

SICHERE GRUND- HALTUNG

Garant für einen zauberhaften Ausklang des Segeltags oder die letzte Rettung für Crew und Schiff: Der ANKER ist einer der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände. Praxistest der sechs neuesten Modelle

ANKER-SPEZIAL

PRÜFUNG *Sechs neue Grundeisen im Praxistest* Seite 20

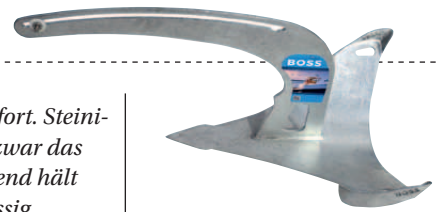
KOMFORT *Wie Energie- und Wasserverbrauch kalkuliert werden, sich die mögliche Zeit am Ankerplatz verlängern lässt* Seite 27

PRAXIS *Manöver, Ausrüstung und Rechtliches zum Ankern* Seite 28

TECHNIK *Was bei der Auswahl und Installation von elektrischen Ankerwünschen zu beachten ist* Seite 32

Klar zum Fallen. Ob sich das Schmuckstück auch in den Boden beißt, hängt vom Modell ab – und den richtigen Manövern

BOSS 397 EURO



KONZEPT
 Als Nachfolger des im letzten Test sehr erfolgreichen Supreme-Ankers schickt Manson aus Neuseeland den Boss ins Rennen. Er zeichnet sich durch eine große Flunkenfläche und ein verhältnismäßig geringes Gewicht aus. Wie beim Supreme ist der Schaft geschlitz, wodurch der Kettenschäkel Richtung Flanke rutschen kann und sich der Anker rückwärts hinter Hin-

dernissen hervorziehen lässt. Zum normalen Ankern wird der Schlitz mittels Klemmschraube blockiert. Die Verarbeitung ist sauber und der Schaft gut entgratet.

TESTERGEBNIS
 Auf Sand geht der Boss sofort in die Tiefe und hält gut. Allerdings bleibt er auch kopfüber stabil liegen und benötigt einen deutlichen Ruck zum Aufrichten. An-

schließend greift er sofort. Steingerund erschwert zwar das Eingraben, anschließend hält der Boss aber zuverlässig. Weniger zuverlässig funktioniert er auf Schlick, hier waren mehrere Versuche mit Zwischenreinigung nötig, um den Boss in den Grund zu bekommen; meist schabt er eine kleine Lehmscholle ab, die dann an der Spitze klebt und ein weiteres Eingraben verhindert.

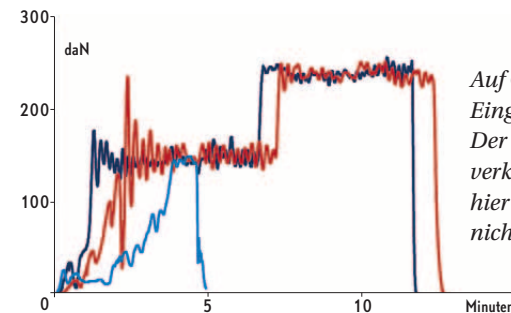
Yacht-BEWERTUNG



- ⊕ Saubere Verarbeitung, gut zu tragen
- ⊕ Große Flunkenfläche
- ⊕ Guter Halt auf Sand und Geröll
- ⊖ Liegt auch kopfüber stabil

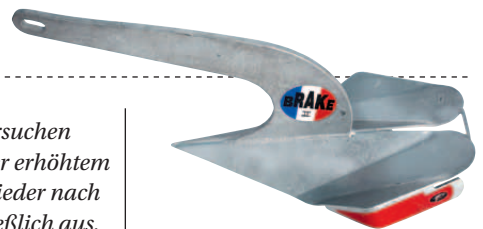


Landet der Boss kopfüber auf dem Grund, muss kräftig eingerückt werden, sonst dreht er sich nicht um und rutscht endlos über den Boden



Auf Geröll fällt das Eingraben schwerer. Der lehmige Schlick verklebt die Flanke, hier hält der Boss nicht sicher

BRAKE 379 EURO



KONZEPT
 Der Brake stammt vom französischen Hersteller MPI, der in der Vergangenheit bereits mit dem Topguard-Anker am Test teilnahm. Mit gut 17 Kilo ist der Brake nicht nur der schwerste Anker im Test, er ist auch der unhandlichste – das liegt am großen, weit nach vorn reichenden Pflug. In der Bugrolle gefahren, steht der Haken weit über. Die Verarbeitung ist recht sauber, le-

diglich am Quersteg sind einige Zinkdorne vorhanden.

