



Aufregend anders

Tango 30

Mit der Tango 30 ist der gleichnamigen polnischen Werft auf Anhieb ein bemerkenswerter Wurf gelungen. Das innovative Design der Yacht spricht nicht nur optisch an, sondern überzeugt gleichermaßen unter Funktionalitätsgesichtspunkten. Hinzu kommen agile Segeleigenschaften und ein geradezu famoses Steuerverhalten. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Christian Kappes)

Feel the Difference“, lautet der Slogan auf dem Werftprospekt zur neuen Tango 30. Und tatsächlich ist schon beim ersten Anblick der polnischen Yacht unverkennbar, dass sie etwas Besonderes darstellen möchte. Konstrukteur Andrzej Skrzat ist eine Linienführung gelungen, welche die Blicke auf sich zieht. Denn sie weicht teilweise deutlich vom üblichen „Einheitslook“ zeitgemäßer Cruiser dieser Größenordnung ab – und dies auf eine bemerkenswerte Weise. Von der Seite betrachtet, sticht sogleich der geschwungene Aufbau ins Auge: Er erhebt sich ab etwa zwei Dritteln der Vorschiffslänge aus dem Deck und steigt dann bis zum

Niedergang gleichmäßig an – dahinter gehen seine Seiten nahtlos ins Cockpitsüll über und laufen in einer fließenden Formgebung bis zum Heck aus. Damit wirkt der Aufbau sehr maritim – er könnte in seiner gefällig geschwungenen Gestalt vielleicht an eine Welle oder den Rücken eines Wals erinnern. Ein breites blaues Band an der Seite des Kajütaufbaus sowie die in der Formgebung perfekt angeglichenen dunklen Seitenfenster unterstreichen die sehr gelungene, ebenso innovative wie maritime Optik. Das Ganze wirkt sehr dynamisch und macht neugierig auf einen näheren Blick. Der eingefallene Heckspiegel, die sich zum Heck nur noch moderat redu-

zierende Rumpfbreite und das relativ schmale Vorschiff zeugen gleichzeitig von einem zeitgemäßen Riss. Man könnte beinahe zunächst an einen Racer denken – lediglich der leicht angeschrägte Vorsteven sowie der Bugspriet deuten darauf hin, dass man es offenbar dennoch mit einer Fahrtenyacht zu tun hat.

Spannendes Decksdesign

An moderne Rennyachten fühlt man sich auch angesichts des achtern auf ganzer Breite offenen Cockpits erinnert. Dabei bildet das offene Heck fast noch das unspektakulärste Element des insgesamt sehr ausge-

fallenen Cockpitdesigns: Wer mit dieser Yacht „römisch-katholisch“ anlegt, kann beinahe sicher sein, das Aufsehen der Stegnachbarn zu erregen – die außerdem kaum glauben werden, eine 30-Fuß-Yacht vor sich zu haben. Denn das Cockpit vermittelt ein Raumgefühl, wie man es ansonsten nur von deutlich größeren Schiffen kennt. Dafür sorgen vor allem die weit außen platzierten Cockpitbänke – das Cockpit scheint beinahe nach achtern und außen auseinanderzufießen. Die seitlichen Sülls werden hinter dem Kajütaufbau in einer ebenfalls geschwungenen Linienführung bis an die Rumpfkante geführt. Die Bänke folgen dieser Formgebung – darüber hinaus wurden die Sitzflächen etwas vertieft, was guten Halt verspricht. Die kantenlose Gestaltung erinnert fast etwas an surrealistische Stilelemente.

Das ausgefallene Design erscheint jedoch nicht nur gestalterisch gelungen, sondern macht gleichermaßen unter Funktionalitätsgesichtspunkten Sinn. So eröffnet sich einem auf den achteren Bankplätzen durch die weit außen liegende Sitzposition ein ungetrübter Ausblick nach vorn. Das Sitzen auf der hohen Kante erscheint in diesem Zusammenhang beinahe unnötig. Zumal die soliden Fußstützen in der Mitte des Cockpitbodens auch bei Lage guten Halt bieten dürften. Hinzu kommt das enorme Platzpotenzial:

In diesem Copckpit finden locker sechs Personen einen komfortablen Sitzplatz, ohne sich dabei all zu sehr „auf die Pelle“ rücken zu müssen. Dies kann einem lauschigen sommerlichen Gemeinschaftsabend im Hafen ebenso zuträglich sein wie der Crewdynamik auf See. Die ausreichend hohen seitlichen Sülls bieten dennoch eine komfortable Rückenlehne und guten Schutz. Einen klapp- und verstaubaren Cockpitisch mit Teakplatte gibt es als Zusatzausstattung (Aufpreis: 650 Euro; alle Angaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) – gleiches gilt für die dank großer Fensterfläche und einem durchdachten Schnitt ebenfalls sehr gelungene Sprayhood (Aufpreis: 1.450 Euro, ein Sonnensegel ist für 750 Euro erhältlich).

Achtern sind die seitlichen Sitzbänke abgerundet, sodass sich der Cockpitboden im unmittelbaren Heckbereich nahezu über die gesamte Rumpfbreite erstreckt – dies verstärkt den Eindruck von Größe in der Heckansicht und eröffnet dem Rudergänger außerdem viel Bewegungsspielraum bei der Suche nach einer der jeweiligen Situation angepassten Sitz- oder Standposition. So kann er alternativ auch auf einem der beiden serienmäßigen Heckkorbsitze Platz nehmen, die in Sachen Ausblick geradezu einen Logenplatz repräsentieren – mit einem Fuß am ausgestreckten Bein

auf dem Cockpitboden abgestützt, während der andere Fuß am nach oben gebogenen Rand der Cockpitbank sicheren Halt findet.

