

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN



Die Tragödie vor Kroatien
KIELVERLUST MIT FOLGEN

PRAXIS

Roll-Anlagen für Großsegel
richtig bedienen

TEST

Dufour 365: Fahrtenschiff
mit Sportsgeist

Hanse 342: Modellpflege
eines Bestsellers

REVIER

Törntipps für Hollands
vielfältigen Süden

Große Klasse

20-Fuß-Kleinkreuzer im Test:
Die Stärken und Schwächen
der aktuellen Modelle





Talfahrt. Die Etap 21i
hat sich bei Starkwind
und hoher Welle ebenso
bewährt wie die meisten
anderen Testyachten

Kleinkreuzer im

Wenn acht Seezwerge bei Starkwind zum Vergleich antreten,

Härtetest

gibt es deutliche Sieger, Verlierer und Überraschungen

- Deltania 20
- Etap 21i
- Fan 20
- First 21.7
- Sailart 20
- Skippy 6.50 Cruiser
- Sun 2000
- Sunbeam



Reduktion hat auf vielen Kleinkreuzern Vor

Typische Vertreterin ihrer Klasse: Die First zeigt die Enge, aber auch den Charme eines rund sechs Meter langen Bootes

ang. Das gilt für Einrichtung und Bordleben

FOTO: H. G. DIESEL

Raumschots-Ritt: Speed bis zu acht Knoten bei glattem Wasser – Sun, Etap, Deltania, First, Skippi, Fan, Sailart und Sunbeam auf der Schlei (v. l.)



Aufgalopp Die acht Testboote repräsentieren e



men Querschnitt des Marktes



DELTANIA 20 Gedrungene Linien, viel Freibord, hohe Plicht, wenig Ballast. Seglerisch keine Offenbarung, aber günstig



ETAP 21i Unsinkbar, flott, aufwändig gebaut. Das Schiff aus Belgien überzeugt auf ganzer Linie. Die Innenraumgestaltung jedoch ist Geschmackssache



FAN 20 Füllig, reichhaltig ausgestattet, preiswert. Das Schiff aus Polen ist der ausgewiesene Cruiser der Testgruppe. Etwas behäbiger, etwas gemütlicher, etwas schiffiger



FIRST 21.7 Ausgereift, sportlich, schnell. Bénéteau's Topseller bildet mit der Etap, der Sunbeam und der Sailart die Spitze

SAILART 20 Markante Linien, gute Ausstattung, pfiffige Details. Das Boot hat als einziger Testkandidat eine Selbstwendefock



Es gibt Tage, an denen man Segeln von Berufs wegen nicht mag, vielleicht sogar hasst. Heute ist so einer. Dass die Euter quer wehen, lässt sich in Ermangelung von Kühen nicht belegen. Tatsache ist aber, dass es mit 5 bis 6, in Drückern vielleicht 7 nicht nur kräftig bläst, sondern dass sich die über Tage aus Ost aufgebaute, teils abartig hohe Welle mit Druck in die recht enge Hafeneinfahrt des Ostseehafens Dampf schiebt. Da müssen wir durch mit den acht Seezwergen, die wir zum größten Kleinkreuzer-Test in der Geschichte der YACHT sammeln konnten.

Tests kleiner Kielboote mit Kajüte haben bei uns Tradition. Immerhin handelt sich dabei um diese im Angelsächsischen als Pocket Cruiser bezeichneten Gefährte, die für viele den Einstieg in das Yachtsegeln bedeuten. Sie sind bezahlbar, niedrig in den Betriebskosten, lassen sich trailern und einfach segeln.

Boote für jeden Geschmack

Der Markt ist extrem vielfältig und wird von verschiedensten Werften bedient,

obwohl es sich um eine in der Branche überwiegend ungeliebte Bootsgröße handelt. Bekanntlich sind die Entwicklungs- und Marketingkosten ähnlich hoch wie für deutlich größere Schiffe, bei einer geringeren Rendite für Werft und Händler. Zudem sind kleine Boote ebenso schwierig zu verkaufen wie größere. Dennoch bleiben viele Hersteller dem Einstiegssegment treu, um sich einen künftigen potenziellen Kundenstamm aufzubauen.

Die Großserien-Werften Bénéteau und Jeanneau gehören dazu, die seit jeher ein ambitioniertes und gepflegtes Kleinboot-Programm anbieten. Des Weiteren spielen die Werften Etap und Schöchl eine große Rolle. Ebenso eine Vielzahl von osteuropäischen Anbietern.

Vor uns am Steg liegt ein repräsentativer Querschnitt dieses Marktes. Der macht deutlich, wie unterschiedlich die Interpretation der bewohnbaren Traileryacht ausfallen kann – und stimmt nachdenklich. Bénéteau schickt seine erfolgreiche First 21.7 ins Rennen, die seit 1998 bereits mehr als 1200 Mal gebaut worden ist und nach einer Modellpflege von der

Bezeichnung First 211 auf ihren jetzigen Namen umbenannt wurde. Ein dynamisch wirkendes Schiff mit Schwenkkiel und Doppelruder der Konstrukteure Groupe Finot. Das Vorschiff ist schlank, das Unterwasserschiff flach. Das stimmige, lang gestreckte Design wird durch einen fensterlosen Aufbau unterstützt. Licht kommt durch Rumpffenster ins Innere.

