

**NEU FÜR ALT**

Die Konstruktion ist schon ein wenig betagt. Frische Details machen sie aber heute noch zur echten Alternative

FLITZER FÜR DEN FEIERABEND

*Hübsch anzusehen ist sie, die **G2 NEW EDITION**. Und gut segeln kann sie auch, egal ob allein oder mit Crew. Jetzt hat die Werft ihr eine neue Pflicht sowie ein modernes **ANTRIEBSSYSTEM** spendiert. Der Kurztest*

Geert Wijnma macht die Dinge ganz oder gar nicht. In seinem früheren Leben hat er als Architekt Fußballstadien gebaut, dann zog es ihn aufs Wasser. Als die Gelegenheit kam, die Jachtwerft Heeg zu übernehmen, griff er zu.

Es folgte der Umzug aus Amsterdam in die friesische Provinz, Neubau der Hallen und des Hafens in Heeg und behutsame Weiterentwicklung der bestehenden Typen, der beliebten Randmeerjolle und der G2, eines rasanten Kielboots. Zudem hat er noch die in Holland als Einsteigermodelle beliebten Splash und Flash ins Portfolio genommen.

Damit deckt die Werft die Bedürfnisse der Segler ab, die unkompliziert und schnell segeln wollen. Und auf einem Randmeer lässt es sich durchaus auch mal wandern. Dass dies nicht Sinn der G2 ist, zeigt ein simples Detail: Es gibt nahezu keinen Stauraum. Ein bisschen im Bug und noch ein paar Kubikdezimeter in der Cockpitbank, das war's. Doch Touren ist nicht Sinn und Zweck der

G2. 50 Prozent Ballastanteil und eine Segeltragezahl von 5,7 sprechen eine deutliche Sprache: Hier wird nicht gewandert, hier wird gerannt.

ZUM GLÜCK SELBSTLENZEND

Beim Test geht es auf dem Heeger Meer zur Sache. Fünf Windstärken aus Südwest bedeuten auf dem See eine hohe Welle, zumindest wenn man so nah am Wasser sitzt wie mit der G2. Waren bei solchen Bedingungen auf dem Boot, das seit 2002 gebaut wird, eine Lenzpumpe und gelegentliches Leerfahren der Pflicht bei halbem Wind unumgänglich, bewährt sich das neue Cockpitlayout der New Edition bestens.

Der höhergelegte Boden sorgt für einen raschen Ablauf der in den Wellen eindringenden Wassermassen. Begleitet von einem permanenten Gurgeln, lenzt das Boot im Handumdrehen. Und auch ergonomisch hat die G2 dadurch gewonnen: Das Ausreiten wird aufgrund des geringeren Abstands zwischen Süllrand und Gurt für Menschen unter 1,90 Meter leichter.

Stichwort Ausreiten: Am Wind heißt es hängen, das ermöglicht Vollzeug auch bei diesen Bedingungen. Zudem hilft natürlich der ganz aus Bronze gegossene Kiel. Übrigens: Er benötigt kein Antifouling, sondern bleibt einfach aufgrund seiner Bestandteile Zinn und Kupfer frei von Bewuchs.

HOCH UND HÖHER

Die feinen Laminatsegel von Gaastra stehen perfekt am nach oben verjüngten Diamantrigg, das Achterstag wird kräftig durchgesetzt, und der Segler freut sich aufs Abfallen nach dem Segelsetzen wie ein kleines Kind auf Weihnachten. Die 2:1-übersetzte Genuaschot an, Groß dicht, den Pinnenausleger in die Hand, und ab aufs Süll.

Mit chirurgischer Präzision lässt sich die G2 über die Wellen dirigieren, jede Bö wird angesteuert, und das mit einer Direktheit, die wirklich volle Konzentration erfordert. Hinzu kommt, dass das Schiff durch Konstrukteur Cees van Tongeren von Van de Stadt Design sehr neutral ausgelegt wurde. Da drückt nichts an der Pinne, auch bei →



G2 NEW DESIGN
G2 NEW DESIGN

Passt einfach: hübsche Form, alle
Trimmeinrichtungen in Griffweite
und bequemes Ausreiten dank Gurt

G2**TECHNISCHE DATEN**

Lüa (Rumpflänge) .. 7,80 m	Großsegel	18,0 m ²
LWL (Wasserlinie) .. 5,50 m	Fock	8,5 m ²
Breite	Gennaker	30,0 m ²
Tiefgang	Segeltragezahl ¹	5,7
Gewicht	Maschine Außenborder,	
Ballast	3,7 kW/5 PS, E-Antrieb	

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf Massivlaminat. Deck Divinycell-Sandwich

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	38 500 €
Preis segelfertig ²	41 240 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

