Der Tasar -

Sportliches Jollensegeln mit der Familie

Auf der Suche nach einer unkomplizierten Familienjolle, die Spaß macht und sicheres Segeln auch mit Kindern ermöglicht, bin ich auf den Tasar gestoßen. Der Tasar ist eine leichte Gleitjolle ohne Spi, die auch für Eltern-Kinder Crews und Paare geeignet ist. Die technischen Daten sind: Länge 4,5 m, Breite 1,75 m Breite, Rumpfgewicht 68 kg sowie Segelflächen von 8,4 m² für das Groß und 3 m² für die Fock. Mein Interesse am Tasar war spätestens dann geweckt, als ich erfuhr, dass die Jolle auch an der Kreuz gleiten kann, obwohl sie kein Trapez besitzt und nur ausgeritten wird. Das ist ungewöhnlich, aber glaubhaft, wenn man weiß, dass es sich um eine Konstruktion von Frank Bethwaite in Zusammenarbeit mit Ian Bruce handelt. Frank Bethwaite war Aerodynamiker und hat die Entwicklung der Skiffs in Australien mitgeprägt. Weitere Recherchen ergaben, dass der Tasar ca. 1975, also etwas nach dem Laser, von Performance Sailcraft auf den Markt gebracht wurde. Wie der Laser hat auch der Tasar für den Autodachtransport einen teilbaren Mast, was zum Verstauen des Bootes praktisch ist.

Wichtig für mich ist, dass das Boot auch heute noch - wenn auch von einer anderen Werft - gebaut wird und die Ersatzteilversorgung damit sichergestellt ist. In Deutschland ist der Tasar mit etwa 30 Booten nur wenig verbreitet, aber das kenne ich ja bereits von meinem International 14 Skiff. Weltweit sieht das anders aus, die letzte Weltmeisterschaft der internationalen Einheitsklasse fand in Australien mit über 120 Booten statt.

Die 2006 eingeführten durchgelatteten Mylar-Segel, wie man sie von 49er oder 29er her kennt, verleihen dem Boot einen modernen Look. Ein Probesegeln des Tasars im

Tasar GER 669, auf der Seite liegend, Foto: Stephan Heim.

Am Strand an der Schlei, Foto: Susanne Schwickert.

Oktober 2014 mit der Deutschen Klassen-Obfrau Laura Steinhage am Einfelder See bei Neumünster brachte letzte Sicherheit; ein Tasar muss her. Gebrauchtboote sind nicht einfach zu finden. Schließlich konnte ich im Frühjahr ein Exemplar aus dem Jahr 1976, in dem damals typischen Gelb, erwerben. Das Boot ist trotz des hohen Alters noch recht steif. Das ist für einen Tasar nicht ungewöhnlich und hängt damit zusammen, dass wenig Rigg-spannung gefahren wird und die Boote in GFK-Sandwich Bauweise hergestellt werden. Bei den ersten Booten wurde zudem noch Kevlar verwendet. Über Ostern wurden am Boot einige Teile ausgetauscht und kleinere Reparaturen durchgeführt. Die Hauptarbeit war der Bau neuer Slipwagen-Auflagen.

Wie bewährt sich der Tasar nun in der Praxis? Das Boot ist grundsätzlich einfach zu segeln und dabei sehr effizient. Der Winddruck wird mühelos in Fahrt umgesetzt. Der Segeldruckpunkt liegt durch den vergleichsweise kurzen Mast niedrig und das resultierende krängende Moment kann durch Ausreiten gut ausgeglichen werden. Vom Vorschoter wird auch dank der verhältnismäßig kleinen Fock keine besondere Kraft, Kondition oder Akrobatik verlangt. Das tiefe Cockpit und das eingedeckte Vor- und Achterschiff vermitteln die für das Segeln mit Kindern notwendige Sicherheit. Durch das geringe Gewicht ist der Tasar auch an Land unkompliziert zu handhaben. Die Beschlagsausrüstung ist so einfach gehalten, dass Mast stellen und Segel setzen schnell erledigt sind. Ein kleines Stück Strand genügt zum Ab- und Anlegen. Das hat im Urlaub an der Schlei gut geklappt.

