



Die Fan 22 am Wind: sensibel auf dem Ruder und immer ein trockenes Deck

Taschen-Kreuzer

Ein neuer Kielschwerter bereichert durch günstigen Preis, Trailerbarkeit und Komfort den Markt der kleinen Yachten

Nur selten fahren wir zum Test einer Segelyacht, und das Testschiff überholt uns scharf auf der Autobahn. Doch was nach Planungsspanne aussieht, ist im Falle dieser Beinahe-Kollision sogar erwünscht. Denn die Probandin, die Fan 22, ist nur zweieinhalb Meter breit und passt daher ganz formidabel auf einen Straßentrailer. Und wir wollen alles: die ganze Bandbreite der Vielfalt von Kleinkreuzern beobachten. Die Mobilität der Kleinen. Das Abklippen, das Auftakeln. Und das Segeln.

Normalerweise ist es ein extrem mutiges Unterfangen seitens eines Händlers, am Testtag morgens mit der Yacht hinter dem Auto aufs Gelände zu rollen, das blanke Mastrohr ohne stehendes Gut fest auf dem Kajütdach verschnürt: Denn irgendetwas passt garantiert nicht auf Anhieb, oder ein Teil ist nicht da. Doch weit gefehlt – wir haben auf die Uhr geschaut: Nach einer guten Stunde schwamm die Fan 22 bereits im holsteinischen Plöner See, mit fertig geriggtem, stehendem Mast und angeschlagenen Segeln. Und einem entspannten Jürgen Strauch, der als Gebietsvertreter für die Kleinkreuzer zum Probeschlag einlud. Selbst ohne die Jütt-(Mastlege-) Vorrichtung oder einen Mastenkrane hat Strauch den acht Meter langen Alu-Mast problemlos von der Waagerechten in die Senkrechte gewuppt. Die serienmäßig vorhandenen Nirobügel beidseitig des Mastes und der klappbare Mastfuß haben dies erheblich vereinfacht: Die Aluspiere steht nämlich an Deck und dreht um einen Bolzen. In dessen exakter Verlängerung sind die Unterwanten auf

den Bügeln angeschlagen und verhindern so, dass der Mast seine seitliche Führung verliert, wenn er hochgeklappt wird.

Überraschende Details

Als Erstes fallen die blitzenden Teile aus rostfreiem Stahl an Deck des Schwertkielers auf. Die Hersteller Skipper-Werft in Warschau und JAP in Radom/Polen haben offenbar ein Händchen für Edelstahlarbeiten. Neben kleinen, liebevoll geschweißten Klampen an Bug und Heck ist auch eine große, fest installierte Maststütze aus Niro nicht zu übersehen. Sie prangt mittig auf dem Spiegel des offenen Hecks, bietet den Gurten der Heckreling sowie den Beschlägen für das Achterstag Halt. Die Seiten der Stütze schmiegen sich außerdem an einen Bock aus GFK, durch den die Ruderbeschläge gebolzt sind. Diese Beschläge sowie der ganze Ruderkopf glänzen in poliertem Niro. Das schlanke Ruderblatt aus >



Seetauglich: Der archetypische Kleinkreuzer garantiert sichere Passagen

FOTOS: H.-G. KIESEL

FAN 22

► DAS TESTSCHIFF

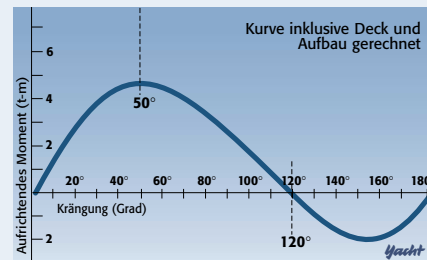
Wir segelten ein Schiff, das im Wesentlichen der Standardausstattung entspricht. Es wurde von der Inter-yacht-Nord GmbH (Tel. 04101/82 81 83) zur Verfügung gestellt. Generalimporteur ist Jan Fesnak in Köln.

