

BEWÄHRTE BORA

»» Ein Klassiker, neu aufgelegt

„Es ist völlig egal, was Sie schreiben“, bekamen wir als Erstes zu hören, als wir uns mit dem Eigner von Baunummer 19/30 zu einer Testfahrt mit der Bora 838 B auf der Kieler Außenförde trafen. „Mir gefällt dieses Schiff, und ich würde es für kein aktuelles aus irgendeiner Großserie hergeben.“ Nach dem Kurztörn wussten wir warum.

TEXT MICHAEL KRIEG FOTOS WERFT



Wattfahrer können eine Schwertversion mit Kimmkiel ordern, um aufrecht trocken zu fallen

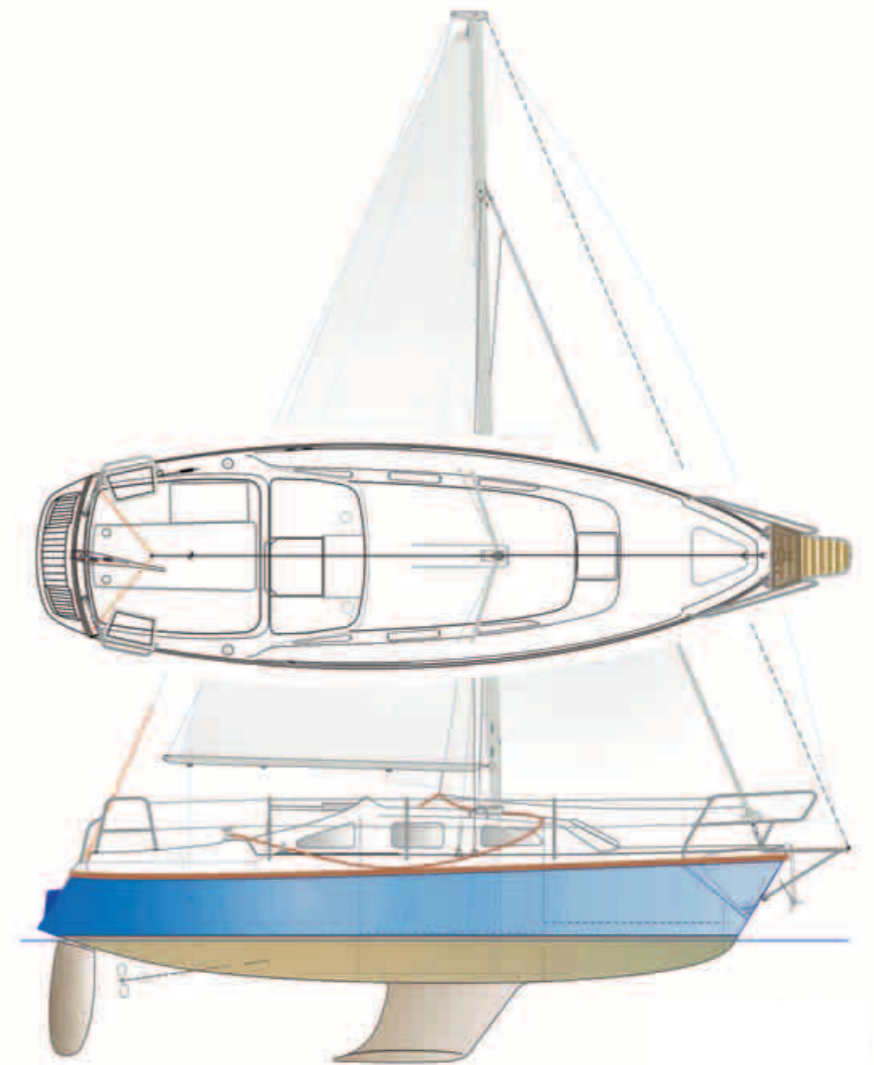
Entsprechend neugierig war ich geworden, was den Eigner bewogen haben mag, mich mit dieser Äußerung zu empfangen. Der kleine Seekreuzer, der seit einigen Jahren von der Warschauer Werft Jawa-Yachts gebaut wird, basiert auf dem Kormoran-Entwurf des polnischen Konstrukteurs Aleksander Powalajew. Und der ist immerhin über 30 Jahre alt. Seitdem hat sich im internationalen Yachtbau viel getan.

