



Verblüffend: Unter Segeln glänzt die Bora 838 bei Starkwind. Sie segelt zwar mittelmäßig schnell, aber sehr ruhig und sanft

Von gestern für heute

Sie ist schwer, unmodern und wirkt verbaut. Aber sie bietet auch gute Qualität, viel Platz und überrascht unterwegs. Hat das wieder aufgelegte Schiff eine Chance am Markt?

Zugegeben, die Prospektabbildung der Bora 838 BS zeigt keinen Ausbund an Ästhetik. Je nach Standpunkt kann das Boot gar altbacken wirken, und dieser ändert sich auch nur wenig, wenn man das Schiff in natura sieht. Schlank der Rumpf, mit ausgeprägtem Deckssprung, hoch der Aufbau, schmal die Seitendecks, tief das Cockpit, dazu eine altmodische Topptakelung mit Babystag, großem Vorsegel und geringen Trimmmöglichkeiten. So was baute man Anfang der achtziger Jahre.

Der Eindruck wird bestätigt. Als Kormoran, gezeichnet von dem polnischen Konstrukteur Aleksander Powalajew, machte das Schiff bereits in den siebziger Jahren im Osten Furore. Irgendwann nach der Wende entdeckten einige junge

polnische Bootsbauer die ausgedienten Bauformen, möbelten sie gründlich auf und gründeten 1998 die Werft Jawa-Yacht in Warschau (die inzwischen mehr als sieben verschiedene Bootstypen fertigt). Dort wurde aus der Kormoran die Bora entwickelt, mit verbessertem Unterwasserschiff, längerer Wasserlinie und einem – für die Schwertausführung – lang durchlaufenden, flachen Kiel. Auch die Decksgestaltung mit dem Kajütaufbau wurde überarbeitet (eine neue Decksgestaltung mit breiteren Laufdecks ist in Vorbereitung, Premiere in Düsseldorf), und die Fensterpartie bekam ein Facelifting. Alles gut und schön, doch warum machte man sich die ganze Mühe und konstruierte nicht gleich ein neues Boot? Waren die Formenkosten der entscheidende Faktor?

Andreas Wozniak, Deutschland-Vertreter der Bora 838, gibt die Antwort: „Es waren die lange erprobten, außerordentlich guten See- und Segeleigenschaften, die dazu führten, dass die Kormoran neu aufgelegt wurde. Gerade weil man heutzutage in dieser Klasse keine ausgesprochenen Fahrtenboote mit hohem Sicherheitspotenzial und sehr großer Seetüchtigkeit mehr baut, sah die Werft hier eine Marktlücke.“

Selten solide Bauweise

Dass die polnischen Bootsbauer diesem hehren Anspruch gerecht wurden, wird schon nach einem kurzen Check der Bora klar: So was Solides gibt's heute im Kleinbootsektor praktisch kaum noch. Und das betrifft vor allem die Bauausfüh-

Die Laminatstärke richtet sich nach dem Motto: Lieber etwas zu dick als zu dünn. Entsprechend hoch fällt das Gesamtgewicht mit 3,4 Tonnen aus. Überzeugend ist auch das Oberflächenfinish der GFK-Bauteile, nirgends ließ sich eine unsaubere Verarbeitung entdecken.

Desgleichen wird nicht bei den seegerechten, hochwertig aus rostfreiem Stahl gefertigten Beschlägen gespart, ob dies nun die Klampen, die mustergültige Jütt-einrichtung (Option) zum Mastlegen, die höhenverstellbare Stütze achtern im Cockpit für den gelegten Mast oder den stabilen Ruderkopf für die hochklappbare Pinne mit Auf- und Niederholer für das Ruderblatt betrifft. Alles ist praxisgerecht und stark gebaut.

