

## 6,80-m-Jollenkreuzer

# Neptun 210

Vor etwa zwei Jahren hatten wir Gelegenheit, den Vorgänger des von uns getesteten 16-m-Neptun-Jollenkreuzers auf der Elbe bei recht stürmischem Wetter probezusegeln. Damals fiel uns auf, daß der Jollenkreuzer in dem kurzen Elbeseegang sehr naß segelte und uns reichlich mit Spritzwasser bedachte. Schuld daran war die zu scharfe nach innen eingezogene Bugform mit geringem Displacement-Auftrieb

Um so überraschter waren wir, als die Werft uns in Travemünde ihren neuen 16-m<sup>2</sup>-Jollenkreuzer 210 präsentierte, der schon äußerlich sehr viel gefälligere Linien aufweist und eine neue völligere Rumpfform erhalten hat. Schon beim ersten Probeschlag merkten wir, daß das Boot sehr viel weicher und ruhiger als sein Vorgänger in der See liegt und auch bei dem Kappelwasser der vier Windstärken kaum Spritzwasser übernimmt

### Schnell und lebendig

Mit einem Schrick in den Schoten marschierte der Jollenkreuzer ab wie die Feuerwehr, wir notierten 6,2 kn als Höchstgeschwindigkeit bei Windstärke vier. Hier dürfte aber auch bereits die Rumpfgeschwindigkeit liegen, wobei es nicht ausgeschlossen ist, daß der Jollenkreuzer bei stärkerem Wind ins Gleiten kommen kann. Bei 35° am scheinbaren Wind erreichten wir noch gute 5 kn, das ist für die Höhe ebenfalls ein ausgezeichneter Wert. Schnell ist das Boot jedenfalls, wir konnten das auch beim Aufkreuzen in der Trave im Vergleich mit größeren Booten feststellen. Das Kreuzen bringt Spaß, da das Boot wie eine Jolle durch den Wind geht und sich leicht manövrieren läßt. Die Wendigkeit resultiert nicht zuletzt aus dem schmalen tiefen Schwert. Natürlich muß man bei der Kreuzerei trimmen, denn ein sportliches schnelles Boot will auch sportlich gesegelt werden.

Es fehlte bei unserem Testboot aber die Möglichkeit zum Ausreiten, und ganz ideal sitzt es sich oben auf dem hohen schmalen Süll auch nicht. So ließ sich ohne ständiges Auffieren der Schoten hin und wieder eine stärkere Krängung nicht vermeiden, und der Jollenkreuzer schoß dann sofort in den Wind. Nach der ersten Trimmfahrt besprachen wir das mit dem Werftvertreter, der uns belehrte, daß diese Eigenschaft des Neptun-Jollenkreuzers üblich und durchaus vorteilhaft sei, denn man habe damit immer eine sichere Notbremse. Trägt das Boot zu viel Segelfläche, schießt es bei einer starken Bö von selbst in den Wind.

Wir gaben uns mit dieser Erklärung aber nicht zufrieden, sondern experimentierten solange mit Schwert und Ruderstellung, bis das Boot normal segelte. Das Schwert war dabei eine gute Handbreit aufgeholt und das Ruderschwert ca 40° nach achtern gestellt. Es ging auch ohne Notbremse! Es ist bedauerlich, daß die Bauvorschriften des DSV keinen verstellbaren Mastfuß zulassen, denn damit ließe sich das Problem auch werftmäßig lösen. Nachdem wir uns nun auch noch provisorische Hängegurte gebastelt hatten, brachte das Segeln wirklichen Spaß, und wir freuten uns immer wieder über die Wendigkeit des schnellen Bootes. Wer Jollenkreuzer liebt, wird an



den Segeleigenschaften dieses Bootes nach etwas korrigiertem Trimm seine Freude haben, muß aber beachten, daß der Neptun 210 nicht kentersicher ist, wie alle Jollenkreuzer. Dafür hat die Werft aber ausreichende Auftriebsräume eingebaut, die das Boot unsinkbar machen. Man kann also auch ruhigen Gewissens seine Familie einladen und längere Törns im Binnenbereich antreten, von weiteren Fahrten über See ist dagegen abzuraten. Vorteilhaft ist dabei die leichte Verlademöglichkeit und. Der Transport auf einem Bootsanhänger. Das Boot wiegt nur 600 kg. Am nächsten Tag war es etwas flauer, und wir setzten die Genua. Das Boot läuft damit an der Kreuz sehr viel besser im Ruder als unter Normalfock, leider konnten wir die

