

## Spanisches Temperament **RO 300 Sail**

Sie ist ansprechend: elegante Linien, ein makelloses Kunststofffinish, ein ansprechender Ausbau und das alles zu einem attraktiven Preis - doch hält die Yacht auch bei Starkwind das, was sie verspricht?

Text und Fotos: Ralf G. Weise



**Auf dem wohlgeformten Heck ist die klappbare Badeleiter befestigt; ein im Wasser treibender Mensch kann die Arretierung allerdings nicht lösen.**



**A**n zwei Tagen hatten wir Gelegenheit, die spanische RO 300 Sail zu testen. Am ersten Tag herrschte Flaute, am zweiten Tag Wind mit Böen von 24 Knoten, das sind sechs Windstärken. Mit dem Wind änderte sich auch die zuerst fast ungeteilt gute Beurteilung des Bootes, doch der Reihe nach: Spanische Werften sind eher unbedeutend im internationalen Yachtgeschäft. Eine Ausnahme bildet die Nobelmarke *Northwind* aus Barcelona, unter der Yachten von 13,5 bis 25 Meter Länge an die Oberschicht verkauft werden.

Ebenfalls in Barcelona wird ein Neun-Meter-Boot gebaut. Unter dem Namen *Fortuna* wurde es Anfang der neunziger Jahre mit 250 Einheiten das erfolgreichste Boot seiner Klasse in Spanien. 1995 stellte die Werft die Produktion ein. Zwei Jahre später kaufte die Firma *Ronautica* die Form der *Fortuna* und begann, das Boot modifiziert wieder zu bauen. Seit November 1997 sind dreiunddreißig Einheiten der veränderten Ur-*Fortuna* zu Wasser gelassen worden. In diesem Jahr konnten auf der Hamburger Bootsausstellung erstmals deutsche Kunden die Yacht begutachten.

*Ronautica* ist in Spanien eines der größten und vielfältigsten Wassersportunternehmen. Abgesehen von der Produktion der RO 300 verchar-



**Der Ankerkasten bietet Platz für eine Winsch, Anker und Kette und ist ein bißchen zu groß geraten.**

**Die Fallen werden vom Mast aus in den Rollenkasten umgelenkt und laufen dann verdeckt weiter bis zu den Hebelklemmen.**



tert es Motor- und Segelyachten, importiert diverse Motorboote, baut Jetskis und Pontons, ist Generalimporteur der Hobikats in Spanien und unterhält Boutiquen.

Die RO 300 fällt zuerst durch ihren blauen Rumpf, die etwas konventionellen, aber sehr ausgewogenen Linien, den niedrigen Aufbau und den offenen Spiegel auf. Steigt man in die Kajüte, offenbart sich ein geschmackvoller und ordentlich gearbeiteter Ausbau. Der Preis für all dies ist niedrig: 95.000 Mark für das segelklare Schiff oder rund 122.000 Mark für die reichhaltig ausgerüstete Version, die wir gesegelt haben.

**Unter Deck:** Am Testtag regnet es in Strömen. Außerdem ist es kalt und windarm. Trotzdem werfen wir bald die Leinen los und motoren die Elbe hinunter - auf der Suche nach Wind. Während der langen Motorfahrt habe ich genügend Zeit, mich unter Deck, auch in entlegenen Winkeln und Ecken, umzuschauen:

Die RO 300 wird in mehreren Einrichtungsvarianten mit vier, fünf oder sieben Kojen angeboten. Auf unserem Testboot befinden sich vier Kojen in zwei Kabinen sowie zwei große Sitzbänke im Salon, die aber zum Schlafen zu schmal sind.

Das Vorschiff ist durch ein Kollisionsschott geschützt, an das sich eine

verschießbare Zweierkabine mit einer großen Doppelkoje anschließt. Am vorderen Schott ist ein großer Spiegel befestigt, der den Raum optisch größer erscheinen läßt.

Neben diversen Schwalbennestern bieten zwei Schränke und ein großes Fach unter der Koje viel Staumöglichkeit. Gut: Der Raum unter der Koje befindet sich in einer Innenschale. Damit sind die dort zu stauenden Dinge gegen Schwitz- oder Leckwasser geschützt.

