

# Kleinkreuzer mal and



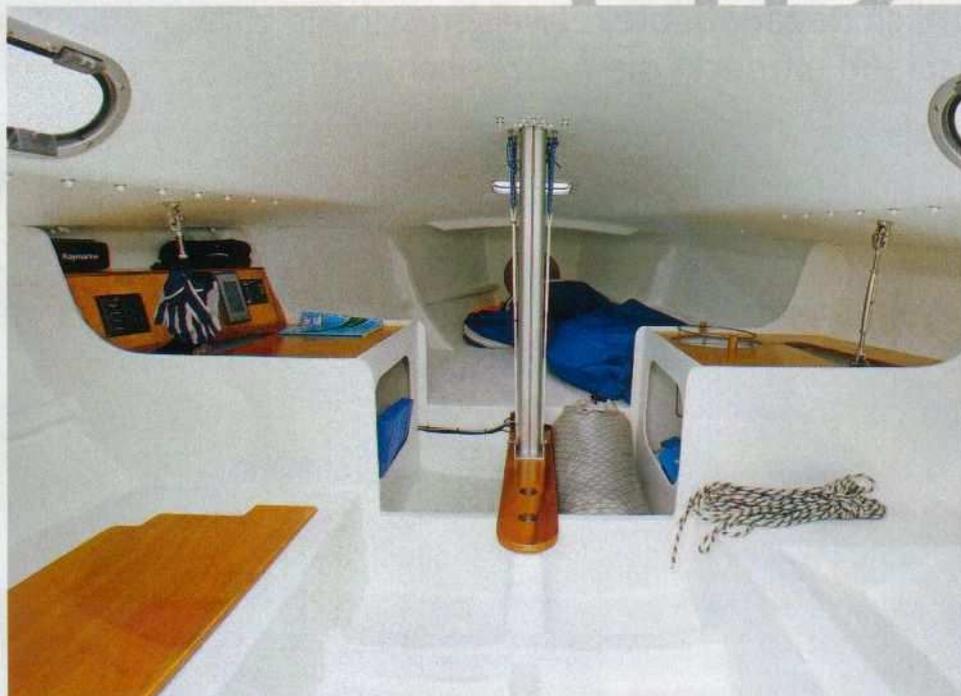
ers

Serienminis, eigentlich Regattaboote, erweisen sich als gute Allrounder. Deutschland entdeckt die französisch geprägte Szene



Klassentreffen vor Cuxhaven: Pogo 2, Zero und Pogo 1 (v. l.)  
im Vergleich. Großes Bild: Mini vom Typ TipTop

# TipTop



Zweckmäßig, aber noch freundlich: Wer ständig aufräumt, hat's gemütlich (I.). Räumt ständig auf: Transat-Aspirant und Händler Henrik Masekowitz



Wahrscheinlich vergeht kaum ein Törn an der deutschen Ostseeküste, ohne dass man einem dieser seltsamen kleinen Boote begegnet. Sie messen lediglich sechseinhalb Meter von den senkrechten Steven bis zu den breiten, mit angehängten Doppelerudern versehenen Hecks. Sie sind flach, breit und gedrungen. Als hätte jemand versucht, Pfannkuchen in Bootsform zu drücken. Sie tragen filigrane Riggs mit Backstagen und merkwürdige schwenkbare Gennakerbäume.

Es sind Minitransat-Yachten, genauer Serienminis. Entschärfte Derivate erfolgreicher Einzelbauten (Protos), die den Extremklassiker Minitransat (solo von Frankreich nach Brasilien) überstanden haben und mit Lowtech-Materialien in Serie gebaut werden. So sind beispielsweise Tiefgang und Rigghöhe bei Serienminis drastisch reduziert.