Von der belgischen Etap-Werft stammt die 21i, jenes Schiff, das für Furore sorgte, nachdem eine dreiköpfige Familie damit eine Weltumsegelung hinter sich gebracht hatte (s. YACHT 23/04). Für den Test wurde eine Festkielversion geliefert; die Werft bietet aber auch eine flach gehende Tandemkiel-Option an. Die Konstruktion von Mortain & Mavrikios ist ebenfalls mit einer Doppelruder-Anlage ausgestattet und ähnelt der First insgesamt stark.

Jeanneaus Sun 2000 dagegen, mit Schwert und Innenballast bestückt, überrascht durch ein sehr breites Heck mit ei-



SUN 2000 Achtern breit, simpelst an und unter Deck, schöner Sprung. Die Jeanneau ist das meistverkaufte Boot der Werft



SUNBEAM 20 Knuffig, solide, schnell. Die kleinste Schöchl-Yacht mit der sportlichen Attitüde verzeiht auch grobes Wetter

SKIPPY 6.50 CRUISER Rank, schlank, raumschots schnell. Das Boot ist die Fahrtenversion einer Regattaklasse

nem großen Cockpit und simplifiziertem Deckslayout. Das Design stammt von Olivier Petit. Jeanneaus kleinstes Serienschiff wurde seit 2000 bereits 1100 Mal gebaut. Und zwar, wie die anderen Boote auch, für die CE-Kategorie C, die für küstennahe Gewässer steht. Vor Damp handelt es sich eindeutig um solch ein Revier, aber die Küste ist ja das Problem. Mittlerweile klatschen die Brecher schon über den Steinwall des Vorhafens.

Die drei zuerst genannten Schiffe haben neben dem form-schönen Deckssprung eines gemeinsamen: Sie wirken wie Daysailer, wie Boote für Tagestörns und kurze Urlaubsreisen, die vornehmlich auf Binnengewässern und in warmen Revieren eingesetzt werden. Zu diesem Eindruck tragen die großen Cockpits, flache Aufbauten und hohe Riggs bei.

Die nächste identifizierbare Gruppe dagegen besteht aus drei Booten, die durch prägnantere Aufbauten und kleinere Plichten sowie etwas schiffigere Linien auf den ersten Blick wie größere Yachten in klein wirken. Dabei handelt es sich um

die polnische Fan 20 von der Sulkowski-Werft, die Sunbeam 20 von Schöchl-Yachtbau und die Sailart 20 aus Erfstadt bei Köln. Das polnische Boot, gezeichnet vom bekanntesten Konstrukteur des Landes Andrzej Skrzat, ist relativ hochbordig und füllig und mehr als die anderen Kandidaten auf reines Fahrtensegeln mit einer Betonung des Komforts anstelle der Sportlichkeit gebürstet.

Schöchls 20er wirkt durchaus modern und zeigt harmonische Relationen von Freibordzu Aufbauhöhe, ist aber eine ältere und bewährte Konstruktion von Georg Nissen aus Laboe bei Kiel. Sie war früher als Unna 20 unterwegs. Nach dem Konkurs von DB-Yachtbau haben die Österreicher die Lizenz erworben und bauen das Schiff nun in einer stark überarbeiteten Form. >

Wie stark sich die Preise unterscheiden



Heterogenes Preisgefüge: Für eine Etap 21i bekommt man mehr als zwei Deltanias. Grund- und Fertigpreise variieren ebenfalls stark



► DELTANIA

Rumpflänge	5,50 m
Gesamtlänge	6,10 m
LWL (Wasserlinienlänge)	5,02 m
Breite	2,48 m
Verdrängung	0,68 t
Segelfläche	18,0 m ²
Tiefgang Testschiff	0,28–1,10 m

Grundpreis ab Berlin	8999 Euro
Großsegel, Vorsegel, Schoten, Polster	inklusive
Reling	500 Euro
Pos.-Beleuchtung	155 Euro
Batterie	195 Euro
Kompass	155 Euro
Pantry/Kocher	195 Euro
Lenzpumpe	150 Euro
Segelkleid (Lazybag)	270 Euro
Anker/Kette	100 Euro
Festmacher/Fender	76 Euro
Feuerlöscher	20 Euro
Antifouling	395 Euro
Zuwasserlassen/segelklare	
Übergabe	100 Euro
Preis segelfertig	11 310 Euro
Stückzahl/seit	50/2004
Garantie	2 Jahre
Bauweise	GFK im Handauflegeverfahren, Volllaminat, Polyesterharz

Werft www.navikom.pl

Vertrieb Hilmar Doebis, Tel. 02626/170 23, www.deltania.de

FAZIT: Kleinstes Schiff im Test, aber viel Volumen in Relation zur Länge. Extrem niedriger Preis. Langsam und rank bei Starkwind. Nur eingeschränkt küstentauglich



► ETAP 21i

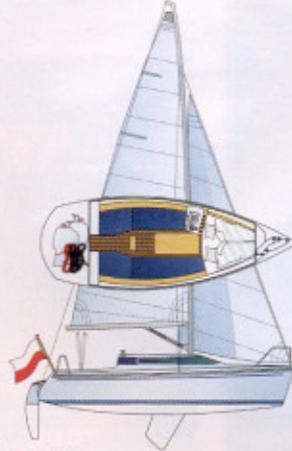
Rumpflänge	6,26 m
Gesamtlänge	6,56 m
LWL (Wasserlinienlänge)	6,10 m
Breite	2,49 m
Verdrängung	1,18 t
Segelfläche	23,9 m ²
Tiefgang Testschiff	1,30 m