Durch den weit nach außen gezogenen, geteilten Heckkorb sitzt man hier oben bereits über dem Heckspiegel. Die achtere Verankerung des Edelstahl-Heckkorbs erfolgt außen am Spiegel – ein Relingsbügel in der Mitte des Hecks überbrückt die recht weite Distanz zwischen den Teilgerüsten auf beiden Seiten. Die Konstruktion macht trotzdem einen soliden Eindruck. An Steuerbord eröffnet eine Trittstufe im Heckspiegel den Weg zur herunterklappbaren Badeleiter (ebenfalls aus Edelstahl).

Aus Edelstahl besteht auch die Pinne (Radsteuerung optional gegen Aufpreis), die ebenfalls eine geschwungene Form aufweist, welche sich als gleichermaßen praxismäßig erweist: Durch die nach außen gebogenen Enden braucht man nämlich beim aufrechten Segeln sowie bei Hafenanmanövern nicht unbedingt gleich zum Ausleger zu greifen, der für den Bedarfsfall dennoch zusätzlich integriert wurde (verstellbar). Damit wird auch hier allen Eventualitäten Rechnung getragen, sodass man das Ruder stets optimal im Griff hat. Weitere gut gelöste Details im Cockpit bilden der ausklappbare Landstromanschluss im Heckbereich an Backbord sowie die gegenüber eingelassene Decksdusche (beides ►



In der Heckansicht mag man aufgrund des ebenso innovativ wie großräumig gestalteten Cockpits kaum glauben, es mit einer 30-Fuß-Yacht zu tun zu haben



Das Fraktionallrigg der Tango macht einen ambitionierten Eindruck und bietet gute Trimmöglichkeiten – Achterstagspanner, Kicker sowie die weit achtern am Baum ansetzende Großschot mit Traveller sind Standard

nerversion mit zwei Kabinen steht an Steuerbord eine sehr geräumige, beinahe mannshohe Last zur Verfügung. Schönes Detail hier: Das an der Rumpfaußenseite anlamierte Regal für alle Dinge, die auf den ersten Griff erreichbar sein sollten. Dank großzügiger Deckel lässt sich auch sperriges Gut problemlos unterbringen. Zwei weitere Staukästen mit geradezu erstaunlichem Platzangebot für diese Position sind unter dem Cockpitboden am Heck angeordnet – ein idealer Platz für Fender, Festmacher und Pütz. Eine achtere Sitzbank braucht man also auch „stauraumtechnisch“ bei der Yacht nicht zu missen. Das umfangreiche Standardequipment an Deck lässt insgesamt kaum Wünsche offen. Lediglich der

Teakbelag im Cockpit ist aufpreispflichtig (3.800 Euro, alternativ auch in Flexiteek für 2.800 Euro). Gleiches gilt für die auf der Testyacht ebenfalls teakbelegten Laufdecks (Aufpreis: 5.900 Euro, mit Flexiteek 4.350 Euro). Trotz der im Cockpitbereich weit nach außen geschwungenen Sülls ergibt sich dank des lediglich moderat breiten und zudem der äußeren Rumpfform folgenden Kajütaufbaus dennoch ein durchaus komfortabler Durchgang aufs Vorschiff. Die eigenwillige Cockpitform führt also auch diesbezüglich zu keinerlei funktionellen Einbußen. Und im Heckbereich muss man schließlich auch nicht unbedingt außen an Deck herumlaufen – zumal sich zum Beispiel die achteren Belegklampen eben auch bequem aus dem Cockpit heraus erreichen lassen. Lediglich die mitten auf den seitlichen Laufdecks in Gestalt einer Ein-Punkt-Verstägung platzierten Püttinge machen es nötig, auf dem Weg nach vorn zwischendurch einmal kurz den Bauch einzuziehen. Sehr solide gearbeitete Edelstahlhandläufe auf dem Kajütdach geben unterwegs sicheren Halt. Auch am Mast steht man dank des lediglich moderat gerundeten Kajütdaches und des dortigen Anti-Rutsch-Belags sicher. Der Ankerkasten ist ebenfalls gut zu erreichen und funktionell ausgestaltet. Das ins Deck eingelassene, vor der Ankerkastenklappe platzierte Vertikalspill soll für eine reibungslose Kettenführung sorgen – hinter dem eigentlichen Kettenkasten steht weiterer großzügiger Stauraum beispielsweise für eine zusätzliche Trosse, Fender und Festmacher zur Verfügung. Gerundete Ausschnitte an der Vorderseite der beiden Ankerkasten-Deckelklappen der Testyacht deuten darauf hin, dass hier ursprünglich offenbar eine andere Kettenführung vorgesehen war – an dieser Stelle steht dement-