So weit versöhnt, ist der Besucher nun auf die Segeleigenschaften des aufpolierten Oldtimers gespannt. Wie würde sich das Schwertboot mit seinem dicht unterhalb der Wasserlinie platzierten Bleibalast bei den herrschenden 6 Windstärken benehmen? Schließlich geht das Schiff mit seinem flachen Kiel, in den 750 Kilogramm Blei eingebracht wurden, bei aufgehohem Schwert lediglich 57 Zentimeter tief. Und auch das abgesenkte Stahlschwert mit einem Gewicht von rund 70 Kilogramm vergrößert das aufrichtende Moment nur unwesentlich.

Sauber segelnde Schwertversion

Tatsächlich: Das probeweise gesetzte Vollzeug überfordert bei 6 Beaufort das Schiff, was durchaus üblich ist. In Böen war das Boot nicht zu halten und luvte durch, es sei denn, die Großschot wurde rechtzeitig gefiert. Das Verringern der Segelfläche ist mithilfe des Einleinen-Reffsystems schnell und unkompliziert bewerk-

stellt. Dazu noch die Fock um ein Drittel eingedreht, und nichts kann das Schwergewicht erschüttern. Munter bahnt es sich seinen Kurs über die aufgewühlte Flensburger Innenförde, während die Crew im tiefen Cockpit hinter der gut schützenden Sprayhood absolut sicher sitzt.

Dieses Schwertschiff segelt wirklich wie ein steifes Kielboot. Unerschütterlich läuft es gegen die Wellen an, wird dank der schlanken Rumpfform und des weich einsetzenden Vorschiffs kaum abgebremst und produziert wenig Spritzwasser.

5,7 Knoten am Wind, 6,8 mit halbem Wind – das liegt eben oberhalb der theoretischen maximalen Rumpfgeschwindigkeit. Die Verlängerung der Wasserlinie scheint der neuen Bora gut getan zu haben. Dass der Wendewinkel mit 92 Grad nicht eben klein war, hatte seinen Grund wohl auch in der etwas beutelig stehenden, eingerollten Genua und an dem kurzen Kabelleegang.

Das Senkruderblatt wurde relativ klein dimensioniert. Seine Fläche reicht aber voll und ganz aus, da es zum einen sehr tief geht, zum anderen das Boot absolut ausgetrimmt segelt. Ruderdruck ist da kaum zu spüren, und wenn man die Pinne kurzfristig loslässt, schießt das Schiff nicht sogleich in die Sonne, sondern hält dank des langen Flachkiels seinen Kurs bei – eine ideale Voraussetzung für das Fahrtensegeln zu zweit oder einhand.

Trotz dieser Gutmütigkeit des Manövrierhaltens unter Segeln dreht das Boot zügig und schnell durch die Wende. Man kann die Bora 838 BS (BS steht für Ballastschwert) also durchaus als agil bezeichnen, soweit dies die Manövrierfähigkeit betrifft. Auf dem Rückweg zum Hafen muss der Motor, ein Zweizylin-



Sinnvoll: Ein breiter Stahlbügel bildet eine Kombination aus Bugtritt und Ankergalgen



Komfortabel: Die von Mittelcockpitjachten bekannten Hecksitze sind hochklappbar

Die Linien wirken zwar antiquiert, aber das Schiff steht für Bootsbauer-Ehre

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur . . . Aleksander Powlajew/Jawa-Yacht
CE-Entwurfskategorie . . . B (küstenferne Gewässer)
Rumpflänge 8,38 m
LWL (Wasserlinienlänge) 7,54 m
Breite 2,55 m
Tiefgang ohne/mit Schwert 0,57/1,55 m
Gewicht 3,0 t
Ballast/-anteil 0,82 t/27,3 %
Großsegel (Standard) 16,2 m²
Rollgenau 18,0 m²
Segeltragezahl (Standardbesegelung) 4,05
Motor 2-Zylinder-Yanmar-Diesel, 14 PS/10 kW
Rumpf- und Decksbauweise Rumpf GFK-Massivlaminat auf Polyesterbasis (Iso-Harz) im Handauflegeverfahren. Deck Sandwich mit PU-Schaum, verstärktes Massivlaminat unter allen Beschlägen. Innenschalen einlaminiert. Bleiballast im Kielkasten vergossen

► PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft (ohne Motor) 35 916 Euro
Preis segelfertig (nach YACHT-Def.) 47 712 Euro
Garantie/Garantie gegen Osmose 1/5 Jahre
Werft Jawa-Yacht, 03-042 Warszawa/Polen;
www.jawa-yacht.com.pl
Vertrieb Yachthandel Wozniak, 24259 Westensee,
 Tel./Fax 0431/530 82 22; www.yachthandel-wozniak.de

► SEGELLEISTUNGEN (O. ABDRIFFT U. STROM)

Am Wind (ca. 46 Grad) 5,7 kn
60 Grad 6,4 kn
90 Grad 6,8 kn
130 Grad 6,5 kn
Windgeschwindigkeit 17–22 kn/5–6 Bft.
 Wellenhöhe ca. 0,5 m

Yacht - BEWERTUNG

Die Bora ist solide, verlässlich, küstentauglich, kann aber ihr Alter nicht verleugnen

► Konstruktion und Konzept

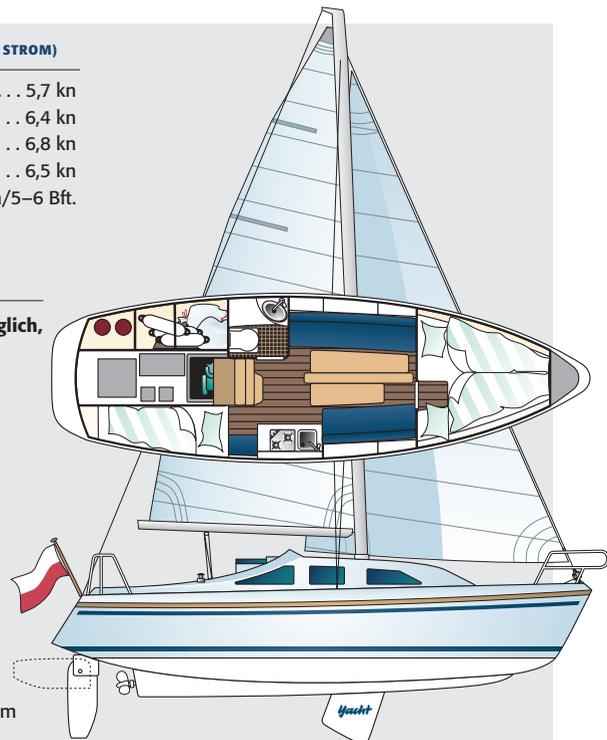
- ➕ Robuste Bauausführung
- ➕ Konsequentes Fahrtenboot
- ➖ Antiquierter Riss, unmodernes Rigg

► Segelleistung und Trimm

- ➕ Sehr gutes Seeverhalten
- ➖ Kaum Trimmmöglichkeiten

► Ausbau und Ausrüstung

- ➕ Hoher Fahrtenkomfort, sehr viel Stauraum
- ➕ Kompletter, sauberer Holzausbau
- ➕ Permanente Jüteeinrichtung als Option
- ➖ Kein Cockpit-Motorluk



Seltene Form: Das Schiff ist schmal und lang, aber dennoch rund und buttig

der-Diesel mit 14 PS von Yanmar, seine Schubkraft unter Beweis stellen. Läuft er oder läuft er nicht? Doch, die Nadel des Drehzahlmessers hält ihre Position. Aber die Wind- und Wellengeräusche sind lauter als das leise Brummeln der Maschine. Im Leerlauf erstirbt das Motorengeräusch fast gänzlich, und man muss aufpassen, dass man den Starterknopf nicht erneut betätigt. Die Schallisolierung verdient ein großes Wort: perfekt. Mit 6,9 Knoten gemessenem Maximal-Speed erreicht das

Boot bereits mehr als die rechnerische Rumpfgeschwindigkeit.