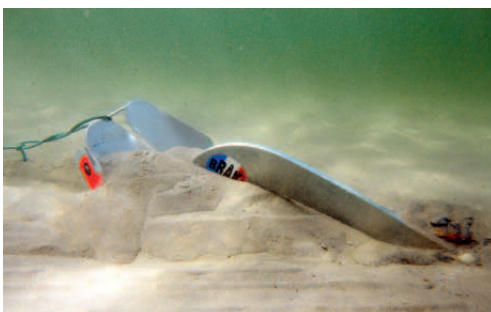
TESTERGEBNIS
 In Sand bremst der Brake zuverlässig, zumindest solange er mit dem Pflug nach unten auf dem Grund liegt. Kopfüber bleibt er trotz bleigefüllter Spitze auf der Seite liegen und fasst nicht. Zum Umdrehen ist dann ein sehr kräftiger Ruck am Ankergeschirr nötig. Auf Geröll fehlt es an Biss,

erst nach diversen Versuchen gräbt er sich ein. Unter erhöhtem Zug arbeitet er sich wieder nach oben und bricht schließlich aus. Auch Schlick liegt dem Franzosen nicht. Erst nach längerem Rutschen bohrt sich die Spitze in den Grund. Der Anker kann sich aber nicht richtig nach unten arbeiten und bricht schon bei sehr geringer Last wieder aus. Anschließend muss er gereinigt werden, um erneut zu fassen.

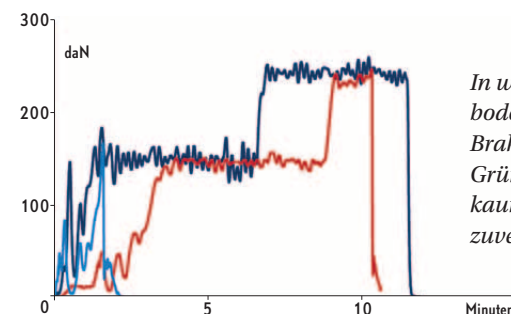
Yacht-BEWERTUNG



- ⊕ Nur auf Sand sicher
- ⊖ Unhandlich
- ⊖ Fasst schlecht
- ⊖ Liegt auch kopfüber stabil



So gut geht der Brake leider nur im Sandboden auf Tiefe – und auch dort nur, wenn er gleich mit dem Pflug nach unten gelandet ist



In weichem Sandboden funktioniert der Brake, auf anderen Gründen fasst er kaum und hält nicht zuverlässig

Um eine Yacht von 35 Fuß und sechs Tonnen Verdrängung vor Anker zu legen, lassen sich – nach Katalogangaben – 80 Euro investieren oder 1081. Sie können 4,3 Kilogramm Alu in die Backskiste packen oder 17,4 Kilogramm Stahl in die Bugrolle legen. So weit reicht die Spanne schon bei den sechs neuen Anker in diesem Test. Dass bei derart stark differierenden Eckwerten keine gleichartigen Resultate herauskommen, dürfte nicht überraschen.

Wie schon in den letzten Jahren praktiziert, haben wir nicht nur neue oder abgeänderte Anker in den Test aufgenommen, sondern als Referenz dazu den Sieger der letzten Ausgabe. Alle am Markt befindlichen Grund-eisen vorzustellen ist weder sinnvoll noch praktikabel. Da wir aber seit 2002 mit einem standardisierten Prüfprogramm arbeiten, sind die Ergebnisse aus den bisherigen Tests untereinander vergleichbar. In dieser Ausgabe finden Sie Daten und Bewertungen zu den Pflugankern Boss von Manson, Brake von MPI, Kobra II von Plastimo, Ultra von Ultra Anchors sowie zu den Plattenankern French von Talamex und Racer von Manson.

WAS WIR WARUM GEMESSEN HABEN

Bei einem kurzen Ruck liefern alle Anker nahezu beliebig große Haltekräfte, sofern die Kraft schnell genug ansteigt. Länger anhaltender Zug ist die wahre Herausforderung. Mit Reinschmeißen und mal Kräftig-dran-Ziehen ist es daher für einen Test mit reproduzierbaren Ergebnissen nicht getan, das dürfte jeder Skipper wissen, dessen Anker nach längerem Liegen schon mal auf Drift gegangen ist. Tatsächlich sitzen nämlich alle Anker zumindest bei Sand und Schlick nicht stationär im Grund, sondern wandern bei starker Belastung langsam nach Lee. Es geht dabei nicht um große Strecken, fünf Meter in der Stunde sind schon sehr viel. Jedoch: Selbst bei dieser langsamen Bewegung kann der Anker seine Lage im Grund verändern.

Unser Test umfasst darum Dauerzugversuche mit zwei unterschiedlichen Lasten. Die Probanden werden dabei direkt vor Ort ständig beobachtet, durch Taucher oder, wenn die Sichtverhältnisse es zulassen, per Aquascope vom Dingi aus. So können wir das Verhalten der einzelnen Anker im Grund und beim Eingraben aus unmittelbarer Anschauung beschreiben.



Lehmiger Boden klebt am Anker und behindert neues Eingraben

Die Anwesenheit des Tauchers hat noch einen weiteren praktischen Nutzen: Durch seinen Eingriff können für den Test auch für den Anker ungünstige Situationen gezielt herbeigeführt werden. So prüfen wir beispielsweise speziell mit Pflug- und Spatenankern das Verhalten, wenn sie direkt über Kopf statt auf der Seite auf dem Meeresboden zu liegen kommen.

Der Test findet grundsätzlich auf drei verschiedenen Böden statt: Sand, Schlick und Steine/Geröll. Alle unsere Testgründe liegen in der Flensburger Förde. Auf Seegras testen wir nicht, denn hier hängt es praktisch vom Zufall ab, ob der Anker überhaupt bis zum Boden durchdringt oder schon vorher vom Grün verstopft wird.

