



Die *Najad 373* läuft sehr ausgeglichen und lässt sich unter Segeln auch durch enge Fahrwasser steuern.

sportlicher Fahrtenkreuzer

Najad 373

Mit der *Najad 373* setzt die schwedische Werft ihre neue Linie fort: Sie baut nun Schiffe, die den bewährten Komfort mit neuer Sportlichkeit verknüpfen.

Text und Fotos: Peter Hahne
Grafik: Jochen Peschke

Nach der großen Schwester *Najad 490*, die 1998 auf den Markt kam, ist die *373* das zweite Schiff, das Judel/Vrolijk für die auf der schwedischen Bootsbauerinsel Orust beheimatete Werft gezeichnet hat. Neben den konventionellen Fahrtenyachten *331*, *361* und *391* von Erik Segerlind, der *441* von Thorvald Karlsson und dem wunderschönen und sehr traditionellen Flaggschiff *520* von Carl Beyer bietet *Najad* nun also ein weiteres Schiff der neuen Designlinie an.

Mit einem Preis von nahezu 500.000 Mark für das komplett ausgestattete Schiff liegt die *Najad 373* schon im oberen Preissegment. Nach solchen Booten herrscht eine lebhaft Nachfrage: *Najad* ist gut ausgelastet, auch



Auf dem Testschiff muss man das Rollgroßsegel vom Mast aus setzen.



Der Anker ist mit wenigen Handgriffen klar zum Fallen.

wenn es noch keine Lieferschwierigkeiten gibt.

Auf den ersten Blick ist die 373 eine typische *Najad*: Wie die Schwesterschiffe zeigt sie wohl proportionierte Linien mit deutlich ausgeprägten Überhängen an Bug und Heck. Der zweite Blick zeigt dann aber einen relativ schmalen Rumpf mit einem Längen/Breitenverhältnis von 3,1 zu 1, dessen Hauptspant jetzt etwa im hinteren Drittel liegt. Das Heck ist - ganz im Stil der Zeit - wesentlich breiter geworden; es soll auch bei schneller Fahrt viel Auftrieb liefern. An Deck steht ein modernes 9/10-Rigg mit zwei Salingen und einem doppelten Unterwand. Solch ein Rigg ist gutmütig, lässt sich aber vielfältiger trimmen als ein Topp-Rigg.

Der Rumpf besteht nicht wie sonst üblich aus einem Massivlaminat, sondern er ist als Sandwich gebaut. Isophthalsäureharz und ein spezielles Gelcoat sollen verhindern, dass Wasser ins Sandwich eindringt und es zerstört. *Najad* gewährt fünf Jahre lang eine Osmosegarantie.

Verstärkungen aus triaxialen Rovingmatten, einlaminierter Bodenwrangen und Stringer sichern die erforderliche Festigkeit der Schale. Rumpf und Deck, das ebenfalls in Sandwichbauweise hergestellt wird, sind nicht miteinander verklebt sondern zusammenlaminiert.

Unter den Rumpf ist mit zehn 24er-Bolzen ein Bleikiel gebolzt, an dessen Fuß kleine Flügel, sogenannte „Winglets“, die Umströmung von Lee nach Luv und damit den induzierten Widerstand verringern sollen. In der Standardversion geht der Kiel 1,9 Meter tief; der Gewichtsschwerpunkt liegt damit niedrig genug, um die erforderliche Stabilität mit einem Ballastanteil von nur etwas mehr als 37 Prozent erreichen zu können.

Eine Radsteuerung ist Standard; das zur Hälfte vorbalancierte Ruderblatt ist an einem kleinen Skeg befestigt und wird über Seilzüge und einen massiven Quadranten bewegt. Auf den Ruderschaft lässt sich eine Notpinne aufsetzen.

Die *Najad* 373 ist für eine eher kleine Crew gedacht. Zu zweit lässt sie sich

problemlos handhaben, und zu viert hat man noch genügend Lebensraum an und unter Deck. Vier feste Kojen sind auch nur vorgesehen; der Salon ist nicht als Schlafraum gedacht. Ein Mittelcockpit mit einer großen festen Scheibe bietet einen geschützten Arbeitsplatz für die Crew.

Unter Motor: Die deutschen *Najad*-Repräsentanten Reiner und Ursula Kürten sind von Heiligenhafen nach Großenbrode umgezogen und haben ihr Handelsdomizil direkt an der neuen Marina errichtet. Ein Kundenship - es trägt die Baunummer 8 - steht uns dort für eine Testfahrt zur Verfügung.

