



Knuffiger Kleinkreuzer

# Bora 838

Der Bora 838 gelingt es, ein durchdachtes Deckslayout mit überraschend hohem Wohnkomfort und ansprechenden Segeleigenschaften zu vereinen – und dies in einem Größen- und Preissegment, in welchem solche Attribute nicht selbstverständlich sind. Hinzu kommt eine ebenso solide wie hochwertige Verarbeitung. Sven M. Rutter hat den Kleinkreuzer unter Starkwindbedingungen getestet (Fotos: Leo Agthe)

**S**elbst wenn man schon verschiedenste Yachten gesegelt ist und die eigenen Erwartungen entsprechend anzupassen weiß, kann es doch immer wieder einmal vorkommen, dass man bei der ersten Fahrt mit einem neuen Schiff überrascht wird. So ist es uns mit der Bora 838 ergangen – und dies im positivsten Sinne.

Als wir an jenem Samstagvormittag zur Marina Sonwik an der Flensburger Förde aufbrechen, rechnen wir jedenfalls eher mit einem durchwachsenen Segelerlebnis. Denn bei

einem Kleinkreuzer im 8-Meter-Bereich bewegt man sich in gewisser Hinsicht in einem grenzwertigen Segment: Einerseits wird von solchen Schiffen vielfach bereits das von seegehenden Yachten gewohnte Sicherheitsniveau sowie zudem der auf modernen Fahrtencruisern übliche Ausstattungsstandard und Komfort erwartet – andererseits macht der deutlich begrenzte Rahmen diesbezügliche Kompromisse beinahe unumgänglich. Und diese können dann mitunter eben recht abenteuerlich ausfallen und gehen nicht

selten zu Lasten anderer wichtiger Aspekte – wie beispielsweise der Segeleigenschaften, des Handlings oder der Seetauglichkeit.

Hinzu kommt, dass der Himmel an diesem Tag ein recht turbulentes Wettergeschehen verheißt: Die im frischen Wind rasch vorbeiziehenden dicken, schwarzen Wolken sorgen immer wieder für heftige Wolkenbrüche in Verbindung mit ausgewachsenen Starkwindböen. Wir erwarten vor diesem Hintergrund einen wilden Ritt über die Förde, bei dem eine Yacht dieser Größen-

ordnung durchaus bereits an ihre Grenzen geraten kann. Kurzum: Uns scheint ein anspruchsvoller Praxistest mit einer Yacht bevorzuzustehen, von der wir ohnehin nur ein sehr begrenztes Potential erwarten. Doch das Schiff sollte uns eines besseren belehren.

## An Deck: Viele interessante Detaillösungen

Wir finden das Boot auf Anhieb, das mit seinem auffälligen grünen Rumpf (Eignerwunsch) und den recht hohen, eierschalfarbenen Aufbauten sofort ins Auge sticht. Auffällig gestalten sich zudem die vergleichsweise schlanke Rumpfform und der positive Deckssprung. Die Bezeichnung „knuffig“ kommt mir beim ersten Anblick als spontane Charakterisierung in den Sinn – und sie ist durchaus nicht abwertend gemeint. Auf den zweiten Blick entdeckte ich zudem zahlreiche Detaillösungen an Deck, die darauf neugierig machen, sich das Boot einmal etwas genauer anzusehen. Bei näherem Hinsehen fällt am Bug sogleich der recht lange Vorbau mit dem Ankerbeschlag auf, der mit seinen in Stahl gefassten Teakstäben durchaus eine gewisse Eleganz ausstrahlt und gleichzeitig – dies wohl der Hauptzweck – eine bequeme Einstiegshilfe bietet, zumal er tiefer liegt als die obligatorische Trittstufe in der Mitte des Bugkorbs. Für den direkten Einstieg ins achterliche Cockpit empfiehlt sich aufgrund des recht hohen seitlichen Sülls der Weg übers Heck, wo werftseitig praktischerweise an jeder Seite bereits eine entsprechende Trittstufe eingelassen wurde – sodass man auch vom seitlichen Fingersteg auf diese Weise ins Cockpit gelangen kann.

