



Fan 25 Laguna

Ein klares Konzept

Die Flutwelle der kleinen Kajüt-Segelboote aus Osteuropa schwabbt gewaltig über unsere Grenzen. Die meisten von ihnen sind für das gemütliche Befahren geschützter Gewässer konzipiert. Einige von ihnen geraten in die Nähe der Bezeichnung hochbordige „Treibhäuser“. Andere vereinen Segel- und Wohneigenschaften mit ästhetischer Linienführung in mehr oder weniger ausgewogener Harmonie.

Dieses geräumige polnische Boot wird sicher von Yachtpuristen anders bewertet, als von einer, nach viel Bewegungsfreiheit unter Deck suchenden Fahrtenbootcrew. Das Raumangebot jedenfalls ist enorm!

Mit einem minimalen Tiefgang von nur 34 Zentimetern lassen sich einerseits auf geschützten Revieren flache Uferzonen befahren, andererseits bietet sich dieser Schwenkkieler für das Trailern an, wobei ein recht hohes Transportgewicht von etwa 2,1 Tonnen (plus Trailergewicht) berücksichtigt werden muss. Außerdem fordert die Bootsbreite von 2,74 Metern beim Trailern auf öffentlichen Straßen eine Sondergenehmigung vom Straßenverkehrsamt. Die durchdachte Mastlege-Vorrichtung gestattet das komfortable Unterqueren von niedrigen Brücken. Die uns vorge-

legte Stabilitätskurve lässt darauf schließen, dass dieser Trailersailer selbstaufrichtend ist. Die etwa 100 Kilometer südlich von Warschau gelegene Werft hat sich – so ihr Internetauftritt – auf die Herstellung kleiner Kajütsegelboote von 6,00 bis 7,85 Metern spezialisiert (Corvette 600 – 600sport - 650; Sasanka 660; Joker 785 und Laguna 730).

Unter Segel

Wir testeten „Baunummer 5“ einen Tag lang auf dem Bodensee vor Langenargen, hierbei wehte es testgerecht

mit vier bis fünf Beaufort, der Wellengang war gering. Auf dem See angekommen, fiel mir ein ungewöhnlich großer Ruderdruck auf, selbst bei nur geringer Schräglage des Bootes. „Wurde im Hafen das Ruderblatt vollständig heruntergelassen?“ fragte ich den mitsegelnden Vertreter. Vorsichtshalber zog ich nochmals kräftig am Ruderblatt-Niederholer. Es waren nur wenige Zentimeter Lose in der Leine, aber der Ruderdruck verschwand augenblicklich. Also: Stets, auch bei mäßigem Wind, den Niederholer erbarmungslos dichtholen! Dann bleibt der Kraftaufwand an der Pinne sehr gering. Das



gilt auch für eine erhöhte Schräglage bei etwa 30 Grad. Darüber nimmt der Ruderdruck, wie bei (fast) jedem Segelboot mit recht flachem Unterwasserschiff, ganz normal zu. Allerdings darf man die Großschot dabei nicht übermäßig dichtziehen. Denn der Fokschot-Holepunkt liegt ziem-



Wir liefern weltweit für Marinaanlagen:

- Schwimmstege aus Beton und Holz
- Schwimmende Wellenbrecher aus Beton bis 6 m Breite
- schwimmende Tankstellen, auch für Benzin
- Plattformen, Privatstege, Ausleger, Gangways, Versorgungssäulen, etc.
- Marina Refit und Stegrenovierungen
- Beratung, Planung und Montage

SF MARINA Deutschland GmbH

Frauenthal 8 · D-20149 Hamburg
Tel.: 040 - 37 50 29 45
Fax: 040 - 37 50 29 48
e-mail: welcome@sf-marina.com
www.sf-marina.com

Gert Petersen
Sauermannstrasse 4 · D-24937 Flensburg
Tel./Fax: 0461 - 51 607



Bitte Prospekte anfordern!

Marina Baltic Bay,
Laboe



baum-Niederholer stramm durchgesetzt wird. Dieser Trimm sorgt dafür, dass bei leichtem Fieren der Großschot der Großbaum nur sehr geringfügig steigen kann, das Achterliek nicht zu locker wird und das Großsegel somit nicht übermäßig „öffnet“ (zu locker wird). Vor allem in oberen Segelbereich geht somit kein Vortrieb verloren. Auf einem besonders windigen Amwindkurs kann übermäßige Schräglage – und somit auch Luvgerigkeit durch Dichtholen des Achterstagspanners vermindert werden. Dieses bewirkt ein Biegen des Mastes, wodurch wiederum das Großsegelprofil abgeflacht und das Achterliek kontrolliert geöffnet wird. Der Schnitt des Großsegels ist der maximal möglichen Mastbiegung angepasst.