Was also mag die relativ junge Werft bewogen haben, auf der Grundlage alter Bootsformen eine „neue“ Yacht auf den Markt zu bringen? Beim ersten Anblick der Yacht fühlt man sich tatsächlich unmittelbar in die 1970er-Jahre zurückversetzt – beim genaueren Hinsehen aber wiederum nicht.

Der Rumpf der Bora 838 ist mit 2,55 m Breite im Vergleich zu den meisten heutigen Konstruktionen recht schmal. Die Silhouette wird durch einen markanten, positiven Decksprung und hohen Aufbau mit jeweils drei großen Fenstern geprägt. An früher erinnert auch die (Fast-) Topptakelung mit großem Vorsegeldreieck.

Solidität, wo immer man hinschaut, was immer man in die Hand nimmt. Alles scheint für die Ewigkeit gebaut. Das beginnt mit dem GFK-Massivlaminat des Rumpfs, der im Handauflegeverfahren entsteht. Der Gesamteindruck ist absolut Vertrauen erweckend; dieses Gefühl verließ mich die gesamte Zeit, die ich an Bord verbrachte, nicht mehr. Bei über drei Tonnen Gesamtgewicht der Yacht ahnt man, dass bei der Laminatstärke nicht gespart wurde.

Im Sandwichdeck mit PU-Schaum sind alle Beschläge ebenfalls mit Massivlaminat unterfüttert. Die drei voneinander getrennten Rumpffinnenschalen werden nicht nur eingeklebt, sondern zusätzlich einlamiert. Als es später draußen bei fünf Beaufort und entsprechender Welle zur Sache geht, ist unter Deck davon wenig zu spüren: keine klemmenden Türen oder Schubladen, keine knarrenden Verbände.



Bei den wichtigen Baugruppen an Rumpf und Deck kommen laut Werft für Gelcoat, Harze und Topcoat ausschließlich Produkte auf Isophthalsäureharz-Basis zum Einsatz, in Verbindung mit pulvergebundenen Glasfasermatten und Gelegen. Damit erfüllt man nicht nur die EG-Normen, sondern gewährt auch eine Garantie von fünf Jahren gegen Osmose. Das Oberflächenfinish aller GFK-Bauteile überzeugt ebenso wie der Blick unter die Bodenbretter oder in die Backskisten. Alles ist sauber verarbeitet.

Die Decksbeschläge sind ebenso solide. Sie sind wie bei den meisten polnischen Yachten seegerecht und hochwertig aus rostfreiem Stahl gefertigt. Clever ist die höhenverstellbare Stütze für den gelegten Mast achtern im Cockpit. Hier findet man guten Halt, wenn man über das Heck aufs Schiff steigt. Smart sind der in Stahl gefasste Bugtritt und der optionale Anker galgen.

Ein sinnvolles Extra bei häufigen Brückendurchfahrten ist die zweibeinige Jütt, die durch Befestigungspunkte auf

oben: Die Silhouette der schmalen Yacht ist durch den positiven Decksprung und hohen Aufbau geprägt

unten: An früher erinnern die (Fast-) Topptakelung mit großem Vorsegel und der klappbare Kartentisch (ganz unten)





Die Bora segelt erstaunlich lebendig; nur bei starken Böen und Lage nimmt der Ruderdruck zu

jeder Schiffsseite ein seitliches Ausschlagen des Masts beim Legen verhindert. Bei der Bora 838 leider nur als Zusatzausstattung zu haben sind die mit Stahl eingefassten Klappsitze an beiden Seiten des Heckkorbs. Aus Niro bestehen auch

die Klampen, Relingstützen und der stabile Ruderkopf.

Um an Bord zu kommen, bietet das Boot zwei Möglichkeiten: zum einen über den gut zum Schiff passenden langen Vorbau mit Ankerbeschlag, der auf Deckshöhe

liegt und damit tiefer als die sonst übliche mittige Trittstufe im Bugkorb. Wer sich den Weg über Deck ins Cockpit sparen will, kann auch bequem übers Heck einsteigen. Durch die Verlängerung des Rumpfs (und damit der Wasserlinie) der alten Kormoran-Form entstand am Spiegel eine kleine Badeplattform mit seitlichen Trittstufen.