Die meisten Anker lieben Sandgrund. Dessen Eigenschaften unterscheiden sich jedoch wesentlich von Strandsand: Unter Wasser ist er auch in der Ebene fast fließend, verfestigt sich aber etwas, sobald Druck ausgeübt wird. Darum können sich Anker einerseits leicht eingraben und trotzdem hohe Kräfte auf den Grund übertragen. Ganz anders bei Schlick: Der bleibt unter Krafteinwirkung weich. Mit der Folge, dass oft zwar der Haken im Grund hält, aber dieser selbst nicht die nötige Verbindung zum Planeten schafft – sprich, der Anker bricht mitsamt dem umgebenden Boden aus. Der bleibt daran kleben und macht ein erneutes Eingraben des Klumpens nahezu unmöglich. →

*Steter Zug
an der Kette
ist die echte
Herausforderung
für jeden Anker*

FRENCH 80 EURO

KONZEPT

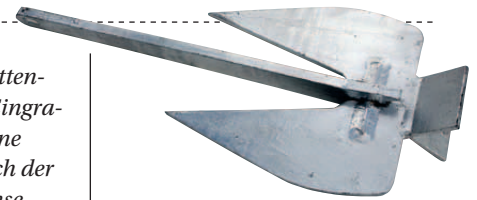
Der French-Anker von Talamex ist bekannt, denn er sieht dem Brittany von Plastimo nicht nur enorm ähnlich, er trägt sogar dessen eingprägten Schriftzug. Die Verarbeitung ist nicht perfekt, und das Produkt ist auch dort scharfkantig, wo es für die Funktion nicht nötig ist. Angesichts des günstigen Preises ist dies aber in Ordnung. Trotz aller Handlichkeit des flachen Grund-

eisens – beim Anheben ist Vorsicht geboten: Zwischen Schaft und Platten klemmt man sich leicht die Finger.

TESTERGEBNIS

So ähnlich wie die Optik sind auch die Praxiserfahrungen: Der French ist enorm bissig. Auf Sand und Geröll sitzt er nach etwa einem halben Meter im Boden. Lediglich auf Schlick braucht es etwas länger, bis er

sich eingegraben hat. Plattenanker-typisch folgt dem Eingraben aber bei Belastung eine langsame Drift. Wobei sich der Anker um seine Längsachse dreht, bis die Flunken senkrecht stehen und er ausbricht; da hilft es wenig, dass der French meist nach einigen Metern wieder fasst. Bei Starkwind geht die Yacht stückchenweise auf Drift. Als Daueranker ist der French daher nicht zu empfehlen.



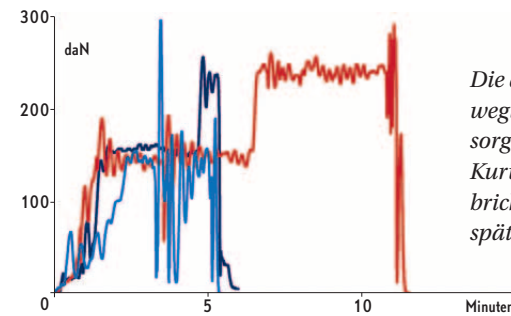
Yacht-BEWERTUNG



- + Sehr günstig
- + Fasst sehr gut
- Bei Belastung nicht sicher
- Klemmgefahr beim Anheben



Der French geht schnell und zuverlässig in den Grund, auf Dauer bleibt er dort aber nicht. Die Trippleine lässt sich gut anbringen



Die dauerhafte Bewegung des Ankers sorgt für unruhige Kurven. Unter Last bricht er früher oder später aus

KOBRA II 185 EURO

KONZEPT

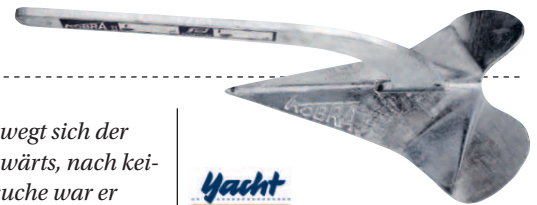
Der Sieger der letzten beiden Ankertests ist als Referenz erneut am Start. Technisch ist die Konstruktion des Pflugmodells unverändert, leider hat sich jedoch auch die Verarbeitung nicht gebessert, der Schaft ist nach wie vor scharfkantig. Der Kobra II lässt sich zum leichteren Stauen nach dem Lösen einer Schraube anklappen, ist in dieser Position aber nicht verriegelt. Die Spitze

des Pflugs ist bleigefüllt, und die Trippleine kann an einem massiven Quersteg befestigt werden.

TESTERGEBNIS

Fieren und vergessen – der Kobra II lieferte auf allen Untergründen eine sehr überzeugende Vorstellung. Bereits nach 30 bis 50 Zentimetern ist der Anker vollständig im Grund verschwunden, bei erhöhter Last sinkt das Eisen nur noch tiefer in den

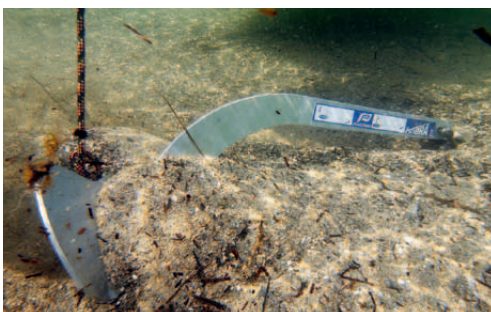
Boden. Dabei bewegt sich der Kobra kaum vorwärts, nach keinem der Zugversuche war er weiter als 2,5 Meter vom Auslegepunkt entfernt. Zudem saß er sehr fest und musste mit viel Geduld ausgebrochen werden. Erstaunlicherweise unterscheiden sich die Ergebnisse auf den Bodenarten kaum, was den Kobra zum echten Universalanker macht – und ihm den erneuten Testsieg sichert.



