

Technisches Magazin für Segler

Praxis für
Bootseigner

Nr. 2-06

21. Jahr

März/April

C 2202 F

Deutschland € 5,10

Österreich € 5,90

Schweiz sfr 10,20

- **Bordelektrik:** Laden und Speichern
- **Boottransporte:** Wege und Kosten
- **Winschen:** Pflege und Reparatur
- **Elektroaußenborder:** Gut und günstig



palstek

Benelux € 6,00 · Griechenland € 7,20 · Spanien € 6,70 · Italien € 6,70 · Finnland € 7,00



Segelpraxis

Tuche, Technik
und Trimm

Navigation

Ortsbestimmung
ohne GPS

Yachten imTest

• Dufour 385
• Oceanis 393

GFK-Klassiker

• Scirocco
• Swan 431



Hexenwerk

Schon am Steg faszinieren die klassisch schönen Linien der Swan 431. Die Proportionen des Rumpfes kommen durch den dunkelblauen Lack besonders gut zur Geltung

GFK-Klassiker-Serie: Swan 431

Sie sind der sprichwörtliche Rolls Royce auf dem Wasser, die Schwäne der finnischen Nobel-Werft Nautor. Jan Kuffel segelte auf einer Swan 431 die Swan Baltic Sea Challenge und vergleicht Mythos und Realität

Als die Finnen 1967 in der Nähe des Polarkreises begannen, GFK-Yachten in Serie zu bauen, ahnte noch niemand, dass aus dieser kleinen Werft in wenigen Jahren die wohl berühmtesten und unbestritten besten Serienschiffe der Welt kommen würden. Schon für die erste Swan 36 gelang es, die weltbekannten amerikanischen Konstrukteure Sparkman & Stephens zu verpflichten. Ihr Eintonner-Entwurf war ein voller Erfolg und wurde 90 Mal gebaut. Weitere Designs von S & S folgten, und schon bald hatten die Erzeugnisse der Nautor-Werft einen hervorragenden Ruf. Swans galten als schnell, perfekt verarbeitet und grundsolide. Die Schiffe waren nie billig, aber immer das Beste, was man für Geld bekommen konnte. Anfang der siebziger

Jahre wurde jener Stil geschaffen, der die Yachten aus Pietarsaari bis in die achtziger Jahre prägte. Ein flacher Rumpf mit typischem S & S-Zierstrich, keilförmiger Aufbau mit blauem Streifen und die umlaufende Aluminium-Fußreling mit runden Löchern.

Die Schiffe wurden immer für die gerade aktuelle Version der IOR-Formel gezeichnet, ohne jedoch kurzlebigen Trends hinterherzulaufen, jedes neue Modell war zweifelsfrei als Swan zu erkennen. Diese Prinzipientreue schloss auch die Bauweise mit ein. Jede Swan wurde massiv laminiert, da man der Sandwich-Bauweise nicht traute. Nach einer diesbezüglichen Grundsatzdiskussion in der Werft wurde Mitte der siebziger Jahre von einigen ehemaligen Nautor-Mitarbeitern Baltic-Yachts gegründet.



Das Deck ist aus massivem Teak gefertigt und wird von zahlreichen Winschen dominiert



Aufgrund des schlechten Zugwinkels sind Großschot und Traveller kraftraubend zu bedienen

Das schwere Massivlaminat sorgte auch für handfeste Probleme. Die voll ausgebauten Yachten konnten auf hochkarätigen Regatten, wo längst leere Schiffe mit Rohrkojen-ausbau die Regel waren, nicht mehr mithalten. Swan-Eigner mussten immer häufiger der leichtgewichtigen Serien-Konkurrenz hinterhersegeln. Nautor reagierte, indem ab 1978 der in Neuseeland gebürtige Wahl-Ire Ron Holland die Entwürfe lieferte. Holland war damals neben Doug Peterson der erfolgreichste IOR-Designer der Welt. Die Erfolge der Ron-Holland-Swans waren allerdings nur mäßig, da sich die Design-Philosophie von leicht und steif nur schlecht mit der Nautorschen Massivbauweise vertrug. Erst mit der Verpflichtung des Argentiniers Ger-

