

Sportina 25



„In Polen konstruierte Segelboote haben Stehhöhe, einen Salontisch mit Platz für zehn Personen, sechs Kojen, Toilette, Pantry und Dusche. Sie sind maximal sieben Meter lang und das Rigg geht gerade noch als segelscheinfrei durch.“

Zeitgenossen, die gerne lästern, betonen so die konsequente Umsetzung der Erkenntnis, dass eine Kugel maximalen Rauminhalt bei minimaler Oberfläche bietet. So weit das Klischee. Die Sportina 25, eine Neuentwicklung aus einer Serie von Hubkielern bis neun

Metern, tanzt da erheblich aus der Reihe. Obwohl sie für die Länge recht hochbordig ist, hat sie doch insgesamt gefällige Linien. Der 7,70 Meter lange Rumpf wurde aber auch hier bis ins Letzte ausgereizt, sodass das Boot für seine Größe viel Platz bietet.

Eine Pantry mit Gaskocher, Spüle und Kühlbox ist ebenso wie Toilette und Dusche zwischen den sechs Kojen platziert.

Das Rigg könnte für ein Binnenrevier etwas größer ausfallen. Gerade die „Schwenkielversion“ mit ihren 600 Kilogramm Innenballast und knapp 1800 Kilogramm Gesamtgewicht scheint damit doch etwas untertakelt zu sein.

Wir haben die mit knapp 1400 Kilogramm leichteste Version mit Hubkiel gesegelt. Allerdings waren die Windverhältnisse an diesem Tag mehr als bescheiden. Also typische Verhältnisse, wie man sie im Sommer am

Bodensee gemeinhin antrifft.

Trotzdem segelte das Boot erstaunlich lebendig. Allerdings war das Wasser spiegelglatt, was im Sommer selten der Fall ist.

Die Sportina 25 ist keine Rennziege. Das soll sie aber auch gar nicht sein. Sie ist als Familienboot mit überschaubaren Maßen und einem überschaubaren Preis konzipiert. Diesen Anspruch erfüllt sie mehr als vollständig.

Sie ist ein Wochenend- und Urlaubsdomizil für drei bis vier Personen, die ohne besondere sportliche Ambitionen einfach nur ihre Freizeit auf dem Wasser ver-



Nett gemacht, die kleine Polin

bringen wollen. Dabei ist sie einfach handhabbar. Sogar slippen kann man das Boot.

Rumpf und Anhänge

Der Rumpf ist massiv im Handauflegeverfahren laminiert. Grobe Gewebe wechseln mit Matten ab.

In den Außenlagen und für das Gelcoat wurde Isophthal-säureharz verwendet, das eine erhöhte Diffusionsfestigkeit verspricht. Damit sinkt die Anfälligkeit für Osmose. An einem Revier mit warmem Süßwasser darf aber trotzdem nicht auf eine wirksame Epoxibeschich-

tung des Unterwasserschiffs verzichtet werden.

Die Rumpf-Deck-Verbindung wurde mit einer Aluminiumscheuerleiste realisiert. Das ist eine wesentlich bessere Lösung als die sonst übliche Verbindung mit Flansch und darüber gespanntem Gummi-Profil, unter dem das Wasser sein zerstörerisches Werk ungehindert vollbringen kann.

Allerdings wurde diese, im polnischen Serienbau zwar beliebte aber technisch nicht ideale Lösung bei der Spiegkante gewählt. Wenn das Gummiprofil dort nicht absolut zuverlässig und flächig verklebt ist, kann es

im Lauf der Zeit Probleme mit osmotischen Prozessen geben.

Das Deck ist als Sandwichkonstruktion ausgeführt und von innen mit einer GFK-Innenschale versehen. Auch die Verbände in der Schale sind als geschlossenes GFK-Teil ausgeführt.

Das hat Vorteile beim Fertigungsprozess, weil sich der Innenausbau rationeller herstellen lässt.