Grundpreis	23 708 Euro
Großsegel/Vorsegel/Schoten/Reling/Polster/Pantry/Kocher/Lenzpumpe	inklusive
Pos.-Beleuchtung/Batterie	1067 Euro
Kompass	277 Euro
Segelkleid	434 Euro
Anker/Kette/Festmacher/Fender	517 Euro
Feuerlöscher	123 Euro
Antifouling	788 Euro
Zuwasserlassen/segelklare	
Übergabe	727 Euro
Preis segelfertig	27 641 Euro
Stückzahl/seit	ca. 500/1996
Garantie	2 Jahre
Bauweise	GFK im Handauflegeverfahren, Volllaminat, doppelschalig, ausgeschäumt, Injektionsdeck, Ortho- u. Isophthal-Harze

Werft www.etap-yachting.com

Vertrieb Händlernetz

FAZIT: Unsinkbar, robust, sehr sauber gebaut. Daher höchster Preis. Schnell und komfortabel. Gehört zur Spitzen-gruppe. Stauraumsieger



► FAN 20

Rumpflänge	6,00 m
Gesamtlänge	6,30 m
LWL (Wasserlinienlänge)	5,70 m
Breite	2,38 m
Verdrängung	1,00 t
Segelfläche	19,3 m ²
Tiefgang/Alternative	0,35/1,30 m

Grundpreis ab Werft	16 000 Euro
Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Pos.-Beleuchtung, Batterie, Polster, Festmacher, Fender, Zuwasserlassen, segelklare Übergabe	inklusive
Kompass	320 Euro
Pantry/Kocher	350 Euro
Lenzpumpe	250 Euro
Segelkleid	240 Euro
Anker/Kette	250 Euro
Feuerlöscher	50 Euro
Antifouling	550 Euro
Zuwasserlassen/segelklare	
Übergabe	400 Euro
Preis segelfertig	18 410 Euro
Stückzahl/seit	30/2001
Garantie	2 Jahre
Bauweise	GFK im Handauflegeverfahren, Rumpf massiv, Deck in Divinycell-Sandwich, Isophthal-Harze

Werft Sulkowski Jacht

Vertrieb Inter-Yacht-West, Tel. 02235/46 94 95, www.interyachtwest.de

FAZIT: Preis-Leistungs-Sieger, wenn nicht Geschwindigkeit, sondern Komfort oberste Priorität hat. Liebevoll ausgebaut, reichhaltig ausgestattet. Der ausführliche Einzeltest folgt im nächsten Heft



► FIRST 21.7

Rumpflänge	6,25 m
Gesamtlänge	6,40 m
LWL (Wasserlinienlänge)	6,00 m
Breite	2,48 m
Verdrängung	1,25 t
Segelfläche	24,6 m ²
Tiefgang Testschiff	0,70–1,80 m

Grundpreis ab Werft	19 500 Euro
Reling, Batterie, Lenzpumpe, Polster	inklusive
Großsegel/Vorsegel/Schoten/Lazybag	1536 Euro
Pos.-Beleuchtung	117 Euro
Kompass/Pantry/Kocher u. mehr im Yachtclub-Paket	1888 Euro
Anker/Kette	239 Euro
Festmacher/Fender	140 Euro
Feuerlöscher	20 Euro
Antifouling	1205 Euro
Zuwasserlassen/segelklare	
Übergabe	1972 Euro
Preis segelfertig	26 617 Euro
Stückzahl/seit	1227/1998
Garantie	3 Jahre
Bauweise	GFK im Handauflegeverfahren, Deck Sandwich-Spritzlaminat, Polyesterharz

Werft www.beneteau.com

Vertrieb Händlernetz

FAZIT: Seglerisch eines der besten Boote. Guter Mix aus Leistung und Komfort. Schöne Linien, variabler Tiefgang

Ebenfalls schon länger auf dem Markt hält sich erfolgreich die Sailart 20. Sie ist ein Design des Werftinhabers Frank Störck. Als Stilmittel setzte er einen kantigen Kajütaufbau und ein abknickendes Heck ein. Das Schiff ist ein Schwenkieler, der schon 39 Mal gebaut wurde.

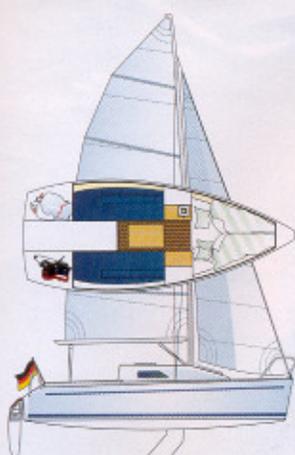
Die Testgruppe wird komplettiert von zwei weiteren Yachten aus Polen, die unterschiedlicher nicht sein könnten und die Bandbreite in der Linienführung nach oben und unten markieren.

Die Skippi 650 ist in der Version eines unbelasteten Jollenkreuzers in Polen eine beliebte Regattaklasse mit hohen sportlichen Qualitäten. Nach dem Einbau eines Liftkiels mit entsprechendem Ballast in der Kielbombe und weiteren Modifizierungen wurde aus dem Racer ein Cruiser, was nun auch die Typenbezeichnung deutlich macht. Das Boot mit der nach oben ausladenden, Wok-ähnlichen Rumpfform wirkt heiß und schnell. Diese Linien stehen für eine niedrige Anfangs- und eine hohe End-

stabilität. Man spürt den ersten Effekt bereits im Hafen.

