



Perfekt für den

Solide Verarbeitung, gute Segeleigenschaften und ein praxistaugliches Rigg heben die Storm 22 aus der Masse günstiger polnischer Kleinboote heraus. Sie ist k

Die Storm 22 ist ein kleines Segelboot aus polnischer Produktion, das bereits bei leichtem Wind flott segelt, durch praxisnahe Ausstattung und durch in dieser Klasse überdurchschnittliche Verarbeitung überrascht.

Von **Hans Dieter Möhlhenrich** und **Michael Häßler**

Das Boot gibt es in drei Ausführungen: Die Standardversion hat eine verzinkte Stahlplatte als Klappschwert und 180 Kilogramm Innenballast, die Sportversion besitzt einen 200 Kilogramm schweren Hubkiel aus Edelstahl, 60 Kilogramm Innen-

Anfang

Storm 22

Maße:

Lüa 6,58 m, Breite 2,49 m
Gewicht ca. 1000/1100 kg
Segelfläche ca. 21,5/23,5 m²

Preis

ab 25 900,- Euro inkl. MwSt.



st kein Schnäppchen, dafür aber ein „richtig gutes Segelboot“.

ballast und ein um 50 Zentimeter höheres Rigg, was zwei Quadratmeter mehr Segelfläche bringt. Die Salzwasserversion wiederum ist mit dem kleinen Rigg und dem Hubkiel ausgestattet. Sie hat 110 Kilogramm Blei in der Bilge. Damit liegt die

Verdrängung je nach Variante zwischen 1000 Kilogramm und 1100 Kilogramm. Diese 100 Kilogramm Unterschied spielen vor allem beim Trailertransport eine Rolle.

Ein Anhänger für das Boot wiegt etwa 350 Kilogramm,

was bei der Standardversion eine Anhängelast von 1450 Kilogramm ergibt und die leere Salzwasserversion mit 1550 Kilogramm am Haken hängt. Ist das Boot urlaubsklar ausgestattet, kommen schnell nochmal 200 Kilogramm oder auch mehr

dazu, was in der Nähe oder bereits über der maximal zulässigen Anhängelast eines Mittelklassewagens liegt. Für wen solche Überlegungen eine Rolle spielen, sollte das Bootsgewicht also von Anfang an in sein Kalkül einbeziehen.

Die Sportversion

Wir haben die Sportversion mit dem höheren Rigg bei Wind um zwei Beaufort gesegelt. Das gut 6,5 Meter lange Boot verhielt sich dabei äußerst agil ohne besonders rank zu sein, verlangt aber nach sorgfältigem Gewichtstrimm und über- rasch dann mit guten Segel- leistungen.

Konstrukteur Wojciech Spisak scheint sein Handwerk zu verstehen. Wir hatten keine Mühe, mit den zahlreichen, meist wesentlich größeren Booten vor den Kressbronner Baggerlöchern mitzuhalten. Dabei liefen wir bei guter Geschwindigkeit durchweg etwas mehr Höhe als die meist mit Rollgenuas ausgerüsteten „Gegner“.

Das spricht auch für die Segel des polnischen Segelmachers „Apollo Sails“, die deutlich über der sonst üblichen und gelegentlich unbefriedigenden „Erstausrüsterqualität“ liegt. Die Fock ist ein gut profiliertes Segel im Radialschnitt mit Drahtvorliek, das nicht zum Rollreefen gemacht ist, was bei dieser Boots- und Segelgröße aber auch gar nicht sinnvoll wäre. Der optionale Fockroller ist zum Bergen des kompletten Segels gedacht, was Hafenmanöver oder Manöver mit dem Gennaker deutlich vereinfacht.

Auch das mitgelieferte Großsegel ist von guter Qualität. Bei entsprechender Optimierung der Riggeinstellungen steht es tadellos. Das Konzept des Riggs ist stimmig. Das Fockvorliek und somit die gesamte Riggschpannung lässt sich über einen Taljenkasten einstellen und muss nicht umständlich und mit brachialer Gewalt über die Wantenspannung erfolgen.

Was uns nicht so gut gefallen hat war, dass der Gennaker im unverstägten Topp angeschlagen wird. Auch wenn der Mast hält, generiert man dadurch eine unkontrollierbare Biegung und unruhiges Segeln im Grenzbereich. Besser wäre es, den Gennaker weiter unten anzuschlagen oder den Masttopp zusätzlich zu verstägen. Babywanten waren an dem Testboot keine montiert, die Anschlagpunkte dafür sind



Versehentlich war ein Gennaker für das kleinere Rigg an Bord, das Originalsegel ist deutlich länger im Vorliek. Der Außenbo



Der Pinnenausleger sollte für effektiven Gewichtstrimm teleskopierbar sein. Das Schotpedest ist sinnvoll und eine Hahnepot oder ein Traveller würde den Stand des Großsegels noch verbessern.