Das Cockpit vermittelt mit den sauber verarbeiteten Teakflächen auf den Sitzbänken und auf dem Boden in Verbindung mit den hohen Süllkanten auf Anhieb eine gewisse Geborgenheit. Das Süll spricht guten Schutz gegen alle Unbill von außen – was ebenso auf die ausladende Sprayhood über dem Niedergang zutrifft. Ein genauerer Blick in die Runde fördert diverse interessante Details zutage: beispielsweise die beiden herunterklappbaren

Sitze an jeder Seite des Heckkorbs (Zusatzausstattung), die dem Rudergänger in jeder Lage einen optimalen Überblick verschaffen sollen. Sie bestehen ebenfalls aus Teakstäben, die in einen Metallrahmen gefasst sind, und wirken ebenso solide wie formschön. Gleiches gilt für die massive, hübsch gearbeitete Pinne mit dem stabilen, griffigen Ausleger von Wichard. Einen soliden Eindruck macht auch die auffällige Maststütze in der Mitte des Hecks, die bereits auf die ausgeklügelte Mastlegevorrichtung der Yacht hindeutet (optional). Zu dieser gehört zudem eine passgenau und hochwertig gefertigte Jütt auf dem Vorschiff, die an ihrer

Unterseite direkt unter dem Vorstag drei Edelstahlblöcke aufweist, über welche eine Talje auf drei weitere Edelstahlblöcke auf dem Bugbeschlag verläuft. Durch Fieren der Talje lässt sich der Mast beispielsweise für Brückendurchfahrten einfach und schnell legen, ohne dass die Mastabstützung nach vorn durch das auf der Jütt befestigte Vorstag beeinträchtigt wird. Es handelt sich zudem um eine sogenannte „zweibeinige“ Jütt in Gestalt einer Rahmenkonstruktion mit Fußpunkten auf jeder Schiffsseite, wodurch auch ein seitliches Ausscheren des Mastes beim Legen weitgehend vermieden wird. Pffiffig: Die Reffleine der ▶



**Gutmütige Segeleigenschaften: Das Boot lässt sich auch unter anspruchsvollen Wetterbedingungen mit ausgewachsenen Starkwindböen noch gut kontrollieren**



Vorsegelrollanlage wird über Blöcke an der Jütt entlanggeführt und sollte dadurch beim Mastlegen nicht unklar kommen können.

Die Bedienung der Talje erfolgt bequem aus dem Cockpit, wo deren lose Part – durch mehrere Leitösen sauber übers Deck geführt – in einem der sechs Fallenstopper mündet, die direkt vor der Arbeitswisch neben dem Niedergang an Backbord angeordnet sind. Eine weitere Fallenstopperbank findet sich auf der anderen Seite des Niedergangs an Steuerbord (ohne Arbeitswisch). Über diese Fallenstopper sind sämtliche Fallen und Strecker der Yacht aus dem Cockpit zu erreichen. Ihre Lose wird in den praktischen, vorgelegerten Fallentaschen verstaut. Auf den Süllkanten ist unmittelbar vor der Sprayhood an jeder Schiffsseite zudem eine Genuawisch angeordnet – sodass das komplette laufende Gut im Cockpit zusammenläuft. Die Großschot wird ohnehin „aus der Hand“ gefahren – ihre Talje mündet in einen Block mit Hundsfott und Klemme am Cockpitboden.