Segeleigenschaften unter Genua nicht exakt testen, da das Segel nicht richtig stand. Es war ca. 15 cm im Achterliek zu lang und ließ sich nicht durchsetzen, weil die Genuaschienen ca. 40 cm zu weit achtern angebracht waren. Bei den neueren Booten werden jetzt serienmäßig längere Schienen eingebaut. Auch stellte sich dabei heraus, daß die Standardwünsche zu klein sind. Mit ihnen läßt sich das große Vorsegel nur unvollkommen dichtholen, wohl aber die Normalfock.

### Beschläge und Ausrüstung

Die Beschläge des Jollenkreuzers sind mit Ausnahme der Wünschen und Klampen von guter Qualität. Während des Oktobersturmes 1967 wurden in Travemünde die Kunststoffklampen durch Schamfielung an einigen Stellen so heiß, dass sie schmolzen. Derartige Belastungen werden aber unter normalen Bedingungen kaum vorkommen. Das Rigg wird den gestellten Anforderungen voll gerecht. Der vergütete Leichtmetallmast ist etwas flexibel, biegt sich aber nicht kritisch. Das stehende Gut wird aus Nirosta hergestellt und ist weitgehend pflegearm.

Unseres Erachtens wäre es vorteilhafter, wenn man die Unterwanten an den Seitenwänden des Deckshauses anbringen würde. Der Durchgang über das Seitendeck zum Vorschiff ist dann etwas bequemer.