Gegen einen mäßigen Südostwind motoren wir aus dem Hafen und durch das schmale Fahrwasser des Großenbroder Binnensees. In Marschfahrt mit 2.600 Umdrehungen pro Minute - das entspricht etwa 75 Prozent der maximalen Drehzahl - laufen wir eine Geschwindigkeit von 6,8 Knoten. Unter Deck bleibt die Geräuschentwicklung im normalen Rahmen. Lediglich in der Pantry messen wir laute 80 Dezibel(A); die seitliche Abdämmung des Motors könnte noch verbessert werden.

Um die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 7,6 Knoten zu erreichen, müssen wir Vollgas geben. Das Heck sinkt nur wenig ein, und die Heckwelle bleibt verhältnismäßig klein: ▶

von uns gesegelt



Der geräumige Salon ist nur zum Wohnen und nicht zum Schlafen gedacht.



In der gut ausgestatteten Pantry kann man auch auf See arbeiten.



Der Navigator sitzt in Fahrtrichtung.

Der Rumpf ist also noch nicht an seiner Leistungsgrenze angelangt. Auch die Maschine dürfte mit ihren 39 Kilowatt Leistung genügend Potential haben. Es scheint, als wäre die Schraube nicht optimal angepasst. Das zeigt sich auch, als wir aufstoppen. Etwas mehr als zwei Schiffslängen brauchen wir, um ganz zum

Stehen zu kommen. Dabei zieht das Heck spürbar nach Steuerbord.

Die Schraube sitzt an einer konventionellen Welle dicht hinter dem Ruder. Das Ruderblatt wird entsprechend gut vom Schraubenwasser angeströmt und reagiert schon bei langsamster Fahrt. Manövrieren auf engem Raum ist daher auch ohne Bugstrahlruder, das als Extra angeboten wird, kein Problem. Schwieriger ist es da schon, rückwärts zu fahren: Auch hier dreht das Heck zuerst einmal deutlich nach Steuerbord. Erst wenn etwa zwei Knoten Fahrt über den Achtersteven erreicht sind, reagiert das Schiff aufs Ruder.

Unter Segeln: Nachdem wir den alten Wellenbrecher passiert haben, setzen wir die Segel. Noch im Hafen hatten wir die Kreuzfock gegen die Genua ausgetauscht: Für drei bis vier Beaufort Wind ist Vollzeug die angemessene Besegelung. Die Genua ist schnell von der serienmäßig eingebauten *Furlex 310* gerollt und mit den gut angepassten *Andersen-52*-Winschen dichtgeholt.

Nicht ganz so einfach gestaltet sich das Setzen des Großsegels: Zwar ist das Schiff mit einem komfortablen Mastreffsystem ausgestattet; dessen Bedienelemente sind jedoch nicht ins Cockpit umgelenkt - auf ausdrücklichen Kundenwunsch, wie Reiner Kürten versichert. Also muss einer an den Mast, um das Groß nach achtern auszuholen. Kein unlösbares Problem, denn über breite und rutschfeste Gangbords kommt man bequem nach vorn und findet auf dem Weg an den richtigen Stellen Griffe und Handläufe, um sich zu sichern. Auch die Arbeitsposition am

Mast ist gut und sicher. Dennoch: Ein Rollgroßsegel macht erst dann richtig Sinn, wenn man es vom Cockpit aus bedienen kann.

Wir nehmen die Segel dicht und gehen hoch an den Wind. Der Wendewinkel beträgt zwischen 84 und 90 Grad, so dass wir weniger als 45 Grad am wahren Wind laufen können. Dabei erreichen wir deutlich mehr als sechs Knoten Fahrt. Mit halbem Wind laufen wir Rumpfgeschwindigkeit, und wieder bleibt das vom Rumpf erzeugte Wellensystem klein.

Die Genua steht auf allen Kursen einwandfrei; sie lässt sich mit den großen Zweigangwischen feinfühlig einstellen. Die Holeyunkte sind unter Last verstellbar, so dass der Trimm des Segels auch mit dichten Schoten verändert werden kann.