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Andrzej Skrzat
CE-Entwurfskategorie .. C (küstennahe Gewässer)	
Lüa (Rumpflänge)	6,50 m
Gesamtlänge (inkl. Gennakerbaum)	6,50 m
LWL (Wasserlinienlänge)	6,10 m
Breite	2,50 m
Tiefgang/ohne Schwert	1,25/0,32 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	6,0 kn
Gewicht	1,3 t
Ballast/-anteil	0,45 t/35 %
Masthöhe über Wasserlinie	8,50 m
Großsegel	11,60 m ²
Fock	8,70 m ²
Spinnaker (optional)	35,0 m ²
Segeltragezahl ($\sqrt{S^2/V}$)	4,1 t
Gebaut seit	2000
Stückzahl	28

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf und Deck in Negativschalen laminiert (Polyesterharz im Handauflegeverfahren). Beide Bauteile bestehen aus Massivlaminat. Statt Innenschalen setzt die Werft auf textile Verkleidungen.

HEBELARMKURVE



Die höchste Stabilität der Fan 22 liegt bei 50 Grad Krängung (0,61 tm). Ab 120 Grad Lage beginnt theoretisch die negative Stabilität. Obwohl das Boot lediglich Innenballast trägt, erzielt es gute Werte.

► AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis	20 200 Euro
Großsegel, Fock, Schoten, Reling, Beleuchtung, Polster, Pantry	inklusive
Marinekompass (beleuchtet)	300 Euro
Chemietoilette	180 Euro
Aufriggen, segelklare Übergabe	550 Euro
Antifouling	473 Euro
Lenzpumpe	240 Euro
Segelkleid	230 Euro
Preis segelfertig	22 173 Euro

Garantie
 2 Jahre |

Garantie gegen Osmose
 3 Jahre |

Yacht - BEWERTUNG

Die Fan 22 kämpft um Marktanteile auf dem gut besetzten Feld der Kleinkreuzer. Sie hat dort ihre Chancen durch den Ausbau, den Preis sowie durch einige pfiffige Details.

► Konstruktion und Bauweise

- ➕ Robuste Polyesterbauweise
- ➕ Laminat innen sauber gefinisht und verkleidet
- ➕ Mobilität (Trailerbarkeit, Maststellvorrichtung)
- ➖ Innenballast lässt keinen Raum für Bilge

► Segelleistung und Trimm

- ➕ Einfaches Handling ohne Backstagen oder Genua
- ➕ Auch bei Wind und Krängung stimmige Balance
- ➕ Extrem starke Drehfreudigkeit
- ➖ Zu starke Vorbalancierung des Ruders
- ➖ Geometrie und Profile der Segel verbesserbar

► Wohnen und Ausbaugüte

- ➕ Gelungene Raumaufteilung, Nasszelle inklusive

► Ausrüstung und Technik

- ➕ Saubere Verarbeitung von Edelstahl
- ➕ Präzise gearbeitetes Rigg
- ➕ Elektroinstallation
- ➖ Kein Knarrblock in der Großschot



Knapp eine Stunde vorm Ablegen: Die Fan 22 wird per Trailer auf den Slip rangiert



