



„Jantar 23 Classic“

Klein aber oho

Von Ole Heidemann

Bereits auf der Düsseldorfer Boot zeigte uns Christoph Socha, der Geschäftsführer der Firma JANTAR YACHTING, erste Konstruktionspläne seines neuesten Projektes: eine 23 Fuß messende Tourenyacht mit variablem Tiefgang, komfortabel und unsinkbar. Was wir dort auf den Plänen sahen machte uns doch schon neugierig, so daß wir für den Juli einen Termin zum Testsegeln vereinbarten, denn dann sollte der Prototyp segelfertig sein.

Der Juli war zwar gekommen, der Sommer bislang aber noch nicht. Im strömenden Regen kämpften wir uns über die Autobahn Richtung IJsselmeer. In der Marina erwartete uns ein — in dieser Klasse doch recht eigenständig wirkendes — Boot, welches bei vielen Seglern, trotz des scheinbar nimmer enden wollenden Regens, Interesse weckte. Während wir unsere Utensilien an Bord brachten, fragten uns mehrere Personen nach dem Schiff und auch während der ersten Schläge Richtung Enkhuizen konnte man den einen oder anderen Skipper, neugierig zu uns hinübersehend, beobachten.

Unter Segeln

Petrus schien uns dennoch gnädig zu sein. Als die Pausen zwischen den Schauern größer wurden und die Bewölkung ein wenig zurückging, beschloßen wir aufzubrechen. Bis vor die Marina wurde mit dem, in der Steuerbord

Fortsetzung auf Seite 22





Backskiste in einem Schacht verstecktem, Außenborder motort; hierbei ließ sich das Boot mit dem angehängtem Ruderblatt gut manövrieren. Da alle Fallen und Strecker direkt ins Cockpit umgelenkt werden ist ein sicheres Arbeiten von dort aus gewährleistet.

Das durchgelattete Groß eines holländischen Segelmachers ließ sich zügig am serienmäßigen Kevlar-Fall setzen und konnte mit Hilfe der HARKEN Fallwisch und der EASYLOCK-MINI Fallstopper gut getrimmt werden. Sämtliche zum Segeln notwendigen Beschläge kamen von der Firma HARKEN, so auch die Rollrefanlage mit der 13 Quadratmeter messenden Genua. Der verjüngte Mast von NEDAL (Holland) ließ sich mit der Talje am Achterstag sehr schön trimmen. Überhaupt wirkten sämtliche Edelstahl-Beschläge am Mast des 7/8 getakelten Riggs sehr solide und gut dimensioniert. Der Wind an diesem ersten Testtag war sehr unbeständig und wir mußten feststellen, daß man auf diesem recht gemütlich wirkenden Schiff doch ein wenig beweglich sein mußte, um zügig voranzukommen. Bei knapp 3,5 Beaufort mußte das erste Reff im Groß eingelegt und das Vorsegel im richtigen Verhältnis eingerollt werden, um weiterhin mit gewohnt niedrigem Ruderdruck weiter segeln zu können. Die JANTAR 23 Classic hätte für uns verwöhnte Kielbootsegler ein wenig mehr Ballast als die vorhandenen 350 Kilogramm in der Bombe haben dürfen. Allerdings wurde uns in einem Gespräch mit dem Werftchef zugesichert, daß auf Wunsch für jeden neuen Eigner noch etwas „draufgelegt“ werden kann. Der Wind nahm später noch zu, und wir

Geschwindigkeiten unter Segeln:

Großsegel und Fock auf allen Kursen bei knapp 3 Beaufort und 0,3 m Welle	
48 Grad:	4,8 Knoten
90 Grad:	5,4 Knoten
120 Grad:	5,8 Knoten
180 Grad:	4,6 Knoten

mußten bei ungefähr 5 Beaufort mit dem zweiten Reff und einer arg verkleinerten Fock auftrumpfen, um nicht zuviel an Höhe zu verlieren. Bei weniger Wind hatten wir drei Segler im 160 cm langen Cockpit ausreichend Platz. Doch bereits bei etwas mehr Krängung wurde es für uns auf der hohen Kante ziemlich eng, so daß der dritte sich über den geschützten Platz hinter der feststehenden 5teiligen Cockpitscheibe freute. Dieses angenehme Detail ist man sonst eher von den großen, eleganten skandinavischen Yachten gewöhnt. Sehr gut gefiel uns der im Rückenbereich durch ein Gurtbandsystem verstellbare Seezaun, der uns unabhängig von der Krängung immer ein bequemes Sitzen ermöglichte. Am darauffolgenden Tag freuten wir uns über Sonnenschein und einen leichten aber beständigem Wind um drei Beaufort, ideal um unsere Messungen vornehmen zu können. Den größten Teil der Strecke zu unserem Zielhafen segelten wir dann mit dem Blister, mit dessen Hilfe wir auch annähernd die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 6 Knoten erreichten.

Unter Deck

Wir waren sehr erstaunt, als wir das erste mal einen Blick durch den Niedergang in das Innere unseres Testschiffes warfen; durch die drei, an jeder Rumpfhälfte dezent im Zierstreifen unterge-

Herstellerdaten:

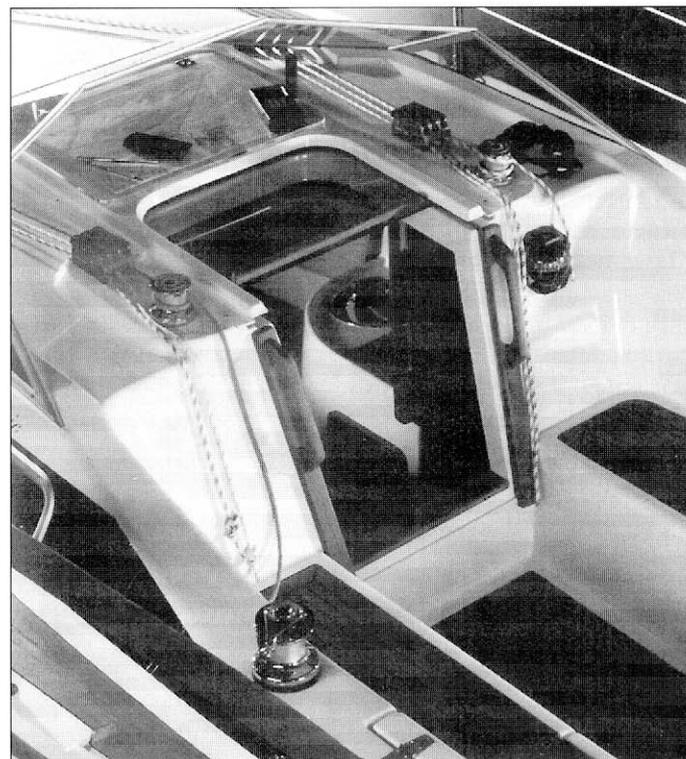
LüA:	7,10 m
LWL:	6,15 m
Breite:	2,50 m
Tiefgang:	0,35—1,35 m
Verdrängung:	1.150 kg
Ballast:	350 Kg
Takelungsart:	7/8
Gross:	14 qm
Fock:	13 qm
Preis:	

Grundausrüstung

lt. Bau-
beschreibung:
47.950,- DM
Werft:

JANTAR
YACHTING
Yacht-
vertriebs
GmbH
Achtern-
berg-
straße 26
45884
Gelsen-
kirchen