Das Rollgroßsegel stellt dagegen wie alle diese Systeme nur einen Kompromis zwischen Komfort und Leistung dar. Sein Achterliek ist zwar mit dünnen, senkrecht stehenden Latten ausgesteift, die sich mit dem Tuch in den Mast drehen lassen. Dennoch ist es sehr gerade geschnitten; ein konventionelles Groß und mehr noch ein durchgelattetes Segel mit gerundetem Achterliek wäre sicherlich wirksamer und würde besser zum Leistungspotential des Rumpfes passen. Auch neigt das Achterliek am Wind dazu zu killen; beruhigt man es mit der Liekleine, bildet sich schnell eine störende „Kralle“. Die Wahl der Segel ist allerdings Kundensache; *Najad* realisiert nahezu jedes nur denkbare Segelsystem.

Das Boot läuft auch am Wind erfreulich ausgeglichen; erst als uns Böen bis zur Scheuerleiste wegkrängen, am



Hell und freundlich: Die Nasszelle.



Trotz niedriger Decke wohnlich: die Achterkammer.

registriere ich eine leichte Luvgerigkeit, die sich mit wenigen Grad Leeruder leicht kompensieren lässt. Die Arbeitsposition am Steuerrad ist angenehm: Der Rudergänger kann sich bequem nach allen Seiten abstützen und hat gute Sicht nach vorne. Einzig auf Am-Wind-Kursen verdeckt die Genua auf den ersten 30 Grad nach Lee etwaige Entgegenkommer.

Der Traveller ist auf dem Achterdeck hinter dem Rudergänger installiert. So kann dieser ihn leicht erreichen; er muss sich allerdings zum Segeltrimm halb umwenden. Vorteil: Das Cockpit ist besser begehbar. Der Block der Großschot sitzt zu niedrig und schamfild am zusammengerollten Cockpitzelt; diese Kleinigkeit ist aber leicht zu beheben.

Auf den Duchten sitzt man gut: Auch mit meiner handlichen Größe von 170 Zentimetern kann ich mich problemlos in Lee abstützen. Verbesserungswürdig ist allerdings die Anbringung des Kontrollpanels für den als Extra angebotenen Autopiloten: Der Vorschoter kuppelt beim Holen der Steuerbordschot allzu leicht mit dem Knie die automatische Steuerung ein.

Unter Deck: Jede *Najad 373* kann nach Kundenwunsch individuell ausgebaut werden. Das von uns gesegelte Boot hat eine Standardinneneinrichtung. Immer noch beliebt, wenn auch nicht mehr jedermanns Sache, ist die reichliche Verwendung von dunklem Mahagoniholz. Für den einen wird ein Schiff erst durch Mahagoni zum Schiff, der andere bevorzugt hellere Hölzer, zumal solche, die nicht aus dem



Mit 39 Kilowatt bietet die Maschine eine große Leistungsreserve. ▶

von uns gesegelt

Tropenwald stammen. Erstklassig sind auf jeden Fall die Auswahl und Verarbeitung des verwendeten Holzes: Selbst die Maserungen passen perfekt zueinander, alle Flächen schimmern in edel mattem Glanz.

Der geräumige Salon bietet zwei Längssofas an einem großen Klapp-tisch. Notfalls kann man hier auch übernachten; vorgesehen sind die Sofas dafür nicht. Der Navigator hat seinen geräumigen Arbeitsplatz an Steuerbord etwa mittschiffs vor der Nasszelle und sitzt dort in Fahrtrichtung. Eine direkte Kommunikation mit dem Rudergänger ist von hier aus allerdings kaum möglich.


Die Nasszelle wirkt mit ihren mit weißem Resopal beschichteten Schotten hell und freundlich. Das WC ist in der Nasszelle in Längsrichtung so zwischen Niedergang und Waschbeckenschott eingepasst, dass man dort auch bei Lage hocken kann.

An Backbord ist im Durchgang zur Achterkabine eine große L-förmige Pantry eingebaut, in der man sich auch bei Seegang fest einkeilen kann. Die Achterkabine selbst bietet zwar nur 1,60 Stehhöhe, sie ist aber geräumig und sehr komfortabel eingerichtet. Die breite Doppelkoje ist aber

