

Viel Boot fürs G



Die Welle der kleinen Kajütboote aus Osteuropa schwappt gewaltig über die Grenzen. Die meisten von ihnen sind für geschützte Gewässer konzipiert.

Von **Peter Schweer**

Einige von ihnen geraten in die Nähe der Bezeichnung hochbordige „Treibhäuser“. Andere vereinen Segel- und Wohneigenschaften mit ästhetischer Linienführung in mehr oder weniger abgewogener Harmonie.

Riesiges Raumangebot

Dieses besonders geräumige polnische Boot wird sicher

von Yachtpuristen anders bewertet als von einer nach viel Bewegungsfreiheit unter Deck suchenden Fahrtenbootcrew. Das Raumangebot jedenfalls ist enorm!

Bedingt trailerbar

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

eld

Fan 25 Laguna

Maße:

Lüa 7,50 m, Breite 2,74 m
Gewicht ca. 2050 kg
Segelfläche 28 qm

Preis

ab 27 000,- Euro



Die Fan 25 Laguna ein – kompaktes Kajütboot aus polnischer Produktion.

niedrigen Brücken. Die uns vorgelegte Stabilitätskurve lässt darauf schließen, dass dieser Trailersailer selbstaufrichtend ist.

Die etwa 100 Kilometer südlich von Warschau gelegene Werft hat sich auf die Herstellung kleiner Kajütsegelboote von 6,00 bis 7,85 Metern spezialisiert (Corvette 600 – 600sport – 650; Sasanka 660; Joker 785 und Laguna 730).

Wir testeten „Baunummer 5“ vor Langenargen, dem Heimathafen des Vorführbootes. Hierbei wehte es – nach drei Testanläufen – endlich mal testgerecht mit vier bis fünf Beaufort, der Wellengang blieb harmlos.

Außen- oder Innenborder

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 Manö-

rieren 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 Dreh-



Vorbildlich ist das geräumige Cockpit.



Talje der Mastlegeeinrichtung.



Außenborder, Schaltung griffbereit.



Wohnen

Durch die etwa 57 Zentimeter breite Niedergangsöffnung gelangt man über drei steile Stufen in den Salon. Durch teilweises Aussägen der beiden oberen Stufen wird das Begehen zu einer gangbareren Sache. Eine gute Idee: In der untersten Stufe befindet sich ein Staufach. Der erste Eindruck im Salon: Ein gewaltiges Raumangebot, wohnlich und von solider Holz- und Kunststoff-Verarbeitung geprägt. Hervorzuheben auch die relativ großen Stehhöhen. Im Pan-

trybereich, wo diese am wichtigsten ist, gar 1,78 Meter. Der 1,65 mal 0,71 Meter messende, solide befestigte, beidseitig abklappbare Salontisch bietet reichlich (!) Platz auch für umfangreichere Mahlzeiten zu viert.

Im Vorschiff sorgen ein Schrank, Staubereich unter den Polstern und seitliche Ablagenfächer (mit zehn Zentimeter hohem Süll) 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 vermisse ich Griffleisten, um sich bei Wellengang sicherer festhalten zu können.

Vom Pantrybereich darf man auf einem kleinen Boot nicht zu viel erwarten. Da muss auch mal der Salon-

tisch 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 muss in einem tragbaren Kanister gesammelt und manuell entsorgt werden. Ein kleines, in der schrägen Kajüt-Seitenwand eingelassenes Klappfenster



Einfache Wantenbefestigung.



Bugsprit mit Tritt und Anker.

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.

verhalten 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.

Solides Rigg und klappbar

Der 7/8-getakelte Mast erscheint solide verstagt, jedenfalls habe ich kein abnormes Verhalten des Mastes oder der Püttings beobachten können.

Ich hätte allerdings auf wellen- und sturmgepeitschtem Küstenrevier ein beruhigenderes Gefühl, wenn die Oberwanten nicht an einer lediglich angeschweißten Lasche der Püttingbügel befestigt wären.

Die leicht achterlichen, zur Querabposition vom Mastfuß befestigten Unterwanten sind (ebenfalls) an den hochgelegten Püttingbügel angeschlossen; sie dienen somit als „Stützwanten“ für den Mast, sodass dieser besonders sicher gelegt und gesetzt werden kann. Das ist fahrtenbootgerecht!

Keine Vorliekspannung

Das Großfall kann praxisgerecht mit Hilfe einer hochwertigen, selbstholenden Eingangswinch durchgesetzt werden. Auch das Einleinen-Reffsystem und die „Lazy-Jack“-Anordnung 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. Die Folge: Erhöhte Schräglage und eine geringere Höhe am Wind. Raumschots und bei anspruchslosem Segeln spielt das allerdings keine Rolle.

Die vordere Unterliekeinführung in die Großbaumnut ist scharfkantig ausgeführt, sodass beim Spannen des sehr gelösten Lieks das Tuch etwas einriss. Besonders positiv, sprich tourenbootgerecht, empfinde ich die große Höhe des Großbaums über dem Cockpit. Das gewährleistet familien-

Technik

Bei den ersten Schlägen mit der Fan 25 Laguna unter Land fiel ein ungewöhnlich großer Ruderdruck auf, selbst bei nur geringer Schräglage des Bootes. „Würde 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 beimäßigem 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 Fockschot-Holepunkt liegt ziemlich 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. Dies 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 Großbaum-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 im 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 der Fan 25 Laguna ist, wie bei jeder modernen Konstruktion, nicht besonders groß bemessen. Das bedeutet erhöhte Abdrift bei geringer Bootsgeschwindigkeit.

