



N'FUN 30

Wohnliche Spaßmaschine

Wenig Tiefgang und weniger als drei Meter Breite sind die Hauptkriterien, auf die bei der Suche nach einem Boot für den Bodensee in der Regel zuerst geschaut wird und die bei der Auswahl maßgeblich mit ins Gewicht fallen können. Die N'fun 30 besteht den nüchternen Blick auf die Zahlen und beim Probesegelein wird deutlich, dass die Werft viel darangesetzt hat, dem Namen gerecht zu werden.

Von Michael Häßler und Klaus Lohmüller



Bereits beim Blick auf die Homepage der polnischen Werft wird deutlich, dass diese sich Flexibilität und Individualität auf die Fahne geschrieben hat. Das Konzept lautet, ein im Wesentlichen „nacktes“ Basisboot anzubieten, das nach Kundenwunsch und individuellen Anforderungen ausgerüstet und konfiguriert wird.

Betrachtet man das Grundsetting, fallen Maße ins Auge, die spontan Bodenseetauglichkeit versprechen und auch die hier notwendigen Leichtwettereigenschaften sind gegeben. Ein weiteres Ass hat das Boot mit dem Tiefgang im Ärmel: Gerade einmal 50 Zentimeter unter die Wasserlinie tief reicht die aufgeholte Kielflosse. Das erlaubt die Einfahrt in fast jeden Hafen am See und

auch in viele Bojenfelder und zwar bei nahezu jedem Pegelstand. Die Nutzung der gesamten Wassersportsaison ist dadurch fast überall möglich.

Und noch ein Ass kann die sportliche Polin ausspielen: Die optionale Mastlegevorrichtung. Der Jütbaum fungiert, clever umgesetzt, gleichzeitig als Bugkorb. Einem unkomplizierten Revierwechsel in den Unter- oder Obersee steht damit nichts im Wege. Zudem sorgen keine drei Meter Breite dafür, dass die Suche nach einem Gastliegeplatz in den meisten Häfen problemlos vonstatten gehen sollte.

Eine umfangreiche Optionsliste hochwertiger Beschläge und Einrichtungsmöglichkeiten, gepaart mit der Offenheit >>>

Maße:

Lüa 9,00 m, Breite 2,92 m

Gewicht:

circa 2100 kg

Tiefgang:

0,5 m – 1,60 m (opt. 1,80 m)

Besegelung:

ca. 46 m² am Wind

Motorisierung:

verschiedene Varianten

Preis:

ab 45 550 Euro

der Bootsbauer, auch Änderungswünsche außerhalb der Reihe handwerklich umzusetzen, bietet Flexibilität, die den Namen „N'fun“ zum Programm werden lassen.

Segeleigenschaften

Das optionale Doppeleruder, mit dem das Testboot ausgestattet ist, funktioniert auch bei Lage und ordentlichem Druck im Segel spiel- und unerwartet direkt. Die N'fun verhält sich bei Manövern gut kontrollierbar.

Einhandsegeln ist möglich, dann sollte man aber einen Autopiloten aus der Optionsliste wählen, sonst wird's zumindest unkomfortabel, weil man mit dem Pinnenausleger in der Hand nur umständlich bis überhaupt nicht an die verschiedenen Bedienelemente kommt.

Das gesegelte Boot war für eine Crew von mindestens drei Personen ausgerüstet, bei der der Steuermann nicht gleichzeitig noch den Großschottrimm übernimmt. Ist das gewünscht, wäre eine zweite Großschotbasis hinter der Travellerschiene sinnvoll. Die Schot könnte dann, je nach Mannschaftsgröße, vom Großsegeltrimmer vor dem Traveller oder vom Steuermann hinter dem Traveller bedient werden. Wie bereits gesagt, die polnischen Bootsbauer sind flexibel und

setzen auch exotische Wünsche gerne um, so lange diese realistisch und sinnvoll sind. Bei drei bis vier Beaufort, wie sie am Testtag auf dem Zürichsee vor Enge herrschten, macht sich beweglicher Ballast auf der hohen Kante aber generell positiv bemerkbar. Das Boot will sportlich-aktiv gesegelt werden, soll es schnell unterwegs sein. Zwar bewirken die 550 Kilogramm Ballast, die ausgefahren 1,70 Meter unter der Wasserlinie liegen, zwar ein ausreichendes aufrichtendes Moment und ein hohes Maß an Sicherheit, das Boot muss aber eben gesegelt werden, sollen das Unterwasserschiff und die Anhänge widerstandsarm ihre Arbeit verrichten. Dabei erlauben ein paar schwere Jungs auf der Kante bei gleicher Krängung mehr Druck im Rigg.