Kleinkreuzer für unter 10 000 Euro

Ein weiteres besonderes Boot ist die Deltania 20. Die herausstechenden Merkmale sind neben einem sensationell niedrigen Grundpreis von unter 10 000 Euro (ab Werft, inklusive Steuer und Segel) das hohe Freibord und der voluminöse, gedrungene Rumpf. Zudem bietet die Yacht viel Platz und hat als einzige einen abgeteilten Toilet-



► SAILART 20

Rumpflänge 6,00 m
 Gesamtlänge 6,30 m
 LWL (Wasserlinienlänge) 5,75 m
 Breite 2,50 m
 Verdrängung 0,82 t
 Segelfläche 17,8 m²
 Tiefgang Schwenkkiel 0,60/1,40 m

Grundpreis 19 990 Euro
 Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Polster, Zuwasserlassen, segelklare Übergabe in Wertumgebung ... inkl.
 Pos.-Beleuchtung 180 Euro
 Batterie 60 Euro
 Kompass 200 Euro
 Pantry/Kocher 170 Euro
 Lenzpumpe 140 Euro
 Segelkleid 170 Euro
 Anker/Kette 170 Euro
 Festmacher/Fender 156 Euro
 Feuerlöscher 29 Euro
 Antifouling 640 Euro
 Preis segelfertig 21 905 Euro
 Stückzahl/seit 38/2002
 Garantie 2 Jahre
 Bauweise GFK mit Isophthal-Harz im Handauflegeverfahren, Divinycell-Sandwich in Deck und Rumpf bis Aufkimmung, Kielbereich massiv

Werft Sailart, www.sailart.de
 Vertrieb Sailart, Tel. 02235/46 32 52

FAZIT: Ansprechendes modernes Design. Zweitleichtestes Schiff im Test mit relativ viel Stau- und Wohnraum. Dank Selbstwendefock simpel zu handhaben. Segeleigenschaften ähnlich wie Etap, First und Sunbeam



► SKIPPI 6.50

Rumpflänge 6,50 m
 Gesamtlänge 6,80 m
 LWL (Wasserlinienlänge) 6,20 m
 Breite 2,48 m
 Verdrängung 0,75 t
 Segelfläche 21,0 m²
 Tiefgang Testschiff 0,38–1,35 m

Grundpreis ab Werft 14 000 Euro
 Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Batterie, Kompass, Polster, Anker, Kette, Festmacher, Fender inklusive
 Pos.-Beleuchtung 250 Euro
 Pantry/Kocher 200 Euro
 Lenzpumpe 150 Euro
 Segelkleid 200 Euro
 Feuerlöscher 50 Euro
 Antifouling 530 Euro
 Zuwasserlassen/segelklare Übergabe 400 Euro
 Preis segelfertig 15 780 Euro
 Stückzahl/seit 10/2005
 Garantie 2 Jahre
 Bauweise GFK im Handauflegeverfahren, Rumpf massiv, Deck in Divinycell-Sandwich, Isophthal-Harz

Werft www.skipperyachts.pl
 Vertrieb Inter-Yacht-West, Tel. 02235/46 94 95, www.interyachtwest.de

FAZIT: Leichtwind- und Raumschotrenner, aber bei Wind überfordert. Es fehlen genug Stabilität und Winschen. Sehr simpel unter Deck. Günstig



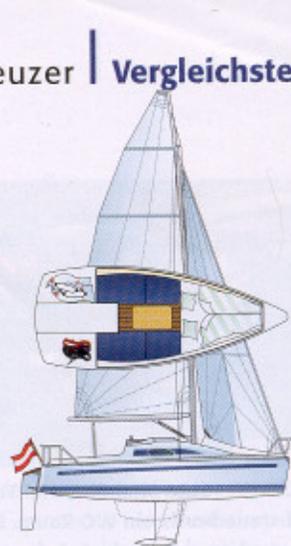
► SUN 2000

Rumpflänge 6,20 m
 Gesamtlänge 6,64 m
 LWL (Wasserlinienlänge) 6,00 m
 Breite 2,55 m
 Verdrängung 1,25 t
 Segelfläche 23,1 m²
 Tiefgang Testschiff 0,30–1,60 m

Grundpreis 16 202 Euro
 Großsegel/Vorsegel/Schoten/Reling/Polster inklusive
 Pos.-Beleuchtung 245 Euro
 Batterie 200 Euro
 Kompass 247 Euro
 Pantry/Kocher 200 Euro
 Lenzpumpe 150 Euro
 Segelkleid 200 Euro
 Anker/Kette 156 Euro
 Festmacher/Fender 184 Euro
 Feuerlöscher 20 Euro
 Antifouling 1160 Euro
 Zuwasserlassen/segelklare Übergabe 1102 Euro
 Preis segelfertig 20 066 Euro
 Stückzahl/seit 1130/2000
 Garantie 2 Jahre
 Bauweise GFK-Volllaminat, Deck im Injektionsverfahren gefertigt, Polyesterharz