Um dieses zu vermeiden, sollte dieser Schwenkkieler nicht extrem hoch am Wind gesteuert werden. Die Devise heißt deshalb: „Stets gut in 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 Vollkreisdrehung trieb das sich kaum vorwärts bewegende Boot zunächst etwas nach Lee ab, begann dann aber nach wenigen 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, bevor es mit dem Aufholer weiter geliftet werden kann. Sollte geändert werden, kann man sich aber auch dran gewöhnen.

freundliche, gefahrlose Bewegungsfreiheit.

Ein großes Cockpit

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 Leerducht mit den Füßen nicht abstützen kann. Ein Mangel bei viel Schräglage.

Der auf dem Cockpitboden integrierte GfK-Mittelsteg bietet diesbezüglich nur begrenzten Halt. Die 1,80 mal 0,33 Meter messenden Cockpitduchten sind zwar schmal, bieten jedoch hinter dem etwa 33 Zentimeter hohen Stül geschütztes Sitzen.

Die Backskistendeckel sind nicht schwallwassergeschützt abgedichtet, es fließt also Wasser in das Bootsinnere, wenn beim Reinigen Wasser darüberschwappt.

Die Mastlegevorrichtung

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-Winch gehandhabt werden kann. Die Leine für das Rollreff-Vorsegel sollte in Zugrichtung zur offenen Kammklemme und mit einem kleinen Umlenkblock auf dem Seitendeck montiert werden. Es zieht sich bei frischem Wind leichter, außerdem springt die Leine dann beim Aufrollen des Segels nicht mehr aus der offenen Klemme.

Die begehbaren Flächen sind größtenteils mit rutschhemmendem Profil versehen und trittstief ausgeführt. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings der Gang zwischen Seitendeck und Cockpit, weil das Kajütdach direkt, also ohne den üblichen Absatz in ein abgeschrägtes Stül übergeht und die Kajüte in diesem Bereich bis an die Außenkante des Seitendecks geführt wird.

Stauräume

Viel Stauraum bietet der mit einer Leinendurchführung versehene Ankerkasten. Hier



1



2



4



3

1. Überzeugendes Raumangebot und ein solider Innenausbau.
2. Die Kojen der Fan 25. Die an Backbord wurde nochmals verbreitert.
3. Die Pantry mit Kocher und Spüle und optionalem Kühlschrank. Damit ist alles vorhanden, was man braucht.
4. Viel Platz und Stauraum im Vorschiff.
5. Auf rund 7 Meter Rumpflänge ist das Raumangebot beschränkt. Der Werft ist es trotzdem gelungen, eine Nasszelle zu integrieren, die noch vernünftige Abmessungen hat.

Fahrbericht Fan 25 Laguna



können neben Mastlegetalje und Ankerleine auch einige Fender und Festmacher gestaut werden. Aber Obacht, der Deckel ist nicht abschließbar.

Ein Neunkilo-Pflugscharanker (extra) wird bedienungsgerecht über eine im praktischen Bugspriet-Tritt integrierte Rolle gefahren und gelagert.

Die solide und weit überstehende Kunststoff-Scheuerleiste schützt die Bordwände bei ruppigen An- und Ablegeaktionen oder während des Durchfahrens engstehender Stahl-Liegeplatzpfähle.

Fazit

Viel Boot fürs Geld. Ich halte diesen stabilen 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 soliden Siebenmeter-Boot gut bedient sein. Einige der aufgeführten Mängel ließen sich leicht ändern.

Zahlen

	7,50 m	Länge über alles
	7,23 m	Rumpflänge
	6,90 m	Länge Wasserlinie
	2,74 m	Breite
	650 kg	Ballast
	2050 kg	Gewicht
	0,34 – 1,45 m	Tiefgang
	1,63 – 1,82 m	Stehhöhe
	15,5 qm	Großsegel
	12,5 qm	Fock
	16,5 qm	Genua
	30,0 qm	Spinnaker
	46 Grad	Höhe am Wind
	6,40 kn	Rumpfgeschwindigkeit
	Motor	Außenbord optional
	27 000,- €	Preis

Konstrukteur: **Wojciech Spisak**
 Werft: **Sulkowski, Radomska (Polen)**

Vertrieb: **Charter Transparenz Yachting, Axel Düllberg, Klosterstraße 4, D-88085 Langenargen, Tel. +49 (0) 75 43/49 90 80, www.fan-yachten.com**
Yachtwerft Wirz AG, Werftstraße 15, CH-9323 Steinach, Telefon +41 (0) 71/4 46 12 42, www.yachtwerft-wirz.ch
Inter-Yacht-West, Jan Fesnak, Am Vogelsang 23, D-50374 Erfstadt-Liblar, Telefon +49 (0) 22 35/46 94 94, www.interyachtwest.de

Extras (Auszug): **Rollreffgenua (1450,- €), Sprayhood (1200,- €), 230 Volt-Landanschluss inkl. Ladegerät (1050,- €) Antifouling-Anstrich (550,- €), Mastlegevorrichtung komplett (1000,- €), zweiflammiger Spirituskocher (500,- €), Chemie-Toilette (190,- €), Marine-WC (520,- €), Einbau-Dieselmotor 7,3 kW/10 PS (8500,- €), 7,2 kW/9,8 PS im Schacht mit Einbau (5200,- €)**

Stärken und Schwächen

- + **Raumangebot unter Deck**
- + **wohnlicher Salon**
- + **großer Salontisch**
- + **variabler Tiefgang**
- + **Mastlegevorrichtung**
- **Ruderblatt / Ruderkopf-Verbindung**
- **Sichtbehinderung durch Kajütaufbau**
- **Rumpfoptik**
- **hohes Trailergewicht**
- **einige Beschlagsdetails**
- **geringe Höhe am Wind**