Der Salon beherbergt zwei Längssofas. Dazwischen steht der Tisch mit dem Flaschenfach und den klappbaren Flügeln. Insgesamt kann man bequem mit sechs und auf Tuchfühlung mit acht Personen „Backen und Banken“. Die Maststütze läuft mitten durch den Tisch und eignet sich gut zum Festhalten. Festhalten kann man sich ebenfalls an den Halbschotten der Kombüse und der Navigations-ecke, Handgriffe fehlen.

Unter den Kojen befinden sich flexible Wassertanks mit einer ausreichenden Gesamtkapazität von 150 Litern. Die sorgfältig ausgeführte Wasserinstallation läuft über eine Druckanlage. In der Kombüse ist sogar an eine Seewasserpumpe und einen gesonderten Zapfhahn gedacht. Außer dem kardanischen Kocher und einer Eisbox und einem runden Spülbecken gibt es noch Stauraum hinter Klapp-

und Schiebetüren und in Schubfächern. Die Arbeitsfläche ist eher klein, doch kann man Mahlzeiten auch am großen Salontisch zubereiten.

Der Kartentisch gegenüber ist groß genug für Sportbootkarten. Für nautisches Zubehör ist in zwei Schapps genügend Platz vorhanden.

Nach achtern schließt sich der WC-Raum an, der mit einer sauberen Innenschale ausgekleidet und für ein Schiff von neun Metern Länge sehr groß ausgefallen ist. Hier kann auch das Ölzeug gestaut werden; sogar eine Dusche ist in der Standardausrüstung inbegriffen. Gegenüber befindet sich die mit einer Doppelkoje ausgestatteten Achterkajüte. Auch hier wird viel Stauraum geboten. Wie auf vielen Schiffen fehlt hier eine Fluchtluke, die nach der neuen CE-Norm sogar vorgeschrieben ist.

Alles in allem ist das Schiff mit seinem dunklen, spanischen Ukolaholz, dem Holzfußboden, den hellen Innenschalen und der Vinylverkleidung hochwertig und gemütlich ausgebaut. Nicht einverstanden bin ich mit einer Innenschale im Hauptbilgenbereich. Wenn einmal Wasser zwischen Außenhaut und Innenschale dringt, hat man hier ein Problem: Die Lecksuche gestaltet sich schwierig, und eine Lecksicherung im Kollisionsfall wird teilweise unmöglich gemacht.



**Die Messe ist hochwertig ausgebaut und bietet Platz für sechs bis acht Personen.**



**In der gut ausgebauten Pantry ist sogar eine Seewasserpumpe installiert.**



**Am Kartentisch kann gut mit Sportbootkarten gearbeitet werden.**

Die Niedergangsstufen in lackiertem Holz sind, zumindest bei feuchtem Wetter, zu rutschig; griffige Beläge wären leicht nachzurüsten.

Unter dem Niedergang rumort der 14-Kilowatt-Volvo-Diesel. Die Schallisolierung an der leicht zu entfernenden Verkleidung ist ausreichend, und auch von achtern aus ist der Motor gut zugänglich.

Die CE-Norm schreibt eine Feuerlösch-einrichtung für den Maschinenraum vor. Diese Feuerlösch-einrichtung ist aber - kaum zu glauben - auf noch längst nicht allen Schiffen verwirklicht. Auf der *Ro 300* ist ein Ventil vorgesehen, durch das man Löschmittel in den Maschinenraum spritzen kann, ohne die Verkleidung zu lösen. Eine gute Alternative zu der teuren stationären Maschinenraum-löschanlage.