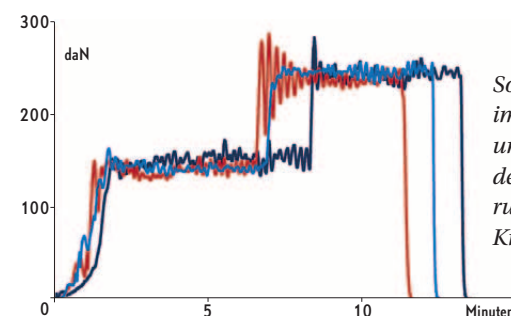
Yacht-BEWERTUNG



- + Sehr gutes Eingraberhalten
- + Souveräner Halt auf allen Böden
- + Günstiger Preis
- Scharfkantiger Schaft



So soll es sein: Der Kobra II gräbt sich auf allen Böden schnell und gut ein und hält auch der Dauerbelastung problemlos stand



Sobald der Anker im Grund ist, sitzt er unbeweglich fest, dementsprechend ruhig verläuft die Kraftmessung

SO HABEN WIR GESTESTET

Schwierigster Kandidat sind Steine beziehungsweise Mergel. Hier würde dem eingegrabenen Anker zwar guter Halt geboten, aber kaum ein Modell schafft es überhaupt, in diesen Boden einzudringen. Meist verhakt sich das Grundeisen nur oberflächlich und gibt bei höherer Belastung schlagartig nach. Aufgrund ungünstiger Wetterverhältnisse konnten wir in diesem Jahr nicht alle Kandidaten auf Schlick testen.

KRÄFTE IM BETRIEB

Die beim Test per Maschine vorgegebenen Zugkräfte entsprechen bei unserem 10,50 Meter langen Fahrtenboot einem Winddruck von etwa 5 bis 6 Beaufort. Wie jeder Segler aus der Praxis weiß, ziehen moderne Yachten nicht mit gleichmäßiger Kraft am Geschirr, vielmehr wird der Anker beim Schwoien mal mehr, mal weniger stark belastet. Die größten Kräfte treten immer dann auf, wenn das Schiff am Scheitelpunkt der Schwoibewegung wendet und auf dem neuen Bug die Ankertrasse erstmals auf Spannung kommt.

Solche Wechselbelastungen lassen sich künstlich nur schwer nachahmen. Daher verwenden wir die leichter reproduzierbare und für jeden Anker und Zugversuch gleiche Dauerlastmethode. Sie stellt die beim längerfristigen Ankern auftretenden Belastung quasi im Zeitraffer dar. Um Ruhe im Schiff zu haben, wird ohnehin jeder Skipper bei längerem Liegen vor Anker bemüht sein, das Schwoien möglichst zu unterbinden, zumindest die auftretenden Rucke bestmöglich zu dämpfen.

Als Ankergeschirr verwenden wir im Test eine mindestens 30 Meter lange und 16 Millimeter starke Trosse zusammen mit einem zehn Meter langen Vorlauf aus Zehn-Millimeter-Kette. Das ergibt bei der maximalen Ankertiefe von zweieinhalb Metern und einem Freibord von etwa einem Meter ein Verhältnis von 1:12 und damit einen guten Zugwinkel am Ankerschaft. Vom Taucher bestätigt, blieben selbst bei 250 Dekanewton Last die ersten drei Meter Kette nach dem Anker flach auf dem Grund liegen. Die Trossenlänge variierte dabei je nach Abstand zwischen Test-Ankergrund und dem für das Zugschiff ausreichend tiefen Wasser.

An den normalerweise aufgesuchten Ankerplätzen ist die durchschnittliche Kraft am Haken viel geringer als die Maximalkraft in unserem Test – man sucht sich ja be- →



Anker und Geschirr werden auf der großen Heckplattform vorbereitet, dann per Dingi an definierten Positionen ausgebracht



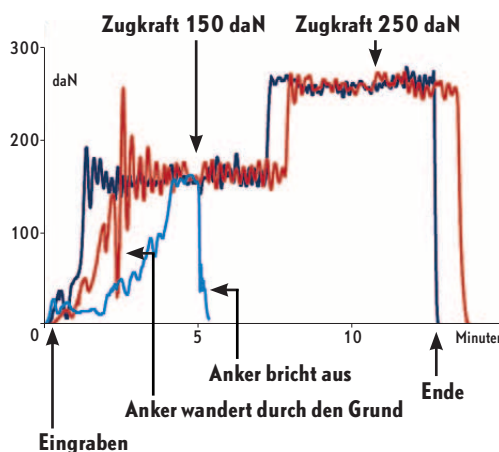
Per Aquascope wird das Verhalten beobachtet

Testschiff war eine Bavaria Cruiser 36, ausgewählt wegen der großen ausklappbaren Heckplattform. Wie beim Test 2009 wurde sie uns von Mola Yachtcharter zur Verfügung gestellt. Zur Anwendung kam unser bereits seit Jahren bewährtes Programm: Jeder Anker muss sich auf Sand-, Schlick- sowie auf Geröllgrund beweisen. Gezogen wird dabei in Vorausfahrt, Geschirr am Heck. Damit ist sichergestellt, dass die Zugrichtung nicht auswandert.