Werft www.jeanneau.com
 Vertrieb Händlernetz

FAZIT: Günstige, an Deck reduzierte, einfach ausgebaute Yacht. Stückzahl-sieger in ihrer Größe. An der Kreuz bei viel Wind leicht langsamer als die Spitzengruppe. Kann problemlos trockenfallen durch Integralschwert



► SUNBEAM 20

Rumpflänge 6,06 m
 Gesamtlänge 6,44 m
 LWL (Wasserlinienlänge) 5,80 m
 Breite 2,50 m
 Verdrängung 1,20 t
 Segelfläche 26,5 m²
 Tiefgang Testschiff 1,30 m

Grundpreis 23 049 Euro
 Großsegel/Vorsegel/Schoten/Reling/Polster/Festmacher inklusive
 Pos.-Beleuchtung 244 Euro
 Batterie (m. Innenbel.) 495 Euro
 Kompass 292 Euro
 Pantry/Kocher (in Pflicht) 675 Euro
 Lenzpumpe/Feuerlöscher 248 Euro
 Segelkleid 208 Euro
 Anker/Kette/Fender 321 Euro
 Antifouling 996 Euro
 Zuwasserlassen/segelklare Übergabe 928 Euro
 Preis segelfertig 27 456 Euro
 Stückzahl/seit 30/2004
 Garantie 2 Jahre
 Bauweise GFK im Handauflegeverfahren, Rumpf Volllaminat, Deck Sandwich, Isophthal- und NPG-Harze

Werft www.schoechl.com
 Vertrieb Händlernetz

FAZIT: Schiff der Spitzengruppe, auch im Preis. Vereint Komfort und gute Performance. Aufwändig gefertigt und ausgebaut

tenraum. Ein kleines Schwenkschwert und ein sehr hoch liegendes Cockpit verheißen keine seglerischen Freuden. Jedoch soll es auch eine Version mit Festkiel geben.

Kurios ist außerdem, dass das Schiff der polnischen Werft Navikom unter vier Namen mit verschiedenem Ausbau von mehreren Händlern angeboten wird. Man findet das Boot unter Viko 20 oder Viko 550, Estrella 18 oder eben als Deltania 20. 550? 18? Tatsächlich ist die Viko-Deltania-Estrella im Rumpf nur 5,50 Meter lang, 20

Fuß sind aber 6,10 Meter. Abgesehen von der recht euphemistischen, verkaufsfördernden Bezeichnung der Deltania wird sie es aufgrund ihrer Größe nicht leicht haben gegen die anderen Boote und kann nur über den Preis punkten.

In dieser Kategorie kommen die Etap und die Sunbeam mit knapp 28 000 Euro dicht gefolgt von der First mit knapp 27 000 Euro am teuersten. Aber auch die Sailart (22 000 Euro) und die Sun (20 000 Euro) liegen im Preis für das segelfertige

Schiff fast doppelt so hoch wie die Deltania, die es mit der benötigten minimalen Zusatzausstattung auf rund 11 000 Euro bringt. Selbst die günstige Fan 20 (18 000 Euro) distanziert sich deutlich.

Die Preise für die segelfertigen Schiffe sind ab Werft (Ausnahme Deltania, ab Berlin) sowie ohne Außenborder und Toilette gerechnet worden. Denn dabei handelt es sich um Ausrüstungsgegenstände, die auf Yachten dieser Größe nicht zwingend notwendig sind. ►



DELTANIA Gute Sitzhöhe, viel Volumen und steuerbords ein WC-Raum. Die Qualität des Ausbaus gibt jedoch Anlass zu Kritik



FAN Viel Holz, sauber gefertigte Inneneinrichtung, viel Komfort. Das Fahrten-schiff bleibt innen seiner Linie treu



SKIPPI Gelcoatloses GFK statt Fenster, sperriger Kasten für den Hubkiel, aber bewohnbar. Die Fahrtenversion des Racers



ETAP Saubere Flächen, durchdachte Details, helle Anmutung. Das durch die Ausschäumung gut isolierte Schiff wirkt unterkühlt. Das Holz ist tatsächlich Kunststoff



FIRST Viel Platz, heller Eindruck, mobiler Tisch. Die Bénéteau punktet auch innen, jedoch wurde Stauraum verschenkt



SAILART Nüchtern, sauber, gut ausgebaut. Das Kleinserienschiff überzeugt, auch wegen seiner durchdachten Details



SUN Simpel, kleine Aufbaufenster, wenig Komfort. Die Qualität der Holzarbeiten lässt teilweise zu wünschen übrig



SUNBEAM Helle Decke, gemütliche Holzweigerung, schönes Finish. Eine Kochgelegenheit ist als Extra in der Pflicht möglich

Augen zu und durch

Beides kann die 18-köpfige Test-Crew heute nicht gebrauchen. Los geht's, wenn auch nicht gleichzeitig, sondern seriell. Zu eng ist die Hafeneinfahrt bei dieser Welle, um sie zusammen zu passieren. Die Möglichkeit zu wenden gibt es nicht. Wenn das Manöver in die Hose geht oder das Schiff einen Wasserberg nicht zu erklimmen im Stande ist, wird es auf die Steine gedrückt. Es gibt nur eine Chance. Motorkraft ist auch keine Alternative, denn die Hilfsantriebe sind in dieser Wel-

le nutzlos, da sie austauschen würden. Falls sie überhaupt vorhanden sind.

