

Dank der großen Segelfläche kommt die *Finngulf 36* auch bei flauem Wind voran.



Nordische Eleganz

Finngulf 36

Hoch im Norden Europas werden seit langem große und kleine Yachten für gehobene Ansprüche gebaut. Die *Finngulf* aus Finnland überzeugt mit einer ausgewogenen Konstruktion und hervorragender Verarbeitung.

von Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke

Etwa 80 Kilometer westlich von Helsinki werden seit fast zwanzig Jahren Boote gebaut, die in Linienführung und Verarbeitungsqualität den großen Schiffen der bekannten finnischen Nobelparken *Nautor* und *Baltic* ähneln - allerdings ist die Größe der *Finngulf*-Yachten mehr auf den mittelständischen Durchschnittsverdiener als auf aktionschwere Millionäre zugeschnitten. Sieben Typen zwischen 8,5 und 13,5 Meter produzieren die zwanzig Mann des Betriebes. Die Schiffe haben, gemessen an den Konstruktionskriterien der späten Neunziger, in der Regel ein eher traditionelles Design. Das neueste Erzeugnis der Werft, die *Finngulf 335*, bricht mit dieser Tradition und zeichnet sich durch den steileren Steven, eine andere Kielform, ein „Gleitheck“ und noch bessere Raumausnutzung auf.

Die *Finngulf 36* ist das typischste und erfolgreichste Boot der Werft. 90 Einheiten wurden bisher abgeliefert, davon ging ein gutes Dutzend auch nach Deutschland. Die Boote sind auf der Ostsee, aber auch auf den großen Seen im Süden beliebt. Binnen ist die schlanke Linienführung von Vorteil, da die Liegeplätze hier noch knapper und enger sind als an der Küste. Außerdem versprechen die leichte Bauweise, die gering benetzte Oberfläche und die große Segelfläche gute Leistung unter den auf Seen häufigen Leichtwindbedingungen. So segelte ich eine *Finngulf 36* auf dem Zürichsee.

Die *SEASTAR* ist ein Jahr alt und gehört dem Ehepaar Züger. Sie möchten das Boot noch ein paar Jahre in ihrem Heimatrevier segeln, bevor sie sich

damit ihren Traum von großer Fahrt erfüllen wollen.

Als ich die *SEASTAR* an ihrem Liegeplatz zum ersten Mal sehe, beeindruckt mich die Ästhetik ihrer schlanken flachen Linien, ihres dunkelblauen Rumpfes mit dem makellosen Teakdeck und dem flachen Aufbau unter einem hohen Rigg. Auch als ich mich an und unter Deck genauer umschaue, bestätigt sich der erste Eindruck eines sehr eleganten und gut verarbeiteten Schiffes.

Unter Deck: Über einen mit zwei Handgriffen gesicherten breiten Niedergang gelangt man in die Kajüte. An deren Ausbau wird deutlich, daß die *Finngulf* eher ein praktisches See- als ein gestyltes Marinaschiff ist.

Markant sind die zwei Salonkojen, die auch als Seekojen genutzt werden können. Die Rückenlehnen lassen sich hochklappen, dahinter ist Stauraum für Bettzeug oder ähnliches.

Die Backbordkoje ist - anders als in der Standardversion - I-förmig angeordnet. Darunter befinden sich drei Nirowassertanks. Die Tanks können mit gut erreichbaren Ventilen getrennt geschaltet werden. Erst nach dem Zuschalten des letzten Tanks zeigt ein Manometer den Füllstand. Die gesamte Wassertankinstallation ist sehr funktionssicher und ordentlich ausgeführt. Leider ist in der Standardausführung der Wassertank mit 100 Litern etwas klein geraten, auf den angebotenen 70-Liter-Zusatztank sollte man daher nicht verzichten.

Der mit dem heute üblichen Flaschenstauraum bewehrte Tisch zwischen den Kojen ist fest auf dem Fußboden

verankert. Nicht üblich sind zwei zusätzliche Sülle neben dem Mittelteil, die ein Verrutschen von kleineren Dingen verhindern. Zwei Flügel (mit zusätzlich zwei Stüllkanten) lassen sich hochklappen, so daß sich ein sehr großer Salontisch ergibt, um den dann sechs Personen ihr Dinner nehmen können.

