

Finnulf 33



Schöner Segeln





Maße

Lüa 10,13 m, Breite 3,30 m,
Tiefgang 1,80 m, Gewicht ca. 4,5 t,
Segelfläche 59,6 m²

Preis: 123 846 Euro m. Segel

Das Skandinavien Boot bauen können, ist eine bekannte Tatsache. Die Finn Gulf 33 jedenfalls ist eines, das nicht nur in den windigen nordischen Schären hervorragend segelt, sondern auch am Bodensee ein beeindruckendes Potential zeigen kann.

Der Konstrukteur Jan-Johann Strahlmann hat jedenfalls gute Arbeit geleistet. Das Boot hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck und beim Testschlag mit bis zu sieben Beaufort kam nie das Gefühl auf, dass die Finn Gulf der Sache in irgend einer Weise nicht gewachsen wäre.

Sie ließ sich mit einem Reff und der 105-Prozent Fock sauber an der Windkante steuern. Auch auf Raum- und Vorwindkursen, mit vollem Großsegel, lief das Boot souverän und zeigte keine Tendenz zum „Eiertanz“.

Den Spinnaker schenken wir uns in der finnischen Inselwelt, weil hinter jedem Baum der Wind dreht und wir außerdem permanent irgend welchen Unterwasserfelsen ausweichen mussten. Vom Boot her gab es aber keinen Anlass für irgendwelche Vorbehalte dagegen.

Seldén-Rigg mit zwei Salingpaaren

Das Rigg von Seldén hat

zwei leicht gepfeilte Salingpaare, unterbrochene Wanten und das Vorstag greift kurz unterhalb des Topps an. Im oberen Drittel des Mastes sind ein paar „Checkstays“ montiert, mit denen man die Mastkurve begrenzen kann und das Rigg bei sehr viel Wind am Schwingen hindert. Die meiste Zeit sind diese aber parallel zu den Wanten an Deck eingepickt und werden nicht gebraucht. Ob diese Stagen an einem Binnenrevier überhaupt sinnvoll sind, scheint fraglich. Allenfalls bei sehr hoher Welle werden diese die Segeleigenschaften spürbar verbessern.

Sie verbessern aber auf alle Fälle das Sicherheitsgefühl und ermöglichen ein ruhigeres Segeln, weil das Rigg stabiler stehen bleibt.

Standardmäßig wird die Finn Gulf am Bodensee mit Rollreiffanlage und Segeln von North Finland ausgeliefert. Die Garderobe des Vorführbootes war aber nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluss. Besser scheint es daher, das Boot



ohne Segel zu kaufen und diese am Bodensee zu ordern. Dann weiß man, dass die Segel zum Revier passen.

Ob sich ein engagierter Segler für dieses Boot eine Rollreffanlage antun will, muss dieser selbst entscheiden. An der Küste sehen die Verhältnisse anders aus als am Bodensee. Eine 105-Prozent Fock lässt sich auch auf herkömmliche Art und Weise noch gut handhaben. Soll die optional angebotene 140-Prozent Genua einen wirklichen Vorteil bringen, muss diese leicht sein, sonst hängt sie wie ein nasser Sack am Fall und ist gegenüber einer Fock, die schon durch ihr Eigengewicht ins Profil gebracht werden kann, im Nachteil. Eine so leichte Genua taugt aber nicht zum Reffen. Wer also Wert auf die exzellenten Eigenschaften der Finngulf legt, wird diese nicht mit Rollsegeln zunichte machen wollen.

Robuster Rumpf

Das Boot ist konventionell, solide und hochwertig als Sandwichkonstruktion gebaut. Zwölf Millimeter Balsakern, Rovinggewebe, Bidirektionalgelege und Isoptalsäureharz ergeben eine robuste Rumpfstruktur. Hoch belastete Bereiche, wie beispielsweise das Ruder, sind mit Unidirektionalgewebe verstärkt. In den Bereichen von Kiel, Ruderkoker und Rumpfdurchbrüchen wurde massiv laminiert.