Für gleiche Bedingungen werden die Anker per Hand platziert. Jeder hat pro Grund drei Versuche, gewertet wird erst, wenn sich das Eisen eingegraben hat. Gelingt das nicht beim ersten, vorsichtigen Anziehen, werden die Eingrab-Versuche ebenfalls dreimal wiederholt. Erst wenn auch der dritte Anlauf misslingt, gilt ein Versuch als gescheitert. Der eigentliche Zugversuch besteht aus fünf Minuten mit einer Kraft von 150 Dekanewton und weiteren fünf Minuten mit 250 De-

kanewton. Sitzt der Proband anschließend immer noch annähernd an der Ausgangsposition im Grund, gilt der Versuch als bestanden. Die auf den Anker wirkenden Zugkräfte werden mittels Kraftmessdose zwischen Trosse und Schiff sowie einer von uns selbst entwickelten Software kontinuierlich aufgezeichnet. Zur Beurteilung von Eingrabeverhalten und Bewegung im Grund werden die Anker durch Taucher sowie per Aquascope von der Oberfläche aus überwacht.

SO LESEN SIE DIE DIAGRAMME



Zur übersichtlichen Darstellung haben wir für jeden Grund nur eine charakteristische Messkurve abgebildet. Dunkelblau sind die Werte im Sand, hellblau gilt für Schlick, rot für Geröll. Auf der waagerechten Achse ist die Zeit in Minuten aufgetragen, auf der Senkrechten die gemessene Zugkraft in Dekanewton (daN). Kleinere Schwankungen ergeben sich durch Umgebungseinflüsse (Wind, Strom), größere deuten auf Bewegungen des Ankers im Grund hin – die fast immer einem Ausbrechen vorausgehen.

RACER 287 EURO

KONZEPT

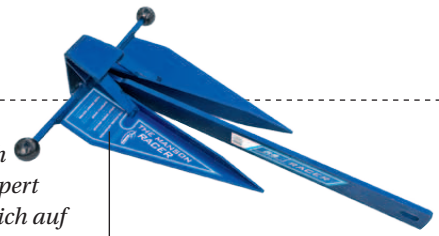
Der Racer stammt wie der Boss von Manson aus Neuseeland. Er besteht aus Aluminium und ist entsprechend leicht und handlich. Gerade einmal 4,3 Kilogramm wiegt das für 35 bis 40 Fuß Schiffsgröße empfohlene Modell. Es soll den Sicherheitsbestimmungen bei Regatten genügen und dabei möglichst wenig wiegen. Die Verarbeitung ist ordentlich, das blaue Eloxat hat

nach dem Test aber deutlich gelitten. Eine Trippleine lässt sich durch den Ankerkopffädeln, dieser ist aber scharfkantig.

TESTERGEBNIS

Leider macht der Racer im Einsatz seinem Namen alle Ehre, denn er bewegt sich meist sehr schnell über statt in den Grund. Schon das Eingraben bereitet Probleme, auf härteren Untergründen wie Mergel greift er

nicht, sondern stellt sich auf die Spitzen und holpert über den Boden. Lediglich auf weichem Sand fasst der Anker, aber auch dort wandert er schon bei 150 Dekanewton etwa einen Meter pro Minute. Zudem besteht wie bei allen Plattenankern die Gefahr, dass er sich auf die Seite dreht und ausbricht. Urteil: Der Racer ein reiner Vermessungsanker und keine Sicherheitsausrüstung.



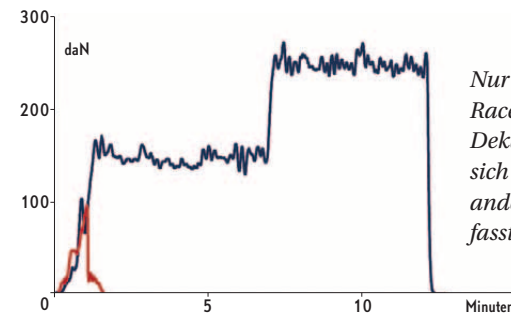
Yacht-BEWERTUNG



- + Gute Verarbeitung
- + Sehr handlich
- Mangelhaftes Eingraberhalten
- Unsicheres Verhalten im Grund



Der Racer fasst nur widerwillig, bei härteren Gründen hat er keine Chance: Er holpert auf den Spitzen stehend über den Boden



Nur auf Sand hielt der Racer zweimal 250 Dekanewton, bewegte sich aber stark. Auf anderen Gründen fasste er nicht