Mit dieser durchdachten Leinenführung eignet sich das Boot ideal für kleine Crews und sogar für Einhandsegler – wobei man allerdings zur Bedienung der Genuawischen einen recht „langen Arm“ braucht, wenn man die Pinne nicht loslassen oder feststellen möchte. Der Eigner dieser Yacht hat sich damit beholfen, dass er die serienmäßig selbstholenden Winschen durch Standard-Winden



**Die auffällige Bugplattform trägt nicht nur den Anker, sondern dient zudem als bequeme Einstiegshilfe**

ersetzen ließ und die lose Part der Genuaschoten auf Kammklemmen in Reichweite des Rudergängers geführt hat. Eine interessante und durchaus praktikable Lösung, denn die Schoten lassen sich dadurch mit einer Hand schnell und bequem loswerfen – allerdings gestaltet sich das Dichtholen dafür etwas schwieriger. Wer meistens zu zweit segelt, wird vor diesem Hintergrund vielleicht doch eher die selbstholende Variante bevorzugen – zumal an der Pinne auch eine Feststellmöglichkeit vorhanden ist. Aber das sollte jeder selbst entscheiden.

Man muss allerdings einräumen, dass die Yachtbedienung aus dem

Cockpit wohl auch ein Zugeständnis an die Bauform darstellt, denn der ausladende Aufbau reduziert die seitlichen Laufflächen auf ein Minimum und macht den Weg aufs Vorschiff auf See damit zum Balanceakt – dies bleibt jedoch das einzige Manko, das wir beim ersten Gang übers Deck entdecken.

Positiv gestalten sich wiederum die Staumöglichkeiten an Deck – ebenfalls stets ein heikles Thema bei Yachten dieser Größenordnung. Hier ist vor allem das recht geräumige und zudem seegerecht ausgeführte Staufach im Cockpitboden zu nennen, das immerhin eine ganze Menge „Kleinkram“ vom Landanschlusskabel über den Werkzeugkasten bis zur Getränkebox aufnehmen kann. Funktionell präsentiert sich auch der Lagerraum für die Gasflasche im achteren Heckbereich. Hinzu kommt eine Backskiste unter der Cockpitsitzbank an Backbord.



**Das Cockpit strahlt dank der hohen Süllkanten und der sorgsam verarbeiteten Teakflächen auf Antrieb eine gewisse Geborgenheit aus – und bietet zudem mehrere ebenso praktische wie seegerechte Staumöglichkeiten**

### Unter Deck: Gemütlichkeit und überraschender Komfort

Unter Deck demonstriert die Bora geradezu vorbildlich, wie sich mit Liebe zum Detail und durchdachten Lösungen trotz eines deutlich begrenzten Volumens dennoch ein ebenso vollwertiger wie wohliger Wohnraum realisieren lässt. Der recht hohe Aufbau sorgt im Salon für eine Stehhöhe zwischen 1,74 und 1,78 Meter – ein guter



**Klappsitze im Heckkorb verschaffen dem Rudergänger einen guten Überblick**

Wert für diese Schiffsgröße. Wir fühlen uns beim Betreten jedenfalls trotz etwas ausgedehnterer Körpermaße keineswegs eingengt. Ganz im Gegenteil: Der Raum strahlt auf Anhieb Behaglichkeit aus. Dafür sorgen neben den dominierenden und hochwertig verarbeiteten hellen Holzoberflächen ebenso die seitlichen Fensterfronten, die erstaunlich viel Tageslicht ins Innere leiten. Auch mit vier erwachsenen Männern haben wir keine Mühe, uns um den aufgeklappten Salontisch zu einer gemütlichen Kaffeerunde vor dem Ablegen zusammensetzen. Pfiffig: Die seitlich ab-schrägte Tür zur Vorschiffkajüte – keine Selbstverständlichkeit in dieser Bootsklasse – lässt sich selbst bei aufgeklapptem Tisch noch problemlos öffnen und schließen. Dies ermöglicht auch die zugunsten eines praktischen Holzschrankes etwas verkürzte Sitzbank an Steuerbord.