Überraschende Agilität

Beim Manövrieren im Hafen gibt es eine weitere Besonderheit: Da die Pinne mehr als 90 Grad zur Seite gelegt werden kann, ist auch das Ruderblatt über diesen Winkel hinaus anstellbar. Der Propellerstrom wird dann vom Ruderblatt nicht nur zur Seite, sondern auch leicht nach vorn umgelenkt, wodurch ein Rückschub

entsteht. Ergebnis: Die Bora 838 BS lässt sich auf dem Punkt innerhalb einer Schiffslänge drehen. Ein Bugstrahlruder wäre da absolut überflüssig.

Das Stahlschwert kann mit einiger Kraftanstrengung noch von Hand aufgeholt werden. Ansonsten hilft die Self-tailing-Fallenwinch auf dem Kajütdach. Das Schwertfall läuft vom Schwertkasten durch ein Rohr in der Kajüte auf das Kajütdach und wird dort zu Hebelklemmen (gutes Fabrikat von Lewmar) achtern auf



Gelungen: Die Bora bietet reichlich Stauraum, der dazu noch gut erreichbar ist



Verbesserbar: Die Zugänglichkeit des Motors von vorn ist gut, von achtern nicht



Sauber: Der Ausschnitt für die Bilge zeigt, wie sauber Kanten bearbeitet sind

und beweist Liebe zum Detail

dem Dach umgeleitet, sodass es vom Cockpit aus bedient werden kann, wie alle sonstigen Fallen, Trimm- und Reffleinen auch. Wichtig, aber durchaus keine Selbstverständlichkeit: Das Schwert klappert in aufgehohem Zustand nicht im Schwertkasten!

Die Werft bietet auch eine Flossenkiel-Ausführung mit 1,30 Meter Tiefgang an, die Bora 838 B. Hier entfallen der lang durchlaufende Flachkiel samt Schwert und aufholbarem Ruderblatt, und der Bleiballast ist in einer Bombe im Kielfuß konzentriert – eine fortschrittliche Konstruktion. Sie ist vorzuziehen, wenn ausschließlich auf Seerevieren gesegelt werden soll.

Beim ersten Blick unter Deck ist es wieder da, das Häusleboot-Gefühl der Siebziger: dunkles Mahagoni-Holz vom Kajütdach bis zu den Kojen. Die Einrichtung wirkt irgendwie antiquiert, düster und verbaut. Erst wenn man auf der breiten Backbordkoje Platz genommen und die Füße neben dem gewaltigen Schwertkasten unter dem Kajüttisch verstaut hat, offenbaren sich einem die unbestreitbaren Vorzüge dieses Komplettausbaus:



Angemessen: Der WC-Raum nimmt nicht zu viel Platz ein

Alle für das Fahrtensegeln wichtigen Dinge finden Platz in den zahlreichen Schapps, Staukästen, Schwalbennestern und Backskisten. Und damit das Staugut nicht herausfallen kann, sind alle Schapps mit soliden Türen oder Klappen gesichert.

Saubere Holzverarbeitung

Dabei hat man auch nicht am Holz-Finish gespart: Die Mahagoni-Furniere sind sauber geschliffen und matt lackiert. Ecken werden abgerundet und mit Umleimern versehen, Schapptüren erhalten Holzrahmen, kurz: ein anspruchsvoller Ausbau. Die Werft bietet als Alternative eine Version mit hellerer Eiche an. Sie lässt die Kajüte sicherlich freundlicher wirken.