Die Bilge ist an ihrer tiefsten Stelle, in der die Schläuche für die Lenzanlage münden, gut zugänglich. Durchdachtes Detail: Gummistreifen auf den Bodenwangen verhindern ein Knarren der Bodenbretter.

Die sich nach achtern anschließende Pantry läßt sich auch auf See gut benutzen. Hinter vielen Hänge- und Schiebetüren und in diversen Schubfächern befindet sich eine Menge Stauraum. Praktisch ist auch die tiefe Doppelspüle. Deckt man sie ab, bekommt man eine Arbeitsfläche, die im Hafen noch durch eine nach Steuerbord hin hochklappbare Platte vergrößert werden kann. Ohne Spülenabdeckung und Zusatzfläche bleibt dagegen selbst zum Brotschmieren zuwenig Fläche.

An der Außenseite der Pantry befindet sich eine Deckenstütze, an der man bei Seegang guten Halt findet. Außerdem ist vor dem Herd ein solides Nirorohr als Griff angeschraubt, an dem man auch einen Sicherungsgurt einpicken kann. Abstützen kann man sich zusätzlich zwischen dem Querteil der Pantry und dem Schott der Achterkajüte.

Eine Fußpumpe fördert bei Bedarf Seewasser. Diese Pumpe kann auch auf die Tankanlage umgeschaltet werden, wenn nicht über die Druckwasseranlage gezapft werden soll:



Die Fallen sind teilweise verdeckt nach achtern geführt.



Die beiden Längskojen im handwerklich gut ausgebauten Salon eignen sich auch für den Seebetrieb.



Die klappbare Arbeitsplatte vergrößert die Arbeitsfläche in der Pantry.



Richtige Sitzhöhe vor dem Kartentisch.



Die Maschine ist von oben aber nicht von der Seite aus zugänglich.

Dadurch läßt sich der Wasserverbrauch unterwegs effizient senken. Gegenüber der Pantry befindet sich die Navigationsecke. Als Navi-Sitz dient das Sofa, auf dem man in der richtigen Höhe mit Blick nach achtern zum Cockpit sitzt. Der Kartentisch ist groß genug für eine einmal gefaltete BSH-Karte. Unter der mit einem Aufsteller gerüsteten Klappe ist Platz für weitere Druckwerke. Genügend Stauraum befindet sich unter dem vorderen Teil des Tisches und in Borden über dem Tisch und der Sofakoje.

Sehr gut gefallen hat mir die Zugänglichkeit und Qualität der Schalttafel und der Stromverteilung, die sich backbord vor dem Kartentisch befindet. Beleuchtet wird der Arbeitsbereich nachts wahlweise von einer roten und einer weißen Lampe. Nach achtern schließt sich auf der Backbordseite der mit Holz ausgekleidete WC-Raum an. Hier gibt es auch eine Dusche und einen praktischen offenen Hängeschrank für Ölzeug. An diesem Ort wäre die heute übliche GFK-Innenschale praktischer, denn sie läßt sich leichter pflegen und lebt länger.

Auf der SEASTAR ist eine *Eberspächer*-Heizung eingebaut, die zuerst den WC-Raum beheizt: Stellt man die Heizung an, herrscht hier rasch eine Temperatur wie in einer finnischen Sauna. Es fehlt ein Schieber vor dem Luftaustritt, damit die Wärme zuerst in die Kajüte geblasen und die Luftmenge für die Naßzelle reguliert werden kann.

Die Achterkajüte gegenüber wird von einer großen Doppelkoje eingenommen. Eine kleine Sitzbank und geschickt genutzter Stauraum in Schränken vervollständigen die Einrichtung. Schlecht: Es fehlt die Fluchtluke.