Das Rigg

Für raume Kurse steht ein 85 m² großer Gennaker am ausfahrbaren Buggsprit zur Verfügung und auch ein Code zero stellt eine sinnvolle Ergänzung der Fock für den sportlich ambitionierten Segler dar.

Die laminierten Am-Wind-Segel aus polnischer Fertigung waren ohne Tadel und passten gut zu dem modernen, mit zwei gepfeilten Salingpaaren verstagten Alu-



Der Mast wird über zwei gepfeilte Salingpaare mit durchlaufenden Wanten abgestagt, was nach hochwertigem Segelmaterial verlangt.

UNTER DECK

Öffnet man das Schiebeluk zum Niedergang, fällt der erste Blick auf die massiv gestaltete Führung und Hydraulik des Hubkiels. Dieser dient auf dem Testboot auch gleichzeitig als Salontisch, wenn die beiden Tischplatten nach oben geklappt werden. Lässt man den Blick im Innern weiter schweifen, beginnt rasch das Gefühl wohnlichen Komforts vor dem ersten Eindruck des technischen Purismus Überhand zu gewinnen.

Die Oberfläche der hölzernen Schapps, die sich backbords und steuerbords über die gesamte Länge ziehen sowie der beiden Pantry-Elemente, die beidseitig vor der Vorschiffskoje montiert sind, vermittelt Behaglichkeit und Wärme. Gestützt wird der Eindruck durch die indirekte Beleuchtung. Die Pantry des Testboots enthält einen gasbetriebenen Herd mit gläsernem Kochfeld sowie eine ausziehbare Kühlbox. Ein nützliches Detail stellt die ausziehbare Brause an der Spüle dar.

Die Vorschiffskoje ist eher etwas für kleinere Crewmitglieder. Dafür fallen die knapp 90 Zentimeter breiten Hundekojen mit einer Länge von 2 Metern umso großzügiger aus. Auch die Salonbänke bieten Platz für eine Übernachtung. Pfffiges Detail: Die Polster schließen mit einem Wulst ab, der komfortables Sitzen ermöglicht und beim Liegen nicht stört. Die Schwalbennester bieten, ebenso wie die Piekis unter den Salonbänken genügend Staumöglichkeiten.

Als nicht ganz optimal empfand der Autor die schmalen Stufen des Niedergangs, weil fast unmittelbar daran der Kielkasten anschließt und der letzte Tritt unweigerlich rechts oder links daneben gehen muss. In Eile, bei Lage oder bei Dunkelheit muss man den Niedergang schon sehr bewusst begehen. Auch das Aufbringen rutschhemmender Streifen wäre zu empfehlen.

Die Umsetzung der technischen Installationen ist solide und vorausschauend. Hinter dem Niedergang kann die Verkleidung großflächig für einen guten Zugang zum

optionalen Einbaudiesel geöffnet werden. Seitliche Zugänge von den Hundekojen aus sind ebenfalls vorhanden.



Die Hundekojen sind mit 90x200 cm geräumig.



Pfiffige Lösung: Die Jüt bleibt fest montiert und fungiert gleichzeitig als Fußreling und Bugkorb. Das Jütfall ist mehrfach untersetzt. Die untere Umlenkung der Talje sitzt im Ankerkasten (kleines Bild). Bei stehendem Mast wird das Vorstag mit einem Stahlbolzen gesichert und die Talje entlastet.

mast mit durchlaufenden Wanten. Mit den in der Standardkonfiguration angebotenen Dacronsegeln dürfte man dagegen nicht so glücklich werden, jedenfalls nicht bei mehr Wind. Das mehr oder weniger starre Rigg verlangt nach ebensolchen Segeln, die ihr Profil auch bei mehr Druck zuverlässig behalten.