Die Schotten aus Marine-sperrholz sind beidseitig mit Winkellaminat an der Schale verbunden.

Überhaupt scheint alles an der Finngulf sehr solide verarbeitet und durchdacht. Da waren Bootsbauer und Ingenieure am Werk, die etwas von Booten verstehen. Man findet keine großflächig-



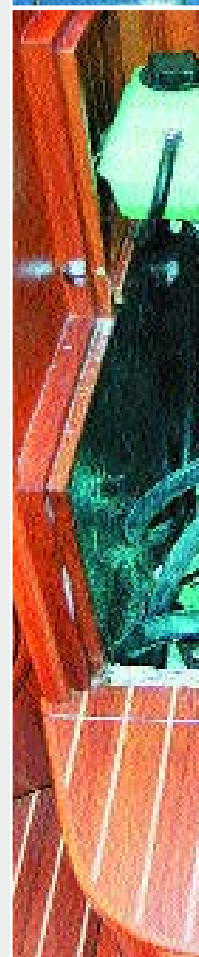
Oben links: Reichlich Stauraum im Achterschiff. Die Gasflaschen sind ebenfalls dort untergebracht.

Oben rechts: Das backstaglose Rigg hat zwei Salingpaare, unterbrochene Mittelwanten und sogenannte Checkstays, die aber nur bei Bedarf eingesetzt werden.

Rechts: Der Volvo sitzt gut gedämmt unter dem Niedergang. Auch durch die Achterkabine kommt man an ihn ran.

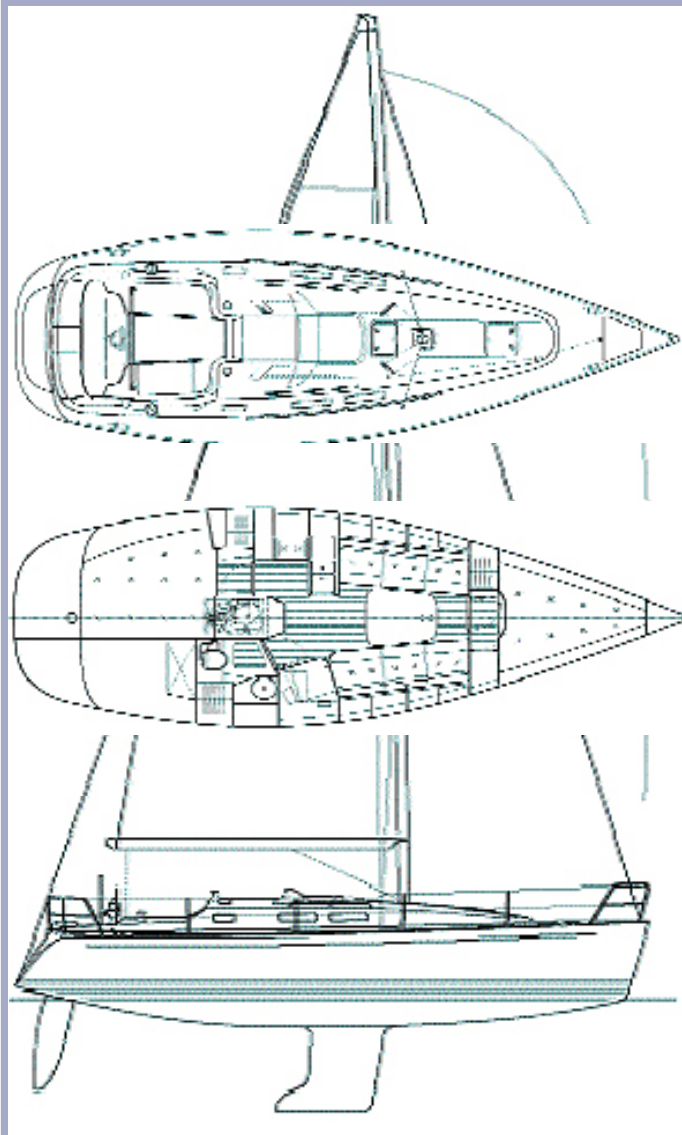
Unten rechts: Das Motorenpaneel ist gut geschützt.