Im Vorschiff befindet sich eine weitere Schlafkabine. Auch hier wieder holziger Ausbau mit viel Stauraum und großzügiger Kojenabmessung. Die gesamte Inneneinrichtung überzeugt durch seegerechtes Design und eine sehr saubere handwerkliche Verarbeitung: Nirgendwo wird als Verkleidung Teppich an die Wand geklebt, es gibt statt dessen eine Vollholzwegerung. Die GFK-Flächen sind vollständig mit Gelcoat versiegelt, die gesamte elektrische und

sanitäre Technik ist ordentlich installiert. Bei Seegang findet man überall Halt, und die wichtigen verdeckt eingebauten technischen Komponenten sind wartungsfreundlich erreichbar. Das ganze Schiff ist von innen sehr trocken, was sicherlich auch an der guten Lüftung liegt, denn außer zu öffnenden Fenstern und Luken sorgen drei Doradelüfter bei geschlossenen Luken für Umluft.

Auf Wunsch wird statt Teak auch ein anderes Holz eingebaut, wobei Kirche nach Werftangaben schnell zu Wasserflecken neigt - vielleicht eine Frage der Lackierung.

Unter Motor: In der Standardausführung wird ein 14-Kilowatt-*Volvo* eingebaut. Die SEASTAR ist mit einem stärkeren 20 Kilowatt leistenden Dreizylinder-*Yanmar*-Diesel mit Saildrive ausgerüstet. Er ist von vorne, oben und achtern aus gut zugänglich, nicht aber von den Seiten. Das sollte von der Werft anders gelöst werden. Ansonsten ist der Einbau technisch gelungen.

Eine Besonderheit gibt es auf vielen Binnenrevieren: Anders als an der Küste überwacht eine Art TÜV, dessen Name von Revier zu Revier wechselt, die Sonderbestimmungen der Gewässerämter. Auf dem Zürichsee werden unter anderem die Motorenanlagen kontrolliert. Alle Motoren müssen die Bestimmungen der Bodensee-Zulassung erfüllen; Lärm- und Abgaswerte werden alle drei Jahre überprüft. Gecheckt wird (natürlich gegen Gebühr) ebenfalls die Tankanlage, das Leitungssystem, die E-Anlage und die Gasinstallation. Zu diesem Zweck müssen die Eigner ihre Schiffe vorführen. Unregelmäßigkeiten können dann recht schnell zur Stilllegung der Yacht führen. Kein Wunder, daß die Leute an der Küste über drohende Reglementierungen im Wassersport schimpfen!

Als wir auf dem recht flauen See unsere Runden drehen, ist besonders das gute Manövrierverhalten des Bootes deutlich. Rückwärts und vorwärts läßt sich das Schiff punktgenau steuern. Beim Abstoppen aus Marschfahrt heraus braucht das Boot eineinhalb Schiffslängen, dabei zeigt sich so gut wie kein Radeffekt.

Der Drehkreis aus der Marschfahrt

heraus beträgt ungefähr elf Meter über Backbord und etwas mehr über Steuerbord. In Marschfahrt von sechs Knoten bei 2.800 Umdrehungen pro Minute bleibt es unter Deck recht ruhig, lediglich in der Achterkajüte und im WC-Raum ist die Maschine deutlich zu vernehmen. Unter Vollast wird es in den achteren Gemächern dann schon laut; im Salon bleibt die Geräuschentwicklung moderat und auch im Vorschiff wird man immer noch schlafen können.

Erfreulich: Rudervibrationen, die ich auf vielen Booten beobachten mußte, treten auf der *Finnulf* nicht auf; vibrationsfrei läßt sich das Ruder auch unter Vollast führen. 6,7 Knoten läuft das Schiff dann bei 3.500 Umdrehungen pro Minute: Das ist fast ein halber Knoten weniger als die Rumpfgeschwindigkeit. Vermutlich ist der dreiflügelige Faltpropeller von *Volvo* nicht korrekt auf das Schiff abgestimmt.

Störend: In Motorfahrt kann man das Ruder nicht loslassen, weil das Schiff sonst aus dem Kurs läuft. Das Ruder ist zu stark vorbalanciert.