man Frers Mitte der achtziger Jahre entstanden wieder Entwürfe, die die ursprünglichen Swan-Tugenden aufgriffen – Yachten von zeitloser Eleganz, die in ihren Segeleigenschaften und Qualität Maßstäbe setzten. Soviel zur Theorie. Doch wie bewährt sich der Mythos Swan auf dem Wasser? Wer auf eine Swan eingeladen wird, fackelt nicht lange. Also mache ich mich auf nach Glücksburg, um mit Jan-Holgar Borm und seiner Crew auf der BLUE WITCH die „Swan Baltic Sea Challenge“ zu segeln. Diese Regatta wird im Jahresturnus auf der Flensburger Förde ausgetragen. BLUE WITCH ist eine Swan 431 des Jahrgangs 1976, und damit eine der letzten „klassischen“ Swans von S & S.

An Deck

Wie sie dort im Glücksburger Hafen liegt, einträchtig neben vielen anderen Nautor-Geschöpfen, strahlt sie mit ihrem dunkelblauen flachen Rumpf, dem sauber verlegten Teakdeck und hohen Zweisaling-Rigg eine klassische Eleganz aus, die vielen modernen Konstruktionen fehlt.

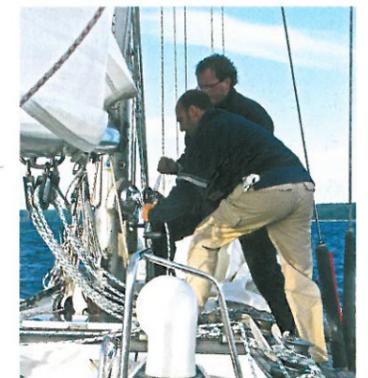
Breite Laufdecks, ein flacher, keilförmiger Aufbau und ein eher kleines Cockpit mit hohen Stills prägen das Deckslayout. Vor dem Niedergang befindet sich ein gigantisches Brückendeck. Wie damals üblich, gibt es für jeden Tampen an Deck eine eigene Wunsch und alle Beschläge wirken deutlich überdimensioniert. Frühmorgens geht es zum ▶



Auf dem Vordeck bietet sich reichlich Platz zum Arbeiten und guter Halt



Der Niedergang ist sehr steil, der Gang über das Brückendeck kann unter Umständen gefährlich werden



Die Fallen werden am Mast bedient, entsprechende Winschen sind auf dem Aufbaudeck platziert



Auch unter Spinnaker ist die Swan problemlos zu beherrschen, selbst in frischer Brise läuft sie sehr kursstabil



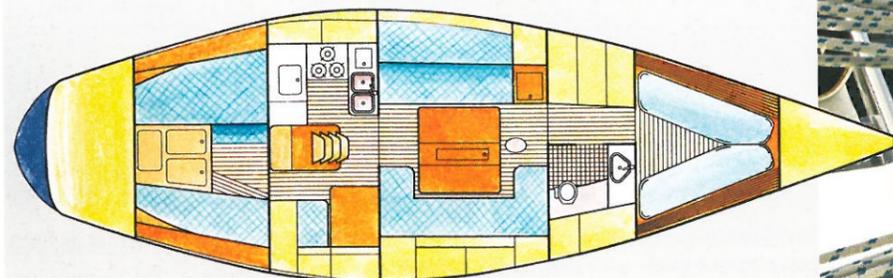
Jede Leine hat eine eigene Winsch. Heute sorgen Hebelklemmen für mehr Platz an Deck

Technische Daten

Länge ü.A	13,2m
Länge Wasserlinie	10,2m
Breite	4,10m
Tiefgang	2,30m
Ballast	5400 kg
Verdrängung	12.000 kg
Maschine	37PS Perkins Diesel
Großsegel	34qm
Genua	74qm
Spinnaker	177qm

Gebaut von 1976 bis 1978
in 32 Einheiten
Neupreis ca. 250.000 Euro
Gebrauchboote ab 140.000 Euro

Das Schiff gehört einer Eignergemeinschaft und läuft normalerweise in Charter, Bareboat oder mit Skipper Borm.
Hochsee-Yachtschule Störtebeker, Lüneburger Str. 18, 29614 Soltau
Telefon 05191/979537, Fax: 05191/979536, swansailing@t-online.de



Der Skipper

Jan-Holgar Borm (rechts) führt die Blue Witch im Auftrag einer Eignergemeinschaft aus Düsseldorf. Für ihn ist sie ein perfektes Seeschiff, das auch im harten Chartereinsatz keine Schwächen zeigt. Vor allem die Linien der Yacht haben es ihm angetan.



ersten Start aus dem Hafen. BLUE WITCH ist mit einem 37 PS starken Perkins 4.108 M Diesel ausgestattet, der trotz seiner fast 30 Jahre einwandfrei läuft und laut Auskunft des Skippers noch nie Probleme bereitet hat.