Ein Motorboot liegt für einen eventuellen Notschlepp schon mal bereit. Aber es klappt; Segel im Vorhafen setzen, Schwung holen und auf Steuerbordbug mit guter Höhe durch die Einfahrt knüppeln. Die sich brechende, zeitweise um die zwei Meter hohe Welle fordert dann allerdings draußen ihren Tribut. Auf der Fan 20 verabschieden sich beide Oberwanten, auf der Skippi das Leewant aufgrund mangelnd gekonterter Spanner. In

beiden Fällen bleibt der Mast oben, und die Probleme lassen sich beheben.

Messungen von Geschwindigkeiten und Wendewinkeln fallen aus und wären auch nicht aussagestark. Ab in die Schlei, auf der es sich bei nahezu jedem Wetter segeln lässt. Eines kann man nach dem kurzen ersten Schlag bereits feststellen: Die Schiffe halten Starkwind und hohen Wellengang technisch erst mal aus, wenn auch diese Schiffsgröße dann kein halbwegs komfortables Segeln mehr zulässt. Seglerisch werfen die Skippi und die Del-

tania jedoch Probleme auf. Das Rigg des leistungsorientierten Schiffs mit der großen Segelfläche ist nicht richtig getrimmt, in Ermangelung einer Winsch lässt sich das interne Vorstag der Fock nicht durchsetzen, und das Groß hat nur eine Reffihe, was heute nicht genügt. Die Deltania dagegen lässt sich zwar raumschots vorwärtsbewegen, schwächt aber an der Kreuz mit einem Tempo von unter drei Knoten und hoher Abdrift. Mit 22 Prozent Ballast, einem fragwürdig hohen Freibord und einer fast schon putzig zu nennenden kleinen Lateralfäche verwundet das nicht wirklich.

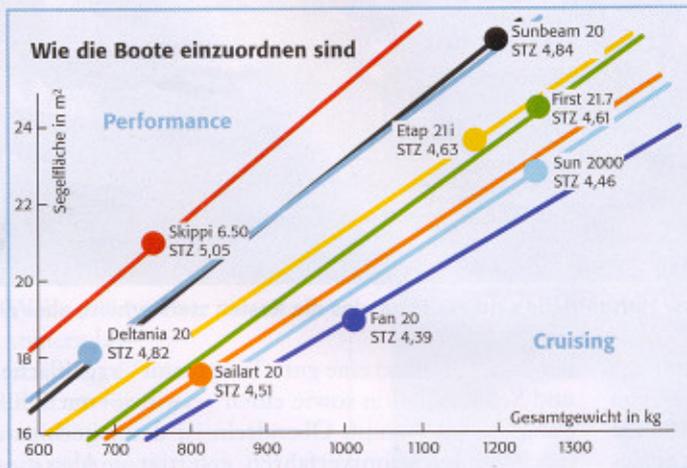
Natürlich haben die variablen Tiefgänge generell ihre Vorzüge. Die Boote können flache Buchten befahren, auf den Strand gesetzt werden und liegen auf dem Trailer schön tief (was aber wiederum die Sicht nach hinten behindert). Schiffe mit Integralschwert wie

die Sun 2000 können sogar trockenfallen. Die Schwenk- und besonders die Tiefkieler benötigen dazu Wattstützen, die einige Werften anbieten. Den besten Kompromiss zwischen guten Segelleistungen und variablem Tiefgang bieten die Schwenkkieler. Wie sich beim ersten Test der Sunbeam 20 gezeigt hat, als wir eine

Fest- und eine Schwenkversion gegeneinander segeln konnten, gibt es kaum Unterschiede zwischen beiden Konzepten. Der Schwenkkieler benötigt jedoch einen kleinen Kielkasten, der den Fußraum im Inneren etwas beschneidet.

Egal, welcher Ballastvariante man den Vorzug gibt: Die kleinen Yachten stoßen bei den während des Tests herrschenden Bedingungen auf der offenen Ostsee an ihre Grenzen. Sie funktionieren noch, es lässt sich alles meistern, aber eine lange Kreuz wäre heute kein Spaß.

Moderater segelt es sich besonders mit diesen Booten auf einem Binnengewässer. Wir wohnen an Bord, frieren nachts und wissen am nächsten Morgen mehr über die verschiedenen Innenräume. Allen Schiffen gemeinsam ist die offene Gestaltung ohne Trennschotten; eine Separierung kommt nur per Vorhang zustande. ▷



Segelfläche und Gewicht in Relation: Skippi und Deltania sind theoretisch schnell, aber in der Praxis fehlt Ballast für Starkwind



Heckansichten mit Außenbordern. Die Hilfsantriebe sind ein Extra, das die Kosten stark erhöht, aber nicht wirklich notwendig ist

Stehen kann man unter Deck natürlich nicht, die Innenraumhöhen variieren von 1,29 (Sun) bis 1,51 Metern (First). Alle diese Kleinkreuzer haben eine Kochgelegenheit und ein Waschbecken, oder diese Einrichtungen lassen sich ordern. Die größten Unterschiede finden sich in der Gestaltung und im Finish der Oberflächen. Am gemütlichsten wirken noch die Sunbeam, die Sailart und die Fan. Da wurde teils aufwändig bis liebevoll gearbeitet und ordentliche Hölzer sinnvoll eingesetzt. Unterkühlt wirkt die Etap mit viel GFK und Kunststoffholz. Im Finish ist sie jedoch nicht zu überbieten. Die beiden Franzosen Sun und First sind ebenfalls nüchtern-zweckmäßig konzipiert. Beide haben beispielsweise keine Bodenbretter, um Raumhöhe zu gewinnen. Saubere Innenschalen bilden den Boden. Die Skippi dagegen kann ihren Ursprung des Regattaboots nicht verleugnen und wirkt zum Teil etwas lieblos gefertigt. Die Deltania bildet in der Kategorie Ausbau das Schlusslicht. Grauer Teppich, flätig ausgesägte Holz. Das schmälert die Freude über das Volumen. Nun gut, das Boot ist eben supergünstig.