Tel.: 02 09/1 26 63/4 · Fax: 02 09/1 26 66



Ein Cockpit, wie man es von größeren Yachten kennt

brachten Fenster und eine sorgfältig eingearbeitete Deckenverkleidung herrschte eine helle freundliche Atmosphäre im Salon dieser kleinen Yacht. Genaugenommen

ist sie gar nicht so klein, zumindest nicht im Innenbereich, denn hier zauberte die Werft ein wahres Raumschiff auf 6,60 Meter Rumpflänge. Im Achterschiff unter dem



Cockpit wurde eine Doppelkoje mit 102 cm im Fuß- und 135 cm Breite im Kopfbereich auf einer Gesamtlänge von 1,95 m untergebracht. Im Anschluß daran befindet sich auf der Backbordseite eine Bank mit 40 bzw. 55 cm x 1,85 m, welche im Notfall oder für Kinder auch als Koje verwendet werden kann. Im Mittschiffsbereich wurde um den geschickt eingebrachten Kielkasten, ein beidseitig abklappbarer, asymmetrischer Cockpittisch mit eingearbeitetem Flaschenfach montiert. Steuerbord direkt hinter dem Vorschiffsbereich befindet sich ein einzelner Sitzplatz direkt vor der fest eingebauten Pantry mit Edelstahlspüle und einer durch eine Plexiglasscheibe abgedeckten Mulde für einen Kocher. Im Anschluß an die Pantry findet man einen vollkommen abgeschotteten, mit einem eigenen Portlight versehenen WC-Raum. Dort trifft man auf ein weiteres Handwaschbecken und in unserem Fall auf eine COLANI-Trockentoilette. Die Vorschiffskoje wird durch den schon erwähnten Kielkasten im Kopfbereich in zwei Einzelkojen geteilt. Stauräume findet man unter allen Kojenpolstern, sowie hinter den Rückenlehnen, unter der Pantry und im Vorschiff zusätzlich hinter dem Ankerkasten. Der gesamte Teakausbau wurde sorgfältig vorgenommen und der Boden zusätzlich mit hellen Einlegestreifen versehen. Die Bordwände sind oberhalb der Rückenpolster mit Stoff bespannt und sogar die Fenster im Rumpf wurden alle mit eigenen Teak-Rahmen versehen. Der Niedergang verfügt über zwei massive an den Seiten angewinkelte Stufen. Hinter der unteren Stufe befindet sich die dort sicher angebrachte Schalttafel nebst Batterie-Hauptschalter.

An Deck

Hier finden wir die bereits genannten Beschläge vor. Unser Testschiff verfügte über ein sauber verlegtes Teak-Deck, auch auf den Sitzbänken und auf dem Boden des selbstleuzenden Cockpits wurde das Edelholz eingearbeitet. Ein wenig zu glatt fanden wir bei Nässe und Lage die Flächen rund um den Mast, allerdings läßt sich hier schnell Abhilfe durch die Verwendung eines Anti-Rutsch-Tapes oder etwas ähnlichem schaffen.

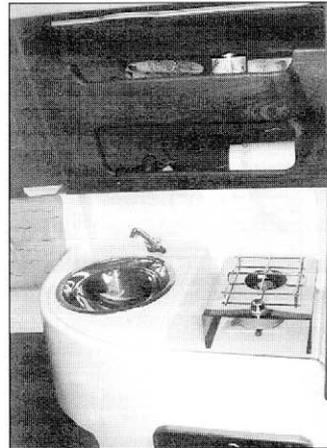
Um so besser konnte man sich dafür im Cockpit und am Niedergang festhalten, hier wurden wie auch unter Deck, großzügige, ebenfalls aus Teak gefertigte Handgriffe montiert.

Das Steckschott aus dem Niedergang läßt sich vortrefflich in der Garage unter dem Schiebeluk verstauen. Ein nettes Detail, genauso wie die mit zwei Scharnieren auf der Schiebeluk-Garage angebrachte Plexiglasscheibe, zur sicheren und trockenen Aufnahme einer Seekarte.