Standard). Der Maschinentelegraf befindet sich an der Cockpitbank an Steuerbord, wo er bequem mit dem Fuß bedient werden kann. Besonderer Clou: das dahinter angebrachte, ebenfalls serienmäßige Bedienelement für das elektrische Ankerspill, das sich damit auch aus dem Cockpit steuern lässt – eine große Hilfe für kleine Crews. Zusätzliche Fußschalter finden sich auf dem Vorschiff neben dem Ankerkasten. Maschinenpanel und Instrumente wie Logge, Lot und Windmesser (Simrad-IS12-Instrumentierung standardmäßig) wurden ebenso wie der kardanisch aufgehängte Schottkompass in die hintere Kajütwand neben dem Niedergang eingelassen, wo sie sich gut ablesen lassen – Fallentaschen auf beiden Seiten sorgen dafür, dass kein laufendes Gut davorhängt. Die beiden Backskisten unter den Cockpitbänken bieten ordentlich Stauraum – in der getesteten Eig-

Standard). Der Maschinentelegraf befindet sich an der Cockpitbank an Steuerbord, wo er bequem mit dem Fuß bedient werden kann. Besonderer Clou: das dahinter angebrachte, ebenfalls serienmäßige Bedienelement für das elektrische Ankerspill, das sich damit auch aus dem Cockpit steuern lässt – eine große Hilfe für kleine Crews. Zusätzliche Fußschalter finden sich auf dem Vorschiff neben dem Ankerkasten. Maschinenpanel und Instrumente wie Logge, Lot und Windmesser (Simrad-IS12-Instrumentierung standardmäßig) wurden ebenso wie der kardanisch aufgehängte Schottkompass in die hintere Kajütwand neben dem Niedergang eingelassen, wo sie sich gut ablesen lassen – Fallentaschen auf beiden Seiten sorgen dafür, dass kein laufendes Gut davorhängt. Die beiden Backskisten unter den Cockpitbänken bieten ordentlich Stauraum – in der getesteten Eig-



Das formschön gestaltete Cockpit erweist sich als uneingeschränkt funktionell ...



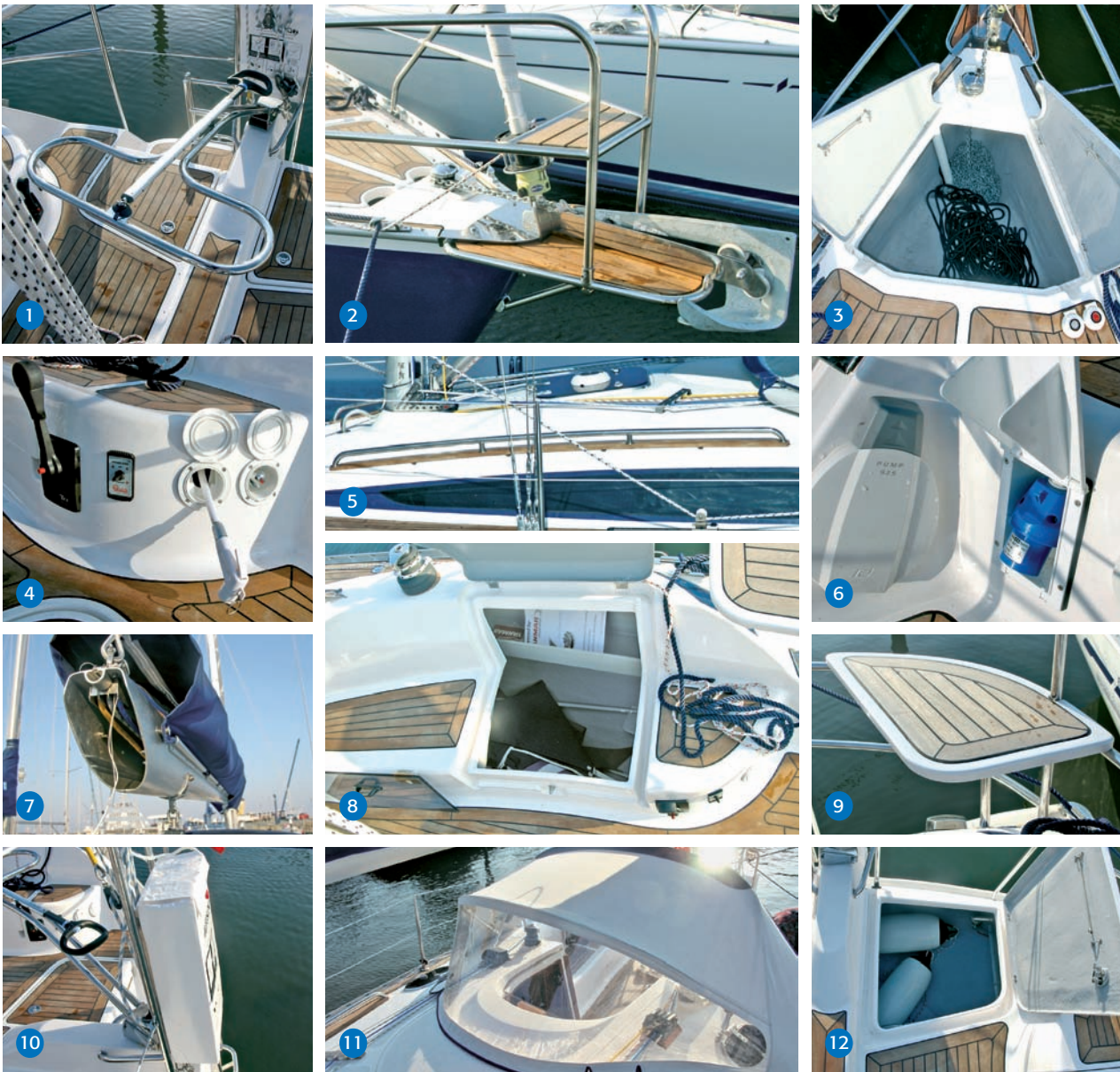
... das Heck ist in Racer-Manier komplett offen. Die Bänke wurden ganz nach außen an die Rumpfkante gezogen, sodass sich selbst bei Lage das Sitzen auf der hohen Kante erübrigt. Eine solide Fußstütze gibt Halt. Am Boden findet ein breiter Traveller in Griffweite des Steuermanns Platz