Offenbar haben nun unkonventionelle Segler hierzulande ebenfalls die Vorzüge

#### ► TIPTOP

Länge/Breite/Tiefgang .....	6,50/3,00/1,60 m
Verdrängung .....	1050 kg
Großsegel .....	26 m <sup>2</sup>
Großer Spinnaker .....	ca. 75 m <sup>2</sup>
Lichte Höhe Salon .....	1,40 m
Grundpreis (inkl. Segel u. Elektrik) ..	52287 Euro
Werft/Vertrieb	Voiliers Bepox, 37-41 Boulevard Dubouchage, F-06000 Nizza; info@mini650.de
+	Eleganz durch Einkantung des oberen Rumpfs
+	Hohe Fußstützen gewähren sicheren Halt
+	Autopiloten-Schubstange geschützt unter Deck
-	Einstiegsluk gewöhnungsbedürftig
-	Wasser sammelt sich in Kojen-Sitzmulden

der Klasse erkannt und machen die Einhand-Mini-Szene zu einem kleinen Trend. Die Atlantikregatta Les Sables-Les Açores, die von der französischen Atlantikküste zu den Azoren und zurück führt, segelten TipTop-Eigner Henrik Masekowitz, Pogo-1-Segler Dominik Zürrer aus Bonn und die in München geborene Isabelle Joschke mit. Letztere sogar mit viel Erfolg: erste Frau und Platz fünf auf der ersten, 1300 Meilen langen Etappe (69 Starter, 10 Aufgaben).

Henrik Masekowitz macht Ernst. 2700 Meilen stehen bereits auf dem Log seines TipTop

Selbst die Schiffe werden nun schon in Deutschland entworfen und gebaut. Bootsbaumeister Wolfram Heilbeck fertigt einen Proto in seiner Hooksielier Werft Spezialbootsbau an – nach eigenen Entwürfen. Die nächste erreichbare Regatta, auf der die Minis einen eigenen Start haben, ist die Flensburger Herbst-



So klappt's: Von einem kurzen Hebel wird der an der Reling beigegeklappte Spibaum um den Bugkorb herum nach vorn geschwungen und mit Achterholern fixiert. Danach kommt Sportboot-like eine Halsleine zum Einsatz

woche. Henrik Masekowitz will sein Schiff direkt nach dem Zieldurchgang der Azoren-Regatta an die Förde trailern.

Nachdem die Protos zwar erwiesenermaßen schnell, einhand- und hochsee-, aber nicht fahrtenfähig sind, wollen wir wissen: Wie jedermann tauglich sind ihre Abkömmlinge mit der eigentümlichen Optik? Antwort: Extrem gut. Die trailerbaren Einmann-Hochseerennen bieten zwar nur eingeschränkten Komfort, aber dafür viel einfach erzielbaren Segelspaß.

Beachtung verdient besonders der Pogo. Die Allroundtauglichkeit der Serienminis hat er wie kaum ein anderes Boot bewiesen. Nach schätzungsweise einer Million gesegelter Ozeanmeilen hat der Kultmini in dem moderneren Pogo 2 seinen Nachfolger gefunden. Bemerkenswert fahrtentauglich ist auch der in Spanien gebaute Zero samt Hubkiel und Spezialtrailer mit Kippgestell. Bemerkenswert hübsch der brandneue Serienmini

vom Typ TipTop aus Frankreich. Schon die Typenvielfalt beim Test in Cuxhaven beweist: Längst haben Serienminis ihren Exotenstatus in Deutschland verloren. Mittlerweile gibt es über ein Dutzend Serienminis, und große internationale Mini-Regatten finden nur noch selten ohne ernstzunehmende deutsche Beteiligung statt. Nicht zuletzt dank der Serienminis.

Der TipTop von Bepox aus Marseille ist vor allem eines: hübsch. Denn sein Designer, der erfolgreiche Konstrukteur und Segler von Minitransat-Yachten Samuel Manuard, hat die Rumpfschale im Bereich der Fußreling etwa eine Handbreit nach innen gekantet, das Deck ist also schmaler als der Rumpf. In Verbindung mit dem flachen Aufbau wirkt das Boot fast filigran.

Außerdem verrät ein Blick auf den Steven des TipTop, dass sich in puncto Entwicklung von Rumpflinien in den vergangenen Jahren einiges getan hat. Denn anders als bei älteren Minis (auch bei Ein-

zelbauten) wirken seine Wasserlinien im Vorschiffsbereich auf elegante Art hohlwangig. Henrik Masekowitz und Christoph Sohnrey, frische Pogo-2-Eigner, gelang im zweihand zu segelnden Mini-Fastnet Platz 48 von 97.