Eine Viertelstunde vorm Ablegen: Der geriggte Klappmast wird gestellt

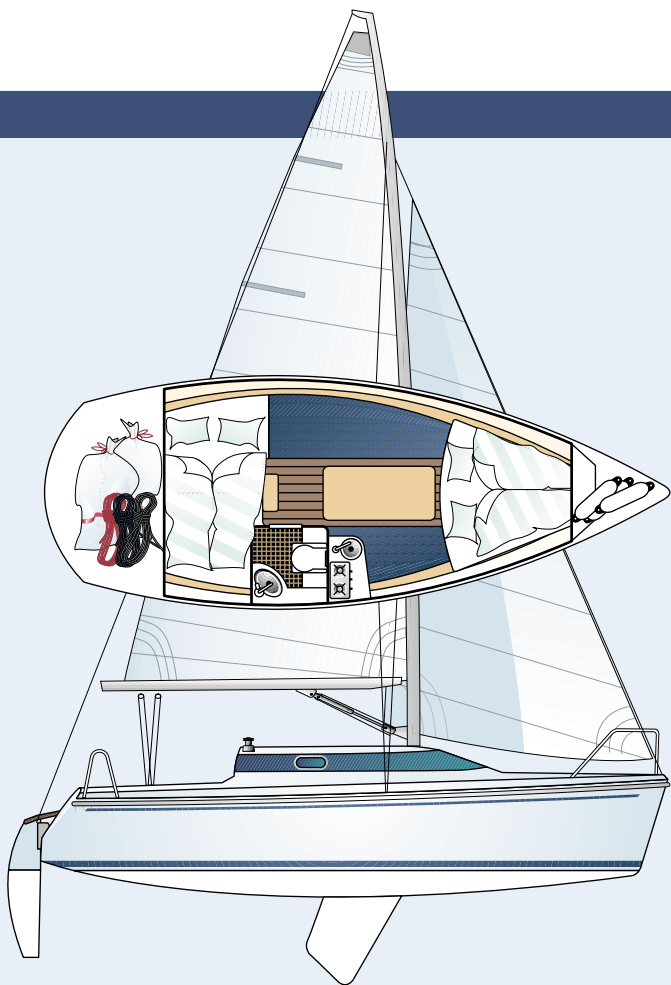
GFK ist nach Jollenkreuzerart rauf- und runterzuklappen. Die Segel sind im Nu gesetzt, die durch hochwertige Beschläge von Barton nach achtern umgelenkten Fallen ermöglichen auch das Einhandskippern.

Das Schwert gefiert, und schon geht es ab auf den See. Und dort ist's böig. Die erfreuliche Nachricht: Auch bei guten 4 Beaufort liegt die Fan 22 unter Vollzeug am Wind schön balanciert auf dem Ruder. Die sauber strakenden Rumpflinien sowie das Stahlschwert, das jollenlike aus dem Schiffsboden herausragt, sorgen dem Anschein nach für ein gutes hydrodynamisches Verhalten. Denn: Gerade Kiel-schwert-Yachten haben ja oft noch einen bürzelartigen Anhang unter dem Rumpf hängen, in den die Ballastflosse geschwenkt wird und der viel Widerstand im Wasser verursacht. Die nicht so schöne Nachricht: Das Ruder ist zwar vorbalanciert. Doch der Designer hat es mit dem Versuch, durch Vorbalance die Ruderkräfte wegzuziehen, offenbar etwas

übertrieben. Somit lässt sich die Pinne immer mühelos mit zwei Fingern führen. Sogar dann noch, wenn die Ruderlage längst größer ist als 45 Grad und das Blatt nicht mehr wirkt. Und da die Fan 22 den Hauptteil ihres Ballastes in der Bilge führt – 450 Kilogramm Blei waren beim Testschiff fest zwischen den Bodenwrangen einlaminiert –, ist sie rank.

Sauberes Steuern erforderlich

Somit will sie in Böen aufmerksam gesteuert sein. Gerät die Balance des Bootes in einer Bö außer Kontrolle, schafft es das schlanke Ruder oft nicht, die Fan auf Kurs zu halten – sie luvt selbstständig bis fast in den Wind. Das Gute an dieser Übersensibilität: Das Leedeck zieht fast nie durchs Wasser und wird deswegen auch nicht nass, bevor es nach einer Wende zum Luvdeck wird. Die Fan 22 schießt in den Wind, längst bevor die Krängung übergroß wird. Und raumschots bietet der Kleinkreuzer eine Drehfreudigkeit, die von einem einfachen Serienboot nicht zu



**Gemäßigte Linien:
Die Fan 22 probt den
Spagat zwischen
Sportlichkeit und
Segelkomfort**

erwarten ist. Mit dieser Sensibilität könnten Fahrtensegler und Einsteiger allerdings überfordert sein, vor allem unter dem optionalen Spinnaker. Jürgen Strauch kennt seine typischen Kunden: „Viele Interessenten sind älter als erwartet. Für sie ist die Fan 22 nicht ihr erstes Schiff, sondern eins ihrer letzten. Sie haben keine Lust mehr, sich mit schweren Yachten abzumühen und suchen die Einfachheit. Sie wollen aber auch keine Jolle mehr segeln und etwas Komfort genießen.“