Unten links: Die Sprayhood ist optional und wird nur bei Bedarf hoch geklappt. So gelangt man beim Segeln an alle Strecker und Falen. Vorbildlich ist die große Anzahl der Lüfter.





Technische Daten Finnulf 33



Länge über alles:	10,13 m
Länge Wasserlinie:	9,26 m
Breite:	3,30 m
Gewicht:	4,5 Tonnen
Tiefgang:	1,80 m
Masthöhe über Wasserlinie:	16,80 m
Großsegel:	34,2 m ²
Genua 140 Prozent:	36,9 m ²
Fock 105 Prozent:	25,4 m ²
Spinnaker:	84,7 m ²
Motor:	Volvo Penta 2020 S, 13,3 kW (18,1 PS) optional Volvo Penta 2030 S, 20,2 kW (27,5 PS)
Dieseltank:	80 Liter
Preis Bodenseeausführung segelfertig:	123 846 Euro

Vertrieb: Jost Knapp, Brandenkopfweg 15,
D-71067 Sindelfingen, Telefon (0 70 31) 80 47 58,
Mobil (01 71) 2 84 65 55, Fax (0 70 31) 80 47 37,
E-Mail: j.jost.knapp@t-online.de, www.finnulf.com

Stärken und Schwächen

- hohe Bauqualität
- durchdachte Konstruktion
- robuste, haltbare Bauweise
- gute Segeleigenschaften
- Wertbeständigkeit
- Radsteuerung
- Seriensegel nicht optimal

gen Innenverkleidungen aus Plastik, hinter der sich permanent die feuchte Luft staut. Die Außenhaut ist mit einer Wegerung aus dünnen Teakleisten verkleidet. Das Boot ist mit leistungsfähigen Lüftern versehen, die die Feuchtigkeit aus allen Winkeln ins Freie befördern. Unter den Kojen wird die Luft ausgetauscht und sogar Schränke und Schapps sind belüftet.

Die Bodenbretter sind Bodenbretter und kein in sich geschlossenes GFK-Teil. Die Bilge ist somit zugänglich und kann trocken gehalten werden. Die Deckenverkleidung ist leicht abnehmbar, sodass man jederzeit von unten an alle Bolzen der Beschläge auf dem Kajütdach gelangen kann.

Das Bootsbau wie er sein soll. Solide, wartungsfreundlich, zuverlässig. Längerfristig gesehen ist das auch preisbewusst. Ein Boot ist zu teuer, um es billig zu bauen.

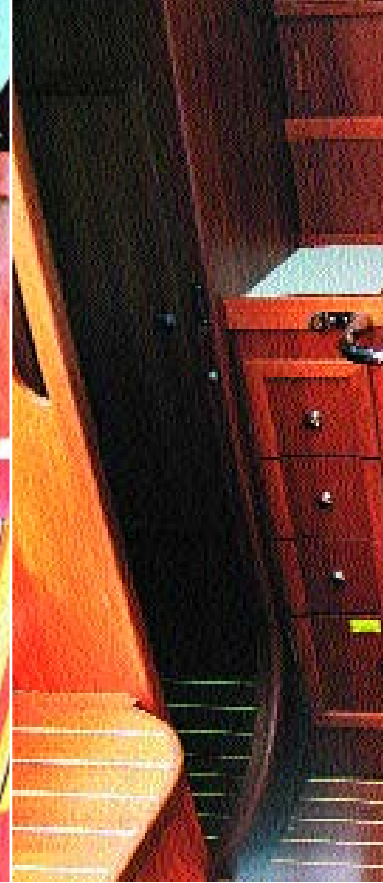
Qualität hat ihren Preis

Natürlich hat die Finnigulf ihren Preis. 94 700 Euro netto und „nackt“ ab Werft. Für das Geld bekommt man von anderen Herstellern wesentlich größere Boote. Aber das kann kein Kriterium sein.