**An Deck:** Das ergonomisch richtig gestaltete Cockpit bietet Platz für drei Personen am Wind und vier bis fünf Personen im Hafen. Wenn man sich auf eine Ducht legen möchte, stören die Curryklemmen an den Endbeschlägen des Travellers. Besser wären Klemmen, die direkt am Schotwagen befestigt werden. Die Cockpitsüle sind so geformt, daß man beim Segeln auch darauf sitzen kann. Der Steuermann kann dann das Schiff mit einem Pinnenausleger steuern. Eine große Backskiste ist auf der Steuerbordseite eingebaut, eine spezielle Gaskiste befindet sich im Heck und ist vom Spiegel aus zugänglich. Das Cockpit ist nach achtern hin offen und wird durch zwei Relingsdrähte gesichert. Außerdem ist hier die hochgeklappte Badeleiter angelehnt. Vom Wasser aus ist die Arretierung, die hinter den Relingsdraht geklemmt ist, nicht zu lösen, hier sollte auf der Badeplattform ein Klipp oder etwas ähnliches vorgesehen werden.

Auf dem Weg zum Vorschiff hat man auf den Seitendecks genügend Platz. Im achteren Teil des Aufbaues befinden sich solide Handläufe. Der Kajütaufbau flacht nach vorne hin immer mehr ab. In diesem Bereich hat die Werft keine Handläufe montiert; wünschenswert wäre aber eine Sicherung mindestens bis in Mastnähe. Auch ist bei Seegang und nassem Deck die Fläche trotz des

eingearbeiteten „rutschfesten“ Profils sehr glitschig; Hier muß unbedingt Abhilfe geschaffen werden.

Auf dem Vorschiff ist ein tiefer und etwas zu großer Ankerkasten eingebaut. Hier kann auch eine Ankerwinde montiert werden; trotzdem bleibt dann immer noch viel Raum für Leine, Kette und zwei Anker. Der Anker kann dann über die Bugrolle ins Wasser gegeben werden. Eine Verbesserung wäre eine horizontale Unterteilung des Kastens: So wie er ist, paßt zuviel Wasser hinein.

**Unter Maschine:** Auf der weiteren Suche nach Wind fahren wir einige Maschinenmanöver. Die Höchstfahrt liegt mit 7,6 Knoten bei 3.600 Umdrehungen pro Minute, ein ausgezeichnete Wert, der einen halben Knoten über der Rumpfgeschwindigkeit liegt. Drosseln wir auf wirtschaftliche 2.800 Umdrehungen, laufen wir immer noch knapp über sechs Knoten.

Das Aufstoppen ist etwas mühsamer, das Schiff braucht bis zum Stillstand fast zwei Schiffslängen aus der Marschfahrt heraus und wandert ohne Gegenruder mit dem Heck knapp 20 Grad nach Steuerbord. Hat es einmal Fahrt über den Achterstegen aufgenommen, läßt sich das Schiff gut steuern. Der Drehkreis über Steuerbord beträgt zirka eine Schiffslänge. Aufgefallen ist mir, daß ich mit dem Unterschenkel des öfteren aus Versehen Gas gegeben habe. Bei einer Verlegung des Schalt- und Gashebels in das Cockpitsill könnte man das vermeiden.

**Unter Segel:** Als wir dann einen Strich Wind entdecken, setzen wir das Großsegel. Es steht recht bauchig, was für diesen Wind optimal ist. Über die Achterstagstälje können wir das Profil kontrolliert verändern, und auch mit dem Unterliekstrecker und über die Fallenspannung kann wirksam getrimmt werden.

Nur unter Groß und trotz sehr geringer Fahrt, geht das Schiff gut durch den Wind und kann sicher dirigiert werden. Auffällig ist, daß das stark ausgestellte Achterliek sich des öfteren am Achterstag verhakt.

Als Böen von zwei Windstärken (fünf Knoten) über die Elbe schleichen, setzen wir auch die Genua. Mit

zweieinhalb Knoten bewegen wir uns ganz passabel durch das Wasser. Das Schiff ist wendig, gut trimmbar und liegt angenehm leicht und direkt auf dem Ruder. Doch allzubald erstirbt die Brise, und wir motoren wieder nach Hause.