Während zweier langer Starkwindkreuzen auf der Elbe (teilweise nachts) wird klar, dass kaum ein Kleinkreuzer so viel Sicherheit vermitteln kann wie ein drei Meter breiter Serienmini im Allgemeinen und der TipTop im Speziellen. Denn der ist ein schnelles und seetaugliches Schiffchen. Gewöhnen müssen Segler sich daran, dass die Schürzen der Reffs fast bis auf Deckshöhe lappen und die Sicht nach Lee erschweren. Außerdem daran, dass eher über Segelfläche als über Strecker getrimmt wird und dass ab dem zweiten Reff (also ab etwa 4 Windstärken) ein inneres Hilfsvorstag gesetzt werden muss, damit der Mast nicht zu sehr pumpt – in den Wenden muss die >



Rasanten Unikum: Der Ur-Serienmini Pogo 1 fährt einen klassischen Spi-  
baum (l.). Na, bitte: Das Interieur mit  
Längskojen wirkt fast gemütlich



Mutter aller ergonomischen  
Cockpits: Unter dem  
Fußabstützkasten achtern liegen  
Rettungsinsel und Elektronik



#### ► POGO 1

Länge/Br./Tiefg. ... 6,50/3,00/1,60 m  
Verdrängung ..... 1250 kg  
Großsegel ..... 21 m<sup>2</sup>  
Großer Spinnaker ..... ca. 70 m<sup>2</sup>  
Lichte Höhe Innenraum ..... 1,48 m  
Grundpreis (gebr. Boote) ..... ab 15 000 Euro  
Werft/Vertr. Chantier Naval Structures, ZA de Kerbé-  
noën, F-29120 Combrit; www.pogostuctures.com

- Innenlayout in klassischem Kleinkreuzerstil
- Ergonomisches Cockpit
- Erwiesenermaßen hochseetauglich
- Kein genial einfaches Schwenkbaumsystem
- Weniger Raumwind-Power als moderne Designs

# Pogo 1

Sauberer Einstieg:  
Klapptür und  
angeschrägtes  
Schott des volumi-  
nösen Aufbaus  
gewähren Platz  
und Sicherheit

Fock dann um das Hilfsstag gezerrt werden. Wie alle leichten Boote wird der TipTop oft durch Windwiderstand abgebremst – es kann sogar passieren, dass Minis wie Katamarane in Wenden rückwärts treiben.

Das Interieur des TipTop wirkt trotz seiner Zweckmäßigkeit freundlich. Natürlich überwiegt nacktes GFK, was man mögen muss. Bodenbretter gibt es nicht, und Stauraum unter den Kojen fehlt zugunsten des vorgeschriebenen Festauf-

triebs ganz. Das auch unter Deck drei Meter breite Boot beeindruckt mit seiner Raumwirkung. Die Werft hat ihr Bestes gegeben und Pantryblock und Navi mit Holz abgesetzt. Bemerkenswert sind die Sitzmulden in den Hauptkojen, in denen Segler sich querschiffs dösend verkeilen können. Gute Idee, aber Wasser tendiert dazu, sich in den Mulden anzusammeln.

Der elegante TipTop segelt jedoch im Minusbereich, wenn es um seinen Niedergang geht. Denn der besteht aus einer

quadratischen, schwer verschließbaren Luke. Gegen Spritzwasser ist sie zwar durch ein verlängertes Kajütdach hinreichend geschützt. Dennoch wirkt die Lösung etwas lieblos, zu einfach.

Der rund 130-mal gebaute Pogo 1 ist ohne Zweifel der Ur-Serienmini in moderner Form. Da diese Boote vornehmlich für lange Schläge und gar Atlantiküberquerungen eingesetzt werden, hat er deutlich mehr Meilen absolviert und dabei mehr Erfahrungswerte produziert als

jeder andere Kleinkreuzer. 1995 als entschärfter Proto aus den Linien der siegreichen „Amnesty International“ (Designer Pierre Rolland, Skipper Thierry Dubois) entstanden, hatte zwar auch der neue Pogo damals ein großes Erbe anzutreten: das des Urur-Minis „Coco“, eines extrem seetauglichen konventionellen Boots mit Spatenruder und Achterstag.