Für einen Aufpreis von etwas weniger als 2000 Euro bekommt man einen Satz solider Laminatsegel aus DCX von Dimension Polyant. Die filmlosen Carbon/Kevlarsegel, mit dem das Testboot ausgestattet war, kosten rund 4500 Euro Aufpreis, die sich für ausgesprochen leistungsorientierte Segler lohnen können, besonders wenn sich diese für das optionale Carbonrigg entscheiden.

Beschlagsausstattung

Alle Beschläge sind namhafter Herkunft, sinnvoll angeordnet und ordentlich verbaut. Sämtliche Fallen und Strecker werden über Blöcke mit großen Radien geführt und neben dem Niedergang beidseitig in Fallstopperrn belegt. In der Grundausstattung stehen davon bereits zweimal fünf Stück zur Verfügung. Auch die Zweigang-Fallwischen mit Selftailer sind obligatorisch. ▶▶



Die Pantry mit Kühlbox ist edel und solide.



Die Niedergangsstufen könnten breiter sein.



Beim ersten Blick ins Innere dominiert die Hydraulik und Mechanik des Hubkiels innerhalb des ansonsten wohnlichen Interieurs.

Zwei weitere, selbstholende Winschen befinden sich bereits in der Standardvariante im Cockpit und bewegen die Fockschot und die Gennakerschoten.

Für Binnenreviere, wie den Bodensee, ist die für rund 1000 Euro erhältliche Mastlegevorrichtung eine praktische Ergänzung. Diese ist pfiffig umgesetzt: Der Jütbaum dient, wenn er nicht gerade in seiner eigentlichen Funktion gebraucht wird, als Fußreling und Bugkorb und bleibt deshalb ständig angeschlagen. Das Jütfall ist mehrfach untersetzt und kann von einer Person leicht bedient werden. Zwei Ösen auf dem Kajütdach, an denen zwei Hilfswanten angeschlagen werden, halten den Mast seitlich, wenn die Wanten durch die gepfeilten Salinge beim Mastlegen losebekommen. Eine simple, aber ausreichende und pragmatische Lösung.

Ein (ge)wichtiges Plus für den Einsatz am Bodensee bringt der Hubkiel mit sich. Serienmäßig lässt er sich mittels einer manuellen Doppelhub-Hydraulikpumpe heben. Für rund 1400 Euro gibt es die elektrohydraulische Version, die es erlaubt, den Kiel bequem per Knopfdruck von der Pinne aus aufzuholen.

Maschine

Nicht im Grundpreis enthalten ist die Motorisierung, die Werft bietet aber mehrere Varianten zur Auswahl an. Ein Außenborder kann sowohl am Spiegel wie auch im optionalen, mittschiffs angebrachten, verschließbaren Schacht montiert werden. Dabei sind sowohl Benzinmotoren möglich wie auch elektrische Varianten. Beide können mit einem Gestänge an die Pinne gekoppelt werden, sodass diese ähnlich wie ein Podantrieb drehbar unter dem Boot angebracht sind. Wird der Schacht nicht geordert, bleibt der Bootsboden verschlossen. Der Raum bleibt trotzdem durch eine Cockpitluke zugänglich und dient dann beispielsweise zum stauen des Außenborders. Wird ein Einbaumotor geordert, wird dieser ebenfalls dort platziert. Der Wellenbrunnen ist bereits in der Laminierform enthalten.

Im Vorführboot war ein kleiner E-Motor der Drei-PS-Kategorie verbaut, der trotz mechanischer Kopplung an die Pinne als Manövermotor bei Wind deutlich überfordert war. Wer anspruchsvolle Erwartungen an das Manövrierverhalten unter Maschine



Modernes Rigg mit Squartopp-Großregel und nur wenig überlappende Fock.



Klassische Backskisten unter den Duchten sucht man bei der N'fun 30 vergebens. Dafür sind aber die Hundekojen umso geräumiger. Zusätzlichen Stauraum, beispielsweise für Leinen und Fender, bieten die zwei „nassen“ Backskisten achtern unter dem Cockpitboden.