Saubere Arbeit: Die Kieflosse ist aufwändig aus Edelstahl geschweißt und mit einem hinterschnittenen Profil versehen.

Technik

Der Mast ist nicht verjüngt und siebenachtelgetakelt. Die Vorsegelkräfte werden von den Oberwanten über ein langes Salingpaar auf maximal außen angeordnete Püttings übertragen. Die Püttings für die Unterwanten und die beim Testboot zwar vorgesehenen, aber nicht montierten Babywanten liegen weiter innen an der Aufbauseite.

Der Vorlieksdurchhang wird über das Fockfall auf einem Taljenkasten eingestellt und das Großsegelprofil unter anderem über das Achterstag.

Der optionale Gennakerbaum ist an Deck montiert und wird per Leine ausgefahren und eingezogen.

Der Hubkiel lässt sich mit einer relativ aufwändig gestalteten Raduntersetzung aufholen. Dessen Abschlussplatte zentriert sich beim Absenken aber nicht selbsttätig über dem Kielkasten. Hier muss manuell etwas nachgeholfen werden.

Auch die Schwertmechanik der Standardausführung haben wir uns angesehen. Sie funktioniert ebenso zuverlässig.

Der 5 PS-Außenborder des Vorführboots ist zumindest

für den Bodensee recht üppig dimensioniert. Vier PS reichen vollkommen aus und mit einem 2-PS-Flautenschieber dürfte man ebenfalls die meisten Betriebsbedingungen abdecken. Die von der Werft gelieferte, aufholbare Motorhalterung lässt sich, dank der Unterstützung einer Gasdruckfeder, leicht handhaben und ist zu empfehlen.

Das kleine Elektrik-Paket enthält eine Batterie mit 26 Ah, Bordstromverteiler, Verkabelung und Innenbeleuchtung. Das große Elektrik-Paket umfasst eine 100 Ah-Batterie mit Ladegerät, Rundumlicht und Landstromanschluss. Das lohnt sich aber nur, wenn man eine aktive Kühlbox mitnehmen möchte. Im Kombüsepaket ist ein einflammiger Origo-Spirituskocher enthalten, eine Spüle, Wassertank und Handpumpe. Ob man für diese Bootsgröße tatsächlich eine Spüle braucht, sei dahingestellt. Eine große Schüssel erfüllt den selben Zweck und man erspart sich den Abwassertank für die Bodensee-Zulassung. Ebenso verhält es sich mit der Chemietoilette.

Den Platz unter dem Niedergang könnte man sicherlich sinnvoller für eine Kühlbox nutzen. Letztlich ist das aber Geschmackssache.

enborder ist üppig dimensioniert, normalerweise reicht ein Modell mit 2 PS.



Bei mehr Wind unverzichtbar, aber für diese Bootskategorie eher ungewöhnlich: Ein tauglicher Fockfallstrecker mittels Bierkasten.

aber vorhanden. Man sollte sie benutzen, denn sie verleihen dem Rigg zusätzliche Steifigkeit und helfen, den Starkwindtrimm deutlich zu verbessern.

Die Großschot endet in einem vernünftigen Fußblock und ist auf einer Konsole auf Höhe der Sitzduchten angeschlagen, was schon einen deutlichen Vorteil gegenüber der sonst bei Einsteigerbooten oft üblichen Montage eines simplen Violinblocks mit Klemme auf dem Cockpitboden bringt. Für das Leichtwindrevier Bodensee würden wir einen Traveller, Bügel oder Hahnepot als Extra empfehlen. Das brächte einige Vorteile, zumal es sich bei unserer Storm 22 um eine „Sportversion“ handelt.

Ansonsten besteht die Decksrüstung aus durchgängig hochwertigen Komponenten, die ihre Qualität aber teilweise nicht zur Anwendung bringen können. Ein kleiner Kritikpunkt trifft in diesem Zusammenhang das teilweise viel zu dicke und störrische Tauwerk, durch das die hochwertigen Blöcke buchstäblich ausgebremst werden.



Die Storm 22 bietet verhältnismäßig viel Platz unter Deck. Und auch der Innenausbau überzeugt.



Niedergang der Standardversion mit Schwertkasten.

So besteht der Baumniederholer aus einer sechsfach geschorenen Talje mit einer Leine, die gerade noch eben durch die Dreifach-Blöcke passt. Mit einer Kaskade aus dünnem Dyneema wäre eine vierfache Untersetzung reibungsarm und mit nur drei statt sechs Scheiben machbar.

Wohnen

Für die Außenmaße eines 15-er Jollenkreuzers bietet die Storm 22 erstaunlich viel Platz unter Deck und ist für Familien mit ein oder zwei kleinen Kinder für Wochenend- oder Urlaubstörn geeignet. Die Doppelkoje im Vorschiff ist für zwei Erwachsene Personen etwas eng.