Gleichermaßen durchdacht: Die immerhin 199 Zentimeter lange Sitzbank an Backbord lässt sich bei Bedarf durch Einfügen eines vorgefertigten Passstücks zwischen Bank und Tisch mit wenigen Handgriffen zu einer 100 Zentimeter breiten und ►



**Der zweibeinige Jüttbaum auf dem Vorschiff erlaubt ein einfaches Mastlegen und erhält dabei dessen Stabilität nach vorn aufrecht**





**Der Salon wirkt dank schöner Holzoberflächen und einer durchdachten Aufteilung sehr wohnlich – am Klappstisch können bis zu vier Personen bequem Platz nehmen**

damit sehr bequemen Salonkoje ausbauen – ein ideales „Gästebett“. Denn auch die Doppelkoje in der „Eignerkabine“ im Vorschiff bietet mit einer Länge von 2 Metern und einer maximalen Breite von 176 Zentimetern durchaus komfortable Abmessungen – verjüngt sich allerdings im Bugbereich bis auf 40 Zentimeter Breite. Hinzu kommt eine moderat dimensionierte „Hundekoje“ im Heckbereich unter der Cockpitsitzbank an Steuerbord. Insgesamt dürfte das Boot damit selbst einer vierköpfigen Crew noch einen angemessenen „Lebensraum“ bieten.

Im Salon befindet sich an Steuerbord außerdem eine kleine Pantry mit Spüle und Zwei-Flammen-Gasherd sowie verschiedenen Staumöglichkeiten in den Unterschränken. Die Spülenabdeckung dient gleichzeitig als Schneidebrett. Auf der Backbordseite ist neben dem Niedergang sogar eine abgeschlossene Nasszelle eingebaut – mit WC, Waschbecken und optional auch Dusche. Eine Schranktür hinter dem WC eröffnet den Zugriff auf einen separaten kleinen Stauraum, der sich prima zum Aufhängen von Ölzeug und Ähnlichem eignet. Er ließe sich alternativ ebenso zum Einbau eines Fäkalientanks nutzen – der Eigner dieser Yacht hat sich hingegen für ein Chemie-WC entschieden. Geräumige Staufächer für weitere Ausrüstung und Proviant finden sich unter den Sitzbänken im Salon. Die

Maschine – ein Einbaudiesel von Yanmar mit 14 PS, Wellenanlage und Zweiflügelpropeller – ist wie üblich unter dem Niedergang eingebaut und nach dessen Hochklappen auch vergleichsweise gut zu erreichen. Fazit des ersten Besichtigungsgangs unter Deck: Die Yacht bietet alles, was ein Fahrtenschiff braucht – und überrascht zudem auch hier durch viele Detaillösungen, die man von einem Kleinkreuzer nicht unbedingt erwarten würde. Hinzu kommen der große Anteil an Holzoberflächen und eine durchdachte Aufteilung, die dem Ganzen ein wohnliches und komfortables Ambiente verleihen. Hier kann man es auch auf längeren Ausflügen gut aushalten.

## Gutmütige Segeleigenschaften

Zwischen zwei Wolkenbrüchen wollen wir nun erkunden, ob das Boot in puncto Handling und Fahreigenschaften ebenfalls überzeugen kann. Die erhöhten Sitzplätze im Heckkorb erweisen sich schon beim Manövrieren aus dem Hafen als Gewinn – man hat von hier aus tatsächlich einen guten Überblick und gleichzeitig eine optimale Kontrolle über die Pinne. Der Einbaudiesel erweist sich in Sachen Leistung als absolut ausreichend – er bringt die Yacht flott in Fahrt und kommt hinter der Hafenausfahrt auch problemlos gegen den starken Wind und die kabelige See an, die in der Flensburger Förde allerdings keine höheren Wellen bildet. Bei 2.600 Umdrehungen pro Minute laufen wir 5,6 Knoten. Unter Vollast (3.000 Umdrehungen) erreicht das Boot sogar 6,1 Knoten Fahrt. Die Ruderwirkung gestaltet sich gleichermaßen ausgewogen wie unmittelbar. Der Kleinkreuzer Yacht dreht wie ein Zirkel auf dem Teller und stoppt bei Bedarf auch recht schnell auf – wobei das Getriebe jedoch etwas verzögert umschaltet. Die Schallentwicklung der Maschine fällt mit 72 Dezibel im Salon, 65 Dezibel in der Vorschiffkajüte und 76 Dezibel im Bereich der Achterkoje moderat aus.