Der Pogo hingegen, der bei der kleinen Werft Structures in der Bretagne gebaut wird, hat diese Hürde mit

Bravour genommen und eine ganze Generation von Minis geprägt. Als Referenzboot durfte es, vertreten durch die charterbare „Pogolino“, beim YACHT-Test nicht fehlen. Zum alten Eisen gehört das kleine Schiff, ausgestattet mit der Urform aller wirklich ergonomischen Cockpits, trotz seines Geburtsjahrs aber noch lange nicht: Bei viel Wind an der Kreuz sehen moderne Protos gegen den Pogo oft blass aus.

Mit seinem massiv laminierten Rumpf aus Polyester, dem konventionellen Rigg aus Aluminium sowie der auffälligen Fußreling und der klotzigen Travellerschiene widerlegt der Pogo das Vorurteil, Hightech und Geschwindigkeit bedeute Extremismus final.

Natürlich zeigt auch der Pogo 1 minitypisches Segelverhalten, das sich wie eine Mischung aus kat- und kielbootartigen Elementen anfühlt. Im Speziellen heißt das: Seine große Segelfläche und enorme Breite (fast drei Meter) lassen den Pogo stabil und etwas ungenau wirken. Zügiges Anfahren und Auf-dem-Teller-Drehen unter Segeln zählen ebenso wie schnelles Vertreiben zu seinen Schwächen. Wie alle Minis muss der Pogo 1 deshalb mit Bedacht und vorausschauend manövriert werden. Am besten geht das ohne Fock und mit zwei Reffs im 21 Quadratmeter messenden Großsegel. Vor allem ausreichend Leerraum ist wichtig,

genügend Tempo und eine gehörige Portion Gefühl dafür, wann sich die Vorausfahrt in Quertreiben verwandelt.

Der Pogo 1 trägt als eines der ersten Schiffe überhaupt serienmäßig ein Topp-rigg im Stil der großen Einhand-Regattayachten. Das Problem der Überrundung des Großsegels löst er auf die einzig mög-

»Die Kreuzeigenschaften erhalten und den Raumwind-Speed erhöhen«

liche Weise, mit Toppbackstagen. In normale Rigg-Nomenklatur übertragen bedeutet das: Zwei Achterstagen werden wechselseitig durchgesetzt, das weit ausgestellte Großsegel führen sie zwischen sich. Aufgrund der Betonung des Großsegels – das kleine Vorsegel überlappt fast nicht – sieht ein Rigg dieser Art etwas unbalanciert aus. Seine Logik macht es jedoch hochgradig attraktiv. Die Toppbackstagen sollten während der Halse mitgefahren werden. Nicht so schlimm ist es

hingegen, werden sie mal unachtsam bedient: Die Salinge sind gepfeilt, der Mast fällt nicht gleich um.

Ein weiteres Merkmal des Pogo-Riggs ist der klassische Spinnakerbaum, der End-to-End zwischen den Schothörnern eines (70 Quadratmeter großen) symmetrischen Spinnakers geschifft wird. Damit ist der Pogo 1 wohl der letzte Mini, der nicht mit dem – ebenfalls Schönheit aus seiner Logik schöpfenden – Schwenkbaumsystem ausgestattet ist, das asymmetrische Segel nach sich zieht.

Auf allen Riggs dieser Art ist die nicht rollbare, dafür aber mit einem Bindereff versehene Fock ein Merkmal. Der Pogo 1 trägt eine Genua – klassentypisch an Stagreitern gefahren.