Unter Segeln

Meine Erwartungen in Bezug auf die Regatta hatte Jan-Holgar Borm schon im vorausgegangenen Telefonat gedämpft. „Wir machen hier hauptsächlich wegen der Geselligkeit mit. Unsere Segel sind uralt, ich segle lieber etwas zurückhaltend, schließlich muss das Schiff in der Saison Geld verdienen. Wenn uns hier etwas zu Bruch geht, kostet das nicht nur die Reparatur, sondern bedeutet auch wichtige Chartereinbußen.“ Klare Ansage. Dementsprechend halten wir uns aus dem Getümmel an der Startlinie erst einmal heraus und setzen in Ruhe unser Großsegel. Bis die 34

Quadratmeter zum Topp gekurbelt sind, steht uns schon der Schweiß auf der Stirn. Was weniger an der Fläche des Segels liegt, sondern eher daran, dass alles recht schwergängig läuft. Die Technik ist eben auch schon fast 30 Jahre alt, und Kugellager waren damals noch weitgehend unbekannt auf Yachten. Als wirklich unterdimensioniert stellt sich der Traveller heraus, der zwar jüngeren Datums, aber ohne Winsch kaum zu bedienen ist. Da die Schiene noch vor dem Niedergang auf dem Aufbau montiert wurde, ist zwar das Brückendeck frei, der Angriffspunkt der Schot aber auch extrem weit vorn. Die aufzubringenden Kräfte sind so größer als notwendig. Kurz vor dem Startschuss setzen wir noch die Genua 2. Die 1 muss leider im Sack bleiben, da sie schon so alt ist wie das Schiff selbst und die drei bis vier Beaufort, die über die Förde fächeln, wahrscheinlich nicht überleben würde. Große Dreigang-Winschen von Lewmar machen das Dichtholen zum Kinderspiel.

So begeben wir uns am Ende des Feldes auf die erste Kreuz. Schon nach wenigen Minuten wird klar, dass wir, von ein, zwei Ausnahmen abgesehen, mit den anderen Schwänen nicht mithalten können. Diese sind zum großen Teil mit neuen Hightech-Segeln ausgestattet und tänzeln wesentlich leichtfüßiger über den Parcours als wir. Irgendwie kommt BLUE WITCH nicht so recht in Fahrt. Dies liegt zum einen an den Segeln. Mit der Genua 2 fahren wir klar zu wenig Tuch, und das Groß aus polnischer Billigproduktion hat vom Profil her wenig mit einem Segel zu tun. Es ist unglaublich bauchig, und die größte Profiltiefe hält sich allen Trimmversuchen zum Trotz kurz vor dem Achterliek. Apropos Trimmen – der Mast ähnelt in seinem Umfang eher einer Litfaßsäule und weigert sich hartnäckig, eine nützliche Kurve zum Abflachen des Großsegels anzunehmen. Zum anderen ist die Swan 431 mit 12,5 Tonnen Gewicht schon werftseitig nicht gerade ein ▶

BAUHAUS®

Wenn's gut werden muss.

NAUTIC Für Schiff & Crew

79,90

125,-

Neuer Service:
In allen Fachcentren mit Nautic-Abteilung.
Wartungs-Annahme Ihrer Rettungswesten und -inseln aller Marken!
Wartungspauschale (inkl. Teile)
Rettungswesten: 35,-
Rettungsinseln: Auf Anfrage