Da kommt die Fan 22 gerade richtig. Das Layout ihres hellen Interieurs ist nämlich besonders und weicht deutlich vom Kleinboot-Einerlei ab. Zwei Dinge fallen sofort auf: zum einen die Nasszelle an der Steuerbordseite. Eine eigens für die Körperpflege abgeteilte Kammer ist auf Schiffen dieser Größe ganz und gar ungewöhnlich. Doch durch die Abschottung in hellem Holz wirkt der Einbau nicht klobig, sondern fällt kaum auf. Zum anderen die Doppelkoje unter dem Cockpit: Dort, wo auf vielen Kleinkreuzern Fender ►

► SKIPPERWERFT UND JAP

Zwei Hersteller, drei Bootsfamilien

Auf der Skipper-Werft in Warschau entstehen eine Reihe von Yachten, die in Deutschland ebenfalls über Interyacht gehandelt werden: Die neue, sportbootähnliche Skippi 650 ist zwar exakt so lang wie die Fan 22, wiegt aber nur die Hälfte (600 Kilogramm). Und ist dafür garantiert unbewohnbar. Größenmäßig oberhalb der Fan 22, die zum Teil auch in Radom (Polen) bei JAP/Stoczina Yachtowa hergestellt wird, finden sich die größeren Modelle des Interyacht-Teams: Vor allem die Boote der Pegaz-Reihe genießen einen guten Ruf. Der Festkieler Pegaz 737 bedient schon seit Jahren den Küstenkreuzer-Markt, während die neuneinhalb Meter lange Pegaz 31 bereits als richtiges Seeschiff durchgeht. Die Fan 22 ist der jüngste Spross in der Familie der polnischen Yachtenreihe und orientiert sich an dem Wunsch vieler erfahrener Kielschiffer, wieder auf die Seen zurückzukehren. Seit einigen Monaten ist auch die Fan 29 (Gesamtlänge 8,80 Meter) auf dem Markt. Durch Einbaumotor soll dieses Boot ab Sommer 2002 höhere Stückzahlen erreichen. ►

BELIEBTE KLASSISCHE KLEIN- UND JOLLENKREUZER



► ETAP 21 I

Rumpflänge 6,26 m; LWL 6,10 m; Breite 2,49 m; Tiefgang 1,30/0,70 m; Verdrängung 1,15 t; Segelfläche 26,0 m²; 4 Kojen; Preis komplett 20120 Euro.

Der von Mortain und Mavrikos gezeichnete Küstenkreuzer ist mit einem steifen Kiel oder einem neuartigen flach gehenden Doppelkammer-Kiel zu haben. Die Flachkiel-Version liegt natürlich tiefer auf dem Trailer und kann dadurch die Sicht durch den Rückspiegel behindern.

Als unsinkbarer Kleinkreuzer hat die belgische Yacht Maßstäbe gesetzt. Auffällig durch Doppelruder. Sport Renz, 24837 Schleswig; Tel. 04621/358 77, Fax 37701; www.etapyachting.com.



► SPORTINA 680

Rumpflänge 6,80 m; LWL 6,00 m; Breite 2,50 m; Tiefgang 1,40/0,28 m; Verdrängung 1,1 t; Segelfläche 25,0 m²; 4 Kojen; Preis ab 20 094 Euro.

Das Schiff ist nach dem Vorbild der kleineren Sportina 600 entwickelt worden. Die Werft aus Polen bietet unter den Kleinkreuzern eine umfangreiche Palette aus vier Schiffen an. Die sportlicheren Modelle werden sogar bei Regatten und für Match-Races eingesetzt.

Zum Cruisen und zum Racen gleichermaßen geeignet. Gute Verarbeitung, guter Service. Sportina Yachts Topspeed Jablonski, 31515 Wunstorf; Tel. 05033/50 28, Fax 91 19 22.



► JOLLENKREUZER GORA 3

Rumpflänge 7,75 m; LWL 7,75 m; Breite 2,50 m; Tiefgang 1,45/0,19 m; Verdrängung 0,94 t; Segelfläche 20,0 m²; 2 Kojen; Preis ab 23 000 Euro.

Zwar ist die Gora 3 ein 20er Jollenkreuzer mit deutlich größerer Gesamtlänge als die Fan 22. Dennoch ist dieser schlanke und flachbordige Bootstyp auf den Binnenseen recht beliebt. Die Jollenkreuzer gelten seit Jahrzehnten als der Maßstab beim Binnen-Wandersegeln.