Eine Woche später bläst es kräftig, als wir bei Brunsbüttel durch die große Schleuse hinaus auf die Elbe motoren. Wir wollen das Schiff einmal ordentlich herannehmen und setzen die volle Segelfläche. Nur unter Groß legt sich das Schiff schon deutlich über und läuft los. Trotz spürbarer Luvgerigkeit ist es bei dem böigen halben Wind noch beherrschbar. Das ändert sich, als wir die Genua ausrollen und dicht nehmen: Um steuern zu können, müssen wir die Großschot loswerfen. So beeilen wir uns, 40 Prozent der Genuafläche wegzurollen. Das Einstellen der Schot-Holepunkte erweist sich auf dem rutschigen Deck als schwierige Aufgabe: Man wünscht sich verstellbare Schotschlitten.

Unter dieser Besegelung läßt sich die *Ro 300* auf Kurs halten, doch wickelt sich die Genua nach kurzer Zeit Törn für Törn vom Vorstag: Die Leine für den Fockroller ist zu dünn und rutschig. Erst als wir noch einmal belegen und den Rest der Reffleine an der Reling mit zwei halben Schlägen sichern, ist die Refftrommel zuverlässig arretiert.

Immer noch sind Krängung und Ruderdruck zu stark; so binden wir ein Reff ein. Jetzt vermissen wir ein Einleinenreffsystem, denn wir müssen am Mast arbeiten und finden auf dem rutschigen Deckshausdach weder Handläufe noch ein Geländer, um uns abzustützen.

Das einfach gereffte Groß und die reduzierte Genua bedeuten immer noch zuviel Tuch. Bis auf etwa 50 Prozent der Fläche können wir das Vorsegel noch wegrollen, darüber hinaus läßt sich der Holepunkt nicht mehr einstellen. Außerdem steht das Segel so weit eingedreht nicht mehr ordentlich. Auch der Großtrimm am Traveller macht Probleme, denn die dünne Kontrolleine rutscht wegen des starken Drucks durch die Curryklemme.

Es weht immer noch mit sechs Windstärken, und eigentlich ist das Wetter für eine kleine Fock. Doch eine kleine

Fock ist nicht an Bord und wird auch nicht in der Zubehörliste angeboten. So reffen wir das Großsegel ein zweites Mal (mit allen Unannehmlichkeiten am Mast).

Jetzt endlich liegt das Boot ausgeglichen: Mühelos schäumt es durch die Wellen und wird auch durch kurze Brecher kaum gebremst. Die Plicht bleibt weitgehend frei von Spritzwasser und wieder im sicheren Cockpit und an der Pinne macht es Spaß zu segeln. Das Schiff bleibt erstaunlich schnell: Gut 40 Grad Höhe am wahren Wind können wir halten und laufen dabei über fünfeneinhalb Knoten. Etwas voller bei 50 Grad sind es fast sieben Knoten.

Weiter auffrischen darf es nicht, denn weniger Segelfläche können wir nicht setzen: Sturmfock und ein drittes Reff im Groß sind nicht vorgesehen. So bleibt uns nur ein Ablaufen wieder zurück zum Kanal, wo wir nach zwei Stunden Wartezeit (ein Skandal) auf der rauhen Wartezeit wieder eingeschleust werden.