sprechend wohl noch eine kleine Formanpassung an. Die standardmäßige Bugplattform wirkt angesichts des sehr modernen und ebenso dynamisch anmutenden Rumpfdesigns beinahe etwas anachronistisch. Unter reinen Funktionalitätsaspekten erweist sich der in Edelstahl gefasste, teakbelegte Vorbau dennoch als durchdachtes Konstruktionselement. Denn so ließ sich der Bugkorb über den Steven hinaus nach vorn ziehen und dadurch eine Trittplattform vor dem Vortag anbringen, die zusammen mit dem noch weiter vorgelagerten Bugspriet eine Art kleiner Treppe bildet. Der beim bugseitigen Anlegen obligatorische Sprung von beziehungsweise an Deck wird auf diese Weise auf eine moderate Schrittlänge verkürzt beziehungsweise erleichtert. Darüber hinaus nimmt die Plattform den Ankerschaft und die Kettenführung auf. Die Konstruktion wirkt auch optisch nicht wirklich störend – denn zum einen fügt sich Materialmix nahtlos ins Gesamtkonzept

ein und zum anderen lässt das ausgefallene Yachtdesign, das ohnehin ein gewisses Alleinstellungsmerkmal aufweist, dem Konstrukteur viele Freiheiten, ohne einen offensichtlichen Stilbruch befürchten zu müssen. Und schließlich hat gerade die gelungene Kombination von offensichtlichen Cruiser- und Racerattributen ihren Reiz. Wer das Boot einmal von vorn und ein anderes Mal von achtern sieht, wird zwar kaum glauben, dieselbe Yacht vor Augen zu haben – aber dennoch ergibt sich dank der schlüssigen Zusammenstellung sämtlicher Designelemente ebenso in der Seitenansicht kein offenkundiger Widerspruch im Gesamtkonzept. Es ist lediglich unübersehbar, dass man etwas Ausgefallenes im Blickfeld hat, das aber mehr einen innovativen als unklaren Eindruck vermittelt.

Durchdachte Segeleinrichtungen

Durchdacht erscheinen auch die Segeleinrichtungen ►



Detaillösungen: 1. geschwungene Edelstahlpinne mit Ausleger; 2. praktischer Bugspriet mit Trittplattform und Ankerführung; 3. Ankerkasten mit serienmäßigem Vertikalspinn und Stauraumreserven; 4. Decksdusche im Cockpit, daneben findet sich ein zweiter Schalter für das Ankerspinn (Standard); 5. solide Edelstahlhandläufe am Kajütdach; 6. ausklappbarer Landanschluss; 7. eigenwilliges Baumprofil; 8. große Backskiste mit einlaminiertem Regal an Steuerbord; 9. werftseitige Heckkorbsitze; 10. der Mittelbügel des Heckkorbs nimmt Rettungsmittel auf; 11. schön geschnittene Sprayhood mit großer Scheibe (aufpreispflichtig); 12. großzügige Staufächer unter dem Cockpitboden

an Deck, die gleichermaßen einen interessanten Kompromiss zwischen ambitionierten Segeleigenschaften und einem komfortablen Handling repräsentieren. So wirkt das 14,70 Meter hoch aufragende Fraktionallrigg mit zwei Salingspaaren recht ambitioniert, während die gefeilten Salinge und der an Deck stehende Mast wiederum eindeutig auf ein Fahrtenboot hindeuten. Das polnische Serienrigg wirkt zwar mit seinem gerundeten Baumprofil und dem recht einfach „gestrickten“ Kicker etwas schmucklos – macht jedoch einen soliden Eindruck.

Die Großschot greift erfreulicherweise weit achtern am Baum an, wodurch sich ein optimales Trimpotenzial eröffnet. Sie verläuft als doppelt geführte Talje auf einen am Cockpitboden montierten Traveller mit Block und Klemme in Griffweite des Steuermanns. Der Rudergänger kann dadurch jederzeit Einfluss auf den Großsegeltrimm nehmen – ebenso liegen für ihn die Genuawinschen (Antal 40 ST) auf den Cockpitsüßeln in Reichweite, was das Boot praktisch einhanttauglich macht. Die Möglichkeit, auf dem breiten Cockpitboden eine

ebenso ausladende Travellerschiene unterzubringen, unterstreicht noch einmal die Funktionalität des Designs – die Standardschiene könnte sogar noch etwas großzügiger ausfallen, dürfte aber für Fahrtenseglerbedürfnisse völlig ausreichen. Auch die Holepunktschienen für die Genua erscheinen ausreichend bemessen – Leinenverstellungen aus dem Cockpit sind allerdings bislang nicht einmal als Sonderausstattung verfügbar. Laut Heinz Neubaur, der die Werft in Deutschland vertritt, ist man allerdings bereits mit namhaften Herstellern von Markenbeschlägen

im Gespräch, um zukünftig gegebenenfalls auch alternative Decksausstattungen anbieten zu können. Ebenso habe man Kontakt zu weiteren Rigganbietern aufgenommen.