DATEN

Länge ü.a.	9,00 m
Breite	2,92 m
Tiefgang	0,50 m – 1,60 m 0,50 m – 1,80 m
Verdrängung ca.:	2100 kg
Personen:	2 – 6
Kojen:	4
Großsegel:	25 m ²
Fock:	21 m ²
Gennaker:	85 m ²
Spinnaker:	85 m ²
Motorisierung:	wählbar

Preis ab Werft:

ab 45 550 € (segelfertig, ohne Motor)

Preis Testboot:

ca. 104 000 €

Händler:

Swiss Nautik GmbH
CH-8280 Kreuzlingen,
+41 (0) 787434322,
info@swissnautik.ch,
www.swissnautik.ch

Hersteller:

N'fun, Polen



hat, dürfte sich wohl am besten für den Dieselantrieb mit Welle und das Mittelruder entscheiden. Wem ein möglichst glattes und widerstandsarmes Unterwasserschiff wichtiger als die Fahreigenschaften unter Maschine ist, bevorzugt den Außenborder am Heck. Der Schachtmotor stellt den Kompromiss zwischen diesen beiden Extremen dar, wobei man schon etwas Leistungsreserven einkalkulieren sollte. Das Boot hat ein geringes Gewicht, wenig Lateralfäche und ein weit vorne stehendes Rigg. Das macht es bei wenig Fahrt, beispielsweise im Hafen, doch recht windanfällig.



Das Cockpitlayout ist für die besetzte Position des Großsegeltrimmers optimiert. Soll der Steuermann die Schot bedienen, ist der vor dem Traveller platzierte Blick nicht ideal. Auch die Achterstagführung ist dann nicht ideal.



Die beiden Ruderblätter sind über ein justierbares Gestänge nahezu spielfrei mit der Pinne verbunden. Die Blätter können in der Kasette aufgeholt werden.

Beim zweiten Blick auf den Schacht offenbart sich eine weitere, clevere Lösung der Polen: Die innere Abdeckung des Motorschachts, beziehungsweise des Motorraums kann als Cockpittisch genutzt werden. So ist die Tischplatte stets platzsparend aufgeräumt.

So wandelbar sie ist, zeigt die N'fun 30 dennoch einen klaren Hang zur Sportlichkeit. Das zeigen einerseits die Segeleigenschaften, aber auch der Deckspan. Unter Deck ist sie, vor allem achtern, ziemlich geräumig. An Deck hingegen fehlt in der Grundausstattung Stauraum. Zwei Backskisten können optional geordert werden, die dann im Cockpitboden achtern einlaminiert zu finden sind. Etwas mehr, von außen zugänglicher Raum für die Last wäre wünschenswert. Natürlich hat die kein Segler gerne achtern, Platz wäre unter der Plicht dort jedoch zur Genüge vorhanden. Wer diesen auf der Grundlage eigener Ideen nutzen möchte, ist bei der polnischen Werft jedenfalls an der richtigen Adresse. Entsprechende Eignerwünsche mit einlaminierten Schotts, anstelle der mit Druckknöpfen angebrachten Stoffabtrennungen zu den Hundekojen hin, wurden nach Angabe des Händlers bereits umgesetzt. ■

UNSER FAZIT

Die N'fun 30 ist ein Boot, das ausreichend Potential für Ausgleichsregatten wie beispielsweise nach ORC bietet, als auch das Platzangebot auf und unter Deck für längere Touren mitbringt. Ein besonderes Highlight für den Einsatz auf Binnenrevieren bietet der geringe Tiefgang. Daneben vermittelt die N'fun 30 neben ihrer Sportlichkeit auch Stabilität und Sicherheit.

Die Zielgruppe ist breit aufgestellt und reicht, dank der flexibel wählbaren Ausrüstung vom sportlichen Paar oder jungen Familie bis zur ambitionierten fünfköpfigen Regattacrew. Dank vieler, wählbarer Motorvarianten können auch revierspezifische Situationen berücksichtigt werden.

Die N'fun 30 kann daher ihre angedachte Rolle als „eierlegende Wollmilchsau“ voll und ganz erfüllen. Dies soll nicht im Sinne eines ewigen Kompromisses verstanden werden, sondern ist durchaus positiv gemeint.

Die Bauqualität ist ohne wesentlichen Tadel und der Preis durchaus angemessen.