Im Cockpit geht es relativ eng zu. Beim Segeln finden drei (im Hafen vier) Personen auf den jeweils 1,90 m langen, mit Teak belegten Bänken Platz, ohne sich bei den Manövern groß ins Gehege zu kommen. Verzieht sich der Rudergänger auf einen der Hecksitze, erweitert sich das Platzangebot auch während des Segelns. Überhaupt nicht eng sind die beiden Backskisten. Mittig im Cockpitboden und unter der Backbordducht platziert, bieten sie ausreichend Platz. Zwei 3-Kilo-Gasflaschen können im separierten Gasfach verstaut werden.

Ein begrenztes und zudem tiefes Cockpit hat auch Vorzüge. Es vermittelt der Crew auf Anhieb eine nicht zu unterschätzende Geborgenheit, was durch das recht hohe Sill noch unterstützt wird. Guten Schutz gegen Witterungseinflüsse bietet die breite Sprayhood. Zur Verbesserung der Sicht nach vorn hat der Eigner unseres Testschiffs die lediglich aus Folie gefertigte Sprayhood-Frontscheibe gegen eine festere aus Plexiglas getauscht.

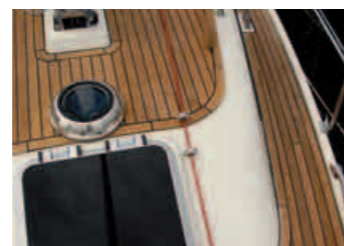
Das Laufdeck war bei den ersten Exemplaren der Bora 838 wegen des die Breite voll nutzenden Aufbaus äußerst schmal. Beim Weg nach vorn lief man sogar Gefahr, sich den Fuß zwischen Kajütaußenwand und Fußreling einzuklemmen. Das ist, dank überarbeiteter



Solidität, wohin das Auge schaut



Ergonomisch geführte Fallen



Edle Holzflächen an Deck

TECHNISCHE DATEN WIE GEFAHREN

Länge über alles: 8,38 m	Besegelung: Groß (18 m ²), Genua (16 m ²)
Länge Wasserlinie: 7,54 m	Motorisierung: Yanmar 2YM15 mit 14 PS (10,3 kW)
Breite: 2,55 m	CE-Kategorie: B (küstenferne Gewässer)
Breite Wasserlinie: 2,35 m	Innenraumhöhen Salon und Pantry: 1,80 m
Tiefgang: 1,50 m mit Schwertkiel: 0,57 bis 1,55 m	Preis: ab 55.600 Euro (segelklar)
Gewicht: rund 3 t	
Ballast: 750 kg (27 %)	

Standardausstattung (Auswahl) Seereling mit zwei Durchzügen, Bug- und Heckkorb, klappbare Niro-Heckbadeleiter, steckbare Maststütze, 2 Barton-Genuaschlitten, 2 Schotwünschen, 1 selbstholende Lewmar-Fallwisch, 8 Lewmar-Fallenstopper, 3M-Antirutschflächen, Achterstag-Talje, Lattengroß, 2 Reffreihen, Einleinen-Reffsystem, Lazy-Jacks, Lazy-Back, Schaft-runder mit Pinnensteuerung, Einbau-Dieselmotor Yanmar 2YM15, Wellenanlage mit 2-Flügel-Propeller, Instrumentenpaneel, 12-V-Bordnetz, Kombi-Positionslaterne, Kompass, Druckwassersystem, elektrische Bilgenpumpe, 2-Flammen-Gaskocher oder -Spirituskocher, Spüle, 3 Vetus-Raumlüfter, Chemietoilette, Ölzeugschrank

Zusatzausstattung (Auswahl): Antifouling, Heckkorbsitze, Bugplattform mit Anker und -halterung, Cockpittisch, Sprayhood, Teakdeck, Mastlegevorrichtung, Genua-Rollreffsystem, Selbstwendefock, Landanschluss, Kühlschrank, See-WC, Fäkalientank, Warmwasseranlage, Dusche, Webasto-Heizung, Kimmkiele zum Trockenfallen



Im recht kleinen Cockpit finden drei Personen auf den Bänken Platz



Smart ist der in Stahl gefasste Bugtritt

Rumpfoberkante und neuer Decksgestaltung, inzwischen behoben worden. Die Breite des Laufdecks ermöglicht nun einen sicheren Gang aufs Vorschiff. Hier zeigt sich der Vorteil, den kleine Werften haben: Sie können unmittelbar reagieren und notwendige Veränderungen schnell umsetzen.

