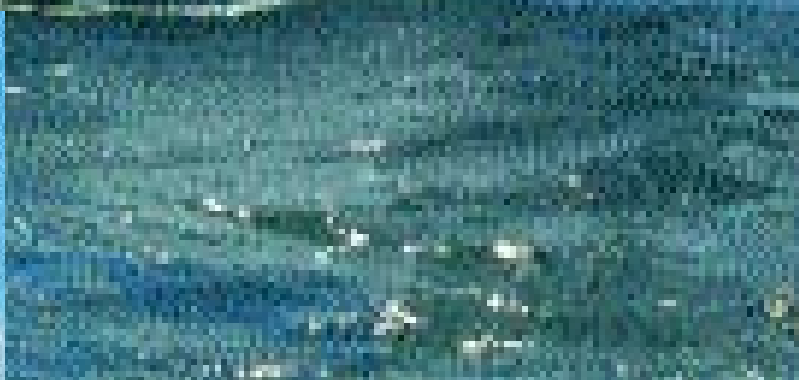


Finn Gulf 41





Maße

Lüa 12,50 m, Breite 3,86 m, Tiefgang ab 1,85 m,
Gewicht ab 7500 kg

Segelfläche am Wind 106,8 m²

Preis: ab 206 812 Euro ohne MwSt.

Cruiser-Racer, damit schmückt sich heute jede halbwegs schnittige Yacht, die irgendwie mit einem Griff in die IMS-Trickkiste konstruiert wurde. Cruiser-Racer – dieses Markenzeichen nimmt auch die neue Finn Gulf 41 für sich in Anspruch. Im Allgemeinen versteht man darunter eine moderne Yacht mit schnellem Unterwasserschiff, reichlich Segelfläche und mehr oder weniger Wohnkomfort. Käufer solcher Boote wollen schnelle, gut segelnde Yachten – und gelegentlich möglichst erfolgreich die Regattafelder durcheinander wirbeln.



Viel Höhe, klasse Speed

Bereits die Finn Gulf 28 war ein guter Riss. Mit der neuen Finn Gulf 41 hat Karl-Johan Stråhlmann den zweiten für Werftchef Stig Nordblat realisiert. Eine Finn Gulf 33 soll bereits im Herbst folgen, weitere Typen sind in Planung.

Und das Boot ist wieder gelungen, es sieht gut aus und hat bestechende, moderne Linien. Gerader, leicht hochgezogener Steven, lange und schmale Wasserlinie mit geringer benetzter Fläche gehören da einfach dazu. Wenn ein Boot den Namen Cruiser-Racer verdient, dann diese Finn Gulf 41, wobei das Pendel im Vergleich zur IMX-40 ein wenig mehr Richtung Cruiser ausschlägt. Das aber nicht wegen eines schwächeren Leistungspotentials, sondern einfach wegen des im Vergleich zu manchem Mitbewerber wohnlicheren Innenausbau und einem guten Stück an Mehrgewicht (ca. 800 kg), zumindest in der Standardversion.

Die Segeleigenschaften der Finn Gulf 41 sind schlichtweg bestechend. Die Yacht erreicht hohe Geschwindigkeiten, liegt perfekt am feinfühligem Ruder, ohne dass dieses nervös wirkt, und ist in der Höhe am Wind wahrscheinlich nur von ganz wenigen Konkurrenten zu schlagen. Bei zu viel Lage reißt die Strömung am Ruderblatt manchmal kurzzeitig ab, aber das Boot bleibt zumindest mit Genua und Großsegel kontrollierbar – klare Folgerung: rechtzeitig Segelfläche anpassen und aufrechter segeln.