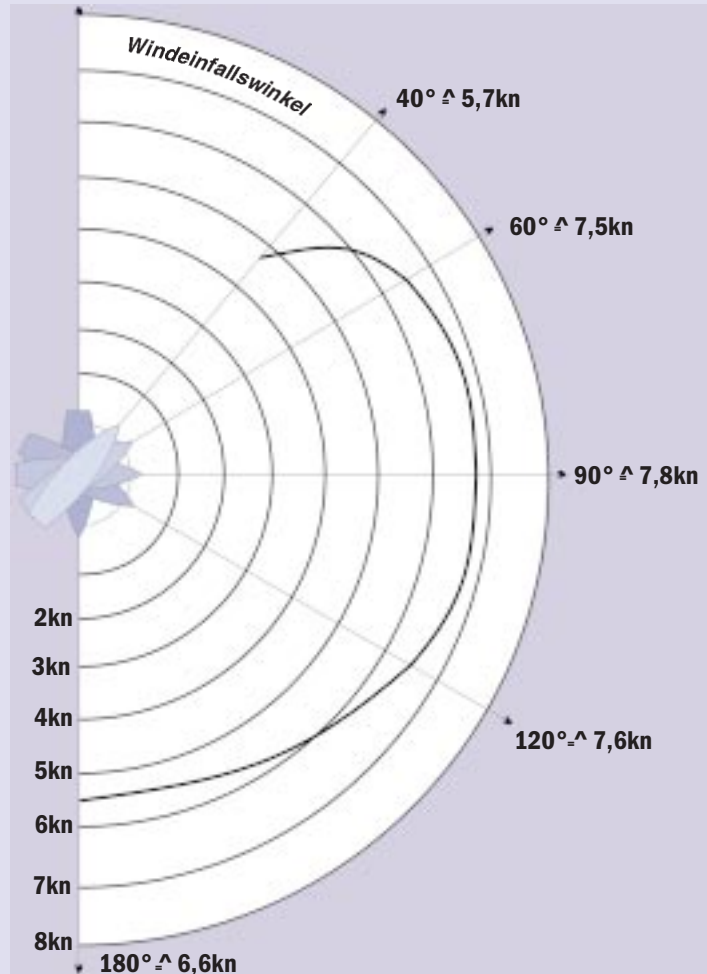
### Fazit

Die *Ro 300* ist ein geräumiger und gut verarbeiteter Kreuzer mit guten Leichtwindeigenschaften zu einem günstigen Preis. Zum Starkwindsegeln müssen allerdings ein paar Dinge geändert werden, dazu gehören:

- eine passende Sturmfock,
- ein drittes Reff,
- ein Einleinenreffsystem,
- Holepunkte, die auch bei kleiner Vorsegelfläche passen und vom Cockpit aus verstellbar sind,
- eine sichere Arretiermöglichkeit für die teilweise aufgerollte Genua,
- ein besseres Travellersystem,
- rutschfester Belag auf dem Vorschiff und den Niedergangsstufen,
- Handgriffe unter Deck,
- Handläufe weiter nach vorne gezogen,
- Augen zum Anschlagen einer Sorgleine,
- verkleinerter Ankerkasten.

Was bedenklich bleibt, ist die Bockbeinigkeit bei plötzlich einfallenden Böen: Dann ist das Boot nur mit dem Loswerfen der Großschot zu kontrollieren. Hier müsste die Werft mit dem Konstrukteur Rücksprache nehmen und eventuell das Ruder oder die Schwerpunktverteilung überarbeiten.

## Technische Daten



### Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 17 bis 24kn = fünf bis sechs Beaufort, böig

Wellenhöhe: 0,5 Meter

Besegelung: zweimal gerefftes Groß und 50 Prozent der Rollgenua, zirka 22 Quadratmeter