Fallen und Strecker sind, wie bei modernen Fahrtenyachten mittlerweile üblich, auf Arbeitswünschen mit vorgelagerten Stopperbänken auf dem Kajütdach umgelenkt, sodass sie sich aus dem Cockpit bedienen lassen. Zwei Fallwünschen (Antal 16 ST) mit jeweils vier Stoppern gehören zur Grundausstattung.

Die Standardbesegelung der Tango 30 sieht ein 27,5 Quadratmeter messendes Latten-Großsegel (vierfach durchgelattet mit zwei Reffreihen) und eine triradiale Rollgenua mit 140 Prozent Überlappung (Fläche: 29,2 Quadratmeter) vor – wahrlich kein untertakelter Segelplan. Die Testyacht wurde hingegen mit Kevlarsegeln bestückt, die jedoch für Fahrtensegler kaum erste Wahl darstellen dürften und angesichts der ordentlichen Standardbesegelung auch unnötig erscheinen. Für raume Kurse ist als optionale Sonderausstattung wahlweise ein Spinnaker inklusive Geschirr (Segelfläche: 75 Quadratmeter, Aufpreis: 2.400 Euro), ein Gennaker (Segelfläche: 65 Quadratmeter, Aufpreis 2.000 Euro) oder ein Parasail (Segelfläche: 85 Quadratmeter, Aufpreis 3.800 Euro) erhältlich.

Darüber hinaus lässt sich die Yacht mit einem sogenannten Binnenrigg mit nur einem Salingspaar und etwas abgespeckter Segelfläche ordern (Großsegel: 23,5 Quadratmeter, Genua: 16,5 Quadratmeter). Für dieses ist außerdem eine Mastlegevorrichtung erhältlich.

Zum 1,75 Meter tiefgehenden Standardkiel mit 1,15 Tonnen Ballast wird alternativ ein Kurzkiel mit lediglich 95 Zentimeter Tiefgang angeboten (Aufpreis: 2.500 Euro) – ergänzt durch ein noch einmal etwa 90 Zentimeter tiefgehendes integriertes Kielschwert, das sich aufholen lässt, wobei die Konstruktion laut Neubaur ohne Innenballast auskommt. Für die Binnenversion ist ferner eine optionale Schwenkschwertkonstruktion mit variablem Tiefgang zwischen 0,42 und 1,75 Meter vorgesehen (Ballast: 1,32 Tonnen).

Damit verheißt nicht nur das Design Vielseitigkeit – Gleiches gilt für die Ausgestaltung der Standard- und die Liste der optionalen Zusatzausstattungen. Ob für Törns mit kleiner Crew oder mit zusätzlicher Mannschaft beziehungsweise Gästen an Bord, ob binnen, in geschützten Küstenregionen oder auf See, ob für gemütliche Urlaubstörns oder für ambitioniertere Segelerlebnisse – die Tango 30 erscheint für vielerlei ►



Der Salon wirkt dank der großzügigen Fenster sehr hell – allerdings fallen die Bänke für eine Nutzung als Seekojen zu kurz aus

Ansprüche gleichermaßen gerüstet. Und auch die Substanz scheint zu stimmen: Der Rumpf wird laut Werft unterhalb der Wasseroberfläche aus Massivlaminat von Hand gefertigt (mit einer Schutzschicht aus Isophthalsäureharz, Vinyl ester-Schutzschicht gegen Osmose) – oberhalb der Wasseroberfläche in Sandwichbauweise mit einem Airex-Schaumkern. Der Kielbereich ist mit Stahlprofilen verstärkt. Das Sandwichdeck wird standardmäßig mit einem hellgrauen Antirutschbelag ausgestattet und an schwerer belasteten Bereichen (wie zum Beispiel Winschpodesten, Beschlügen) zusätzlich verstärkt.

Ideale Steuer- und ambitionierte Segeleigenschaften

Fragt sich noch, ob man den Unterschied auch tatsächlich spüren kann, wie es der Werbeslogan verheißt. Wir testen die Yacht auf der Ostsee vor Damp. Der Wind weht an diesem sonnigen Frühlingstag mit durchschnittlich 15 Knoten (4 bis 5 Beaufort), wobei einzelne Böen mitunter auch darüberliegen und ganz ordentlichen Druck in den Segeln erwarten lassen – kurzum: geradezu ideale Bedingungen für einen eingehenden Testschlag. Unter Vollzeug sind wir mit dem schwarzen „Tuch“ der Testyacht unter diesen Bedingungen bereits etwas „overdressed“, wie sich nach

dem Segelsetzen rasch herausstellt – wir gehen daher noch einmal in den Wind, um das erste Reff ins Großsegel zu stecken und die Genua auf etwa 110 Prozent Überlappung einzurollen. Das gefällt der Tango: Sie spricht nach dem Abfallen auf einen Amwind-Kurs sofort an und bedankt sich durch einen flotten Vortrieb.