Bei unseren Testfahrten hatten wir alle Bedingungen: Leichtwind, mittlere Winde, aber auch einige Böen mit bis zu fünf Beaufort. Bei leichten Winden werden wir etwas von der Rollgenau ausgebremst, die der Eigner für sich geordert hat. Jetzt wäre die von Stråhlmann vorgesehene

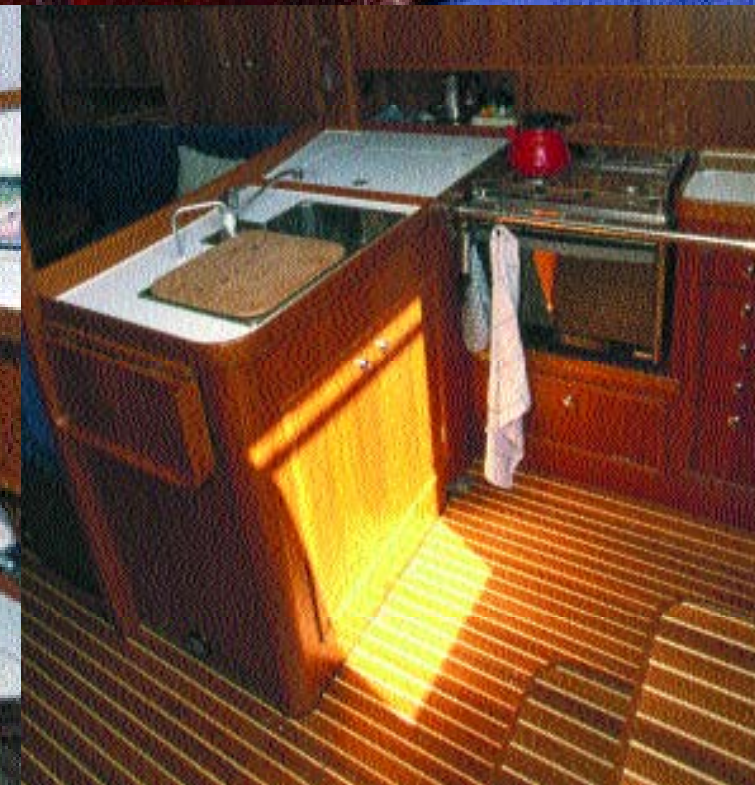


Oben links:
Vorbildlich – das Staufach für Rettungsmittel direkt am Niedergang.

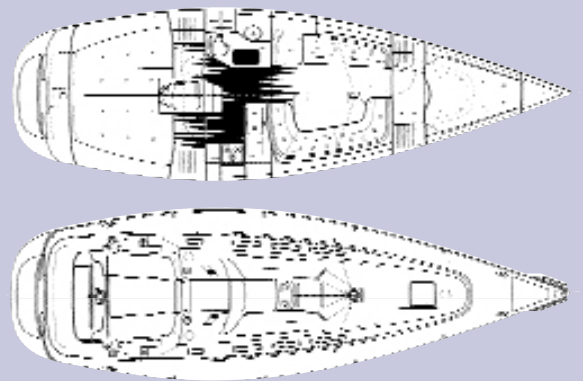
Oben rechts:
An diesem Navigationsplatz lässt sich einiges an Geräten einbauen. Der Kartentisch ist groß.

Unten:
Obwohl die Segelleistung bei der Finn Gulf 41 eine entscheidende Rolle spielt, kommt der Wohnkomfort unter Deck nicht zu kurz.





Finn Gulf 41



<i>Rumpflänge</i>	12,50 m
<i>Breite</i>	3,86 m
<i>Tiefgang</i>	2,20 / 2,00 / 1,85 m
<i>Gewicht</i>	7500 / 8000 kg
<i>Großsegel</i>	51,6 m ²
<i>Genua (140 %)</i>	55,2 m ²
<i>Vorsegeldreieck</i>	38 m ²
<i>Spinnaker</i>	126,7 m ²

*Werft: Finn Gulf Yachts OY, P.O. Box 16, Fin-10211
Inkoo, Telefon (03 58) 92 21 17 03.*