Eine solche zweischalige Bauweise ist aber grundsätzlich nicht unproblematisch. Sie verhindert die Trocknung von Kondenswasser und erschwert die Durchlüftung. Außerdem können dadurch Wartungsarbeiten

oder kleine Reparaturen schnell zur „Großbaustelle“ werden.

Das Boot wird im Handauflegeverfahren gebaut. Das heißt, dass die Matten per Hand eingelegt und ebenso entlüftet werden.

Dieses Bauverfahren ist solide. Es bringt aber relativ schwere Bauteile hervor und die Qualität ist stark von den Fähigkeiten des Laminierers abhängig.

Bessere Qualitäten werden nur bei der Entlüftung in einen Vakuumsack erzielt, die entsprechende Investitionen der Werft voraussetzt. In der Standardversion besitzt die Sportina 25 einen 500 Kilogramm schweren, festen

Fahrbericht

Maße

Lüa 8,10 m, Breite 2,53 m,
zirka 1391-1779 kg;
Segelfläche 28,5m²

Preis: ab 29 800 Euro netto

Eisenkiel mit 1,30 Meter Tiefgang.

Der Schwenkkiel mit einem Gewicht von 85 Kilogramm ist eher ein Schwert. Das aufrichtende Moment bezieht das Boot aus 600 Kilogramm Innenballast.

Die Hubkielversion ist für den Bodensee sicher am besten geeignet. Zum einen lässt sich der Tiefgang leicht auf sechzig Zentimeter reduzieren und zum anderen fällt das Gesamtgewicht mit knapp 1400 Kilogramm in dieser Variante am geringsten aus. Der Ballast sitzt konzentriert in einem Bulb und geht bis auf 1,58 Meter hinab.

Der Kielkasten verläuft bis unters Kajütdach und die Flosse wird per Leinentrommel nach oben gezogen.

Der variable Tiefgang ist nur dann sinnvoll, wenn das Boot mit einem Klapppruder ausgestattet ist, das es ebenfalls als Option gibt. Da muss die Werft allerdings noch mal ran. Bei dem Testboot ließ sich das Ruderblatt nicht komplett absenken, weil ein einlaminiertes Pütting aus Flachstahl zu lang war.

Rigg und Segel

Der Mast ist siebenachtelgetakelt und steht in einem klappbaren Fuß auf dem Deck. In Verbindung mit der optionalen Jüteinrichtung lässt er sich einfach stellen und legen. Die Unterwanten

Technik

sind nicht direkt auf dem Deck montiert, sondern die Püttungs durch ein gebogenes Edelstahlrohr verlängert. Damit liegen sie in Deckung mit dem Drehpunkt des Mastfußes und können für sicheres Mastlegen oder -stellen angeschlagen bleiben. Der Jütbaum bleibt permanent angeschlagen. Der Mast kann auch im gelegten Zustand im Fuß bleiben und wird dann einfach in die Stütze am Spiegel gelegt.

Die Oberwanten laufen über eine gefeilte Saling und nehmen sowohl die Querkräfte als auch die Zugkräfte des Vorstags auf. Damit spart man sich die Backstagen, schränkt sich aber in der Trimmbandbreite ein. Das erfordert hervorragend geschnittene Segel, die auch bei viel Wind ihr Profil halten und einen „knochenharten“ Rumpf, der das Vorstag auch bei Welle auf konstantem Zug hält. Die wichtigsten Trimmparameter, nämlich Vorstagspannung und Mastkurve sind nur per Wantenspanner einzustellen.

Weil das umständlich ist und ohnehin nur ausgesprochene Perfektionisten machen, wird man das Rigg der Sportina, wie die meisten Boote in diesem Segment, ausschließlich über die Segelgröße, statt über die Profilform abpowern.

Das von uns gesegelte Boot war mit Segeln aus Kevlarlaminat ausgerüstet. Allerdings gehören diese nicht zur Standardausrüstung.