Die Yacht segelt tatsächlich sehr agil, pflügt zügig durch die recht kabbelige See und reagiert aufmerksam auf jede Trimmänderung und jeden Steuerbefehl – ohne jedoch vom Rudergänger gleichzeitig übermäßige Sensibilität zu erfordern. In den Segeleigenschaften manifestiert sich vielmehr wiederum ein gelungener Kompromiss zwischen Racer und Cruiser. Denn wie man es von einer Tourenyacht erwarten darf, erweist sich die Tango weder als

zu rank, noch in irgendeiner Weise als „nervös“. Ganz im Gegenteil: Gierigkeit ist bei angepasstem Trimm während der gesamten Testfahrt auf keinem Kurs zu spüren – der Ruderdruck bleibt durchgehend moderat. Lediglich die Wellen erfordern etwas „Feinarbeit“ an der Pinne, die dank der guten Rückmeldung vom Ruder jedoch beinahe intuitiv gelingt. Die sehr direkte Steuerung macht außerdem immer nur kleine Korrekturen an der Pinnenstellung nötig, um die Yacht in der Welle auf Kurs zu halten. Wenden und Halsen lassen sich beinahe im Handumdrehen realisieren. Selten habe ich bislang ein so hervorragend ausbalanciertes Steuerverhalten bei einer Fahrtenyacht erlebt – die Tango bietet diesbezüglich wirklich einen geradezu idealen Mittelweg zwischen wünschenswerter Direktheit und Rückmeldung einerseits sowie der andererseits für einen Cruiser ebenso wichtigen Einfachheit und Sicherheit im Handling an der Pinne.

Die Krängung bleibt auch auf etwas volleren Kursen unter dichten Segeln stets moderat, sodass sich tatsächlich keine Notwendigkeit ergibt, sich einmal auf die hohe Kante zu setzen. Die Idee, durch das weit nach außen gezogene Cockpit jederzeit vom bequemen Sitzplatz auf der Cockpitbank aus den Überblick sowie alles im Griff zu behalten, erweist sich als problemlos umsetzbar. Abgestützt an der soliden Mittelwulst am Cockpitboden sitzt man auch bei Lage in Luv bequem und geschützt auf der seitlichen Bank, kann die Yacht von dort aus mit einer Hand locker führen und genießt gleichzeitig ungetrübten Ausblick voraus.



Die Pantry bietet erstanlich viel Platz für diese Bootsgröße – die Navi erscheint dafür etwas knapp bemessen

Weiterer Vorteil: So bleibt auch die Großschot jederzeit in Griffweite. Lediglich zur Genuaschot in Lee ist es ein recht weiter Weg – der sich allerdings dank der speziellen Pinnenform ebenfalls überbrücken lässt, ohne unbedingt die Hand vom Ruder nehmen zu müssen. Das großzügige Platzangebot im Cockpit sorgt außerdem dafür, dass man sich beim Seitenwechsel auch mit mehreren Mitseglern nicht in die Quere kommt.

Auf den Punkt gebracht: Es macht rundherum Spaß, die Tango zu segeln – Designkonzept und Decksausstattung erweisen sich als uneingeschränkt praxistauglich – die Segeleigenschaften als maßgeschneidert für ambitionierte Fahrtensegler. Lediglich die ziemlich kabelige See – eine „bunte“ Mischung aus Windsee und alter Dünung – verhindert, dass sich die spürbare Agilität im Segelverhalten auch in entsprechenden Geschwindigkeitswerten niederschlägt. So ermitteln wir auf maximaler Höhe gegen die Windsee nur 3,9 Knoten Fahrt – auf etwa 48 Grad zum Wind, was wiederum einen guten Wert für eine eingereifte Tourenyacht darstellt. Auf einem etwas volleren Kurs bei einem Windeinfallswinkel von 60 Grad messen wir einen Speed von 4,9 Knoten – was angesichts der verkleinerten Segelfläche und der entgegenkommenden Welle völlig in Ordnung geht. Zumal die Yacht umgehend auf Werte deutlich über 5 Knoten zulegt, sobald eine Böe den Druck in den Segeln weiter erhöht. Mit aufgeschrickten Schoten lassen sich auf einem etwas tieferen Kurs bei etwa 73 Grad zum Wind denn auch durchgehend 5,8 Knoten Fahrt realisieren. Auf halbem Wind läuft die Yacht sogar 6,2 Knoten. Im tiefen Raumgang fehlt uns jedoch

ein Vorwindsegel, sodass wir hier wiederum lediglich 4,9 Knoten ermitteln. Sicher: Ein reinrassiger Racer sollte auch unter solchen Bedingungen etwas mehr „auf der Pfanne“ haben – aber bei einem ambitionierten Tourenboot lässt sich mit diesen Werten sehr gut leben.

Ambivalenter Eindruck unter Deck

Unter Deck präsentiert sich die Tango vor dem Hintergrund des aufregenden äußeren Designs und ihrer agilen Segeleigenschaften eher unspektakulär. Zwar finden sich auch hier einige bemerkenswerte Lösungen, die allerdings einen ambivalenten Eindruck hinterlassen. Das gilt für die durchaus pfiffig gestaltete Pantry mit ihrer dank Hängeschränken bemerkenswert großzügigen Arbeitsfläche ebenso wie für die sehr geräumige Nasszelle mit abgeteiltem Ölzugschapp (mit eigenem Wasserauffangbecken). In Sachen Platzangebot dürften beide in dieser Größenklasse ihresgleichen suchen – das hat jedoch auch seinen Preis, der sich vor allem in recht kurzen Salonbänken niederschlägt (Länge: 1,54 Meter an Backbord und 1,50 Meter an Steuerbord, bei einer Breite von jeweils 48 Zentimetern). Sie lassen sich damit kaum als See- oder Gästekojen nutzen. Die Werft bietet zwar für größere Crews optional auch eine Drei-Kabinen-Version an (Aufpreis: 2.500 Euro), bei der dann jedoch die achtere Staukammer an Steuerbord wegfällt und das potenzielle Manko fehlender Seekojen im Salon bleibt. Gemäß Händler Neubaur besteht allerdings die Möglichkeit, werftseitig auf Höhe der Salonbank an Backbord eine Aussparung für die Füße in das Hauptschott ►