Wir machen den besten Preis!
Dank unserer Tiefpreis-Garantie

24223 Kiel-Raisdorf
Gutenbergr. 1-9
Tel. 0430/78242-0

18439 Stralsund
Gustower Weg 1
Tel. 03831/2759-0

22113 Hamburg
Unterer Landweg 77
Tel. 040/819739-0

13581 Berlin-Spandau
Brunsbühler Damm 144
Tel. 030/530927-0

12103 Berlin
Alpenstraße 18
Tel. 030/755156-0

15745 Wildau
Chausseestraße 1
Tel. 03375/5248-0

47269 Duisburg
Kennisstraße 28
Tel. 02047/1029-0

40625 Düsseldorf
Nach den Mauerkathen 137
Tel. 0211/29182-0

51149 Köln-Parz
Theodor-Heuss-Str. 80-86
Tel. 02203/29748-0

60386 Frankfurt
Hanauer Landstraße 517-543
Tel. 069/219788-0

68309 Mannheim-Vogelstang
Spreewaldallee 38-40
Tel. 0621/71760-0

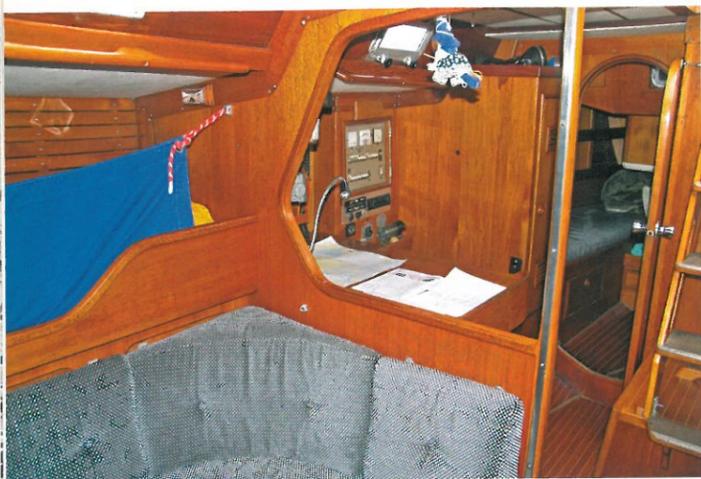
67346 Speyer
Jägermeister Str. 30
Tel. 06232/6035-0

78224 Singen
Industriest. 1a
Tel. 07731/93020

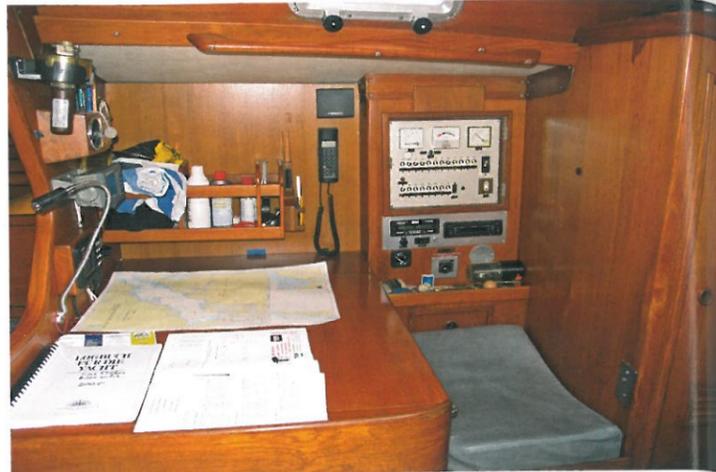
BAUHAUS In einem wachsenden Netz von BAUHAUS-Fachcentren finden Sie unsere Nautic-Fachabteilungen

52 PALSTEK 2/06

PALSTEK 2/06 53



Sprichwörtliche Swan-Qualität: ausreichend Lebensraum, seegerecht und zweckmäßig ausgestattet



Die Navigationsecke bietet reichlich Platz zum Arbeiten und für die Instrumente

Leichtgewicht. BLUE WITCH ist mit einiger Zusatzausstattung versehen und bringt laut Skipper locker 13 Tonnen auf die Waage, im Zweifel eher mehr.