ULTRA 1081 EURO

KONZEPT

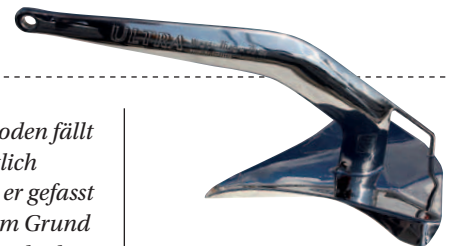
Die sehr edel wirkende, auf Hochglanz polierte Niro-Konstruktion stammt aus Neuseeland und soll speziell für den Einsatz in der Bugrolle entwickelt sein. Die Verarbeitung ist tadellos, scharfe Kanten oder Grate gibt es nicht. Zur besseren Gewichtsverteilung ist der Schaft hohl und die Spitze bleigefüllt. Sehr praktisch ist der als Kettenabweiser gedachte Rundstahlbügel am Übergang

zur Flunke. Er dient auch als Griff und Befestigungspunkt für die Trippleine.

TESTERGEBNIS

Auf Sandgrund fasst der Ultra-Anker enorm gut, die nach unten gebogene Spitze drückt sich quasi schon im Stand in den Boden. Nach einem halben Meter ist der Anker fast vollständig im Grund verschwunden und bewegt sich anschließend kaum

noch. Auf steinigem Boden fällt das Eingraben wesentlich schwerer. Selbst wenn er gefasst hat, bietet er auf diesem Grund keinen zuverlässigen Halt, da er nicht tief in den Boden wandert. In zwei von drei Versuchen bricht der Anker wieder aus, einmal sogar bei niedriger Last. Auf Schlick konnten wir den Ultra-Anker wegen ungünstiger Wetterbedingungen leider nicht mehr testen.



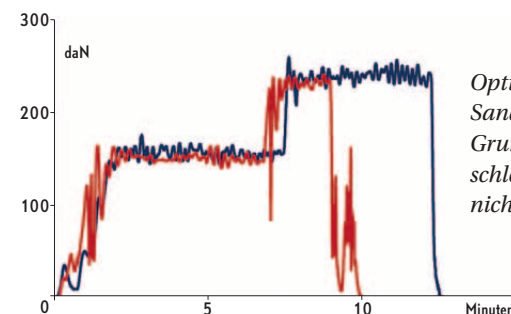
Yacht-BEWERTUNG



- + Sehr gute Verarbeitung
- + Gute Handhabung
- + Sehr guter Halt auf Sand
- Unsicherer Halt auf Geröll



Ausgeklügelte Gewichtsverteilung und nach unten gebogene Spitze: Auf Sand drückt sich der Ultra fast von selbst in den Grund



Optimaler Halt auf Sand. Bei steinigem Grund fasst der Ultra schlecht und kann sich nicht tief eingraben

DATEN UND BEZUGSQUELLEN

Typ	Boss	Brake	French	Kobra II	Racer	Ultra
Hersteller	Manson	MPI	Talamex	Plastimo	Manson	Ultra Anchors
Vertrieb	www.sailtec.de	www.shipshape-shop.be	www.lankhorst-hohorst.de	www.bukh-bremen.de	www.sailtec.de	www.marine-moerth.at
Maße	89 x 46 x 42 cm	81 x 37 x 34 cm	83 x 36 x 14 cm	84 x 37 x 34 cm	80 x 50 x 15 cm	82 x 38 x 39 cm
Gewicht (Soll/Ist)	12/11,8 kg	16/17,4 kg	16/15,7 kg	16/16 kg	4,5/4,3 kg	16/16,1 kg
Größenempfehlung laut Hersteller	25 bis 35 Fuß	4,5 bis 8 Tonnen	Keine Angabe	Bis 12,50 Meter/ bis 8 Tonnen	35 bis 40 Fuß	Bis 7 Tonnen
Material	Verzinkter Stahl	Verzinkter Stahl	Verzinkter Stahl	Verzinkter Stahl	Aluminium	Edelstahl
Preisempfehlung	397 Euro	379 Euro	80 Euro	185 Euro	287 Euro	1081 Euro
Schaftlänge ab Rolle	57 cm	46 cm	64 cm	64 cm	70 cm	58 cm
Kettenauge	13 mm breiter Schlitz	39 x 20 mm	24 x 10 mm	40 x 20 mm	25 x 18 mm	17 mm
Trippleinen-Auge	Schlitz	Scharfkantiger Steg	Scharfkantiger Steg	Scharfkantiger Steg	Rauer Durchbruch	Runder Steg
Bewertung	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ Sehr gut ★★★★★ Gut ★★★ Befriedigend ★★ Ausreichend ★ Mangelhaft

vorzugt einen geschützten Ort für die Nacht oder zum Erholen. Darum prüfen wir jeden Anker auch unter verminderter Last von nur 150 Dekanewton.

Die Zugkraft selbst wird an Bord gemessen und aufgezeichnet. Aus dem Verlauf der Kurve bei unveränderter Drehzahl lässt sich erkennen, ob das Eisen ruhig sitzt oder auf Drift zu gehen beginnt. Unregelmäßige Zacken waren für den Rudergänger das Signal: Hand an den Gashebel und Achtung! Denn bei ausbrechendem Anker kommt schnell Fahrt in das Gespann, und am Grundeisen hängt im Test schließlich noch ein Maßband begrenzter Länge.