einzulassen. Eine etwas kleinere Nasszelle würde es allerdings wohl auch tun – aber das bleibt letztlich natürlich Geschmackssache. Auch der Navi-Bereich an Steuerbord – bei dem man auf dem hinteren Ende der Salonsitzbank entgegen der Fahrtrichtung sitzt – erscheint uns etwas knapp bemessen. Selbst wenn man keinen Wert auf einen großen Kartentisch legt, dürfte man zumindest den zur Verfügung stehenden Platz für etwaige Instrumente als recht begrenzt empfinden. Kurzum: Vielleicht wäre vor diesen Hintergründen noch eine weitere Ausbauvariante mit verkleinerter Pantry und Nasszelle sowie einem entsprechend geräumigeren Salon und etwas mehr Platz für die Navi erwägenswert. Doch hier hat jeder Eigner sicher seine ganz eigenen Vorstellungen, wo die auf einem 30-Fuß-Boot nun einmal unumgänglichen Kompromisse an das begrenzte Raumangebot am ehesten zu vertreten sind.

Ansonsten gibt es unter Deck unter Funktionalitätsaspekten nichts zu meckern – eher im Gegenteil: Wie bereits angedeutet, dürften beispielsweise Platzangebot und Ausstattung der U-förmigen Pantry in dieser Bootsklasse sogar über dem Durchschnitt liegen. Ein Zwei-Flammen-Gasherd (Ofen aufpreispflichtig) gehört ebenso zur Standardausstattung wie ein 120-Liter-Kühlschrank. Hinzu kommen ein großes rundes Spülbecken sowie zahlreiche sehr durchdacht angeordnete Schubladen und Schapps. Für ein Warmwasser-System ist allerdings ein Aufpreis von 1.800 Euro fällig. Vorbildlich ausgestaltete hohe Schlingerleisten machen das Ganze außerdem uneingeschränkt seetauglich. Gleiches gilt für die Ablagen im Salon und seinen soliden, beidseitig abklappbaren Tisch.

Der Salon wirkt dank der lang gezogenen Seitenfenster im Aufbau, dem gläsernen Schiebeschott am Niedergang sowie der zentralen Decksluke, die viel Licht unter Deck lassen, zudem angenehm hell (ein durchgehend verglastes Steckschott sorgt auch bei geschlossenem Niedergang für viel Tageslicht unter Deck) – unterstützt durch die helle Deckenverkleidung mit ihren schönen eingelassenen Mahagoni-Leisten.

Ein im Skylight integrierter Solarlüfter bringt darüber hinaus auch bei geschlossenen Luken Frischluft ins Schiff.

Der Holzausbau in Mahagoni-Furnier macht einen schiffigen Eindruck, mutet aber für solch ein innovatives Yachtdesign beinahe etwas „altbacken“ an. Alternativ sind allerdings auch eine etwas hellere Mahagoni-Variante sowie ein Ausbau in Buche erhältlich. Die handwerkliche Ausführung der Holzarbeiten geht insgesamt in Ordnung – ist jedoch optimierbar. Vor allem das Oberflächenfinish weist mitunter deutlich erkennbare Unterschiede sowie vereinzelt auch unschöne Bearbeitungsspuren auf. Hinzu kommen stellenweise nicht ganz hundertprozentig sauber gearbeitete Sägearbeiten, Übergänge und Kanten – alles zwar Kleinigkeiten, die jedoch den durch das Material suggerierten Eindruck hoher Wertigkeit etwas trüben. Hier kann die Werft noch zulegen. Immerhin erscheint dennoch alles solide verbaut – es wackelt und klappert nichts.

Im Vorschiff findet sich eine klassische Dreieckskoje mit akzeptablen Abmessungen – durchgehende Länge: 1,80 Meter, an Backbord auf etwa 60 Zentimeter Breite sogar 2,08 Meter (an Steuerbord wegen des dort platzierten Schranks kürzer), Breite: 1,65 Meter, verjüngend auf 0,20 Meter im unmittelbaren Bugbereich. Darüber hinaus wurden ein großer Kleiderschrank und praktische Ablagen mit ebenfalls seegerechten Schlingerleisten in die vordere Kabine eingebaut. Weiterer Stauraum steht unter der Koje zur Verfügung. In der Achterkammer geht es etwas enger zu: Hier beträgt die Kojenbreite lediglich maximal 1,40 Meter – die volle Länge von 2,02 Metern steht sogar nur auf einer Breite von etwa 60 Zentimetern zur Verfügung, da der vordere Kojenbereich durch den Maschinenraum auf der einen und den ansonsten durchaus praktischen Sitz an der Außenseite eingeengt wird. Auf durchgehender Breite (etwa 1,20 Meter) bemisst sich die Kojenlänge auf 1,88 Meter. Zusammengefasst: Für kleine Crews wie klassische Eignerpaare dürfte das Kojenplatzangebot völlig ausreichen – bei mehr Leuten an Bord wären hingegen auch vor diesem Hinter-

grund brauchbare Salonkojen sinnvoll. Und schließlich könnte gerade das großzügige Cockpit diese Yacht eigentlich auch für mehrköpfige Eignergemeinschaften interessant machen.