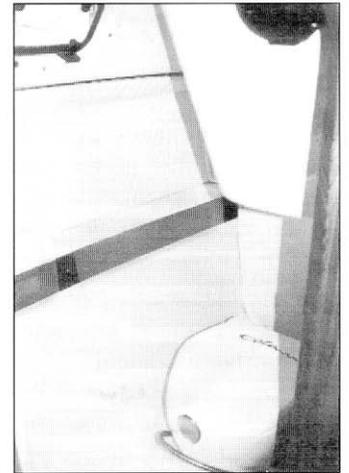
Die Werft versprach uns, sich noch einmal Gedanken um die Position der beiden selbstholenden Genuawinschen zu machen, die auf rauen Kursen genau unterhalb der geschorenen Großschot lagen.

Die Anbringung sämtlicher Beschläge an Deck ist ansonsten sehr lobenswert, selbst die Mechanik für das Hubkielsystem wirkt sehr stabil und läßt sich problemlos aus dem Cockpit heraus bedienen.

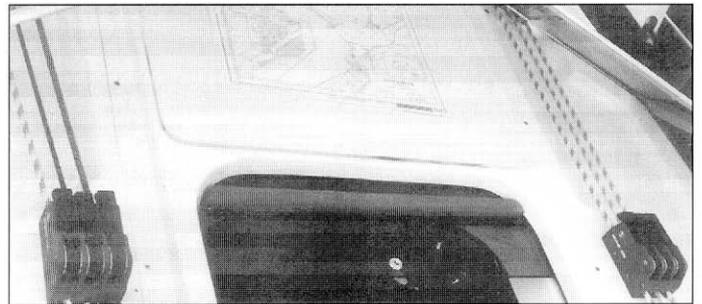
Auch sämtliche Edelstahlarbeiten scheinen mit viel Sorgfalt durchgeführt worden zu sein, was uns besonders bei den ordentlich gearbeiteten Schweißnähten an Bug- und Heckkorb auffiel.



Die „Pantry“ mit ober- und unterhalb angebrachten Stauräumen.



Blick in den hinteren Teil der Naßzelle.



Gute Detaillösungen: Plexiglasscheibe zur sicheren Unterbringung einer Seekarte.

Verarbeitung

Rumpf und Deck werden aus GFK im Handaufleugeverfahren und in Sandwichbauweise hergestellt. Das Schiff wurde mit Innenschalen ausgestattet und die Zwischenräume sind mit geschlossenzelligem Polyurethanschaum ausgefüllt. Es ist nach Angaben der Werft unsinkbar. An keiner Stelle sind scharfkantige Laminatskanten oder Schraubenköpfe zu finden: der Bau dieses Prototypes scheint sehr akribisch durchgeführt worden zu sein.

Fazit

Der von uns gesegelte Prototyp der JANTAR 23 Classic ist ein, in dieser Klasse, noch recht ungewöhnliches Schiff, welches sicherlich noch viele Freunde bekommt.

Von der Werft wünschen wir uns nur ein wenig mehr Ballast oder ein gesondertes

„Buten-Rigg“, was jedoch jeder Segler für sich selbst entscheiden sollte.

Wir sind der Meinung, daß die Firma JANTAR JACHTING mit diesem Schiff einen Markt finden wird, denn viele Segler gerade dieser Bootsgrößenklasse träumen von einem solchen noch trailerbaren, aber dennoch schon „schiffig“ und vielleicht ein wenig klassisch bzw. traditionell wirkendem Boot. Schaut man sich die Erfolge der „kleinen Schwester“ JANTAR 21 an, von der seit 1989 bereits mehr als 450 Einheiten verkauft wurden und die sich eines großen Anhängerkreises auch im internationalen Bereich erfreut, so sind wir voller Zuversicht, daß auch das Konzept der JANTAR 23 aufgehen wird. Ihre eigentliche Premiere wird die JANTAR 23 Classic in diesem Herbst auf der Interboot in Friedrichshafen feiern.