Auch die Profile waren nicht unbedingt für die Bedingungen an einem Binnenrevier ausgelegt, was den Schluss nahelegt, dass man sich am besten vor Ort mit leistungsfähiger Garderobe ausstattet. Aufgrund der geringen Trimmbarkeit des Riggs wird man aber nur mit erstklassiger, dehnungsarmer Qualität wirklich seine Freude haben.



Oben links: Der abgekröpfte Mastfuß erleichtert das Stellen und Legen des Mastes. In der Bohrung vor dem Mast kann eine Kielsicherung eingesetzt werden. Unter dem Loch hinter dem Mast ist die Trommel, um den Kiel zu heben.

Mitte links: Das Deck ist gut und geräumig gestaltet. Ober- und Unterwanten laufen auf verschiedenen Püttings. Während die Oberwanten statisch günstig weit außen montiert sind, liegen die Unterwanten auf Bügeln am Aufbau. Diese dienen dazu, den Drehpunkt der Unterwanten mit dem Drehpunkt des Mastfußes in Deckung zu bringen. So können diese beim Mastlegen angeschlagen bleiben. Das Vorsegel läuft zwischen den Püttings durch.

Unten links: Nicht zu große Personen haben Stehhöhe unter Deck.

Oben rechts: Das Vorstag ist auf einer fest montierten Jüteinrichtung angeschlagen.

Mitte rechts: Das optionale Großschotpodest ist praktisch und die Bedienung ergonomisch angenehm. Einen Traveller gibt es nicht.

Unten rechts: In der Backskiste ist massig Platz für Ausrüstung.



Technische Daten Sportina 25



Maße:
Länge über alles: 8,10 m
Rumpflänge: 7,70 m
Breite: 2,53 m
Masthöhe über Wasserlinie: 11,00 m
Großsegel: 15,00 m²
Fock: 13,50 m²
Motorisierung: Außenborder oder Einbau-
diesel

Festkielversion:
Gewicht: 1570 kg
Tiefgang: 1,30 m






Schwenkkielversion:
Gewicht: 1779 kg
Kiel: 85 kg
Tiefgang: 0,32 bis 1,38 m

Hubkielversion:
Gewicht: 1391 kg
Tiefgang: 0,60 bis 1,58 m

Preis: 34 456,- Euro mit Großsegel und Fock

Kontakt:
Sportina/Delphia Yachts
Deutschland Süd + Schweiz
Mega Deal Bootshandel
Hörsbergstraße 26b
D-78476 Allensbach
E-Mail: mdargel@web.de
Telefon (01 70) 3 38 30 28
www.sportina-yachts.de

Stärken und Schwächen

-  *gutes Platzangebot*
-  *solide Verarbeitung*
-  *stimmiges Konzept*
-  *guter Preis*
-  *wenig Tiefgang*
-  *etwas untertakelt*

Wohnen

Wie hart die Rumpfstruktur ist, konnte in der Flaute nicht festgestellt werden. Wenn sich der Rumpf unter der Rigglast etwas verformt, wird es zusätzlich schwierig, das Profil des Segels zu halten.

Decks- ausrüstung

Alle Strecker und Fallen laufen auf dem Kajütdach nach hinten durch Stopper auf zwei Winschen.

Die Holepunkte sind, optional, ebenfalls aus dem Cockpit zu verstellen.

Die Rollreffanlage gibt es ebenfalls optional. Legt man auf gute Segeleigenschaften Wert, sollte man aber darauf verzichten. Eine gut geschnittene Fock ist in den meisten Fällen effektiver. Diese sollte man auch problemlos ungerefft handhaben können, wenn sie durch den Winddruck nicht zu bauchig wird. Wichtig ist dafür ausreichend Spannung auf dem Rigg.

Wer sein Segel aus Bequemlichkeit wegrollen möchte, dem sei ein Fockroller mit geringer Bauhöhe empfohlen, sodass das Unterliek der Fock auf dem Deck aufliegen kann.