Die Stehhöhen gehen mit 1,87 Meter im Salon, 1,80 Meter in der Achterkammer und 1,75 Meter im Vorschiff für diese Bootsgröße wiederum absolut in Ordnung. Gleiches gilt für den Schalldruck unter Deck in Marschfahrt unter Maschine (62 Dezibel im Vorschiff, 69 Dezibel im Salon und 71 Dezibel im Achterschiff).

Fazit

Mit ihrer neuen 30er ist der polnischen Werft Tango Yachts auf Anhieb ein bemerkenswerter Wurf gelungen. Vor allem mit ihrem innovativen Design, das nicht nur sehr ansprechend wirkt, sondern gleichermaßen unter Funktionalitätsaspekten überzeugt, zeigen die Bootsbauer aus Czchów eindrucksvoll auf, dass es durchaus sinnvolle Alternativen zum üblichen Einerlei des Großserienbaus in der 9,50-Meter-Klasse gibt. Gleiches gilt mit Blick auf die lebendigen Segeleigenschaften und das geradezu famose Steuerverhalten der Tango. Hinzu kommt eine durchdachte Decksausstattung – die zudem bereits in der Standardversion kaum Wünsche offen lässt. Und das alles für einen attraktiven Grundpreis von 77.000 Euro inklusive Umsatzsteuer ab Werk.

Unter Deck müssen kleine Crews unter Funktionalitätsgesichtspunkten ebenfalls keine Abstriche machen – in Sachen Pantry und Nasszelle erhalten sie sogar ein wenig mehr als den durchschnittlichen Standard in dieser Bootsgröße. Hier ließe sich in Sachen handwerklicher Bauausführung sowie mit Blick auf weitere Ausbauvariationen allerdings auch noch nachlegen. Doch die junge Werft fängt ja gerade erst an, den internationalen Markt systematisch aufzurollen – man darf daher gespannt sein, was von hier noch zu erwarten ist. Eine 33er wurde bereits angekündigt – und die Tango 30 lohnt auch bereits in der vorliegenden Basisausstattung auf jeden Fall einen eingehenden Blick. ■

Tango 30

Grafik: Michael Herrmann

Technische Daten

KonstrukteurAndrzej Skrzat
 Takelungsart.....Sloop
 BauweiseGFK
 Länge über Alles9,50 m
 Länge Wasserlinie8,00 m
 Breite.....3,41 m
 Tiefgang Standardkiel.....1,75 m*
 Verdrängung (Leergewicht).....3.700 kg
 Ballast (Standardkiel).....1.150 kg**
 Ballastanteil (Standardkiel)ca. 31 %

Masthöhe über WL 14,70 m
 Segelfläche am Wind**56,70 m² ***
 Großsegel Standard27,50 m²
 Rollgenua Standard (140 %).....29,20 m²

MaschineYanmar Saildrive 21 PS
 Tankkapazität Diesel55 l
 Tankkapazität Wasser.....200 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon.....4 ****
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....4 ****
 Stehhöhe im Mittelca. 1,80 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....6,9 kn
 Längen/Breitenverhältnis2,64/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis***4,87
 Spez. Segelfläche***15,32 m²/t

* 0,95-1,85 m in der Kurzkiel- und 0,42-1,75 m in der Schwenkschwertversion (Binnen), ** 1.320 kg mit Schwenkschwert, *** Segelfläche in der Standardversion mit Latten-Großsegel und Rollgenua (140 %, bei Binnen-Rigg: 23,5 m² Großsegel und 16,5 m² Genua), **** in der getesteten Zwei-Kabinen-Standardversion (optimal: Drei-Kabinen-Version, zusätzliche Salonkoje in der Zwei-Kabinen-Version)

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....48°3,9 kn
 Optimale Höhe.....60°4,9 kn
 Aufgeschrickt73°5,8 kn
 Halber Wind.....90°6,2 kn
 Raumgang160°4,9 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Latten-Großsegel im 1. Reff und Rollgenua (Standard, auf ca. 110 % eingereift), Windgeschwindigkeit: ca. 15-17 kn, Wellenhöhe: rund 0,5-1 m



Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 77.000 Euro inkl. 19% USt.

Darin enthalten unter anderem: Rigg inkl. Baum, Standard-Großsegel (2 Reffs) und Rollgenua (140 %), Lazy-Bag/-Jacks, Schoten, Fallen und Strecker, Baumkicker, Achterstagspanner, Bug-/Heckkorb, Seereling, weißes Deck mit hellgrauen Antirutschzonen, zwei Schotwinschen (Antal 40 ST) und zwei Arbeitswinschen (Antal 16 ST), Traveller, Pinnensteuerung, sechs zu öffnende Luken, Schottkompass, Logge/Lot/Windmesser (Simrad IS 12), Maschine mit Zwei-Flügel-Faltpropeller, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (70 Ah Starter- und 100 Ah Verbraucherbatte), Landanschlusssystem, Druckwassersystem, Cockpitdusche, elektrisches Ankerspill, Zwei-Kabinen-Innenausbau, Pantry mit Spüle, Zwei-Flammen-Gaskocher sowie 120-Liter-Kühlschrank, Nasszelle mit Pump-WC und Dusche

Werft / Vertrieb

Tango Yachts, Czchów (Polen), www.tango-yachts.com
 Kontakt Deutschland: Tango Yachts Boatstrading,
 Telefon: 01 72 - 870 73 88, www.tango-yachts.de



Grafik: Michael Herrmann