Als wir die Segel setzen, weht der Wind mit guten 20 Knoten (5 bis 6 Beaufort) – in den regelmäßig einfallenden Böen gelegentlich auch mit über 30 Knoten (Windstärke



**Auch Gäste an Bord sind kein Problem: Die Sitzbank an Backbord lässt sich einfach in eine komfortable Salonkoje umrüsten**



**Dem Eigner steht in der abgeschlossenen Vorschiffkajüte eine moderat dimensionierte Doppelkoje zur Verfügung**

7). Wir stecken daher gleich das erste Reff in das durchgelattete Großsegel und rollen auch die 110-Prozent-Genua nicht voll aus, sondern lediglich auf Arbeitsfockgröße. Die kleine Yacht segelt unter dem Starkwind sehr lebendig, spricht auf alle Steuerbefehle von der Pinne direkt an und lässt sich gut kontrollieren. Lediglich in den kräftigen Böen holt das Boot erwartungsgemäß dann doch recht stark über und landet mit entsprechend zunehmender Luvgerigkeit schließlich im „Sonnenschuss“, sofern die Großschot nicht rechtzeitig beherzt gefiert wird. Ein deutlicher Befehl mit der Pinne lässt die Yacht jedoch rasch wieder Kurs und Fahrt aufnehmen. Das Material zeigt sich derweil von solchen Kapriolen unbeeindruckt – Rigg und Decksausstattung machen also auch im Praxistest einen soliden Eindruck. Hier gibt nichts nach und klappert auch nichts. Gleichzeitig vermittelt das Boot durchgehend ein sicheres Gefühl.

Wegen des stetig zunehmenden und außerdem extrem wechselhaften Windes entschließen wir uns dennoch, weiter einzureffen – denn für eine realistische Einschätzung der Alltagssegeleigenschaften haben wir bereits eindeutig zuviel Tuch im Rigg. Mit dem zweiten Reff im ►



**Eine kleine Pantry findet in der Bora ebenfalls Platz**

Großsegel müssen wir nun auch nicht mehr großartig an der Pinne arbeiten – das Schiff hält treu Kurs. Die Segeleigenschaften sind bei angepasstem Trimm als rundherum gutmütig zu charakterisieren. Manöver wie Wenden und Halsen gelingen dank der direkten Steuerung und der durchdachten Anordnung der Trimminstrumente ebenso schnell wie sicher. Kurzum: Mit diesem Boot kann man sich gleichermaßen kontrolliert wie sicher übers Wasser bewegen – und dennoch durchaus auch Segelspaß erleben.

Die Ermittlung aussagekräftiger Fahrleistungswerte gestaltet sich angesichts der sehr wechselhaften Windbedingungen an diesem Tag allerdings schwierig. Denn nach dem Einreffen fällt natürlich auch der Speed merklich niedriger aus. Die diesbezüglichen Angaben sind daher nur bedingt als repräsentativ anzusehen. Denn außerhalb der Böen könnten wir durchaus mehr Tuch tragen – wären dann aber beim nächsten „Drücker“ übertakelt. Unsere größte Geschwindigkeit messen wir noch vor dem Stecken des zweiten Reffs ins Großsegel auf Halbwindkurs mit 6,5 Knoten. Nach dem erneuten Einreffen macht die Yacht auf gleichem Kurs nur noch 4 Knoten Fahrt – lässt sich dafür allerdings, wie beschrieben, sehr bequem auf Kurs halten. Im Raumgang kommt das Boot im zweiten Reff sogar auf 4,5 Knoten.

