



Die Melges 14 bei böigem Wind auf der Alster. Ausreiten bleibt nicht erspart

# EINFACH SEGELN

Schnell mal eine Stunde bei viel Wind den Alltagsstress abreagieren – oder einen Spaßbringer in den Urlaub mitnehmen. Auf der **MELGES 14** wird Einhandsegeln zum neuen Erlebnis

**D**ie Klasse moderner Einhandjollen ist mit der Melges 14 um ein Modell reicher. Bereits in YACHT 3/2015 haben wir zwei Vertreter vorgestellt, den RS Aero und den Devoti Zero (Tests online). Für die Melges 14, gezeichnet vom renommierten Konstruktionsbüro Reichel/Pugh, hat sich die Melges-Werft in Wisconsin/USA nach eigenen Angaben zwei Jahre Entwicklungszeit genommen. Offenbar ist das Selbstvertrauen der Amerikaner dadurch entsprechend hoch. Mit dem Bau wurde im Sommer 2015 begonnen, und die Werft produzierte gleich mal 200 Stück auf Vorrat.



Viel Segelfläche, großes Cockpit. Das Konzept ist durchdacht

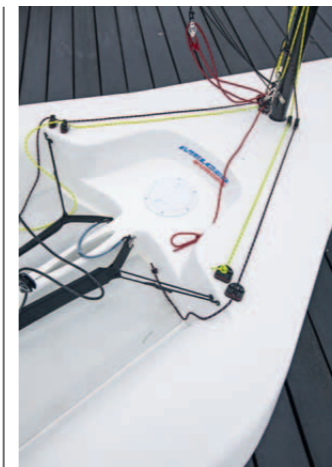
## EXTREMES LEICHTGEWICHT

Das hervorsteckende Merkmal dieser neuen Jollengeneration ist die Leichtbauweise. Glas-Epoxid mit Schaumkern, dazu ein Carbonrigg, sorgen bei der Melges 14 für nur 54 Kilogramm segelfertig auf der Waage. Damit rangiert sie zwischen dem RS Aero mit 45 und dem Devoti Zero mit 61 Kilogramm, ist aber deutlich leichter als die Messlatte in diesem Segment, der Laser Standard mit 80 Kilogramm. Mit 4,26 Meter Rumpflänge und 1,58 Meter Breite ist sie etwas größer als Aero (4,00 mal 1,40 Meter) sowie Zero (4,20 mal 1,42) und auch als der Laser (4,23 mal 1,39). Umso bemerkenswerter ist das geringe Gewicht. Dank diesem lässt sich die Melges 14



## SCHNITTIG

Vorn schmal, achtern platt. Der Rumpf ist eine Mischung aus Kataranschwimmer und Skiff und trotz filigranem Aussehen erstaunlich wenig kippelig



## ÜBERSICHTLICH

Ein zentraler Niederholer, zu den Seitendecks umgelenkte Vor- und Unterliekstrecker – mehr braucht man nicht. Großschotklemmen wären wünschenswert



## HOCHWERTIG

Beschläge von Harken sorgen für reibungsarme Bedienung, die ohne Probleme funktioniert. Der Mastfuß, oft eine Schwachstelle, ist extra verstärkt



## BEWÄHRT

Das aufholbare Ruder ist Standard-Technik, es bewegt sich spielfrei. Durch den offenen Spiegel kann Wasser direkt und schnell wieder abfließen

auf dem Autodach transportieren, zudem ist der Mast gesteckt, teilbar und kann so ebenfalls auf der Dachreling festgebunden oder im Pkw verstaut werden.

## VIEL SEGELPOWER

Serienmäßig wird ein durchgelattetes Foliensegel mit 9,1 Quadratmetern geliefert. Leichte Segler können auch 7,8 Quadratmeter bekommen, dann ist das obere Maststück entsprechend kürzer. Die Segelfläche ist größer als bei allen Konkurrenten (Aero 8,9, Zero 8,1, Laser 7,6 Quadratmeter). Zusammen mit dem geringen Gewicht ergibt das eine nahezu explosive Mischung.

Der typische Wesenszug dieser Art Jolle ist das völlig neue, spritzige, einfache Segelverhalten. Druck aus der Luft wird unmittelbar in Fahrt umgesetzt. Hoch am Wind muss zwar ausgeritten und sich gequält werden wie bei jeder Ausreitjolle auch, dafür reagiert das Leichtgewicht sehr dankbar auf Gewichtsverlagerungen und Steuerbefehle. Mit den durchgehenden Segellatten lässt sich die Profiltiefe sehr klar an Land vordefinieren sowie mit Unterliek- und Vorliekstrecker auf dem Wasser korrigieren. Durch das relativ starre Segelprofil gibt es einen kleinen Anstellwinkelbereich. Wird zu hoch gesteuert, verliert das Groß unverzüglich an Druck. So lassen sich Böen sehr einfach aussteuern.

Die eigentliche Revolution findet aber raumschots und vorm Wind statt. Jede Bö bedeutet sofort Fahrtgewinn und nicht erst

## TECHNISCHE DATEN

Rumpflänge	4,26 m
Breite	1,58 m
Gewicht	54 kg
Großsegel	9,1/7,8 m <sup>2</sup>
Preis segelfertig	11 543 €

VERTRIEB Luca Performance, Lumma & Carroux GbR, Elbchaussee 583, 22587 Hamburg; [www.melges14.de](http://www.melges14.de). Vorführboote sind an der Alster verfügbar

## YACHT-BEWERTUNG

Ein echtes Spaßmobil für sportliche Einhandsegler oder den Feierabendschlag

### Konstruktion und Konzept

- + Sehr hohes Geschwindigkeitspotenzial
- + Einfache Bedienung, leichtes Handling
- Zu hoher Preis



Raumschots ist fast immer Gleiten angesagt, ohne dass ein Kraftakt erforderlich wäre

einmal einen Balanceakt, weil ein deutlich schwererer Rumpf wie beim Laser oder erst recht beim Finn-Dinghy wesentlich träger anspringt, wobei der Steuermann mit viel Druck und instabilem Verhalten zu kämpfen hat. Eine Melges 14 beschleunigt einfach und ist dabei erstaunlich sicher und aufrecht zu segeln, weil fast immer im Gleitzustand. Selbst eine verpatzte Halse kann leicht durch „Schweinebaumeln“, das Herauslehnen in Luv, korrigiert werden, da das Mannschaftsgewicht im Verhältnis zum Bootsgewicht so viel höher ist.

## HÖCHSTER PREIS

Beim Preis rangiert die Melges 14 mit 11 543 Euro über der Konkurrenz. Der RS Aero wurde in einem Jahr zwar rund 1000 Euro teurer, kostet jedoch nur 8090 Euro, der Devoti Zero ist immer noch günstig mit 6875 Euro, für den Laser sind in Topausstattung 7150 Euro fällig. Das wird es der Melges 14 in Deutschland mit seinem starren Klassendenken nicht leichter machen, zumal die Konkurrenz stark ist. Vom RS Aero wurden 70 Stück in Deutschland, rund 1000 weltweit abgesetzt, vom Devoti hierzulande 20 und rund 200 in England. Und der Laser ist mit weltweit über 200 000 verkauften Booten wohl in Jahrzehnten nicht schlagbar. Schade, denn ein Segelerlebnis wie mit der Melges 14 ist allen Einhand-Enthusiasten zu gönnen.

LARS BOLLE