### Preis und Ausstattung

ab Werft

zirka DM 122.000,-

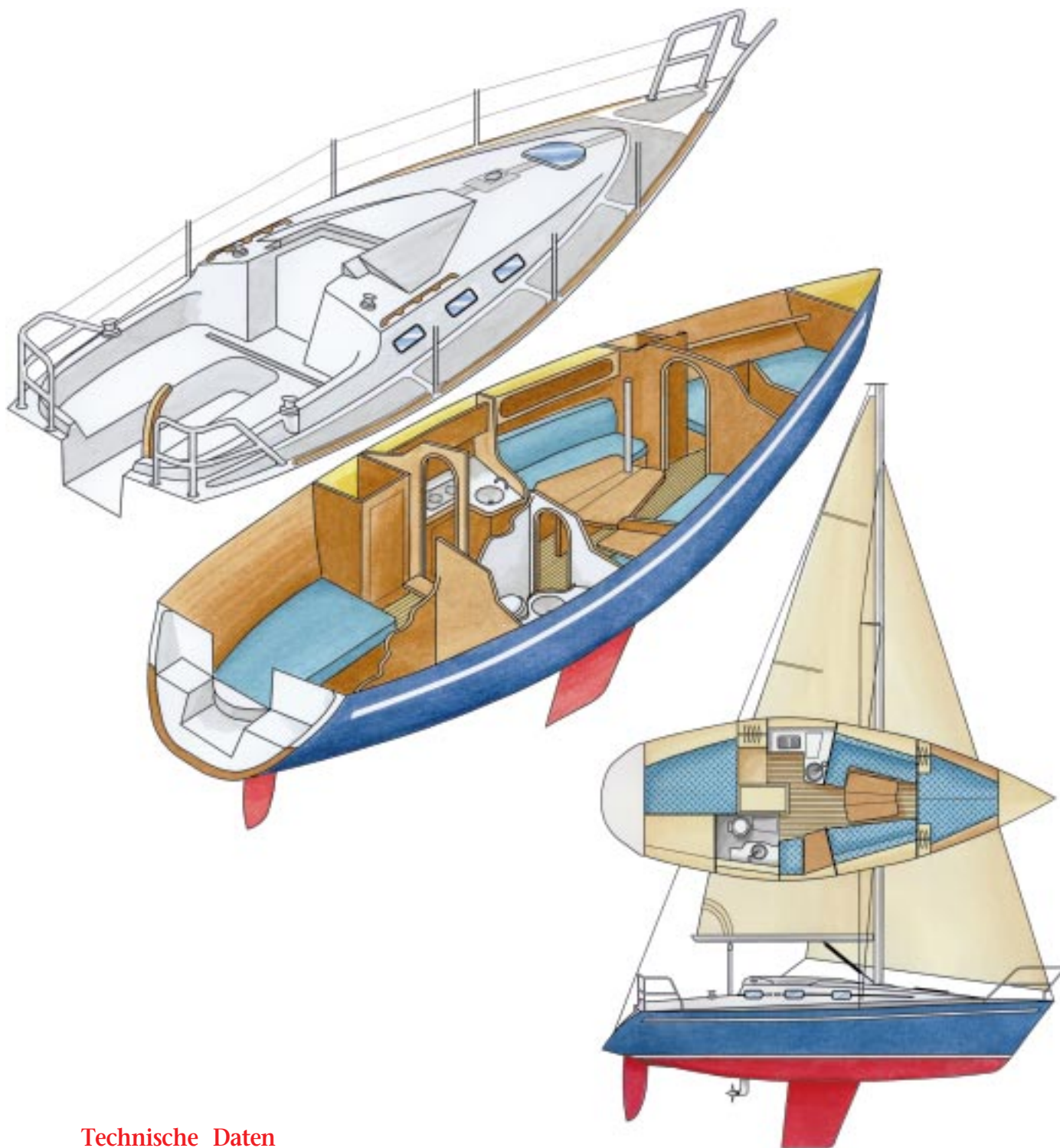
inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer

Darin enthalten: durchgelattetes Großsegel mit Großbaumpersenning, Rollgenua, Dusche, Seewasserpumpe in der Pantry, Druckwasseranlage, zwei Batterien, Bilgenpumpe mit Rückschlagventil, selbstholende Winschen, Feuerlöscheinrichtung für den Maschinenraum, Teakgrating im Cockpit, Autohelm ST 50 (Log, Lot und Windmessanlage), Anti-fouling.

Info: Yachtzentrum Brunsbüttel

Tel. 04852 / 922 63

Fax 04852 / 922 65



## Technische Daten

Takelungsart	7/8-Sloop	Maschine	Volvo Penta 2020 SD
Bauweise	unter Wasser massiv GFK über Wasser und Deck PVC-Sandwich	Tankkapazität Diesel	14kW (19PS)
Länge ü.A.	9,00m	Tankkapazität Wasser	53l
Länge Wasserlinie	8,40m	Stehhöhe Salon maximal	150l
Breite ü.A.	3,20m	Stehhöhe WC	1,82m
Tiefgang min.	1,70m	Stehhöhe Achterkabine	1,83m
Verdrängung	4,94t	Anzahl der Kojen	4
Ballast	1,40t	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,0kn
Ballastanteil	28,0%	Längen-/Breitenverhältnis	2,81/1
Segelfläche am Wind (Sloop)	46,0m <sup>2</sup>	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	3,98/1
Lattengroß	22,0m <sup>2</sup>		
Genua I	24,0m <sup>2</sup>		
Spinnaker maximal	65,0m <sup>2</sup>		