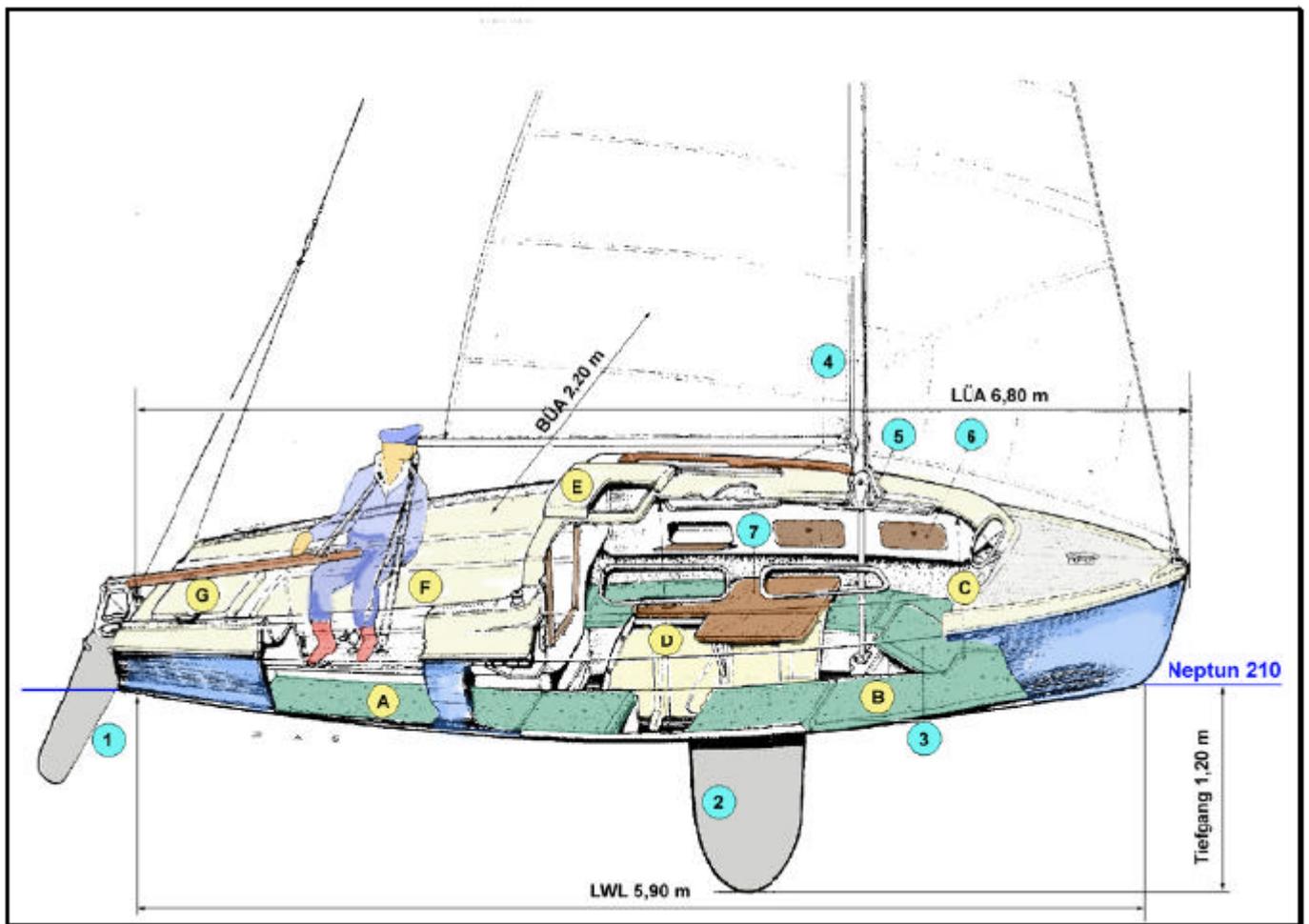
Das Drehreff mit Schnappfeder arbeitet präzise und leicht. Das Reffen des Großsegels erfolgt durch Zurückziehen und Drehen des Baumes aus seiner Vierkant-Arretierung. Dank der gleichmäßigen Baumrundung steht das Segel auch nach dem Reffen einwandfrei

Das Großsegel war jedoch viel zu flach geschnitten. Während die Fock einen einwandfreien Schnitt aufwies, hätte das Großraumschots sehr viel voller stehen müssen.

Die Kunststoff-Verarbeitung des Bootes ist zufriedenstellend. Die Verbände sind stark genug, das Laminat weist an den kritischen Stellen die notwendigen Verstärkungen auf. Das Deck ist gut rutschfest

Die Kornstruktur des Schiebeluks ist besonders gelungen. Es kann hier absolut kein Wasser in das Schiff kommen, und das Luk läßt sich leicht auf- und zuschieben.

Die große Plicht wird besonders von den Seglern begrüßt werden, die sich auch einmal ausgestreckt in der Sonne bräunen möchten. Das kann man nämlich auf dem Neptun 210 ausgezeichnet, und wer zum Sonntagnachmittag-Kaffeesegeln die liebe Verwandtschaft einladen will, kommt nicht in Platzbedrängnis. Ein Schacht für den Außenborder ist bei dem Neptun-Jollenkreuzer nicht vorhanden. Stattdessen wird als Sonderzubehör eine Motortraverse geliefert, die am Spiegel angeschraubt wird. Diese Lösung ist wegen des begrenzten Stauraumes im Achterschiff unbedingt vorzuziehen.



## Unter Deck

Der achtere Stauraum ist durch ein großes Klapppluk bequem zugänglich, wenn man alle Utensilien für eine Urlaubstour einschließlich der Segel, Fender, Tampen und Lampen in der Achterpiek unterbringen will, muß man allerdings schon recht sorgfältig stauen, da es in dem begrenzten Raum ein starkes Gedränge geben wird. Die Hundekojen reichen bis an das Schott zur Achterpiek unter die Duchten und lassen keinen weiteren Stauraum zu. Überhaupt hat die Werft sich sehr bemüht, so viel Platz wie möglich für vier reelle Kojen zu reservieren, wodurch der Gesamtstauraum natürlich eingeschränkt wird. Sechs seitliche Schwalbennester werden für alle Segelutensilien kaum ausreichen. Wer überwiegend zu dritt segelt, sollte überlegen, ob er eine Koje herausnimmt, um dafür zusätzlichen Stauraum zu gewinnen. Es fehlt außerdem ein vernünftiger Platz für das Ankergeschirr, da auch das Vorschiff voll für Kojen genutzt wird.