Im Salon ist überraschend viel Platz vorhanden. Und er wirkt gemütlich. Die gut genutzte Aufbaubreite macht sich, trotz des vergleichsweise schmalen Rumpfs, unter Deck positiv bemerkbar. Um den aufklappbaren Salontisch können vier Personen sitzen. Durch die seitlichen großen Fensterfronten fällt ausreichend Licht ins Innere. Optisch dominierend sind die vielen Holzflächen. Standardmäßig wird Mahagoni oder Eiche verwendet. Je nach Geschmack kann der Holz ausbau auch in Teak oder Kirsche erfolgen. Die Verarbeitung der Hölzer ist erstklassig. Sauber geschliffene Furniere, matt lackierte Oberflächen, abgerundete Ecken, mit Umleimern versehene Kanten und mit Rahmen eingefasste Schapptüren zeugen von guter Ausbaugqualität.

Die Kajüten sind auf die Bedürfnisse einer Fahrtenseglercrew zugeschnitten. Im per Tür abgeteilten Vorschiff finden zwei Personen auf einer Doppelkoje von 2,05 x 1,77 m genügend Platz zum Schlafen. Achtern, hinter der Pantry, kann man auf der Steuerbordseite in ei-

ne Hundekoje schlüpfen. Man mag über sie urteilen wie man will, aber gerade bei starkem Seegang und Krängung liegt man sehr geborgen darin. Wird sie nicht als Schlafplatz benötigt, ist sie gut als erweiterter Stauraum nutzbar. Baut man die knapp zwei Meter lange Sitzbank an Backbord durch Einfügen eines vorgefertigten Pasststücks zwischen Bank und Salontisch zur Salonkoje um, stehen auf der Bora 838 insgesamt vier Schlafplätze zur Verfügung. Die gegenüber liegende Sitzbank ist durch die Pantry und einen eingebauten Kleiderschrank für einen Erwachsenen zum Liegen zu kurz.

Die kompakte Pantry erfüllt mit ihrer Größe alle Bedürfnisse einer mehrköpfigen Crew. Ein kleiner Absatz im Fußboden zum Salon hin schafft noch etwas mehr Stehhöhe. Zum zweiflamrigen, halbkardanisch ausgehängten Gas- oder Spirituskocher kommt eine Spüle, die abgedeckt als Arbeitsfläche dient. Genügend Staumöglichkeiten bieten zwei große Unterschränke. Selbst auf einen Kühlschrank braucht man demnächst nicht mehr zu verzichten. Platz dafür wird neben dem Bad unter der Sitzbank sein, wo sich mit drei Fächern ein weiterer, gut unterteilter Stauraum befindet. Praktisch: Eine starke Spirale hält die Sitzbankschapp im geöffneten Zustand oben. Die Nasszelle mit Ölzeugschrank ist

»»» Bei der Bora 838 B braucht man keine Angst zu haben, dass die Yacht nach wenigen Jahren als veraltet gilt.

für diese Bootsgröße zwar nicht üppig, aber durchaus ausreichend dimensioniert. Sie kann wahlweise mit Chemie-WC oder einer als Extra orderbaren See-Toilette ausgerüstet werden. Wird letztere installiert, dient der (durch eine Tür zugängliche) Stauraum hinter dem WC-Platz zum Einbau eines Fäkalientanks.

Der Maschinenraum liegt hinter der stabilen, breiten und seegerechten Niedergangstreppe. Die Wartung des Yanmar-Diesels kann von vorn oder durch seitliche Luks durchgeführt werden. Schwieriger wird es, wenn man an die hinteren Motorteile herankommen muss.

Damit längere Fahrten nicht zum Hitzezustau führen, kann eine Motorraumbelüftung zugeschaltet werden. Die 14-PS-Einbaumaschine passt bestens zur Größe dieser Yacht. Bei Marschfahrt erreichen wir je nach Wind und Wellenhöhe rund 6 kn, unter Volllast einen Knoten mehr. Bestens im Griff hat die Werft auch den Schallpegel des Aggregats.