VERHALTEN IM GRUND

Bei zunehmender Last auf dem Geschirr soll sich ein Anker im Idealfall stets tiefer in den Grund bohren, um so die Kraft sicher in den Boden zu übertragen. Das klappt nicht immer, viele Anker graben sich nur bis zu einer bestimmten Tiefe ein und wandern so durch den Grund.

Vor allem Plattenanker wie French und Racer sind problematisch, sobald sie in Bewegung geraten: Sie neigen dazu, sich um die Längsachse zu drehen. Wenn die Flunken dann annähernd senkrecht stehen, ist keine Kraftkomponente mehr vorhanden, die das Eisen in den Grund dirigiert. Es kommt, nach einiger Zeit scheinbar sicheren Haltens für die Crew unvermittelt wieder frei. Nur der den Test beobachtende Taucher hat schon lange vorher bemerkt, dass die Sache im wahrsten Sinne des Wortes schief läuft.

Die Ursache für dieses Verhalten dürfte in der prinzipbedingt symmetrischen Bauweise zu sehen sein. Der Plattenanker liegt zunächst flach auf dem Grund, die Flunken klappen erst bei einsetzendem Zug nach unten. Dieses „Unten“ ist aber konstruktiv nicht vorgegeben, der Anker soll unabhängig davon arbeiten, welche Seite auf dem Boden landet. Darum müssen die Flunken oben

und unten gleich beschaffen sein, ein irgendwie aufrichtendes Moment kann nur durch den nach oben klappenden Schaft erzeugt werden. Was nach unseren bisherigen Beobachtungen ganz offensichtlich regelmäßig misslingt.

Anker in Spaten- oder Pflugform haben damit weniger zu kämpfen. Deren Bauart mit definiertem „Oben“ und „Unten“ bewirkt im Allgemeinen eine stabilere Lage im Grund. Sie liegen nach dem Abfieren zunächst auf der Seite und richten sich erst beim Eingraben auf. Das hierfür durch die Form erzeugte aufrichtende Moment bewirkt auch später eine stabile Ausrichtung: Schaft oben, Flunke unten.

Nur wenn grobe Konstruktionsfehler vorliegen, kommt es bei dieser Gattung zu selbsttätigem Ausgraben. Beim Brake beispielsweise hatten wir den Fall, dass er zwar im Grund aufrecht blieb, aber unter ungünstigen Umständen einfach wieder hochkam, statt sich tiefer einzugraben.

Überhaupt muss zum Eingraben bei zwei Konstruktionen, den Typen Boss und Brake, etwas anders vorgegangen werden als die bisherige Lehrmeinung sagt oder man selbst gewohnt ist. Statt vorsichtigem Anziehen mit möglichst wenig Kraft verlangen diese beiden unter manchen Umständen erstmal nach einem kräftigen Ruck, nämlich dann, wenn sie beim Abfieren auf den Grund über Kopf zu liegen kommen. Aus dieser Position gelangen sie beim gemächlichen Rutschen über den Boden nicht selbsttätig in eine „Angriffsstellung“.

ANKERGRÖSSEN

Die folgende Tabelle gibt in Anlehnung an die Vorgaben des GL Anhaltspunkte für die Wahl von Ankergröße, Kette und Trosse. Wir empfehlen, auch den Zweitanker nicht kleiner zu wählen

SCHIFF	HAUPTANKER	KETTE/TROSSE
0,5 t	5,0 kg	-/12 mm
1,0 t	7,5 kg	-/14 mm
1,5 t	8,7 kg	-/14 mm
2,0 t	10,5 kg	6 mm/16 mm
3,0 t	12,0 kg	6 mm/18 mm
4,0 t	13,0 kg	6 mm/18 mm
5,0 t	13,5 kg	7 mm/18 mm
6,0 t	15,0 kg	7 mm/18 mm
8,0 t	17,0 kg	8 mm/20 mm
10 t	19,0 kg	8 mm/20 mm
12 t	21,0 kg	8 mm/22 mm
17 t	25,0 kg	9 mm/22 mm
23 t	29,0 kg	10 mm/22 mm

PROTOTYPE TANDEM-ANKER 699 EURO

UNTERSCHIEDLICHES HANDLING

Das schwere Eisen muss auch an Bord bewegt werden – zwar als Hauptanker in der Bugrolle gefahren nicht sehr weit, aber als Zweitanker oder beim Ausbringen per Beiboot schon. Dann spielt die Verarbeitung eine große Rolle. Scharfkantige Grate oder raue Verzinkung zwingen schnell zur Benutzung von Arbeitshandschuhen und verleiden den Spaß am Manöver.

Meister in einfachem Handling ist der Alu-Plattenanker Racer. Mit seinen nur 4,3 Kilogramm Gewicht und der mitgelieferten Tasche ist er der König der Backskiste.

Bei den Pflugankern ist der Ultra aus poliertem Edelstahl am angenehmsten handzuhaben, hier ist alles abgerundet und ohne störende Grate. Leider hat so etwas auch seinen Preis, 1081 Euro sind für dieses 16-Kilo-Schmuckstück anzulegen.

Von den Modellen aus verzinktem Stahl sind Boss und Brake ordentlich verarbeitet. Die anderen beiden, French und Kobra, weisen mehr oder weniger unbearbeitete Schnittkanten auf, auch im Griffbereich. Beim French besteht zudem die Gefahr, die Finger zwischen Schaft und den beim Anheben umklappenden Flunken einzuklemmen – hier ist bei den ersten Einsätzen erhöhte Aufmerksamkeit angesagt.