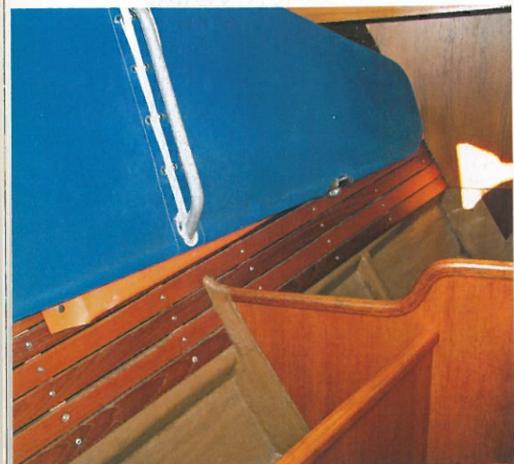
Die träge Gangart ändert sich erst, als wir vor den Wind gehen. Die 180 Quadratmeter des Spinnakers bringen endlich so etwas wie Leben in das Schiff. Auf diesem Kurs scheint sich die Swan am wohlsten zu fühlen. Sie ist am moderat großen Steuerrad problemlos auf Kurs zu halten, die Bewegungen werden von einer Whitlock-Anlage auf das Ruderblatt übertragen. Dieses gutmütige Verhalten ändert sich auch nicht, als der Wind auf 5 Beaufort auffrischt. Die Kreuz zurück nach Glückstadt hat es dann noch mal in sich. Der Wind hat auf gute 6 bis

7 aufgefrischt, und wir bauen das Kutterstag an. Nach achtern wird das Rigg über zusätzliche Backstagen gesichert. Mit hochgeschnittenem Klüver und Kuttersegel sowie einem Reff im Großsegel zeigt sich das Schiff vom kurzen, harten Seegang unbeeindruckt. Es wird zwar recht nass an Deck, ansonsten fühlen sich alle recht wohl.

Auch unter diesen Bedingungen lässt sich die Swan 431 ohne großen Kraftaufwand einwandfrei auf Kurs halten und läuft um Klassen besser als bei schwächerem Wind. Allerdings wird es nun mit sieben Personen im Cockpit recht eng. An Deck ist es auch nicht einfach, einen guten Sitzplatz zu finden, da alles mit Beschlägen und Winschen verbaut ist.

Unter Deck

Im Anschluss an die Regatta habe ich endlich Gelegenheit, die perfekte Handwerkskunst der finnischen Bootsbauer unter Deck zu bewundern. Die Swan ist geradezu schwelgerisch in Teak ausgebaut, wunderschön geförmt. Umleimer geben dem Interieur eine ganz besondere Note. Im Achterschiff findet sich an Steuerbord eine einzelne Koje für den Navigator, an Backbord eine Eignerzimmer mit Doppelbett. Die Navigation befindet sich an Steuerbord neben dem steilen Niedergang, sie ist sehr großzügig ausgelegt und war bereits im Wertstandard mit reichlich Elektronik ausgestattet. Gegenüber findet sich eine U-förmige Pantry, die



Das Vorschiff ist als Segellast geplant, bietet durch zwei Rohrkojen aber auch Schlafplätze für Überraschungsgäste



Eine grundsätzliche Konstruktion. Der Rumpf ist über ein enges System aus Stringern und Schotten versteift



Ein unschönes Detail - die Mastfußkonstruktion aus verzinktem Stahl neigt zu Korrosion

dem Koch reichlich Bewegungsfreiheit sowie Ablagemöglichkeiten und Schrankraum bietet. Ein dreiflamiger Gasherd sowie ein Backofen lassen auch opulenteres Menü zu. Weiter vorn schließt sich eine lange Sitzbank an, gegenüber ein großes U-Sofa mit Klapptisch in der Mitte. An den Rumpfsseiten wurden Lotsenkojen mit Leesegelel vorgesehen. Direkt vor dem Tisch wird der Mast durch das Deck geführt. Er steht auf einem Podest aus verzinktem Stahl, das in der tiefen Bilge verankert ist. Leider neigt diese Stahlkonstruktion zu starker Korrosion, was auch auf der BLUE WITCH eingetreten ist und bei allen älteren Swans zum Problem werden kann.

Weiter vorn schließen sich an Steuerbord ein komfortabler Wasorraum mit WC, Dusche und Waschbecken sowie gegenüber reichlich Schrankraum an. Das Vorschiff ist eigentlich nur als Segellast geplant, kann aber durch zwei Rohrkojen auch zum Schlafen genutzt werden.