Die Lateralfäche des Schwenkkiels ist, wie bei jeder modernen Konstruktion, nicht besonders groß bemessen. Das bedeutet erhöhte Abdrift bei geringer Bootsgeschwindigkeit. Um dieses zu vermeiden, sollte dieser Schwenkkieker nicht extrem hoch am Wind gesteuert werden. Die Devise heißt deshalb: „Stets gut in

lich weit außen. Das bedeutet: Wird der Großbaum zu weit mittschiffs gezogen, dann stehen Fock und Großsegel nicht annähernd parallel zueinander. So, wie es sein sollte. Vielmehr baut sich bei zu sehr dichtgeholtem Großsegel übermäßiger Druck im Achterliekbereich auf. Dieses führt zu ungewollter

Luvgerigkeit. Und somit zu mehr Kraftaufwand an der Pinne. Schließlich läuft das Boot wegen des nunmehr sehr angewinkelten Ruderblatts auch geringere Geschwindigkeit. Der ideale Amwind-Trim, besonders bei frischem Wind, dürfte meiner Erfahrung erreicht sein, wenn der Groß-



Nicht unbedingt schön, aber praktisch.



Viel Platz im Ankerluk.

Fahrt halten, auf die letzten paar Grad Höhe verzichten.“ Das Dreh- und Manövrierverhalten entspricht dem einer gelungenen Fahrtenbootkonstruktion. Unser Testboot ließ sich unter allen getesteten Wind- und Geschwindigkeits-Bedingungen stets sicher handhaben. Nach einer Vollkreisdringung trieb das sich kaum vorwärts bewegende Boot zunächst etwas nach Lee ab, begann dann aber nach wenigen

MAXI 1300

Genuine feeling of harmony

MAXI YACHTS

North-Yachting Kürten GmbH, Am Kai 25 a, 23775 Großenbrode, Telefon: 04367-99 99 22, Fax: 04367-99 99 29, Mobil: 0172-78 98 376
E-Mail: reiner.kuerten@north-yachting.de, www.north-yachting.de

FRIESISCHE NORDSEE

WANGER
LAND

WIESEN, SAND UND MEER



MEER MARINA FÜR NORDSEESKIPPER

In der Marina Hooksiel/Jade an der Nordsee haben Sie was vom Meer: 400 geschützte und sichere Liegeplätze in einem großen Binnensee mit Seeschleuse. Hooksiel ist unser Tor zur Nordsee - Ausgangspunkt und Stützpunkt für die beliebten Ziele Helgoland und die Friesischen Inseln.

URLAUBSSTIMMUNG AUF EINEM BLICK:

- Tidenfreiheit/Schleuse zur Nordsee
- 400 Liegeplätze
- Individuelle Wasser- und Stromversorgung
- Moderne Entsorgung- und Sanitär-einrichtungen
- Attraktives Freizeitangebot für die ganze Familie
- Meerwasser-Hallenwellenbad
- Vier Kilometer langer Sandstrand mit FKK-Teil
- Wasserskianlage
- Segelschule in der Marina
- W-LAN – kabellos ins Internet!

WANGERLAND TOURISTIK GMBH

Zum Hafen 3 · 26434 Horumersiel

Telefon 04426/987-0

Telefax 04426/987-187

www.wangerland.de

Marina-Information:

Hohe Weg 1 · 26434 Hooksiel

Telefon 04425/958012

Telefax 04425/958017

www.marinahooksiel.de

hooksiel@wangerland.de

Hafenmeister: Telefon 04425/958050



Schon gesegelt

Sekunden wieder vorwärts zu segeln. Negativ schließlich empfinde ich die Lose des Ruderblatts innerhalb der Ruderkopf-Blechbacken. Der Kommentar des Vertreters: "Wenn ich die Befestigungsschraube mehr anziehe, dann wackelt das Blatt zwar weniger, aber es lässt sich dann nur schwerlich auf- und abbewegen." Beim Hochziehen des vollständig heruntergelassenen Blattes muss dieses zunächst nach achtern angewinkelt werden, bevor es mit dem Aufholer weiter geliftet werden kann.

