

TEST SPORTINA 25 EINFACH GUT!

Die Sportina 25 schlägt aus der Art. Im Gegensatz zu den bisherigen Modellen der Werft ist der Küstenkreuzer voll auf Segelspaß getrimmt. Der Komfort kommt dennoch nicht zu kurz.

Polnische Yachten sind hochbordig und zudem nach westlichen Maßstäben nicht gerade gefällig gestaltet - weder an noch unter Deck. Darüber hinaus segeln sie bestenfalls nur auf räumen Kursen wirklich gut. Einzig ihre meist günstigen Preise rechtfertigen, dass diese Wohnwagen zur See auch westlich von Oderhaff und Masurischer Seenplatte zu finden sind. Schließlich ist Geiz in Deutschland derzeit ja bekanntlich geil. Mit diesen wenn auch ein wenig überzogenen Hintergedanken im Kopf sollte es ein Leichtes sein, die Testyacht im Glücksburger Hafen ausfindig zu machen. War es dann aber nicht. Die Sportina 25 versteckte sich mühelos hinter einer Hunter 27 (siehe YACHT 15/05). Neben dem voluminösen Nachbarn wirkte das Boot von der polnischen Werft Delphia Yachts geradezu zierlich. Mehr noch. Geringes Freibord und der zurückhaltend niedrige Aufbau verleihen der Sportina eine nicht zu leugnende Eleganz.

Da passt selbst die einladende Stufe vor dem Bugkorb ins Bild - der Eintritt zu einer völlig neuen Generation polnischer Küstenkreuzer.

Mit der 8,10 Meter langen Yacht haben sich die Produktverantwortlichen sichtlich um Diversität bemüht. Die Großen der Branche machen es seit Jahren vor. Nun will auch Delphia Yachts neben reinen Fahrtenmodellen, wie zum Beispiel der seit Jahren beliebten Sportina 760 (YACHT-Test 2/99), seinen Kunden eine sportlich angehauchte Modellreihe anbieten können.

MODERNER RISS, GEFÄLLIGE OPTIK

Ins Design der 25er hat Konstrukteur Andrzej Skrzat die aktuellen Trends des Mittelkreuzer-Marktsegments einfließen lassen, dabei aber einen eigenständigen und ohne Frage zeitlosen Rumpf gezeichnet. Kurze Überhänge, ein leicht positiver Deckssprung und der abgerundete Aufbau vermitteln zusammen mit dem nach achtern offenen Heck einen ehrlichen, schnörkellosen Eindruck.

Ganz kann das Boot seine Herkunft aus dem Reich der masurischen Wasserwanderer allerdings nicht verbergen. So ist der Mast serienmäßig zum Legen vorbereitet. Und neben dem Festkiel können Kunden alternativ einen Hub- oder Integralschwenkkiel ordern. Auf diese Weise lassen sich selbst seichte Binnenreviere erschließen. Und unter Deck darf der vollwertige WC-Raum - in dieser Bootsgröße keine Selbstverständlichkeit - wohl trotz aller sportlichen Ausrichtung ebenfalls als Reminiszenz an die eher fahrtenseglerisch orientierte Klientel der Werft verstanden werden.

VIEL SPEED, EINFACHES HANDLING

In Sachen Segeleigenschaften zeigt sich die Sportina 25 dagegen kompromisslos. Sobald die teuren Maxx-Laminat-Tücher des Testschiffs gesetzt sind (in der Standardausführung ist nur einfaches Dacron vorgesehen), wird deutlich: Der Spaß am flotten Cruisen steht im Vordergrund. Die Fallen und Strecker sind vom Cockpit aus leicht zugänglich, die Trimmeinrichtungen praxistauglich dimensioniert und platziert. Bemerkenswert: die auf kleinen Podesten montierten Curryklemmen vor den Vorsegelwinschen, dank derer die jeweilige Schot auch von der Luvkante aus bequem geführt werden kann. Das funktioniert besser als mit einer selbstholenden Winsch. Lediglich der Großschot-Fußblock gab Anlass zur Kritik. Die Klemme ließ sich bei Lage kaum öffnen. Auf Baunummer 2 hat die Werft dieses Problem jedoch bereits behoben, ebenfalls mittels eines kleinen Podestes. Das dient dem Steuermann nun gleichzeitig als gute Abstützmöglichkeit. Auf dem Testschiff war dafür nur eine etwa fünf Zentimeter starke Erhöhung im Boden in der Mitte des Cockpits vorgesehen. Mit der solide geschweißten, angehängten Ruderanlage lässt sich die Sportina präzise steuern. Einmal in Fahrt, gibt sie auf jede Aktion an den Schoten oder am Ruder sofort Rückmeldung. Vor allem Raumschots-Kurse liegen dem 2,53 Meter breiten Kreuzer. Kein Wunder, wird der Rumpf doch zum Heck hin nur unwesentlich schmaler. Unter Gennaker, der sich effizient komfortabel an dem soliden Bugspriet anschlagen lässt, loggen wir beständig Geschwindigkeiten jenseits von 7 Knoten. Das ist deutlich oberhalb der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit und lässt sich mit zwei Personen entspannt beherrschen. Von Zittern oder Vibrieren des Ruderblatts keine Spur - ein Problem, mit dem angehängte Anlagen hin und wieder zu kämpfen haben.