Als Tourenboot ist die Kajüte in der Standardausführung etwas spartanisch eingerichtet. Der Neptun-Eigner, der mehr verlangt, muß sich eine Pantry und ein WC selbst einbauen. Ein Kleiderschrank fehlt ebenso. Diese Dinge lassen sich aber in Eigenarbeit leicht herstellen, und vielleicht ist es vernünftiger, wenn die Werft auf eine komfortablere Innenausstattung verzichtet und dafür den Preis des Bootes

Länge über Alles	6,80 m
Länge Wasserlinie	5,90 m
Breite über Alles	2,20 m
Tiefgang Rumpf	0,15 m
Tiefgang mit Schwert	1,20 m
Verdrängung	550 Kg
Großsegel	9,5 m <sup>2</sup>
Fock I	6,5 m <sup>2</sup>
Fock II	10,5 m <sup>2</sup>
Genua	14,5 m <sup>2</sup>
Spinnaker	32,0 m <sup>2</sup>

A Hundekoje	3,36 x 0,55 x 0,40 m
B Vorschiffskojen	2,00 x 0,55 x 0,16 m
C Höhe	0,92 m
D Höhe Kajüte	1,40 m
E Schiebeluk	0,65 x 0,65 m
F Cockpit	1,76 x 1,80 m
G Stauraum	

- 1 Senkruderblatt
- 2 Schwert
- 3 Platz für WC
- 4 Aluminium-Mast und Baum
- 5 Mastschuh
- 6 Schwalbennester
- 7 Kajüttisch auf Schwertkasten

niedrig hält. Die Kajüte hat gute Sitzhöhe und ist mit einem Klappstisch über dem Schwertkasten ausgestattet. Beim Segeln können die Seiten leicht weggeklappt werden. Der Schwerthals ragt nicht in die Kajüte, der Schwertkasten ist oben geschlossen. Das Schwert des von uns gesegelten Neptun-Jollenkreuzers machte bei Dünung im Hafen ziemlich viel Lärm in der Schwertkasten, auch in aufgehobener Stellung.

## Schlußbetrachtung

Die Neptun-Werft wendet sich mit Ihrem Neptun-Jollenkreuzer 210 bewußt an Segler, die vorwiegend auf Binnengewässern segeln wollen und ein leicht transportables Boot für sportliche Wochenendtouren benötigen. Daß die Werft mit dieser Konzeption richtig liegt, beweisen über 300 abgelieferte Boote und die Registrierung als Werftklasse beim Deutschen Seglerverband.

Wer indessen Regatten mit dem Neptun 210 segeln will, muß das Boot dafür herrichten, denn erst durch sorgfältigen Trimm lassen sich aus dem Boot optimale Segeleigenschaften herausholen. In der Standardausführung hat man wenig Chancen.

Das Boot bietet viel Platz zum Sitzen und Schlafen unfer Deck und im Cockpit. Wer längere Binnentörns vorhat, wird das Manko an Stauraum durch den Einbau einer einfachen Pantry und eines Topfschranks leicht selbst ausgleichen können, denn das Schiff ist bei einer Länge von 6,80 m mit 7.290 DM incl. Mehrwertsteuer sehr preiswert und lohnt die Eigenarbeit. Wer schnell und sportlich, jedoch nicht unbequem segeln möchte, für den dürfte der Neptun-Jollenkreuzer das geeignete Schiff sein.

Es segelten: Robbert Das, Ramon Gliewe, Lex Pranger. --- Es zeichnete: Robbert Das.