*Vertrieb am Bodensee:
Jost Knapp,
Brandenkopfweg 15, D-71067 Sindelfingen,
Tel. (0 70 31) 80 47 58,
Fax (0 70 31) 80 47 37,
Handy (01 71) 2 84 65 55.*

Stärken und Schwächen

- *sehr gute Segelleistungen*
- *gute Bauqualität*
- *schöner und wohnlicher Innenausbau*
- *sehr feinfühliges Ruder und Boot*
- *unbefriedigendes Teakdeck*

140-Prozent-Genua genau richtig, die 55,2 Quadratmeter Fläche bringt. Das 51,6-Quadratmeter-Großegel hinzuaddiert sind das immerhin 106,8 Quadratmeter am Wind, so dass man der Finn Gulf 41 in Verbindung mit dem modernen Unterwasserschiff und Kiel gut leichtwindtauglich bescheinigen muss. Zum Vergleich: Die 40 Zentimeter kürzere IMX-40 kommt auf 102,5 Quadratmeter.

Die Finn Gulf springt an wie eine Rakete und das Speedometer pendelt sich an der Kreuz permanent bei rund 7,5 Knoten ein, wir laufen dabei eine Höhe von unter 40 Grad am Wind – das ist beachtlich. Ein leichter Schrick in den Schoten beschleunigt die Finn Gulf 41 auf über acht Knoten.

Das Steuern macht auch deshalb Spaß, weil das Cockpit mit dem großen Steuerrad gelungen ist. Die Sitzposition ist immer bequem, ob man in Lee oder Luv sitzt und die Übersicht bestens.

Die Beschlagsausrüstung kommt überwiegend von Rudgerson, die Winschen von Andersen aus Dänemark. Das ist eine gute Wahl, Übersetzungen und Untersetzungen sind o.k., so dass sich die Crew keinen abwürgen muss beim Dicht- oder Durchholen von Fallen, Schoten oder Streckern. Das Achterstag wird hydraulisch dichtgepumpt, wobei ein Blick auf das Manometer verhindert, dass man es übertreibt.

Die Backstagen greifen etwa in Mastmitte an, sind gewöhnlich aber an den Püttings beigebändselt und werden nur bei Welle oder in Verbindung mit der Sturmfock gefahren. Dann wird auch ein am Mast beigebändselt Kutterstag eingeklinkt, an dem man das Segel setzt.

Pumpt man das Achterstag dicht, biegt die 16,68-Meter-





Oben links: Auffällige Bugform mit der hochgezogenen Wasserlinie. Das sorgt für weiches Eintauchen. Der Bugsprriet ist ein Extra und hält lediglich den Gennaker frei vom Vorstag.

Oben rechts: Sauberes Deckslayout und gute Sitzmöglichkeiten im Cockpit.

Unten rechts: Nicht gefallen hat das verwendete Teak, das Fehler hatte und mit liegenden Ringen verarbeitet worden war. Das kann die Werft besser machen und die Holz Auswahl noch sorgfältiger treffen.

Unten links: Der Motorraum ist mit wenigen Handgriffen offen. Von den Achterkabinen kommt man seitlich an den Motor.

Mitte: Weit innen platziert ist die Genuaschiene, noch weiter innen liegt die Fockaschiene. Das ist ein Faktor für die gute Höhe. Fotos: hdm

Palme (I = Masthöhe über Deck), die bei unserem Testboot drei Salingspaare sowie eine Rodverstagung hat – leider aber nur im oberen Bereich. Mittig wäre gewünscht, um das Großflacher zu trimmen. Konsequenz wären also doch der permanente Backstageinsatz und ein anderer Riggtrimm als auf unserem Testboot, um das volle Leistungspotential des Bootes auszuschöpfen. Das Dreisalingrigg mit Rodwante sollte man sich gönnen, denn das Standard-Zweisaling-Rigg kommt ohne Rod.