Für den 20-Kilowatt-Motor ist der 75 Liter große Dieseltank ein wenig knapp bemessen. Mit einem Verbrauch von drei Litern pro Stunde in Marschfahrt kann man nur 180 Seemeilen zurücklegen: Das ist zwar für Binnenreviere ausreichend, nicht aber für längere Seetörns, für die das Schiff ja eigentlich gebaut ist.

Unter Segeln: Besonders gut meint es der Wind diesmal nicht mit uns, schlappe zwei Windstärken kräuseln die Seeoberfläche.

Auf der *Finnulf* sind die Fallen nach achtern umgelenkt und laufen unter einer Abdeckung auf zwei ausreichend dimensionierten Winschen. Ist die Sprayhood hochgeklappt, gestaltet sich das Setzen des Großsegels recht unbequem. Durchgesetzt steht das *North*-Segel gut. Sein Profil läßt sich sowohl durch die Liekspannungen als auch über die Mastkurve einstellen, die mit einem mechanischen, mit der Winschkurbel zu bedienenden Achterstagspanner reguliert wird. Weitere Trimmöglichkeiten bieten sich durch die Lattenspannung des durchgelatteten Segels; dazu muß aber das Segel vor dem Setzen justiert

werden. Diese Mühe wird sich ein Fahrtensegler kaum machen, es sei denn, er wollte sein Können auf einer der vielen Clubregatten auf dem See erproben wollen.

Unter Groß alleine machen wir immerhin so viel Fahrt, daß wir 40 Grad Höhe laufen und sicher wenden und halsen können.

Nachdem die Genua ausgerollt ist, krängt das Schiff wenige Grad, und das Heckwasser fängt an zu gurgeln. Immerhin laufen wir bei knapp fünf Knoten Wind etwas über drei Knoten, also relativ schnell. Auch die Genua steht ausgezeichnet und läßt sich über die gut einzustellenden Holepunkte und die großen Winschen leicht bedienen.

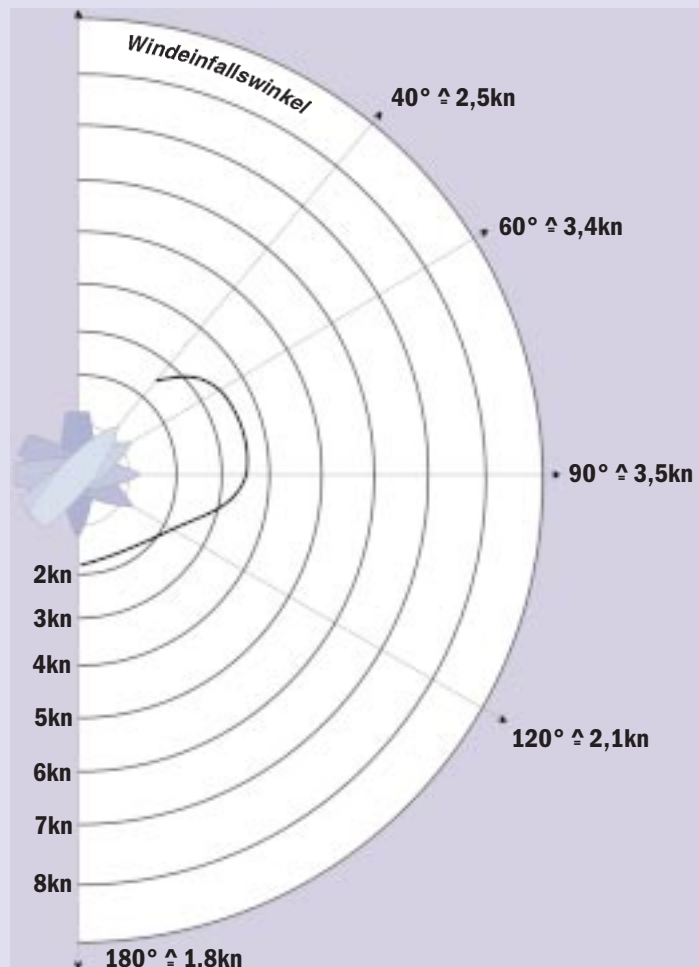
Als wir anluven und dann einige Kreuzschläge machen, liegt die optimale Höhe bei eben unter 40 Grad, die maximal erreichbare Höhe zum wahren Wind bei 37 Grad: sehr gute Werte für ein komfortabel ausgebautes Tourenboot.