In der Bauweise betreibt Etap den größten Aufwand: Das Schiff ist doppelschalig gefertigt, die Zwischenräume sind ausgeschäumt. Das schafft neben der nachgewiesenen Unsinkbarkeit (unter Erhalt

der Segelfähigkeit) eine gute Temperatur- und Schallsolation sowie einen verwindungssteifen Rumpf. Obendrein ist das Deck im Injektionsverfahren gefertigt, was ein leichtes, homogenes und beidseitig sauberes Laminat bedeutet. Nach demselben Verfahren entsteht der Rumpf der Sun. Die übrigen Boote werden nach konventionellen Baumethoden, teils in Sandwich, teils in massiven Laminaten (siehe Datenblatt) hergestellt.

Sieger und Verlierer

Der nächste Tag. Der Wind weht immer noch mit Stärke 5 bis 6, in den Drückern werden es schon mal 7, aber dafür gibt es kaum Welle. Erste Eindrücke vom Vortag bestätigen sich. Die Deltania hat zu wenig Ballast. Das Boot segelt mit viel zu viel Krängung, trotz verkleinerter Se-

gelfläche, wird mühelos von jedem anderen Schiff überholt. Das ist aufgrund der geringeren Größe nicht verwunderlich. Aber die Geschwindigkeiten an der Kreuz liegen bei unter drei Knoten, das ist langsamer als strammes Gehen – und das im Zickzack zum Ziel. Denn hinzu kommen schlechte Wendewinkel von deutlich über 100 Grad mit hoher Abdrift. Bei diesen Bedingungen und ohne Crew auf der Kannte ist auch die nicht weit genug reffbare Skippi überfordert – sie segelt, aber nicht gut und nicht schnell. Nächstschnelleres Schiff ist die Fan 20, die jedoch bereits mit Kreuzgeschwindigkeiten von um die viereinhalb Knoten bei einem Wendewinkel von rund 100 Grad aufwarten kann. Als noch leistungsfähiger präsentiert sich die Sun 2000. Dass die Jeanneau mit den übrigen Booten an der Kreuz nicht so recht mithalten kann, sondern etwas zurückfällt, mag an der großen Rumpfbreite oder an dem kleinen Schwert liegen.

Die Sailart dagegen verliert kaum den Anschluss an die Spitzengruppe. Die Etap 21i, die First 21.7 und die Sunbeam 20 schaffen an der Kreuz sehr ähnliche Werte um die 5,5 Knoten bei Wendewinkeln von 90 Grad. Jedenfalls fallen die Unterschiede innerhalb dieser Vierergruppe bei den vorherrschenden Bedingungen so gering aus, dass Faktoren wie Segeltrimm, Unterwasserschiff-Behandlung, Winddrehungen



Homogene Großserienschiffe: Für Rumpf- und Ballastgewichte kommen Etap, First, Sun und Sunbeam auf sehr ähnliche Werte

und Ruderführung bereits ausschlaggebendere Faktoren sind.

Nun ist zwar die Kreuz die Königsdisziplin, aber raumschots wird ebenfalls gesegelt. Dabei verschiebt sich das Bild, wenn auch nur in einigen Punkten stark. Die Skippi kann ihr Plus an Segelfläche voll ausspielen und rauscht davon. Die Sun zeigt keine Schwächen mehr und hält sich in der großen Spitzengruppe. Die Fan bleibt wie erwartet zurück. Die Deltania segelt schneller, was zu erwarten war.

Kein Steuern auf der Kante

Der heftige und durch die niedrigen Temperaturen noch druckvollere Wind zeigt die Stärken und Schwächen der Decksayouts. Fest steht, dass sich die meisten der getesteten Kleinkreuzer bei fetter Welle nicht gut vom Cockpitsüll aus sitzend steuern lassen. Die Sülls sind nicht entsprechend geformt, oder es fehlen vernünftige Stützen für die Füße, oder die Großschot lässt sich nicht mehr gut bedienen. Eine löbliche Ausnahme in diesem Punkt bildet die Sun 2000. Ein abgeschrägtes Cockpitsüll und mit Leisten geschlossene Mulden für die Füße sind alles, was man braucht.

Die Beschlagsausstattung fällt auf der Sailart 20 am aufwändigsten aus – Harken rundum. Das funktioniert, läuft leicht und sitzt am richtigen Platz. Das andere Ende des Spektrums markieren in dieser Disziplin Jeanneau und Skippi. Spartanischer geht es kaum. Es gibt auf der Sun keine Schiene für einen verstellbaren Genuawagen, sondern lediglich einen festen Holepunkt wie auf dem 420er. Ein Trimm des Vorsegels läuft also nur über Schot- und Fallspannung ab. Immerhin stehen dafür zwei Winschen bereit.