Hat man die Schnauze vom Segeln voll, was man sich bei der Finn Gulf 41 nur schwer vorstellen kann, genießt man die Wohlfühlmosphäre des Innenausbau. Der Holz ausbau entspricht ganz dem, was man von einem finnischen Werftbau erwartet, wo man hinschaut edles, sauber verarbeitetes Mahagoni und kein Kunststoff.

Insgesamt stehen sechs Kojen in drei Kabinen, einer Vorschiffs- und zwei Achterkabinen bereit. Hinzu kommen zwei Nasszellen, Pantry und ein Navigationsplatz mit großem Kartentisch und viel Platz für Instrumente.

Wenig auszusetzen gibt es auch am Einbau der Technik.

Werftchef Nordbald bietet übrigens zwei Bauversionen: Wer in erster Linie regattieren möchte, der kann nämlich statt des Balsakerns einen Sandwichkern aus Divynicell bestellen, der zusammen mit unidirektionalen Gelegen einen steiferen und rund eine Tonne leichteren Rumpf ergibt. Für den Balsakern dagegen spricht die vielleicht etwas höhere Lebensdauer.

Finn Gulf berechnet für das aufwändigere Bauverfahren rund 7000,- Euro Aufpreis, der angesichts der Mehrarbeit aber durchaus gerechtfertigt ist. Ansonsten kann

man der GFK-Verarbeitung innen und außen nur gute und saubere Qualität bescheinigen.

Nicht gefallen hat dagegen die Holzqualität des ansonsten sauber verlegten Teakdecks. An zwei Stellen wurde zum einen rissiges Holz mit Astlöchern verwendet. Hier hat die Werft nicht auf erstklassiges Teak zurückgegriffen, sondern auf preisgünstigere Plantagenware, die zudem nicht mit stehenden Ringen verarbeitet wurde. Das schränkt die Lebensdauer des Decks deutlich ein.

Motorisiert wird die Finn Gulf 41 mit einem Volvo Penta Saildrive mit 20 kW / 28 PS.

hdm

Fazit: Die Finn Gulf 41 ist ein Boot, das den Namen Cruiser-Racer zu Recht verdient. Die finnische Yacht besticht durch hervorragende Segeleigenschaften – sie ist schnell und kreuzt sehr gut auf. Die Yacht liegt extrem feinfühlig am Ruder und vermittelt ein gutes Gefühl für das Boot, wie man das von einer modernen Yacht mit IMS-Ambitionen erwartet, wobei man auf das Rating noch gespannt sein darf. Trotzdem muss man nicht auf Komfort verzichten, denn auch unter Deck überzeugt das Boot durch seinen wohnlichen, schnörkellosen und geschmackvollen Innenausbau. Der Einstieg in diese Leistungsklasse beginnt bei rund 220 000,- Euro, lässt sich aber problemlos auf fast 300 000,- Euro steigern. Die Finn Gulf ist also wahrlich kein Sonderangebot, vergleicht man, was man bei Großserienwerften von der Stange bekommt.



→ Dann greifen Sie zu unseren Planen. Da passt sogar Ihr Schiff drunter und kommt gut über den Winter. Jede Plane ist extrem reißfest: hat verstärkte Ecken, Ösen alle 100 cm – aber keinen Haken, denn die Preise sind echt.

Maße	220 g/m ² blau oder transparent
3 x 4 m	15,- 1
4 x 6 m	29,- 1
4 x 8 m	39,- 1
5 x 9 m	54,- 1
6 x 8 m	59,- 1
6 x 10 m	74,- 1
6 x 12 m	89,- 1
8 x 12 m	119,- 1



Postfach 92 55 · 88076 Kressbronn
Fon 075 43-9660-0 · Fax 075 43-9660-40
Internet: www.meichle-mohr.de · E-Mail: info@meichle-mohr.de
Fragen Sie nach unserem großen Katalog!