Zwar hat das Urboot Pogo inzwischen ernstzunehmende Konkurrenz durch von anderen Werften gebaute Modelle bekommen. Und viele der neuen Serienminis wirken tatsächlich moderner, noch stärker an aktuelle Protos angelehnt. Jedoch haben lediglich die Bootsbauer bei der Werft Structures in Combrit-Ste-Marine bereits Design-Runde Nummer 2 ▷

**Pogo 2 mit Optik eines modernen Prototyps: scharfer Eintritt vorn, füllige Spanten achtern, maximale Breite**



Pogo 2

# Pogo 2



**Trotz Leinen-  
gewirrs: Schon  
mit wenig  
Aufwand ent-  
wickelt sich  
rasante Fahrt –  
festhalten!**



**Weites Raumgefühl, wenig Stauraum:  
Wegen Festauftriebs unter den Kojen  
stecken Kleinteile in Tuchtaschen**

## ► POGO 2

Länge/Breite/Tiefgang .....	6,50/3,00/1,60 m
Verdrängung .....	1000 kg
Großsegel .....	28 m <sup>2</sup>
Großer Spinnaker .....	ca. 70 m <sup>2</sup>
Lichte Höhe Innenraum .....	1,42 m
Grundpreis .....	31 917 Euro
<b>Werft/Vertr.</b> Chantier Naval Structures, ZA de Kerbénoën, F-29120 Combrit; <a href="http://www.pogostructures.com">www.pogostructures.com</a>	

- Wenige Schotten, weites Raumgefühl unter Deck
- Ausgeklügelte Schwenkbaummechanik
- Souveräne Raumwind-Eigenschaften
- Fußstützen in der Plicht niedrig
- Bei Wind geringer Ruderausschlag

eingeläutet und mit dem Pogo 2, einem Design der Groupe Finot, offensichtlich wieder Maßstäbe gesetzt. Wer beim Minitransat etwas in der Serienwertung werden will, muss derzeit diesen Mini in die engere Wahl ziehen.

Kein Wunder, die Bretonen sind im Bau von Minis sehr erfahren. Sowohl Werftchef Christian Bouroullec als auch sein Vize Erwan Tymen haben selbst einen Pogo (als Etappensieger) beziehungsweise einen Pogo 2 im Minitransat gesetzt. „Wir wollten ein Boot bauen, das die guten Kreuzeigenschaften des Pogo 1 beibehält, raumschots jedoch dem gewaltigen Segelplan mehr Stabilität entgegenzusetzen kann“, erklärt der Spezialist Tymen die Design-Unterschiede zwischen den beiden Pogos. „Die einzige Möglichkeit,

die Stabilität bei gleichem Rumpfgewicht zu erhöhen, lag in größerer Wasserlinienbreite.“ Und das merkt man auch. Kein anderer Serienmini sieht auf Antrieb einem Proto so ähnlich wie der Pogo 2 mit seinem breiten Heck. Laut VPP knackt er die 10-Knoten-Grenze mit einem 70 Quadratmeter messenden Spinnaker, besegelt bei 3,5 Windstärken, und kreuzt bei 12 Knoten wahren Wind mit 5,7 Knoten gegenan – und hält dabei einen wahren Windwinkel von 40,7 Grad. Da soll niemand sagen, dass Minis nicht kreuzen. Zumal der Pogo 2 bei Leichtwind einfach etwas tiefer gefahren und ein Code-Zero-Segel am Schwenkbaum gesetzt werden kann. „Natürlich ist die große benetzte Fläche ein Nachteil und das Boot bei Leichtwind langsamer als

schmalere Rümpfe“, sagt Tymen. Für Serienboote sehen die strengen Mini-Regeln sieben Segel vor. Also wählen die meisten Segler Sturmsegel, Fock und Groß, zwei Spinnaker sowie den rollbaren Leichtwind-Turbo Code Zero.

Unter Deck sieht der Pogo 2 gut gefinished und nüchtern aus. Im direkten Vergleich zu seinem Vorgänger fällt das Konzept der frei tragenden Rumpfschale noch mehr auf, denn es fehlen die vielen Schotten. Dort werden mehr Spanten und Stringer eingesetzt. Dem Raumgefühl kommt die offene Bauweise jedoch zugute – der Pogo 2 ist ebenfalls drei Meter breit. Natürlich ist auch hier Stauraum wegen des Festauftriebs rar. Deshalb hat sich Mini-Enthusiast Immo Anfang aus Hamburg für seinen Pogo 2 ein Regal für Kleinteile aus Schaumplatten selbst gebastelt. Gewicht: knapp zwei Kilogramm. Hübsch sind außerdem das Finot-typische Klappschiebeluk und der schräge Ausstieg.