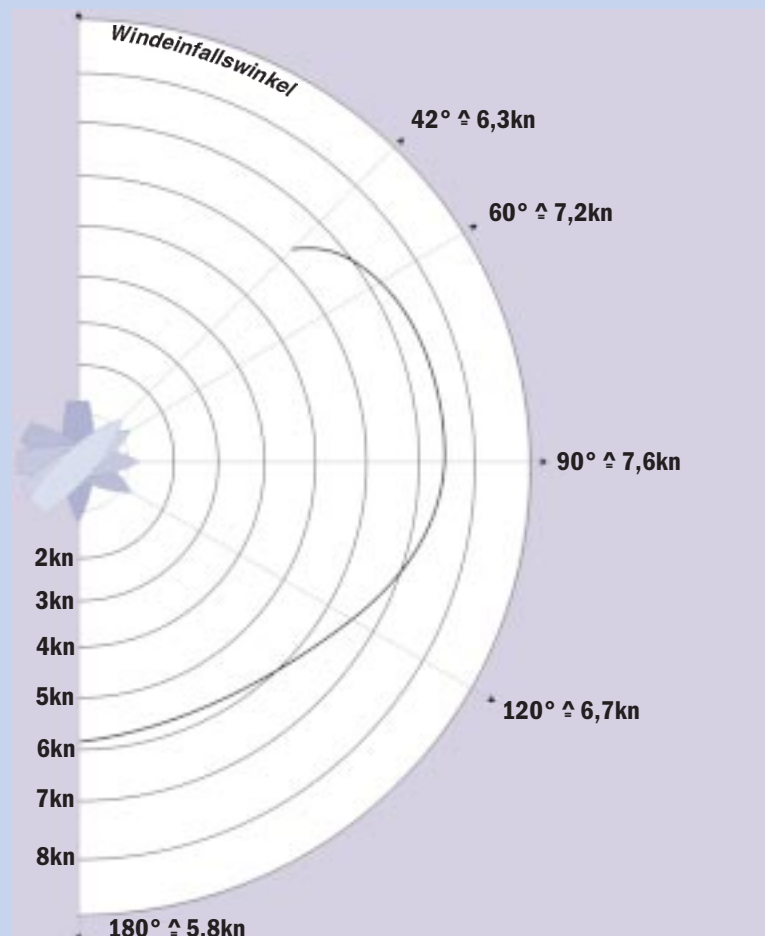
ebenso wie die Dreieckskoje im Vorschiff in dieser Form nur bei ruhigem Wetter auf See zu benutzen. Gut: Man kann die Achterkammer im Notfall durch eine große Fluchtluke verlassen. Gelüftet wird unter Deck durch mehrere Skylights, zu öffnende Fenster und zwei große Doradelüfter. Der Nassraum hat zudem noch eine Zwangsbelüftung zum Cockpitsüll hin.

Angenehm fällt auf, dass die Werft unter Deck mit gut positionierten Handläufen nicht gezeigt hat.

Fazit: Die *Najad 373* ist ein schnelles, ausgeglichenes Schiff und verbindet in gelungener Weise Fahrtenkomfort, Seetauglichkeit und Leistungsfähigkeit miteinander. Wenn die Kojen seegerecht umgerüstet werden, sind auch längere Reisen auf hoher See möglich.

Die Bauqualität ist bis ins Detail makellos und die Ausstattung auch in der Standardversion großzügig. Das ist angesichts des hohen Preises allerdings auch zu erwarten. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 8 bis 12 Knoten = 3 bis 4 Beaufort
Wellenhöhe: 0,4 Meter
Besegelung: Großsegel und Rollgenua
etwa 76 Quadratmeter