Wenig überraschend gestaltet sich auch die Erkenntnis, dass wir unter dieser Besegelung keine große Höhe mehr laufen können – bereits bei etwa 50 Grad beginnt die eingereffte Fock einzufallen und das Boot nur noch 2 Knoten zu laufen. Bei 70 Grad zum Wind ermitteln wir die optimale Höhe mit 3,3 Knoten Fahrt – aufgeschrickt mit 3,5 Knoten. Aber wie bereits angemerkt: Dies sind Werte aus einem handfesten Starkwindritt mit entsprechend eingerefftem Tuch, die sich nicht ohne weiteres auf die Fahrleistungen unter „Normalbedingungen“ übertragen lassen. Zumal der erste kurze Schlag vor dem weiteren Einreffen bereits angedeutet hat, dass in dem Boot deutlich mehr Segelpotential steckt.

## Fazit

Die Bora ist ein wahrhaft knuffiges Schiff, das kleinen Crews auch auf ausgedehnteren Touren viel Freude machen kann. Wer Wert auf ein gesundes Maß an Sicherheit, eine bequeme Bedienung und ebenso einen gewissen Komfort an und unter Deck legt, könnte in dem Kleinkreuzer seine Wunschvorstellungen verwirklicht finden. Sicher muss man bei dieser Schiffsgröße gegenüber einem ausgewachsenen Seekreuzer immer einige Kompromisse in Kauf nehmen – diese fallen

aber dank der diversen pfiffigen Detaillösungen durchweg moderat aus. Hier müssen sich selbst mehrköpfige Crews (bis zu vier Personen) nicht über Gebühr einschränken. Ebenso gestaltet sich die Optik von Rumpfform und Deckslayout auf den ersten Blick vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig – sie versprüht jedoch auch einen gewissen Charme. Dies gilt letztlich gleichermaßen für den Grundpreis, der sich mit rund 36.000 Euro ebenfalls recht interessant gestaltet.

Hinzu kommt das hohe Maß an Flexibilität, das die Konstruktion eröffnet: Mit einem Gewicht von lediglich 2,8 Tonnen inklusive Motor – laut Händler Andreas Wozniak – und einer maximalen Breite von 2,55 Metern lässt sich das Boot durchaus noch trailern (fällt noch in den Rahmen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen) und damit in verschiedensten Revieren nutzen. Die optionale Mastlegevorrichtung erlaubt darüber hinaus beispielsweise einen Einsatz auf Flüssen und anderen Binnengewässern. Der variable Tiefgang der Version „BS“ – mit Ballastschwert und 750 Kilogramm Außenballast im durchgehenden Flachkiel – der sich von 1,55 auf 0,57 Meter reduzieren lässt, macht zudem den Weg frei in Tidengewässer, flache Ankerbuchten oder für lauschige Schläge dicht unter der Küste.

Einzige Einschränkung: Die Einstufung in die CE-Entwurfskategorie B, die zumindest dem ganz großen Schlag über die hohe See entgegensteht – aber immerhin auch einen Einsatz „außerhalb von Küstengewässern“ vorsieht. Dass sich die Bora nicht nur für gut geschützte Reviere eignet, hat sie im Verlauf unserer Testfahrt jedenfalls eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Neben der Version „BS“ ist auch noch eine Variante mit festem Kiel (Ballastmenge ebenfalls 750 Kilogramm) und einem gemäßigten Tiefgang von 1,30 erhältlich – sowie für die ausschließliche Nutzung in küstennahen Gewässern ebenso eine Schwertversion (mit Schwenkschwert und 500 Kilogramm Innenballast), die auf einen Tiefgang zwischen 0,35 und 1,50 Meter kommt und in die CE-Kategorie C eingestuft ist. 