Im Cockpit hat sich das Layout im Vergleich mit dem Pogo 1 drastisch verändert. Kein Wunder, denn der Design-Auftrag ist an Groupe Finot gegangen, nicht an den erfolgreichen Pierre Rolland, der der putzigen Namensvergabe bei Minis treu geblieben ist. Rolland hat einen eigenen Serienmini namens Dingo aufgelegt, das Design des Rekordsiegers Sebastian Magnen heißt Ginto. Manuards TipTop wird vom Magnen-Design für den amerikanischen Markt gekontert und heißt TamTam.

Rollands Interpretation der perfekten Plicht äußert sich vor allem in der großen, flachen Cockpitwanne mit dem eingebauten Höcker am achteren Ende, unter

»Große Breite schafft Stabilität und Alternativ-Komfort«

dem griffbereit die Rettungsinsel verstaut ist (Vorschrift). Das Cockpit ist etwas breiter als beim Pogo 1. Auch auf dem Pogo 2 sind die Blätter über eine Spurstange verbunden. Besonderheit: Es gibt eine Pinne auf jedem Blatt statt einer zentralen.

Ein Test-Sprint mit dem Boot von Heina Dannemann aus Cuxhaven bei Starkwind hat einen durchweg positiven Eindruck hinterlassen. Aber auch den, dass die Ausschläge der Ruder in Böen etwas zu gering waren. Wird der Kurs der Kleinyacht mithilfe sauberen Trimmings unterstützt, gibt es weniger Probleme mit Aus-dem-Ruder-Laufen. Schwierigkeiten bereiteten aber die Fersen und Fußballen, denn die Abstützleisten im Cockpit scheinen etwas zu niedrig; unbequeme Haltung oder Abflug nach Lee bei großer Krängung sind programmiert. Eine Bagatelle vielleicht, allerdings freuen sich gerade Minisegler über gute Abstützung, da sie mitunter stundenlang in einer Stellung ausharren müssen und schnell kleine Unstimmigkeiten in der Ergonomie aufgezeigt bekommen.

Vor Alleinstellungsmerkmalen kann sich der Zero kaum retten: Hubkiel, geschlossene Plicht, hübscher und zugleich funktionaler Niedergang sowie Spezialrigg mit innerem Wantenring. Wen wundert's? Stardesigner Marc Lombard aus Frankreich zeichnet für den Zero verantwortlich. Das Boot ist wie viele andere Serienminis ein direkter Abkömmling der erfolgreichen Protos des Konstrukteurs. Zwar teilen Einzel- wie Serienbauten eine eher kastenförmige Silhouette als Fernerkennungsmerkmal. Doch das bereits 2002 konzipierte Boot ist nicht zu unterschätzen. Zwar wird es in nicht so großen Stückzahlen gebaut wie der Pogo 2 (Baunummer 80 läuft bald vom Band). Doch mischen die wenigen Zeros bereits gut in der Serienwertung des Minitransats mit.

Als Fast Zero ist das Lombard-Design sogar für die Wahl zur Europäischen Yacht des Jahres 2006 (YACHT 21/05) nominiert worden. Der Grund: ausgeprägte Dualität, die Fähigkeit, Tugenden aus Fahrten- und Regattabereichen zu vereinen. Denn nur selten trifft man am Markt Boote, die hochseetauglich, sicher,

aufregend und schnell zugleich sind. Und dabei aufgrund der großen Rumpfbreite im Inneren sogar einigermaßen komfortabel – wobei Komfort eindeutig der schwächste Trumpf des Zero ist.