Was bei polnischen Booten fast immer auffällt, ist die qualitativ hochwertige und umfangreiche Ausstattung aus Edelstahl. Im Osten gibt es gute Handwerker. Bugkorb, Heckkorb und Reling machen einen soliden Eindruck. Ebenso der Jüttbaum und der Bugspriet, die beide auf der Zubehörliste stehen.

Unter Deck

Vor dreißig Jahren hätte man die Sportina als „Raumwunder“ bejubelt.

Aber auch für heutige Maßstäbe bietet sie sehr viel Platz unter Deck. An der Backbordseite befindet sich die Nasszelle mit WC und



Oben: Der geräumige Salon bietet alles, was man für den Urlaubstörn oder das Wochenende braucht.

Der Kielkasten ist gut in den Innenausbau integriert.

Der Ausbau aus Mahagoni ist gegen Aufpreis erhältlich. Serienmäßig wird Eiche verwendet.

Die Pantry enthält einen zweiflammigen Gaskocher, eine Kühlbox mit optionalem Aggregat und eine Spüle. Sie ist allerdings nicht sehr vorteilhaft platziert. Kochen und Spülen wird man hier im Knien.

Die geschlossene Verkleidung unter dem Deck ist ebenfalls nicht ideal. Modifikationen oder Wartungsarbeiten an der Decksausrüstung werden dadurch umständlich.

Links: Achtern gibt es eine relativ geräumige Doppelkoje.

Darunter ist die Batterie sowie Stauraum untergebracht.

Als Zubehör kann unter dem Niedergang ein Motor eingebaut werden.



Oben rechts: Blick aus dem Vorschiff auf Niedergang, Nasszelle und Kleiderschrank.

Rechts: Die Nasszelle mit Toilette, Waschbecken, Schapps und Schränkchen ist als GFK-Teil ausgeführt. WC und Fäkalientank sowie eine Dusche sind gegen Aufpreis erhältlich. Der Wassertank mit hundert Liter Fassungsvermögen ist serienmäßig, ebenso wie die Druckwasserpumpe. Alternativ kann hier auch eine Chemietoilette installiert werden.



Fahrbericht

Waschbecken. Diese ist als GFK-Teil ausgeführt. Hinter dem Niedergang ist eine große Doppelkoje, die auch bei der Ausführung mit Einbaumotor nicht wesentlich kleiner ausfallen soll.

Im Salon ist ein Klappptisch, an dem vier Personen bequem sitzen können. Die Pantry mit Spüle, zweiflammigem Gasherd und Kühlbox ist an Steuerbord neben dem Kielkasten untergebracht.

Auf beiden Seiten unter dem Deck sind offene Schapps und Schwalbennester angebracht, die sich aber nicht uneingeschränkt nutzen lassen, weil bei Lage die Gegenstände herausfallen können. In irgendeiner Form sollten die Schapps zuverlässig verschließbar sein. Eine textile Lösung mit Druckknöpfen würde da schon genügen. Ebenfalls auf Steuerbord ist ein kleiner verschließbarer Schrank. Im Vorschiff ist eine Doppelkoje untergebracht. Weiterer Stauraum befindet sich in eingelassenen Wannen der Innenschale unter den Polstern.

Fazit: *Die Sportina ist ein nettes kleines Boot für eine drei- bis vierköpfige Crew, die mehr Wert auf Wohnlichkeit als auf rasantes Segeln und perfekten Trimm legt. Für den Bodensee kommt eigentlich nur die leichte Hubkielausführung in Frage. Erstens des Tiefgangs wegen und zweitens, weil das Rigg für ein Leichtwetterrevier doch etwas bescheidene Dimensionen hat.*

Die Pantry ist nicht ganz ideal platziert, ansonsten gibt es an der Sportina nichts zu meckern, sieht man mal von der Innenschale ab. Diese ist aber doch wesentlich für den günstigen Preis mit verantwortlich. mh