## ■ Werft und Bauweise

Die Bora wird von der jungen polnischen Werft „Jawa Yacht“ mit Sitz in Warschau gebaut. Das Unternehmen wurde 1998 von einer Gruppe Bootsbauer gegründet, die sowohl über langjährige Erfahrungen im traditionellen Holzbootsbau als auch im Bau zeitgemäßer GFK-Yachten verfügten. Dementsprechend hat es sich die Werft zur Leitlinie gemacht, traditionelle Werte und Erfahrungen mit modernen Materialien und Verfahren zu kombinieren. Dabei will man bewusst keine „kurzfristigen Design-Abenteuer“ verfolgen – die Zielsetzung besteht vielmehr in soliden Schiffen, die durch Alltagstauglichkeit, Verlässlichkeit und ein hohes Maß an Funktionalität sowie ein entsprechendes Qualitätsniveau überzeugen sollen. Die zeitlosen Formen

der angebotenen Boote sind in diesem Zusammenhang durchaus Programm. Die aktuellen Bora-Modelle basieren auf dem Kormoran-Entwurf des polnischen Konstrukteurs und Bootsbauers Aleksander Powalajew. Rumpfaußenschale, Innenausbau und Deckslayout wurden allerdings deutlich überarbeitet und aktuellen Weiterentwicklungen im Yachtbau angepasst.

Das gilt auch für die Bauweise: Bei den wichtigen Komponenten Rumpf und Deck, Gelcoat, Laminierharz und Topcoat kommen laut Werft ausschließlich Produkte auf Isophtalsäureharz-Basis in Verbindung mit pulvergebundenen Glasfasermatten und Gelege zum Einsatz. So will man unter anderem ein Maximum an Osmose-Resistenz gewährleisten.



# Bora 838 BS

Grafik: Michael Herrmann

## Technische Daten

Konstrukteur ..... A. Powalajew  
 Takelungsart ..... 9/10 Sloop  
 Bauweise ..... GFK-Sandwich  
 Länge ü.A. .... 8,38 m  
 Länge Wasserlinie ..... 7,54 m  
 Breite ..... 2,55 m  
 Tiefgang (Schwenschwert) ..... 0,57/1,55 m  
 Verdrängung (inkl. Einbaudiesel) ..... 2.800 kg  
 Ballast (Außenballast durchgehender Kiel) ..... 750 kg  
 Ballastanteil ..... ca. 27 %

Mast über der WL ..... 9,00 m  
 Segelfläche am Wind\* ..... 34 m<sup>2</sup>  
 Großsegel (durchgelattet)\* ..... 16 m<sup>2</sup>  
 Rollgenau wie gesegelt\* ..... 18 m<sup>2</sup>

Maschine\*\* ..... Yanmar 2YM15 10,3 kW  
 Tankkapazität Diesel\*\* ..... 45 l  
 Tankkapazität Wasser ..... 100 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon\*\*\* ..... 1  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon\*\*\* ..... 5  
 Stehhöhe im Mittel ..... ca. 1,76 m

Theo. Rumpfgeschwindigkeit ..... 6,7 kn  
 Längen/Breitenverhältnis ..... 3,29/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis\* ..... 4,14  
 Spez. Segelfläche\* ..... 12,14 m<sup>2</sup>/t

\* Segelfläche der gestesteten Version  
 \*\* Einbaudiesel/Kraftstoffanlage sind Sonderausstattungen der Testyacht (Aufpreis 8.975 Euro inkl. MwSt.), möglich ist auch ein Außenborder im Schacht  
 \*\*\* die separate Vorschiffkajüte sowie die Doppelkoje im Salon sind Sonderausstattungen der Testyacht (Aufpreis 754 bzw. 209 Euro inkl. MwSt.)