Das Zero-Rigg trägt keinen eingängigen Namen, zählt aber zu den genialen, minitypischen Merkmalen (auch „Italian ring“ genannt). Sein Prinzip: Die Ober-

wanten werden mithilfe einer Saling lotrecht zur Deckschante geleitet, die Basis des Riggs ist also sehr breit und verbietet überlappende Vorsegel. Die Püttinge für die unteren Vertikal- und die Unterwanten befinden sich so weit innen wie möglich (am Kajütdach), sodass größere Vorsegel zwischen den Wanten hindurch geschotet werden können. ▶



**Einwohnen erforderlich: Das Zero-Interieur ist nackt, aber großzügig. Kein Serienmini hat größere Sitz- und lichte Höhen**

# Zero

Maximal variabel: Über das schräge Klappluk wird, wenn offen, eine Sonnenblende geschoben



# Zero



Rahmenhandlung: Zwischen äußerem und innerem Wantenring kann ein größeres Vorsegel geschotet werden

Ein Vorteil kleiner Seeschiffe: Speziell der Zero-Mast ist direkt vom Niedergang aus erreichbar. Für Eigner Roland Conrad war das kaufentscheidend



► ZERO

- Länge/Breite/Tiefgang ..... 6,50/3,00/1,60 m
- Verdrängung ..... 1100 kg
- Großsegel ..... 25 m<sup>2</sup>
- Großer Spinnaker ..... ca. 80 m<sup>2</sup>
- Lichte Höhe Innenraum ..... 1,48 m
- Grundpreis ..... 32 936 Euro
- Werft/Vertrieb MOS Composites S. L. Nave 5, Pol Industrial S-19, Riera d'Esclanya, E-17255 Begu
- Intelligente Einstiegs Luke mit Sonnenblende
- Einfach trailerbar durch Hubkiel und Kipphängen
- Rigg erlaubt andere Segelkonfigurationen
- ➖ Silhouette eines kompakten Boots
- ➖ Beengttes spartanisches Interieur

Der Segelplan wird so ausgewogener und moderater, das Mastprofil kann leichter ausfallen. Serienboote wie die Sunbeam 26 oder Jeanneau Deckssalonyachten machen sich diese Technik ebenfalls zu Eigen, allerdings ohne Unterwanten-Saling.

Unter Deck dominiert Weiß den Zero. Zwar sorgen die großen Fenster im Aufbau und die Fluchtluke im Heck für viel Licht im Schiffsinnen. Aber es sich dort gemütlich zu machen bedeutet doch eine Herausforderung an die Kreativität. Zumal der Kielkasten den bereits winzigen Fußraum weiter reduziert. Eigner Roland Conrad aus Kiel hat jedoch keine Probleme mit der Platzbeschränkung und sein Boot sogar eigenhändig von der Werft im spanischen Tarragona nach Kiel gesegelt.

Wie zu erwarten war, überzeugte ihn vor allen Dingen der ausgetüftelte Niedergang mit Sonnenblende. Den Mast könne man sogar von der Luke aus errei-

chen, schwärmt er. Wenn Pogo-Fans sich auf die Erfahrung der Werft Structures berufen, bringen Zero-Fans den Holländer Leo Voorneveld ins Spiel. Denn als einer der bestinformierten Mini-Freaks überhaupt (er pflegt die legendäre Seite [www.minitransat650.com](http://www.minitransat650.com)) kümmert er sich um die Entwicklung des Boots. Die deutsche Seite: [www.classemini.de](http://www.classemini.de)

Keine Frage, Serienminis sind bezahlbare, schnelle, gut segelnde, aufregende, noch bewohnbare, außerdem hochseetaugliche Yachten. Darüber hinaus trai-

ler- und durch den vorgeschriebenen Festauftrieb unsinkbar. Da Minis trotz ihrer geringen Länge eher seetaugliche Tiefwasserschiffe als Daysailer sind, wundert es kaum, dass auch in Tidenrevieren reges Interesse an ihnen besteht. In Holland, Belgien und Frankreich befinden sich die größten Fangemeinden der robusten kleinen Yachten in Nordeuropa.

Wenn der kleine Boom hierzulande so weitergeht, gehört Deutschland vielleicht eines Tages ebenfalls dazu.

Matthias Beilken

**Klassentreffen:**  
Nie zuvor in Deutschland haben Mini-Freaks ihre Boote an einem Ort versammelt