Das Einrichtungskonzept wurde vollkommen auf die Bedürfnisse der Fahrtensegler abgestimmt. Das Vorschiff bietet zwei Personen zum Schlafen und Umziehen ▷

Der Innenraum wird durch den schmalen Rumpf geprägt



Eng: Der Salon ist durch den Schwertkasten und die geringe Breite für ein über acht Meter langes Boot relativ knapp bemessen. Hinzu kommt die geringe Höhe von 1,73 Metern



Gelungen: Der Pantry fehlt es an nichts. Daneben liegt der Einstieg zur Hundekoje

ausreichend Platz und kann mit einer kleinen Tür (Option) separiert werden. Für permanenten Durchsatz sorgt ein effektiver Dorade-Lüfter, und das schräg im vorderen Kajütaufbau eingelassene Vorluk kann in Lüfterstellung fixiert werden, ohne dass Regen auf die Kojen fällt. Lange Schwalbennester schlucken viel Staugut.

Der Salon bietet eine Höhe von 1,73 Metern. Der WC-Raum backbord neben dem Niedergang ist nicht üppig, reicht aber aus. Er kann wahlweise mit einer Chemietoilette oder einem See-WC mit Fäkalientank ausgerüstet werden. Neben dem Handwaschbecken mit Stauschränchen öffnet sich nach achtern der sehr geräumige und tiefe Ölzeugschrank.

Die Pantry gegenüber vom WC-Raum an Steuerbord ist analog zur Bootsgröße kompakt gehalten, bietet aber alles, was notwendig ist: einen zweiflämigen, halb-kardanisch aufgehängten Gas- oder Spirituskocher, Spüle, eine kleine Arbeitsfläche sowie gute Staufächer. Hinter der Pantry gelangt man nach einer kleinen Turnübung in die Hundekoje – auch diese ein Relikt aus guten alten Fahrtensegler-Zei-

ten. Aber man schläft prima darin, selbst bei Seegang und Krängung. Falls man auf die Hundekoje nicht angewiesen ist, kann sie als großer Stauraum dienen, der sogar Klappräder schluckt.

So stehen auf der Bora insgesamt vier Schlafplätze zur Verfügung, da die Steuerbord-Sofabank aufgrund der Pantry und eines vorgebauten Kleiderschranks zum Schlafen nicht lang genug ist.

Die fachmännisch eingebaute Maschine lässt sich von vorn nach dem Hochklappen der breiten und stabilen Niedergangstreppe gut warten, und an entferntere Teile kommt man durch seitliche Luks heran. Eine Wartung der achteren Motorelemente wie Getriebe und Stopfbuchse ist indessen kaum oder nur erschwert möglich. Hier fehlt ein Luk.

Wie bereits gesagt, ist die Bauausführung sehr solide. Davon zeugt die Laminatstärke, die im Handauflegeverfahren unter Verwendung von Isophthalsäureharz erreicht wird, sowie der Einbau von drei getrennten Rumpf-Innenschalen, die nicht nur eingeklebt, sondern zusätzlich noch festlaminieren. Unter allen

Beschlägen findet sich ein verstärktes Masivlaminat von fünf bis zehn Millimeter Dicke. Mit einer Gesamtbreite von 2,55 Meter kann die Bora theoretisch noch getrailert werden. Doch mit Dieselmotor, Ausrüstung und Trailer dürften mehr als 3,5 Tonnen zusammenkommen, sodass selbst starke Allrad-Pkw in der Zugleistung nicht reichen.

Fazit: Mit der Bora 838 BS kann man alt werden. Dafür spricht die in vielen Bereichen überdimensionierte Bauausführung. Aufgrund der guten Seeigenschaften stehen der kleinen Fahrtenyacht alle Gewässer offen. Lange Seetörns mit kleiner Crew oder einhand sind möglich.

Wer sich an dem etwas antiquierten Riss, veralteten Rigg und dem verbauten Ambiente nicht stört, ist mit dem robusten Kleinkreuzer gut bedient.

Harald Schwarzlose

boot Düsseldorf: Halle 16, Stand B 77



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test