Wer Wartungskosten und Wiederverkaufswert aus seiner Kalkulation heraus lässt, hat ein wesentliches Detail vergessen. Der Kunde muss entscheiden, ob er sein Budget für ein möglichst wertbeständiges oder für ein möglichst großes Boot ausgeben will.

Das Bodenseepaket, das Händler Knapp anbietet, kostet 123 846 Euro. Darin ist, bis auf den Transport, das Meiste enthalten, was ein gebrauchsfertiges Segelboot ausmacht.

Manche Hersteller versuchen, ahnungslose Kunden



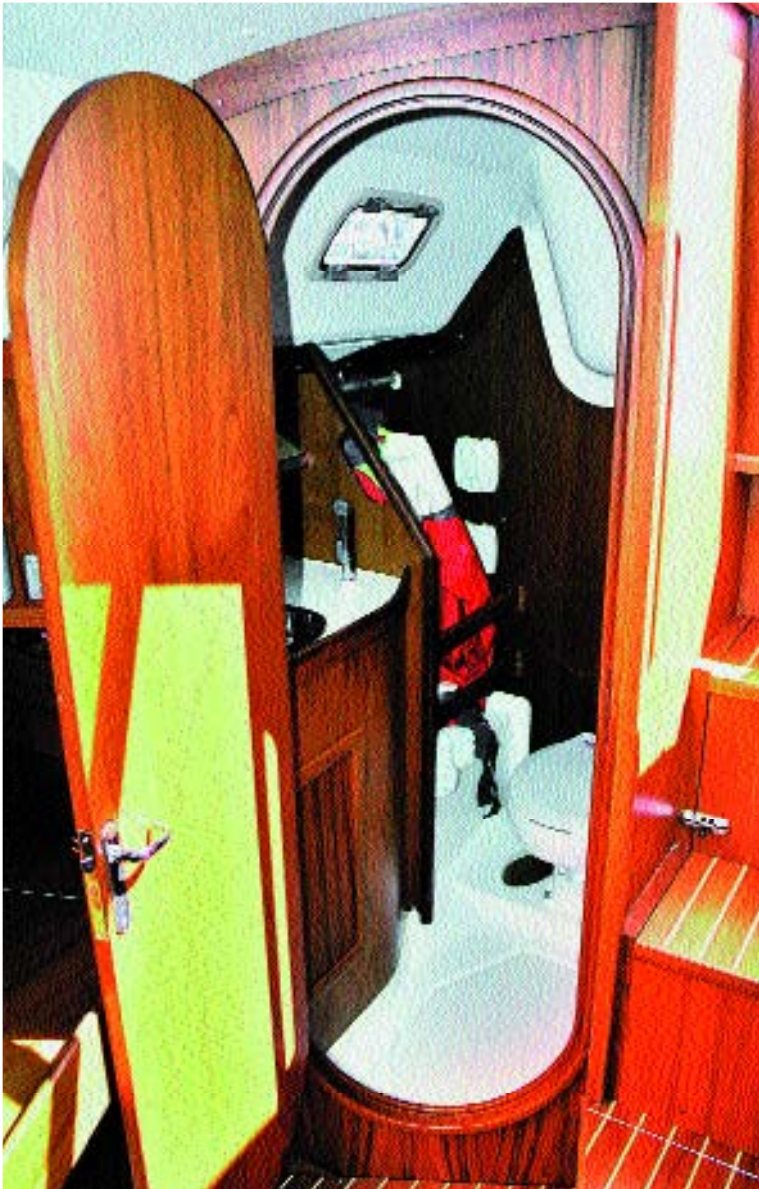
Oben links: Die Elektrik ist sauber verlegt und übersichtlich am Kartentisch angeordnet.