Sogar die fehlen auf der Skippi, was zu den erwähnten Problemen führt. Selbst die Deltania hat Schotschienen und zwei Knarrpoller. Als einziges Boot verfügt die Etap über einen Traveller (Extra). Das Trimminstrument lässt sich im Hafen durch Schnellverschlüsse demontieren. Die Fan wiederum überrascht durch große Andersen-Winschen und eine Mastlegevorrichtung. Bis auf diese Besonderheiten entsprechen die Decksausrüstungen allgemeinem Kleinboot-Standard.

Bei allen Schiffen sind die Genuaschienen nach vorn zu kurz, um den Holepunkt einem stark eingerollten Segel anpassen zu können. Das fällt bei gut stehenden Segeln wie auf der First weniger auf, macht aber aus schlechtem Tuch unten ein Brett und oben einen Genaker. ▷

Vergleichstest | Kleinkreuzer



DELTA Ballastschwert, füllige Linien, runde Überwassersektion. Der Rumpfboden ist flach



ETAP Festkielversion, doppelte Ruderanlage, flacher Spant. Auftriebstarke Heck



FAN Füllige Linien, Ballastschwert, tiefes Ruder. Mit dem Schiff kann man völlig problemlos trockenfallen, was auch für die Deltania und die Sun gilt. Die übrigen benötigen Wattstützen



FIRST 21.7 Tiefer Schwenkkiel, Doppelrudder, effektive Rumpfform. Das Schiff ähnelt der Etap in Linienführung und Leistung



SAILART Schwenkkiel, flacher Spant, abgeknicktes Heck. Auch der Aufbau ist kantig



SKIPPI Hubkiel mit T-Bombe, schmale Wasserlinie, scharfe Form. Gut für Leichtwind



SUN Schwert und Innenballast, breites Heck, schnittige Form. Linien für schnelle raume Kurse



SUNBEAM Tiefkielversion, niedriges Freibord, flacher Spant. Schnell auf allen Kursen

Nach drei Tagen zeichnet sich ein klares Bild ab. Seglerisch ist die Skippi ein Renner, wie auch ein nachträglicher Probeschlag bei Leichtwind beweist, aber Starkwind überfordert sie. Sie ist damit auf Binnengewässern gut aufgehoben, wo man sich schnell einen Schutzhafen suchen kann oder keine langen Strecken im Durchhalte-Modus vor sich hat. Die Deltania sollte in der Schwenkkielversion nur bei moderaten Winden zum Einsatz kommen.

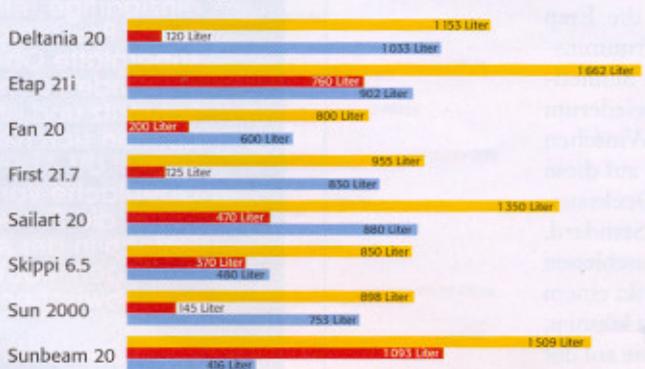
Die Fan ist seglerisch betrachtet völlig in Ordnung, jedoch kein Speedster. Die Sun hat leichte Defizite an der Kreuz, kann aber ansonsten gut mithalten. Die Sailart und noch mehr die Etap, die Sunbeam und die First liegen auf dem Wasser so dicht beisammen, dass die Unterschiede nicht kaufentscheidend sein dürften. Zieht man jetzt die Ergebnisse der übrigen Disziplinen wie Preis, Ausbau, sichtbare Qualität, Beschläge und mehr hinzu, wird die Fan 20 zum Preis-Leistungs-Sieger. Sie bildet ein rundes Paket und ist die richti-

ge Wahl für Eigner, die weniger Wert auf Geschwindigkeit als auf Komfort legen. Mit der Sun ist eine gute Symbiose aus Speed und Preis gelungen. Wer sich an der knappen Ausstattung an und unter Deck nicht stört, ist mit dem Boot aus Frankreich gut beraten. Die Sailart hat

den niedrigsten Preis der Boote aus der schnellen Spitzengruppe, und dies ohne sichtbare Defizite. Zwar brach der Ruderkopf an der Kreuz, aber das Problem hat die Werft bereits durch stärkere Materialien beseitigt. Die bestmögliche Kombination aus den beiden Welten Leistung und Gemütlichkeit ist bei der Sunbeam gelungen: schön eingerichtet, gut ausgestattet und sauber gebaut. Die Etap präsentiert sich als das technisch aufwändigste und cleanste, das einzige unsinkbare, jedoch als das kühlste Boot. Die First erweist sich als ein gut durchdachtes Gesamtkonzept und bietet ebenfalls eine sehr gelungene Mischung aus Wohnlichkeit und Speed.

Fridtjof Gunkel

Wie viel Gepäck reinpasst



Keine Analogie zur Schiffslänge: Die Deltania hat mehr Stauraum als drei größere Boote, und die ausgeschäumte Etap gewinnt sogar

Die kompletten Tests der einzelnen Boote folgen in den kommenden Ausgaben