Fazit

Natürlich kann das Platzangebot nicht mit modernen „Kojentransportern“ verglichen werden, aber mit sieben Leuten an Bord kam nie das Gefühl der Enge auf. Stauraum ist im Überfluss vorhanden, die ganze Einrichtung ist seegängig und extrem hochwertig ausgeführt. Wie stabil das Schiff ausgelegt ist, wird deutlich, wenn man die Rohrkojen im Vorschiff hochklappt. Der Rumpf ist dicht an dicht mit dicken Stringern ausgesteift, alle Schotten sind großflächig an Rumpf und Deck laminiert. Die Materialstärken des Holzausbaus betragen locker das Doppelte von denen in modernen Serienyachten. Diese Solidität hat ihren Preis. Swan-Yachten markierten immer das obere Ende der Preisskala im Serienyachtbau. Dafür ist der Gegenwert beträchtlich, eine große Portion Exklusivität gibt es obendrauf.

Sicher, gutmütig und recht behäbig, die Swan 431 ist eher ein Schiff zum

Reisen denn zum Rasen. Je nach Zustand müssen mindestens 140.000 Euro angesetzt werden. Interessenten sollten folgende Punkte im Auge behalten: Das massive Teakdeck ist verschraubt und verklebt, hier kann es bei schlechter Pflege zu Undichtigkeiten kommen. Bei dem Alter der Yachten von fast 30 Jahren sollte mindestens einmal das komplette Teakdeck erneuert worden sein, hier wirkt sich die Güte der ausgeführten Arbeiten stark auf den Verkaufspreis aus. Dann sollte der Kaufaspirant den Mastfuß in der Bilge unter die Lupe nehmen, das Befestigungslaminat kann sich infolge der Korrosion von der Stahlkonstruktion gelöst haben. Eine Sanierung ist aufwendig und teuer. Darüberhinaus muss die Decksausrüstung teilweise auf einen aktuellen Stand gebracht werden. Zu guter Letzt sind auch Swans nicht gegen die gefürchtete Osmose gefeit, eine zertifizierte Sanierung oder Prophylaxe sollte bei einer Swan, die als „gut gepflegt“ angepriesen wird, nicht fehlen.

www.Boots-Markt24.de

Dienstleistung & Service rund um den Wassersport

Online Vorbereitungs-Seminar zum Sportbootführerschein (theoretische Schulung)

Boots-Markt24 Der Marktplatz

Sie suchen ? Sie bieten ?

- Motorboote - Segelboote - Zubehör
- Surfen - Tauchen
- Chartern
- Seminare - Reisen
- uvm

Kostenlos anmelden ! Private Anbieter & Gewerbliche Anbieter bis 5 Artikel kostenlos einstellen !!

Attraktive GUTSCHEINE rund um den Wassersport mit CD-ROM

Erscheint 2 x jährlich Preis: 12,80 Erhältlich beim Verlag

"Boots-Markt24 - Das Magazin" mit CD-ROM. Monatlich direkt beim Verlag

KOSTENLOS !!!

Boots-Markt24

Wir holen Ihnen die Kunden ins Haus !! unser Service für Ihre Absatzsteigerung !

Schenken Sie Ihren Kunden... einen theoretischen Online-Kurs zum

SBF-See SBF-Binnen oder SKS

Rückseite: Sie sind mit anderen Sponsoren aufgeführt mit Logo und Web-Adresse.

Ihr Eintrag: ab 78,- für 15 Gutscheine mit Ihrem Logo und Ihrer Web-Adresse (als Sammel-Sponsor)

Rückseite: Sie sind alleiniger Sponsor und die Rückseite steht Ihnen für die Gestaltung offen.

Ihr Eintrag: ab 398,- für 15 Gutscheine Rückseite frei gestaltbar für Sie (als Einzel-Sponsor)

Sammel-Sponsoren GUTSCHEIN

Eintragung erfolgt mit Ihrer Web-Adresse unterhalb des Logos!

Einzel-Sponsor GUTSCHEIN

Als Einzelsponsor können Sie die Rückseite frei gestalten.

Der Katalog rund um den Wassersport. Im Handel erhältlich. Losblatt-Katalog im Sammelordner mit CD-ROM. Preis: 9,60

Petra Neumann Verlag · Siedlungsweg 20 · 18351 Putbus · Telefon 038301-60378