Unter Motor

Unser Testboot war mit einem 10 PS-Honda-Viertakt-Aussenbordmotor (mit Elektrostart und externem Gashebel) ausgestattet. Dieser ist –nach Hochklappen der achteren Ducht- vom Cockpit gut erreichbar und lässt sich bei Bedarf mitlenken. Das jedoch erlaubt im Manöver nur bedingt gleichzeitiges Rudergehen. Denn der Motor ist so tief angebracht, dass die Sicht über das hohe Kajütdach nach vorn beeinträchtigt wird. Es empfiehlt sich daher, den Außenborder beim Manövrieren von einer separaten Person bedienen zu lassen, oder besonders umsichtig zu steuern. Wird der Motor auf Mittelstellung fixiert, dann muss nur etwas bedächtiger manövriert werden. Das Ruderblatt ist groß genug bemessen, um auch bei langsamer Rückwärtsfahrt zentimetergenau „einparken“ zu können. Der Kiel sollte hierbei weitgehend heruntergelassen werden, um das Drehverhalten zu begünstigen. Ganz nach dem Seglerspruch: "Ein Außenborder, der immer anspringt, ist langweilig." bietet der Vertreter einen –in der Regel- störunanfälligeren - 10 PS-Einbau-Dieselmotor als Extra an. Auch ein Schachtmotor ist möglich.

An Deck

Der 7/8-getakelte Mast erscheint solide verstagt, jedenfalls habe ich kein abnormes Verhalten des Mastes, oder der Püttings beobachten können. Auch das Einleinen-Reffsystem (Extra) und die „Lazy-Jack“-Anordnung (Großsegel-Auffang-System, Extra) funktionierten bestens. Das Vorliek des Vorsegels ließ sich leider nicht befriedigend strecken. Es sackte in Böen etwas herunter und bildete Falten. Dieser Trimm formt das Vorsegel bauchig. Das Cockpit ist –im Vergleich zu ähnlichen Booten- besonders geräumig, ... und breit. So breit, dass sich die in Luv sitzende Crew an der 1,17 Meter entfernten Leeducht mit den Füßen nicht abstützen kann. Ein Mangel bei viel Schräglage. Der auf dem Cockpitboden integrierte GFK-Mittelsteg bietet diesbezüglich nur begrenzten Halt. Die bei vielen Booten aus dem Osten übliche Mastlegevorrichtung (Extra) funktionierte einwandfrei mit Jütgestänge und Vorstagtalje, die bei weniger kräftigen Personen auch mit Hilfe einer Kajütdach-Winsch gehandhabt werden kann.

Unter Deck

Der erste Eindruck im Salon: Ein gewaltiges Raumangebot, wohnlich und von solider Holz- und Kunststoff-Verarbeitung geprägt. Hervorzuheben auch die relativ großen Stehhöhen. Im Pantrybereich, wo diese am wichtigsten ist, gar 1,78 Meter. Der 1,65 mal 0,71 Meter messende, solide befestigte, beidseitig abklappbarer Salon-tisch bietet reichlich (!) Platz auch für umfangreichere Mahlzeiten zu Viert. Im Vorschiff sorgen ein Schrank, Staubereich unter den Polstern und seitliche Ablagen-



fächer (mit zehn Zentimeter hohem Stüll) für viel Staumöglichkeiten. Die Entlüftung erfolgt über das 43 mal 43 Zentimeter große Decks-Klappluk mit „Lüfterstellung“ (Das nur leicht geöffnete Luk kann von innen verschlossen werden). Eine gute Idee: Für das Speedometer Extra) ist ein kleiner Brunnen montiert. Dieser sorgt dafür, dass beim Herausschrauben des Gebers kein Wasser in die Bilge dringt. Der Salon ist beidseitig mit viel offenem und geschlossenem Stauraum versehen. Die Backbord-Salonkoje wurde inzwischen etwas verbreitert. Bei Verwendung des Bootes in stürmischem Wetter vermissen ich Griffleisten, um sich bei Wellengang sicherer festhalten zu können.

Stehhöhen

Pantry	1,78 m
Salonmitte	1,82 m
WC-Raum	1,63 m
Niedergang	1,81 m

Kojenabmessungen

Vorschiff	2,05 x 1,35 m
Salon, Stbd.	1,94 x 0,49 m
Salon, Bbd.	1,90 x 0,49 m
Achterschiff	2,05 x 1,14 m



Viel Boot für's Geld, speziell unter Deck, weil geräumig und sauber ausgebaut.