Auf allen Kursen zum Wind ist das Schiff kursstabil, besonders am Wind kann man das Ruder längere Zeit loslassen, ohne daß das Schiff vom Kurs abkommt. Hier ist die Unruhe auf dem Ruder nicht zu spüren, die wir bei Maschinenfahrt bemerkt haben. Wie es bei viel Wind aussieht, vermag ich allerdings nicht zu sagen. Als wir einen 360 Grad-Kringel mit belegten Schoten fahren, dreht das Schiff fast auf dem Teller, 50 Sekunden Dauer entspricht angesichts des flauen Windes einem Durchschnittswert.

Die Arbeitsposition achtern am Ruder ist gut; sowohl von Luv als auch von Lee aus läßt sich das Boot gut steuern. Gut: Die Pflichtbänke enden vor dem Rad, so daß der Steuermann ohne Turnerei bequem nach vorne kommen kann. Einen Nachteil hat diese Anordnung allerdings auch, denn ein ausgestrecktes Liegen ist auf den 1,10 Meter langen Bänken nicht möglich.

Fazit: Die *Finnulf 36* ist etwas für Segler, die zum einen ein seegerechtes und schnelles Schiff suchen, zum anderen aber auf gute Wohn- und Ausbaugqualität Wert legen. Gemessen an der Verarbeitungsqualität ist der Preis des Schiffes durchaus gerechtfertigt.

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 4 bis 6 Knoten = 2 Beaufort

Wellenhöhe: 0 Meter

Besegelung: Großsegel, Genua I, insgesamt 77,3 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft

DM 271.800,-

inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer

In diesem Preis sind unter anderem enthalten: durchgelattetes Großsegel, Baumpersenning, Rollgenua, Blitzschutz, neun Kajütfenster, teilweise zum Öffnen, Druckwasseranlage, Dusche, Gashernd mit Backofen, Kühlbox, 15-Kilogramm-Anker, zwei Handlenzpumpen, zwei Feuerlöscher, Rohrkicker, Windex.

Die von uns gesegelte Version kostet mit Autohelminstrumentierung, Sprayhood, UKW-Funk, stärkerer Maschine, Teakdeck, größerem Wassertank, Warmwasserboiler, Heizung, elektrischer Ankerwinch, Kühlaggregat, 19/20 Rigg zirka 320.000 Mark