Ein klassischer Binnencruiser mit sportlichen Eigenschaften, der aktiv gesegelt werden will. Günter Gottschald & Söhne, 14712 Rathenow, Genthiner Straße 71; Tel./Fax 03385/51 33 52.



► KRON 20

Rumpflänge 6,06 m; LWL 5,80 m; Breite 2,50 m; Tiefgang 1,40/0,20 m; Verdrängung 0,98 t; Segelfläche 19,5 m²; 4 Kojen; Preis ab 17 231 Euro.

Dieser sauber gebaute Kleinkreuzer stammt aus der Feder von Georg Nissen aus Laboe und folgt einer eigenen, etwas sportlichen Linienführung. Er rundet die Palette der ehemaligen Unna-Modelle nach unten ab und gilt als einer der Klassiker unter den kleinen Yachten.

Ein Schwenkkieler, der auch sicheres Segeln auf küstennahen Revieren erlaubt. Kron Yachten GmbH, Ellerüher Weg 1 B 14, 24376 Kappeln; Tel. 04642/96 49 60, Fax 96 49 62.

und Klappfahrräder in einer Backskiste vor sich hin modern, können sich auf der Fan 22 zwei Erwachsene querschiffs betten. Zuzüglich der beiden Kojen im Vorschiff bringt es das Boot also auf vier echte Schlafplätze. Zugegeben, sowohl beim Probefahren in der Nasszelle als auch beim Liegen auf besagter Doppelkoje ecken die Extremitäten immer irgendwo an. Aber die Fan ist auch nur sechseinhalb Meter lang. Und dass man das hölzerne Nieder-

gangstreppten auf einer Leiste nach Backbord schieben muss, um an Steuerbord die Toilettentür öffnen zu können, ist zwar ein Zugeständnis an die Enge. Aber auch ein liebenswertes Detail. Direkt vor dem Nasszellen-Querschott finden sich eine kleine Pantry sowie einige Schapps. Weil der Steuerbordflügel der zentralen Back in sich noch einmal teilbar ist, kann man sogar ohne Verrenkungen bequem längsschiffs am Kocher wirken.

Viel Innenausbau mit mehr Platz als erwartet führt erstaunlicherweise nicht zu einem unästhetisch hohen Freibord. Verwechslungsgefahr mit einem Wasser-Wohnwagen besteht also kaum. Auch wenn das Verhältnis von Rumpflänge zu Rumpfhöhe bei kleinen Yachten automatisch eine kompaktere Silhouette produziert: Die für Kleinkreuzer typische, eher unschöne Hochbordigkeit hält sich im Falle der Fan 22 in Grenzen. Ein far-



Wie auf größeren Racern: Der Baum ist aus Gewichtsgründen aufgeschnitten



Wie bei den ganz Großen: Die Klampen in kräftigem Design sind filigran geschweißt



Wie bei den Edlen: Pinne, Ruderkopf und Maststütze glänzen in Niro-Stahl

biges Band, das den Decksaufbau einrahmt und optisch in die Länge zieht, trägt sicher zu der gemäßigten Erscheinungsform bei.

Unter Deck leuchten Lampen dank der serienmäßig installierten 12-Volt-Bordanlage den Innenraum an strategisch wichtigen Orten zwischen Schapps und Schwalbennestern aus. Auch eine Dreifarbenlaterne im Masttopp sowie ein Schaltpaneel gehören zur Standardausstattung des Kajütbootes. Teppichverkleidungen an den Salonwänden verdecken den Blick aufs rohe, handaufgelegte Polyesterlaminat. Die Unterseite des Decks, die ebenfalls aus Massivlaminat besteht, ist mit leicht abwaschbarem Textil verkleidet. Noch eine Besonderheit verbirgt sich unter den Bodenbrettern der Fan: Der Innenballast aus Blei füllt die Bilge komplett aus, die Bleibarren waren beim Testschiff mit Polyesterharz unverrückbar vergossen. Stauplatz unter den Bodenbrettern gibt es damit nicht. Auch keine Wanne, in der sich Wasser sammeln kann. Es würde direkt auf dem Kajütboden hin und her schwappen. Aber die Fan 22 ist

kein Offshore-Racer und soll auch keiner sein. Sie segelt sehr trocken, und hektisches Rein und Raus von nassen Segeln oder Seglern wird die Ausnahme sein.