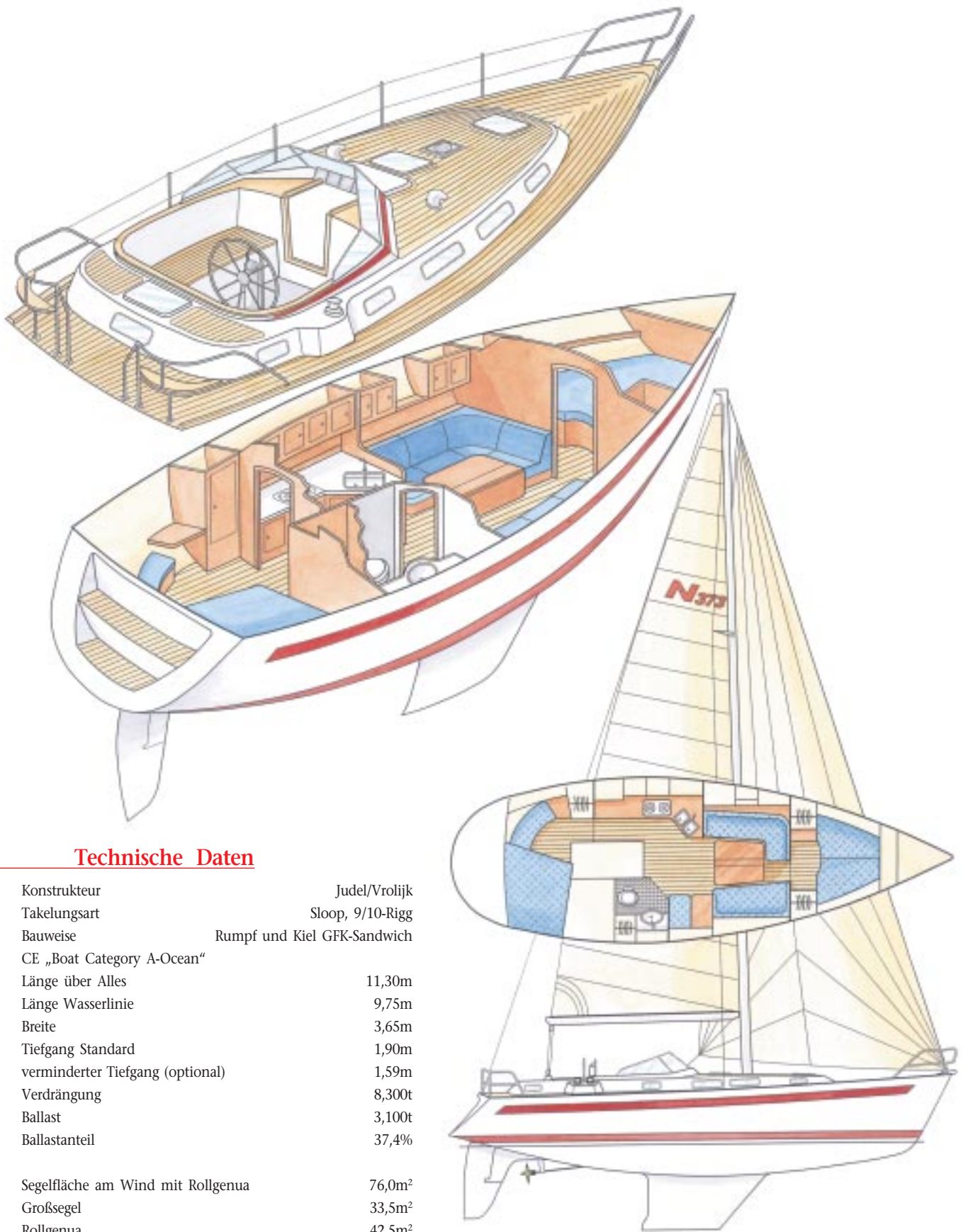
Preis und Ausstattung

Preis ab Werft DM 442.424,-
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Groß und Kreuzfock, Vorsegelrollreff, Rodkick, Positionslampen, *Eberspächer*-Heizung, Warmwasser inklusive Druckwasser, Dusche mit Absaugpumpe, zweiflammiger Herd mit Backofen, Kühlbox, Feuerlöscher, Fäkalientank, *Yanmar 4JH3-BE* 39,3 Kilowatt, Propellerwelle mit flexibler Kupplung.

Werft Najadvarvet AB, Henån (Schweden)
Vertrieb Deutschland Najad Deutschland, Großenbrode
Tel. 04367 - 999 92 - 0
Fax 04367 - 999 92 - 9



Technische Daten

Konstrukteur	Judel/Vrolijk
Takelungsart	Sloop, 9/10-Rigg
Bauweise	Rumpf und Kiel GFK-Sandwich
CE „Boat Category A-Ocean“	
Länge über Alles	11,30m
Länge Wasserlinie	9,75m
Breite	3,65m
Tiefgang Standard	1,90m
verminderter Tiefgang (optional)	1,59m
Verdrängung	8,300t
Ballast	3,100t
Ballastanteil	37,4%
Segelfläche am Wind mit Rollgenua	76,0m ²
Großsegel	33,5m ²
Rollgenua	42,5m ²
Kreuzfock 110%	32,0m ²
Sturmfock	12,0m ²
Spinnaker	115,0m ²
Gennaker	95,0m ²
Durchfahrthöhe mit Mast zirka	17,0m
Maschine	Yanmar 4JH3-BE 39,3 Kilowatt
Tankkapazität Diesel zirka	180l
Tankkapazität Wasser zirka	315l
Tankkapazität Warmwasser	20l
Fäkalientank zirka	55l

Stehhöhe Salon maximal	1,90m
Stehhöhe Vorschiff	1,85m
Stehhöhe Nassraum	1,87m
Stehhöhe Achterkabine	1,60m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	4 bis 6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,6kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,10/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,31/1
spez. Segelfläche	9,16m ² /t