Werft: *Finnulf* Schweden

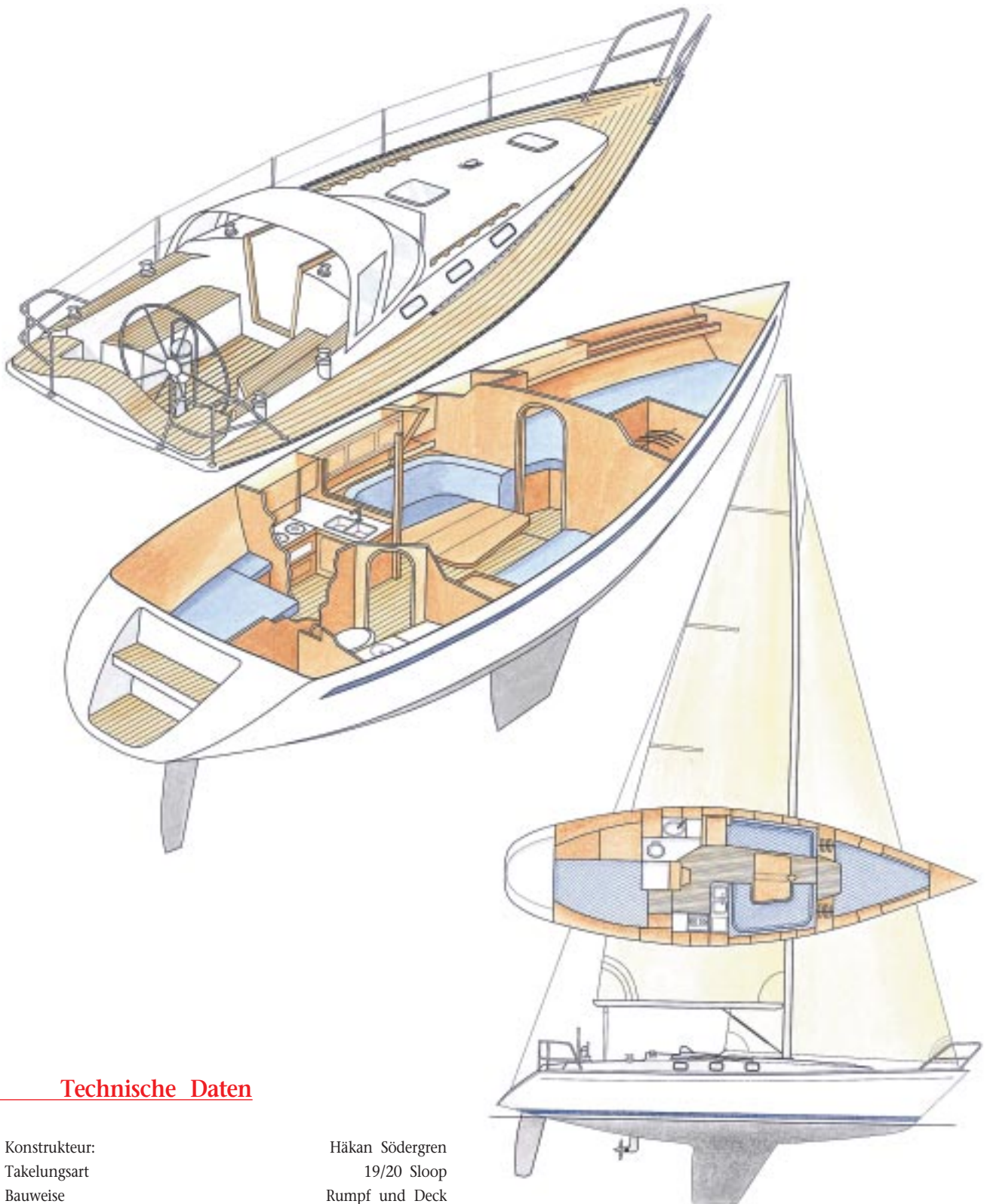
Händler: Süddeutschland Jost Knapp
Telefon 07031-804758

Fax 07031-804737

Norddeutschland Ulf Stetter

Telefon 04124-937374

Fax 04124-937376



Technische Daten

Konstrukteur:	Håkan Södergren	Maschine	20-Kilowatt-Volvo mit Saildrive und Faltpropeller
Takelungsart	19/20 Sloop	Tankkapazität Diesel	75l
Bauweise	Rumpf und Deck Sandwichlaminat mit Balsakern	Tankkapazität Wasser	100l
Länge über Alles	10,94m	Tankkapazität Fäkalien	80l
Länge Wasserlinie	8,60m	Stehhöhe Salon maximal	1,87m
Breite ü.A.	3,28m	Stehhöhe Vorschiff	1,73m
Tiefgang	1,95m/1,65m	Anzahl der Kojen inklusive Salon	6-7
Verdrängung	5,500t	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,1kn
Ballast	2,520t	Längen-/Breitenverhältnis	3,34/1
Ballastanteil	46,0%	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,98/1
Segelfläche am Wind maximal	77,3m ²	spez. Segelfläche	13,3m ² /t
Großsegel	34,2m ²		
Fock	28,7m ²		
Genua I	43,1m ²		
Spinnaker	96,8m ²		
Durchfahrthöhe mit Mast	14,8m		