Oben rechts: Pantry mit Spüle, Kühlbox, Gasherd und Backofen.

Unten rechts: Die Nasszelle ist relativ geräumig und besitzt einen praktischen Platz, wo auch nasses Ölzeug gestaut werden kann.

Unten links: Der Salon ist klassisch in Teak ausgebaut. Die Holzarbeiten sind auf hohem handwerklichen Niveau.





mit serienmäßigen Elektronikpaketen zur Unterschrift zu bewegen. Während Logge und Echolot sinnvoll sind, ist das, was darüber hinaus geht, am Bodensee aber eher „Spielzeug“. Von einem guten Segel hat man jedenfalls mehr als von einer Windmessenanlage. Das Teakdeck ist ebenfalls optional. Ob das in unseren sonnigen Breiten sinnvoll ist, sei gleichfalls dahingestellt.

Das Cockpit mit dem großen Ruderrad ist ergonomisch gut gestaltet, das Rad versperert aber den schnellen Weg nach vorne. Da wäre eine Pinnensteuerung nicht verkehrt. Gerade für Einhandsegler wäre diese Option ein großer Vorteil. Ebenfalls nicht optimal ist die Anordnung der Travelerleinen, weil diese nicht von der Kante aus bedient werden können.

Die sonstige Technik ist solide, einfach und zuverlässig.

Der Motor ist nicht nur von vorne, sondern auch von der Achterkabine zugänglich. Sämtliche Wartungsarbeiten sind problemlos durchführbar. Serienmäßig ist der 19 PS starke Volvo MD 2020 mit Saildrive, Faltpropeller und Zweikreis-Kühlung ausgerüstet.

Die elektrische Installation ist sauber und mit hochwertigen Komponenten verlegt. Eine Voraussetzung für zuverlässigen Betrieb.

Eine Gasanlage muss am Bodensee nicht nur regelmäßig gewartet werden, sondern verursacht auch Gebühren und Papierkrieg. Ob man das unbedingt möchte, ist wieder eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die meisten Pantrys sehen selten mehr als Kaffeewasser und Dosenravioli. Die werden auch auf einem simplen Spirituskocher warm, an dem es nichts zu warten gibt, der immer funktioniert und zur Not mit einem Eimer Wasser ge-

löscht werden kann.

Die Werft ist für Sonderwünsche grundsätzlich offen und rüstet das Boot so aus, wie der Kunde es möchte. Änderungen am Ausbau sind ebenfalls möglich. Auch später kann eine Finngulf noch mit überschaubaren Kosten umgebaut oder modernisiert werden. Das Boot wird, wie sich das gehört, von außen nach innen gebaut und nicht umgekehrt.

Fazit: Die Finngulf 33 ist etwas für Leute, die bereit sind, für ein hochwertiges Boot mit exzellenten Segeleigenschaften ein paar Euro mehr auszugeben. Sie ist ein Boot für Segler, die Qualität zu schätzen wissen. Blickt man einige Jahre in die Zukunft, relativiert sich der hohe Preis wieder. Dank wartungsfreundlicher Bauweise sind die laufenden Kosten kalkulierbar. Beim Wiederverkauf eines solchen Bootes dürfte es ebenfalls keine Probleme geben. Dieses Qualitätssegment bleibt preisstabil. Von der Größe her ist die Finngulf 33 ein Boot, das man auf dem Bodensee noch vernünftig handhaben kann und das sich an den meisten Liegeplätzen noch unterbringen lässt. Der Tiefgang von einem Meter achtzig setzt vielerorts aber doch Grenzen und die vielen kleinen und gemütlichen Häfen bleiben solchen Booten verschlossen. Dafür sind die Segeleigenschaften einfach toll. Ein schnelles Boot, das auch rauhe Bedingungen souverän wegsteckt und dabei schonend mit der körperlichen Verfassung der Crew umgeht. mh