LEICHT AUF DEM RUDER, GUT TRIMMBAR

Bei zunehmendem Wind an der Kreuz wird der Gennaker gegen die Rollfock getauscht und mit dem gut unteretzten Achterstagspanner überschüssiges Profil aus dem Großsegel getrimmt. Der Mast aus polnischer Fertigung zeigt dabei eine harmonische Kurve. Die stark durchhängenden Leewanten müssen aber auch auf einer Baunummer 1 nicht sein.

Zum Steuern von der hohen Kante ist der Pinnenausleger zu kurz. Macht nichts, auf dem Süll ist es eh sowohl für Steuermann als auch Vorschoter unbequem. Im Cockpit ist man dagegen gut aufgehoben. Der auf kleineren Booten übliche Impuls, bei zunehmender Lage auf der Kante ausreiten zu müssen, schwindet mit jeder neuen Bö: Ruhig und kontrolliert legt sich die Sportina ein paar Grad zur Seite, um dann ohne störenden Ruderdruck voran zu marschieren.

Die Beschleunigung gehört jedoch nicht zu den Stärken der Polin, obwohl die Segeltragezahl von 4,6 sie als ausreichend betucht ausweist. Wird das Schiff zusätzlich mit Integralkiel (plus 200 Kilogramm) und Einbaumaschine (plus 100 Kilogramm) geordert, werden wohl auch die Leichtwind-Eigenschaften leiden.

FLOTT MIT AUßENBORDER

Schon aus Gewichtsgründen sollten Interessenten also auf die Einbaumaschine verzichten. Vorausgesetzt, die in der Festkiel-Variante gebotene CE-Norm B soll auf ausgedehnten Touren nicht ausgereizt werden. In allen anderen Fällen reicht ein maximal acht PS starker Außenborder am Spiegel. Bei 3 bis 4 Beaufort beschleunigt sogar ein halb so großer Motor die Sportina auf 5,5 Knoten Marschfahrt. Auch die Kasse wird mit dieser Lösung geschont: Würde der Einbau des angebotenen Yanmar-1 -Zylinders mit rund 6500 Euro zu Buche schlagen, ist ein passender Außenborder für etwa ein Viertel der Summe beim Ausrüster erhältlich.

Nicht zu unterschätzen auch der Platzgewinn unter Deck, wenn der Jockei achtern hängt: Unter dem Cockpit steht dann eine vollwertige Doppelkoje zur Verfügung. Die bietet zwar nicht viel Kopffreiheit. Ra u m gefühl und Staumöglichkeiten

In Anbetracht des vergleichsweise niedrigen Kaufpreises müssten sich spätestens beim Blick unter Deck Abgründe auftun. Doch auch im Salon gibt sich die Sportina fast keine Blöße. Das verwendete Eichenholz ist zwar Geschmacksache - optional gibt es Mahagoni -, aber alle Teile sind sorgfältig verarbeitet, ausreichend dimensioniert und anständig lackiert. Auch sind genügend Luken und Fenster vorhanden, und selbst der WC-Raum ist so groß geraten, dass man ihn bequem benutzen kann. Fragen wirft dagegen der Grundriss des Innenausbaus auf. Die Pantry ist nur auf der Salonbank sitzend zu benutzen. Und die Polster liegen ungewöhnlich tief. Menschen mit langen Beinen könnten sich daran stören, alle anderen werden im Sitzen die lichte Höhe überm Kopf genießen.

Dennoch bestätigt sich, was sich beim äußeren Anblick bereits andeutete: Ungewöhnlich viel Raum gibt es nicht. Im Gegensatz etwa zur hochbordigen Hunter wurde bei der Sportina 25 in manche Trickkiste gegriffen, um den vorhandenen Platz so groß wie möglich erscheinen zu lassen. Das ist gelungen, allerdings auf Kosten der in die Ecke verbannten Pantry. In der Hubkielversion ist die sogar noch weiter abgeschottet. Dann wird sie an der Mittschiffslinie vom Kielkasten flankiert.

NIEDRIGER PREIS, HOHER SPAßFAKTOR

Im Gegensatz zu manch anderem Schiff dieser Größe will die Sportina 25 nicht mehr sein, als sie kann - keine verbaute kleine Yacht, kein hochgezüchteter Renner. Trotzdem hat sie von beidem etwas. Sie vermittelt Segelspaß und bietet den Komfort, der auf einer 7,5 Meter langen Yacht realistisch und für kleinere Reisen nötig ist. Zudem ist sie solide gebaut und gut ausgestattet. Zusammen mit dem attraktiven Preis und der Trailertauglichkeit ist der Werft ein gutes Schiff gelungen. Eines, das sich jedenfalls nicht hinter der Konkurrenz verstecken muss.

Martin-Sebastian Kreplin