Um das Geschwindigkeitspotenzial, das in dem Tasar steckt, voll ausschöpfen zu können, sind allerdings weitergehende Segelkenntnisse erforderlich. Einen Eindruck vermittelt der Blick in das etwa 60 Seiten

umfassende Tasar-Handbuch. Dort ist nicht nur der Zusammenbau und das Auftakeln des Bootes beschrieben, sondern auch das aerodynamische Konzept und die spezifische Segeltechnik. Das Geheimnis des Riggs liegt in einem drehbaren Mast, wie man ihn von Katamaranen her kennt. Mit Hilfe des drehbaren Masts werden die Luftverwirblungen an der Masthinterkante reduziert und die Leeströmung am Großsegel verbessert. Der Mast ist zudem sehr flexibel und bietet beim Segeln durch Variation von Großschot- und Baumniederholerzug sowie Travellerstellung viele Trimm-Möglichkeiten.

Will man das Optimale aus dem Boot herausholen, muss man die Segelstellung ständig kontrollieren und an Windänderungen anpassen. Die Homepage der internationalen Tasar-Klassenvereinigung liefert dazu viele Tipps. Wie man das Boot schnell segelt, kann man sich zudem in diversen Internet-Filmchen anschauen. So vorbereitet haben Immanuel und ich dann in der Tasar-Hochburg am Einfelder See an unserer ersten Klassenregatta, dem Nordlicht-Cup, teilgenommen.

Immanuel hat dieses Jahr beim PBYC-Optilager seine ersten seglerischen Gehversuche unternommen. Toll, was er in den vier Tagen alles lernen konnte. Für ihn war es mit seinen sieben Jahren die erste Regatta überhaupt. In der einzigen Wettfahrt am Samstag rundeten wir bei Fast-Flaute im Feld der 10 Teilnehmer die letzte Tonne als 3. Boot. Mit einem „Pokerschlag“ konnten wir noch einen Lufthauch erhaschen und im Ziel auf den 1. Platz vortreiben. Für Sonntag war mehr Wind angesagt, so dass ich die Erwartungen bei meinem Vorschoter dämpfen musste. Bei 3 Beaufort merkte man dann die fehlenden 30 kg auf der Kante deutlich und wir mussten schon in Richtung „Starkwind“ trimmen. Unserer Geschwindigkeit tat das jedoch keinen Abbruch, so dass wir uns in den übrigen vier Wettfahrten nicht mehr von Platz 1 in der Gesamtwertung verdrängen ließen.

Nach einem tollen Segelwochenende mit Camping und herzlicher Rundumversorgung beim Segelclub Neumünster (Immanuels Favorit: Rührei mit Krabben zum Frühstück) ging es mit dem Regattasilber im Gepäck hochzufrieden wieder nach Hause.

Das Segeln mit dem Tasar hatte auch seinen Anteil daran, dass ich im International 14 mit Robert, meinem langjährigen Segelpartner aus München, Platz 2 bei der German Open in Berlin erringen konnte. Zum einen zählt jede Minute auf dem Wasser, zum anderen hat die Beschäftigung mit dem Tasar-Rigg neue Einsichten und Ideen für das International 14 Segeln gebracht.

Nach einer Saison mit dem Tasar kann ich nur feststellen, dass das Boot ein echter Gewinn ist und alle Erwartungen erfüllt. Der einzige Nachteil ist, dass es mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern an Bord etwas eng wird. Aber das kann man einer 4,5 m langen Jolle nicht anlasten. Ich finde, der Tasar war bei seiner Markteinführung seiner Zeit so weit voraus, dass er auch heute noch ein sehr attraktives Boot ist.

Vielleicht hat ja jemand Lust bekommen, den Tasar mal auszuprobieren?

Stephan Heim

Immanuel und Stephan Heim beim Nordlicht-Cup auf dem Einfelder-See, Foto: Laura Steinhage.