	534 mm
Breite ca.	179 mm
Gesamthöhe ca.	992 mm
Gesamtgewicht ca.	872 g ohne Akku 938 g mit Akku
Segelfläche ca.	1.450 cm ²