Kojen, Pantry und Schränkchen sind Teil der Innenschale, in die kleine Staukästen eingeformt wurden, die aber nicht viel Platz bieten. Man wird aus der Segeltasche und der Kühlbox leben, die man hinter dem Niedergang unterbringen kann. Dort ist beim Testboot

eine Chemietoilette verstaut. Ansonsten ist der Platz unter Deck sinnvoll mit Schwabennestern und optionalen Stautaschen genutzt.

Was man vermisst, ist ein großer Stauraum, beispielsweise für Bekleidung oder Vorräte, wie er unter den Kojenbrettern sein könnte, wenn die Werft ihn besser ausnutzen würde. Der Platz in den achteren Backskisten dürfte durch Festmacher, Fender, Pütz, Cockpitpersenning Spinnaker und andere „bootsbezogene“ Ausrüstung gebraucht werden.

Die Decke ist mit gepolstertem Kunstleder bezogen und die Innenseite der Schale mit einer textilen Verkleidung.

Den kurzen Pinnenausleger sollte man durch einen teleskopierbaren ersetzen. Denn bei Leichtwind sollte die Crew weit vorn am Niedergangsschott sitzen.

Das quittiert die Storm 22 durch deutliche höhere Geschwindigkeit. Das sind ein paar Details, die mit wenig Aufwand verbessert werden können.



In die beiden Hundekojen passt jeweils eine Segeltasche oder eine Kühlbox.

Fahrbericht Storm 22

Fazit

Die Storm 22 ist ein gut segelndes, kleines Trailerboot für zwei Personen oder eine Familie mit ein bis zwei kleinen Kindern. Die Bauqualität liegt oberhalb dessen, was üblicherweise bei dieser Bootskategorie geliefert wird, und auch die Segelcharakteristika waren bei den herrschenden Bedingungen in Ordnung.

Dass man das Boot auch bei mehr Wind noch „im Griff haben“ kann, verspricht das gut kontrollierbare Riggkonzept. Die Werft hat auf die sonst scheinbar unvermeidliche Rollrefan-lage verzichtet und liefert vernünftig profilierte Segel an einem Rigg, das praxistauglich trimmbar ist. Die kritischen Anmerkungen im Text beziehen sich also keinesfalls auf die allgemeine Bauqualität, sondern tatsächlich auf ein paar kleine Details, mit denen man noch etwas mehr aus dem Boot herausholen kann.

Für den Bodensee bietet sich die etwas teurere „Sportversion“ an. Die beiden zusätzlichen Quadratmeter Segelfläche kann man gut gebrauchen, und der Hubkiel nimmt unter Deck weniger Platz in Anspruch als das Standard-Klappschwert.

27 900 Euro ist der Basispreis. Darin enthalten sind die Am-Wind-Segel. Hinzu kommt der Transport von Polen an den Bodensee für 1700 Euro und ein Unterwasseranstrich für 1150 Euro. Das von uns gesegelte Boot mit entsprechender Zusatzausrüstung kostet 36 320 Euro plus Überführungskosten. Möchte man noch einen Trailer, sind zusätzliche 2980 Euro fällig.

Die Storm 22 ist weder qualitativ noch preislich ein „Billigboot“. Komplette mit urlaubstauglicher Ausrüstung und ein paar zusätzlichen Extras versehen, tendiert der Preis schnell in Richtung der 40 000 Euro-Marke. Dafür bekommt man aber ein ab Kauf funktionierendes und gutes Segelboot, das ideal für Einsteiger ist.



Zahlen

6,58 m	Länge über alles
6,26 m	Wasserlinienlänge
2,49 m	Breite
0,26/1,51 m	Tiefgang
1000/1100 kg	Gewicht
280/310 kg	Ballast
21,5/23,5 m ²	Segelfläche
Außenborder	Motor optional

Sonderausstattung (u. a.): **Motor, Elektrik-Paket, Kombüse-Paket, Gennaker-Paket, Fockroller, Lazy-Bag, Radio, Chemie-Toilette**

ca. 25 900 €	Standardversion m. Steuer ab Werft
ca. 27 900 €	Sportversion m. Steuer ab Werft
ca. 27 900 €	Salzwasserversion m. Steuer ab Werft
ca. 36 320 €	Hier vorgestelltes Boot ab Werft

Vertrieb: **Meichle+Mohr GmbH, Daniel Rück, Im Wassersportzentrum 10, D-88079 Kressbronn, Tel. +49 (0) 75 43 / 96 60-18, Fax +49 (0) 75 43 / 96 60-40, Bootsmarkt@Meichle-Mohr.de www.Ultramarin.com**

Stärken und Schwächen

- + Verarbeitung
- + Tiefgang
- + Segelleistung
- + Handhabung
- wenig Stauraum
- etwas schwergängige Decks-ausrüstung



eine erwachsene Person. Unter dem Niedergang ist Platz für das Chemie-WC, eine