Vom Pantrybereich darf man auf einem kleinen Boot nicht zuviel erwarten. Da muss auch mal der Salontisch als Arbeitsfläche einbezogen werden. Trotzdem: Ein Kühlschrank (Extra), Nirospüle, Druckwasser (kalt) und der zweiflammige, ohne Topfhalterung und ohne halbkardanische Aufhängung montierte Spirituskocher (Extra), sowie angemessener Stauraum für Küchenutensilien und Lebensmittel runden den Komfort ab. Ein Besteckfach muss improvisiert werden. Das Brauchwasser wird (am Bodensee) in einem tragbaren Kanister gesammelt. Ein kleines,

in der schrägen Kajüt-Seitenwand eingelassenes Klappfenster kann zum Entlüften der Küchendämpfe herangezogen werden, ... wenn es nicht hineinregnet.

Auch der, noch als geräumig zu bezeichnende, WC-Raum kann auf dieselbe Art entlüftet werden. Zwei, drei Zentimeter große Löcher im unteren Teil der ansonsten geruchsdicht schließenden WC-Tür, sollen für Zirkulation und somit für eine beschleunigte Entlüftung sorgen. Die GFK-Innenschale ist einfach sauber zu halten. Neben dem üblichen Stauraum gibt es hinter dem WC (Extra) noch Staumöglichkeit für Ölzeug und Rettungswesten.

Fazit

Viel Boot für's Geld. Ich halte diesen, krängungsstabilen und recht schweren Trailersailer, für gut geeignet, um auf geschützten Gewässern die ersten

–und sicheren– Segeltouren zu unternehmen. Urlaubsziele in rauen Küstengewässern halte ich für weniger glücklich. Wem die Hochbordigkeit gefällt, und die Höhe des Salons wichtiger ist,

als die Höhe am Wind, dürfte mit dem solide gefertigten Siebenmeter-Boot gut bedient sein. Einige der aufgeführten Mängel ließen sich werftseitig kostengünstig ändern. *Peter Schweer*

Technische Daten

Konstrukteur	Wojciech Spisak
Konstruktionsjahr	2005
Rumpfbauweise	GFK-massiv
Decksbauweise	GFK-Sandwich
Länge über alles	7,50 m
Rumpflänge	7,23 m
Wasserlinienlänge (LWL)	6,90 m
Breite	2,74 m
Tiefgang	0,34 – 1,45 m
Gewicht	2,05 t
Ballast	0,65 t
Ballastanteil	32 %
Großsegel	15,5 m ²
Standardfock	12,5 m ²
150 %-Genua (Extra), Spinnaker (Extra)	16,5 m ² 30,0 m ²
Motor (Extra), Testboot	AB Honda 10,1 PS / 7,4 kW
Frischwassertank-Kapazität	50 l
CE-Kategorie / max. Personenzahl	C / 6 Personen (nahe Küstengewässern)
Preis (segelklar, ab Werft) *	27.000 Euro
Werft	Sulkowski, Radomska (Polen)

* mit folgendem Zubehör (Auszug):

Großsegel, Fock, 2 selbstholende Winschen, 6 Hebelklemmen, Klappmast, Seereling mit Bug- und Heckkorb Bugspriet, Zehnkreis-12 Volt-Bordnetz inkl. Innenbeleuchtung und Topplicht, Druckwasser-System, Nirospüle, Polster

Extras (Auszug):

Rollreffgenua (1.450 €), Sprayhood (1.200 €), 230 Volt-Landanschluß inkl. Ladegerät (1.050 €) Antifouling-Anstrich (550 €), Mastlege-Vorrichtung komplett (1.000 €), zweiflammiger Spirituskocher (500 €), Chemie-Toilette (190 €), Marine-WC (520,- €), Einbau-Dieselmotor 7,3 kW/10PS (8.500,- €), Motor 7,2 kW/9,8 PS im Schacht mit Einbau (5.200,- €)

Vertrieb

Charter Transparenz Yachting, Axel Düllberg, Klosterstraße 4, 88085 Langenargen, Telefon (07543) 49 90 80 www.fan-yachten.com	Inter-Yacht-West, Jan Fesnak, Am Vogelsang 23, 50374 Erfstadt-Liblar, Telefon (02235) 46 94 94 www.interyachtwest.de
--	---

Segelleistungen mit Standardfock und ungerafftem Großsegel bei 7 bis 10 m/sec (4-5 Beaufort)	
Höhe am Wind	46 Grad
Amwind	5,6 kn
Raumschots	6,2 kn
Halbwinds	6,4 kn
Vormwind	5,5 kn

SEGLER:



Yachtcharter- informationen! www.kreuzer-abteilung.org