Kleine Boote, große Aufgaben

Kleine Boote sind arbeitsintensiv, sie binden während des Designstadiums fast genauso viel Kapazität wie große Yachten. Allein Ästhetik und Platz gekonnt zu vereinen ist schon ein Kunststück. Die Schiffe exakt auf eine Zielgruppe zuzuschneiden ist sogar noch schwieriger, als ihre großen Schwestern im Markt zu platzieren. Schon wenige Zentimeter oder ein paar Kilo können dabei einen Entwurf komplett verändern. Bekommt die Konstruktion mehr Freibord oder Ballast, ist nicht nur der Charakter des Bootes ein anderer geworden als geplant, sondern das Resultat ist meistens ein vollständig anderer Typ Schiff: So kann aus sieben Meter Rumpf ein Klein- oder Jollenkreuzer, ein Kiel- oder Sportboot werden. Zudem sind kleine Einheiten für Werften wenig lukrativ. Phänomene, die große Firmen oft davon abhalten, viel in die >



Schlank: Der Ruderblatt ist nach Art vieler Jollenkreuzer aufholbar. Beim Segeln ragt es senkrecht nach unten. Es ist jedoch etwas zu stark vorbalanciert

Liebevoll: Eine voll funktionsfähige Pantry wurde vor dem Querschott der Nasszelle montiert. Der Salontisch ist viertelbar



Wohnlich: Die Fan 22 weist viele Schapps und Schwalbennester auf. Damit sind sogar längere Törns möglich



Ungewöhnlich: Das nur 22 Fuß große Boot hat eine echte Nasszelle. Wie der gesamte Ausbau ist sie hell gehalten



Entwicklung kleiner Boote zu investieren. Aktuelle, kleine Yachten renommierter Betriebe sind etwa die Sunbeam 24 von Schöchl oder die Jeanneau 24. Die Sun 2000 desselben Herstellers ist schon wieder deutlich kleiner im Innenraum.

Die Typenvielfalt bei Booten um sieben Meter ist extrem hoch. Das Angebot umfasst sogar 22 Fuß große trailerbare Kreuzerkats wie den Celox 22 oder die nur 21 Fuß großen, durchaus fahrtentauglichen Serien-Speedster für Einhand-Transatlantikrennen wie die Pogo 6.50



oder die Naus 6.50. Die Modellpaletten der Anbieter jedoch sind klein, und oft sind es die Werften auch. Ein Boot wie etwa die Trias oder der Fam-Jollenkreuzer erfüllen ihre Aufgabe für die Zielgruppe derart gut, dass es neue Modelle schwer haben, die alten zu verdrängen. Meist fußt die Szene der Kajütkreuzer auf der Aktivität regionaler Betriebe wie Fricke und Dannhus (HD-Yachten) am Dümmer See, der Rethanawerft oder diverser Jollenkreuzerhersteller vor allem in den neuen Bundesländern. Ohne Letztere wären unzählige Törns auf abgeschiedenen Seen und Kanälen Ostdeutschlands nicht möglich gewesen.

Kleinkreuzer sind oft zeitlos und kaum einer Mode unterworfen. Kleine Yachten von zehn, zwanzig oder mehr Jahren auf dem Buckel kommen daher auf den geschützten Binnenseen häufig vor. Somit scheint der Bedarf gering, was neue kleine Boote für Marketingstrategen wenig attraktiv macht.

Auch die Fan 22 dürfte es nicht leicht haben, sich zu etablieren. Falls die Nachfrage doch größer sein sollte als angenommen, steht sie bereit, die Nachfolge der beliebten Yachten wie Neptun oder Dufour T6 anzutreten. Auch Jürgen Strauch segelte jahrelang eine Neptun 22: „Doch die Leichtwindchwäche der kompakten älteren Boote ging mir irgendwann auf die Nerven.“

Matthias Beilken



Weitere Themen zu Yachten und Ausrüstung rund um den Bootsbaus: www.yacht.de