Im Cockpit hört man die Maschine kaum, und selbst unter Deck ist sie angenehm leise. Im Vergleich zu den ersten Auslieferungen ist das Schaltpaneel im Cockpit nun trittsicher in eine kleine Nische eingepasst. Erfreulich ist zudem die Ruderwirkung unter Motor. Die Yacht lässt sich auf dem Teller drehen und problemlos ein- und ausparken.



»»» **Der Gesamteindruck** ist absolut Vertrauen erweckend. Bei über drei Tonnen Gesamtgewicht der Yacht ahnt man, dass bei der Laminatstärke nicht gespart wurde.

Trotz der mäßigen bis frischen Brise am Testtag (4 bis 5 Bft) verzichte ich zunächst auf ein Reff im Groß und drehe problemlos nur die 110-%-Genua ein Drittel ein. Diese hängt anfänglich ein bisschen durch, was sich durch ei-

nen kräftigen Zug am Achterstagspanner schnell beheben lässt. Die Bora segelt damit erstaunlich lebendig. Nur bei starken Böen und größerer Lage nimmt der Ruderdruck stärker zu. Außer Kontrolle gerät die kleine Yacht aber kaum.

Auch die Schwertversion, so versichert es Importeur Andreas Wozniak aus dem schleswig-holsteinischen Westensee, der mit an Bord ist, segelt dank des großen Ballastanteils ähnlich steif wie unsere Festkielversion. Wattfahrer können sogar eine Schwertversion mit Kimmkiel ordern, um aufrecht trocken zu fallen.

Einen Traveller gibt es auf dem Testschiff nicht. Also muss die auf dem Cockpit-boden befestigte Großschot heute aus der Hand gefahren werden. Der Zugwinkel zum Block lässt bei Bedarf schnelles Fieren zu. Als mit Hilfe des Einleinen-Reffsystems das Groß ohne viel Aufwand verkleinert wird, kann die Schot größtenteils sogar belegt bleiben. Jetzt macht sich das relativ hohe Gesamtgewicht der kleinen Yacht bemerkbar. Unbeirrt drückt sich der schmale Rumpf, ohne viel Spritzwasser überzunehmen, durch die Wellen. Da wird selbst das Aufkreuzen nicht zur Last. Fünf Knoten bei einem Wendewinkel von etwas über 90 Grad können sich sehen lassen, auch wenn ein eingerefftes Vorsegel vom Stand her nie optimal ist.

Das ließe sich durch Umrüstung auf eine Selbstwende-Arbeitsfock und zusätzlichem Kutterstag für die Genua optimieren. Dann hätte man für alle Windbedingungen und Kurse einwandfrei stehende Vorsegel. Aber auch so hinterlässt die leicht bedienbare Fahrtenyacht jederzeit ein sicheres Gefühl.

„Die guten Lösungen und Erfahrungen aus dem Traditionellen bewahren“, heißt es auf der Webseite des Anbieters. Stimmt! Bei der Bora 838 B braucht man keine Angst zu haben, dass die Yacht nach wenigen Jahren als veraltet gilt und von einem Nachfolgemodell abgelöst wird. Sie ist so aktuell wie vor 20 Jahren – und das ist nicht abwertend gemeint. <<<

Für die freundliche Unterstützung danken wir
Yachthandel Wozniak
 Am See 3, 24259 Westensee
 Tel. (0431) 530 82 22
 yachthandel-wozniak.de

»»» Lesen, was auf dem Wasser läuft

Mit mehr als 90 Seiten ausführlicher Berichterstattung pro Monat ist das Bootshandel-Magazin eine der führenden deutschen Wassersportzeitschriften. Unsere Bootstests und Fahrberichte sind von erfahrenen Segelboot- und Motorbootprofis geschrieben und fotografisch brillant in Szene gesetzt. Außerdem erfahren Sie bei uns News aus Branche und Szene. In unserem mehr als 80 Seiten umfassenden Bootsmarkt finden Sie Top-Angebote – jeden Monat aktuell!



3 Ausgaben Bootshandel

frei Haus für **nur 9 Euro**

per Telefon
(030) 26 00 96 72

per Fax
(030) 26 00 97 93

per E-Mail
abo@bootshandel-magazin.de

online
www.bootshandel-magazin.de/probeabo

Jetzt Miniabo bestellen!