FAZIT: BEKANNTER TESTSIEGER

Bester Allround-Anker ist – mal wieder – der Kobra von Plastimo. Er hielt auf allen Gründen praktisch sofort und ohne Ausreißer bei allen Versuchen. Mit dieser Leistung und dem Preis von 185 Euro lässt sich über die Grate am Schaft hinwegsehen. Je nach Anspruch lohnt hier sogar manuelle Nacharbeit mit der Flex und anschließendes Neuverzinken.

Am schlechtesten in Sachen Haltevermögen schneidet der Racer ab. Aufgrund der geringen Masse erscheint er aber immerhin als Anker der Wahl für den Regattasegler. Ob seine Haltekräfte den Sicherheitsbestimmungen entsprechen, muss der Vermesser entscheiden.

Zu bedenken ist bei unseren Ergebnissen, dass die angesetzte Maximalkraft in geschützten Buchten eher selten auftritt. Auch Produkte, die im Test schlecht abschneiden, können unter passenden Bedingungen zu einem positiven Ankererlebnis führen. Die wahren Qualitäten zeigen sich erst, wenn es darauf ankommt, das Schiff trotz Starkwind

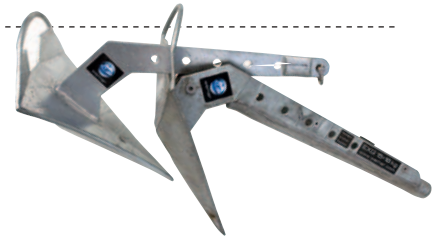
KONZEPT

Das Tandem-System von Weber-Marine besteht aus zwei ineinander passenden Bügelankern. Unter normalen Bedingungen wird nur mit dem vorderen Anker gearbeitet, der zweite, größere bleibt im Bugbeschlag liegen. Sein Schaft ist selbst wie ein Bugbeschlag geformt, und die Kette läuft durch ihn hindurch. Wird mehr Halt benötigt, koppelt man den

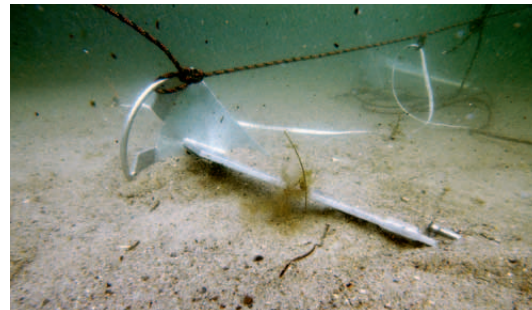
zweiten Anker ebenfalls auf die Kette und fiert ihn mit auf den Grund.

TESTERGEBNIS

In der Praxis konnte die Form der Anker nicht überzeugen. Selbst auf Sand war das Eingraben der zwei Eisen problematisch; zudem entwickelten beide Modelle keine genügende Haltekraft und brachen aus. Weber-



Marine hat inzwischen auf den Test reagiert und wird die Geometrie der Anker überarbeiten. Der getestete Prototype kommt in dieser Form nicht auf den Markt, daher haben wir ihn aus der Wertung genommen.



Interessantes System und gute Verarbeitung, in der Praxis konnten die Anker aber nicht überzeugen. Statt sich einzugraben, rutschen sie über den Grund. Der Hersteller arbeitet bereits an einem neuen Design

aus der falschen Richtung sicher zu halten – dann jedoch ist für Experimente keine Zeit.

Außerdem ist die Leistung jedes Ankers stark vom Geschirr abhängig: Nur mit – wemöglich auch noch zu kurzer – Trosse wird selbst der Testsieger die von uns ermittelten Werte nicht erreichen. Ebenso bewirkt mehr und schwererer Kettenvorlauf bei schlecht

haltenden Modellen kleine Wunder. Ein Anker ist auf Fahrtenyachten auch Teil der Sicherheitsausrüstung und soll das Schiff im Notfall, beispielsweise Ruderbruch, vor einer Strandung bewahren. Wer diesen Aspekt ernst nimmt, verlässt sich nicht ausschließlich auf ein Erzeugnis, das nur bei verminderter Last hält. Die verbreitete Meinung, als Reserve genüge eine kleinere Ausführung, möchten wir hier keineswegs unterstützen – schließlich soll dieser die Situation retten, wenn der Hauptanker Schwierigkeiten bekommt. Also macht es eher andersherum Sinn: den Reserveanker eine Nummer größer zu wählen.

Eine handliche Ausführung zusätzlich mitzuführen kann aber durchaus praktisch sein, denn nicht immer muss gleich das große Eisen ins Wasser. Für die Kaffee- oder Badepause (wobei natürlich ein Besatzungsmitglied an Bord bleibt) unter ruhigen Bedingungen reicht ein leichterer Anker oft aus. Das Manöver ist dann nicht mit so viel körperlichem Einsatz verbunden.

WEITERE MODELLE



Bereits in YACHT 2/2006 und 17/2009 haben wir umfangreiche Ankertests veröffentlicht. Viele Probanden sind noch erhältlich