Werft und Vertrieb Jachtwerf Heeg, B.V. It, Butlan 14,
8621 DV Heeg/Niederlande; Tel. 0031/515/44 22 37;
www.jachtwerf-heeg.nl

Yacht - BEWERTUNG

Sehr agil und einfach zu bedienen, jedoch etwas nüchterne Optik. Relativ günstige Preisgestaltung

Konstruktion und Konzept	Segelleistung und Trimm
+ Aufwändiger Kiel	+ Kreuzt sehr hoch
+ Pfiffige Motormechanik	+ Gute Bedienelemente
+ Selbstlenzende Pflicht	+ Hochwertige Beschläge
- Wenig Stauraum	+ Flexibles Rigg
	- Neutrales Steuergefühl

GUT BETUCHT

größerer Krängung nicht. Die Windkante findet der Rudergänger durch Bootsgefühl und Windfäden in der Genua. Die fordern vehement weiteres Anluven, bis fast unglaublich viel Höhe zum wahren Wind erreicht wird. Vor Wellen geschützt, lässt sich die G2 am Testtag bis etwa 35 Grad hochdrücken – und läuft dabei immer noch über 5 Knoten. Sehr beeindruckend!

Als bald ist das Luvufer des Heeger Meers erreicht – sehr zum Bedauern der Crew, macht das Kreuzen auf so einem Schiff doch echt Laune. Also: abfallen und raumschots zurück. Ein Rausch. In Böen und mit etwas Hilfe der Wellen fühlt es sich so an, als wolle die G2 gleiten. Eine mächtige Heckwelle deutet auf viel Druck unter dem Boot, so werden bis an die 8 Knoten erreicht. Der optionale Gennaker (1800 Euro) fehlt bei diesen Windstärken nicht. Sehr aktives Segeln, das jedoch leicht von der Hand geht.

Nach Feierabend mal eben eine schnelle Runde drehen? Kein Problem. Mit Crew sportlich zum Café fahren? Auch gut. Aber ebenso: in der Einheitsklasse vor allem in Holland gegeneinander antreten. Die G2 ist ein Multitalent, das im Handumdrehen den Alltag aus dem Kopf segelt.

DRUCK AUS DER DOSE

Damit der Weg zum und vom Segelrevier überdies entspannt zugeht, hat sich Wjлма einen besonderen Antrieb überlegt. Schon immer gab es das patentierte Kurbel-Aufholsystem für Außenborder, doch nun steht zudem ein Außenläufer-Elektromotor in der Aufpreisliste.

Mit einer kleinen Kurbel wird der Ring mit innenliegendem Propeller gesenkt oder gehoben, der Akku von Torqeedo sitzt unter dem Vordeck. Nahezu geräuschlos lässt sich die G2 damit einige Stunden auf Marschfahrt bewegen. Geradezu ideal ist der Antrieb aber, um mal eben aus dem Hafen und wieder hinein zu fahren oder eine Flaute zu überbrücken. Lange Strecken will man ohnehin nicht motoren, dafür segelt die G2 einfach zu gut.

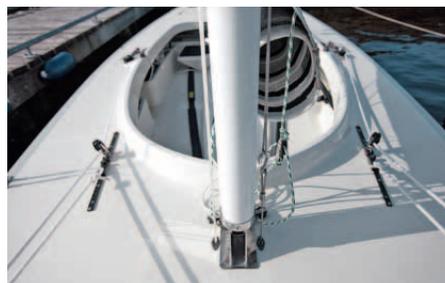
Bleibt der Preis: Rund 40 000 Euro kostet das segelfertige Boot, gut 50 000 Euro sind es mit E-Antrieb. Dafür erhält der Käufer einen wertig ausgestatteten, gut verarbeiteten und vielseitigen Daysailer. Aber vor allem eines: Segelspaß auf höchstem Niveau.

ALEXANDER WORMS



Sportlich: Die SEGELTRAGEZAHL von 5,7 weist das Kielboot als echten Renner aus. Dank hohem BALLASTANTEIL von 50 Prozent bleibt es jedoch auch bei mehr Wind immer kontrollierbar

OBERSTES ZIEL: EINFACH UND SCHNELL SEGELN



PASSGENAU
Die Holeypunktschienen sitzen weit innen. Kleine Schotwinkel sorgen für gute Höhe



ERHABEN
Der Cockpitboden liegt höher. So bleibt die Plicht unter allen Umständen selbstlenzend



ANTRIEB 1
Der kräftige und leise Außenläufer-E-Antrieb hat mit der leichten G2 wenig Mühe



ANTRIEB 2
Alternativ gibt es einen Außenborder. Der ist mittels Kurbel-Patentsystem aufholbar