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe ..... 50° ..... 2,0 kn  
 Optimale Höhe ..... 70° ..... 3,3 kn  
 Aufgeschrickt ..... 80° ..... 3,5 kn  
 Halber Wind ..... 90° ..... 4,0 kn  
 Raumgang ..... 130° ..... 4,5 kn  
 Vor dem Wind ..... 180° ..... 4,0 kn  
 Beste Geschwindigkeit (vor Einreffen, Halbwind) ..... 6,5 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Lattengroß im 2. Reff und Rollgenau auf Arbeitsfockgröße, Windgeschwindigkeit: ca. 25 (6 Bft), in Böen bis zu 30 kn (7 Bft), Wellenhöhe: rund 0,3 m



## Preise und Ausstattung

Grundpreis: 35.916 Euro inkl. 16% MwSt. (Version BS)  
 Darin enthalten unter anderem: Aluminium-Rigg und -Baum, durchgelattetes Großsegel (2 Reffreihen, Einleinenreff), Schwenschwert aus Stahl, Rollgenau, Bug-/Heckkorb und Seereling, Antirutschbelag, eine Arbeits- und zwei Genuawinden, Schaffruder mit Pinne, Lenzpumpen (elektrisch und Handpumpe), Druckwassersystem, Bordstromsystem, Kombi-Positionsleuchte im Topp, Holzusbau, Pantry mit Zwei-Flammen-Kocher inkl. Gassystem und Spüle, Nasszelle inkl. Waschbecken und Ölzeugschrank.

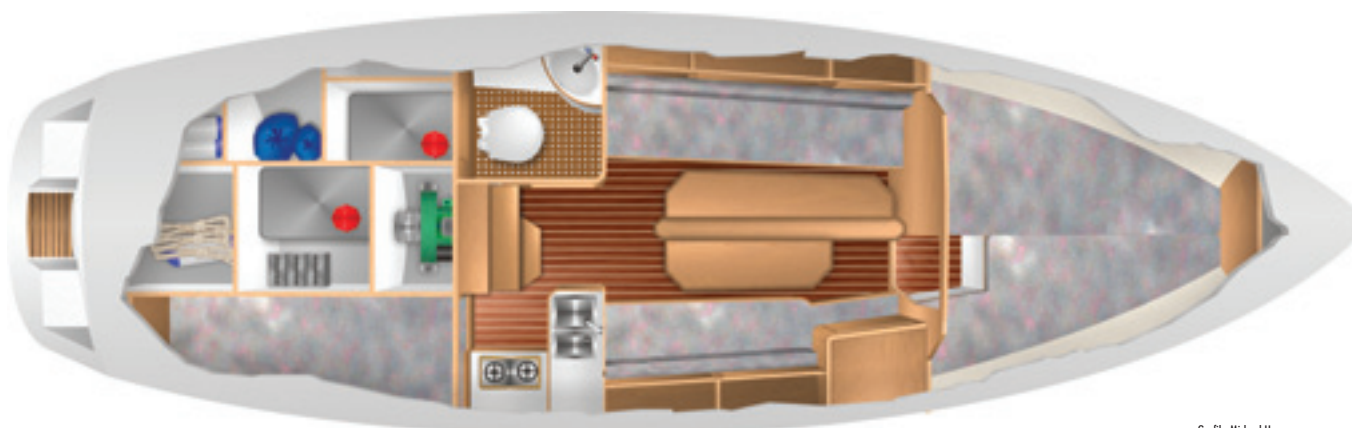
Preis der gesegelten Version: rund 52.000 Euro inkl. 16% MwSt. (unter anderem mit Einbaudiesel, Mastlegevorrichtung, Teak im Cockpit, Bugplattform, Heckkorbsitzen, Landanschlusssystem, Doppelkoje im Salon, Lazyjacks/-bag).

## Werft und Händler

Jawa Yacht  
 ul. Marywilska 44  
 03-042 Warszawa, Polen  
 Tel./Fax: 0048-22-8145663  
 www.jawa-yacht.com.pl/de

Yachthandel Wozniak  
 Am See 3  
 24259 Westensee  
 Tel./Fax: 0431-5308222  
 www.yachthandel-wozniak.de

Testwerte bei stark eingereifter Besegelung



Grafik: Michael Herrmann