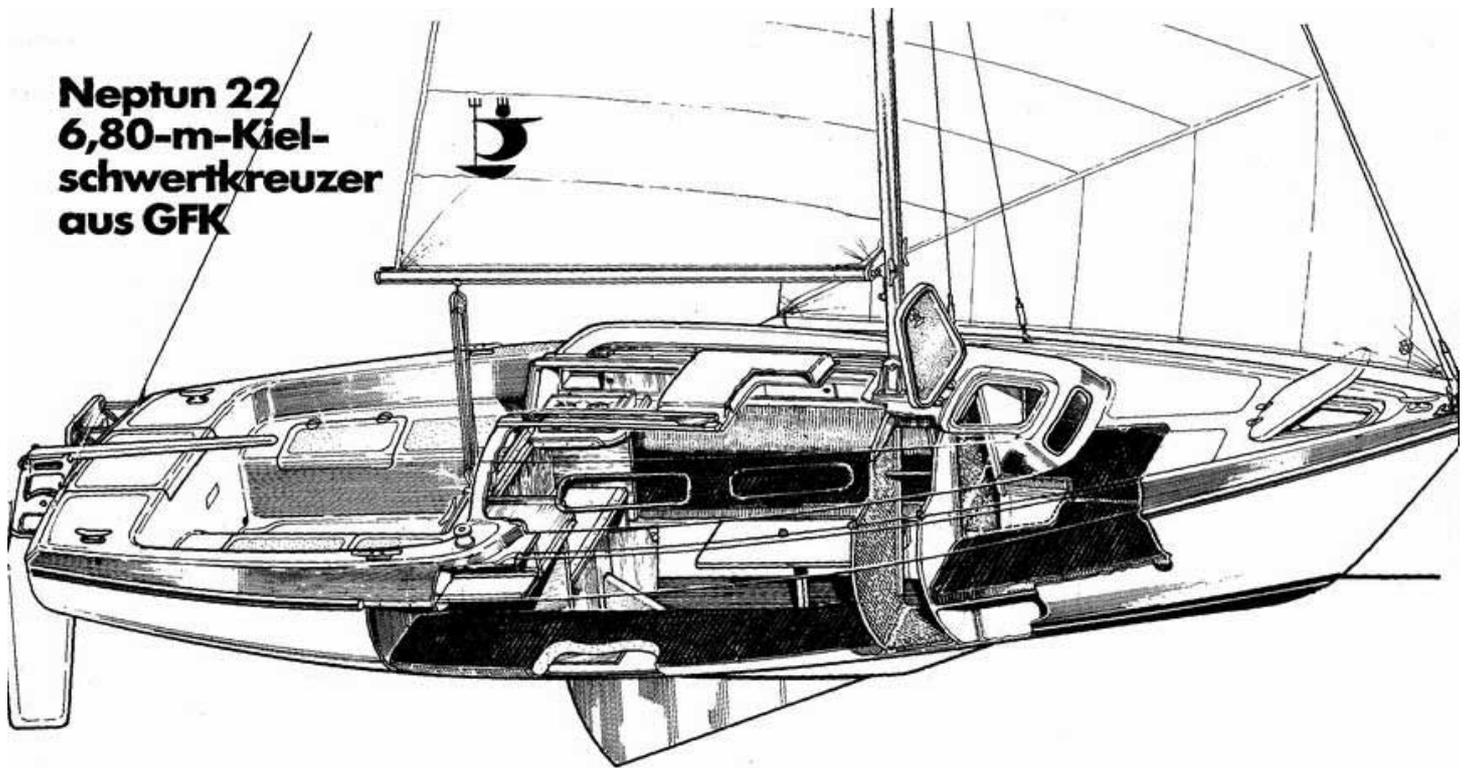


Neptun 22 6,80-m-Kiel- schwertkreuzer aus GFK



Segel- und See- eigenschaften

Die Neptun 22 gehört zu den meistverkauften kleinen deutschen Kajütsegelbooten. Der Erfolg beruht zu einem großen Teil auf der sehr gelungenen Konstruktion von Anton Miglitsch, der es verstanden hat, ein Schiff fürs Auge und für die See zu schneidern. Die Konzeption ist im Deckslayout sowie der Inneneinrichtung ausgesprochen konservativ, die Rumpflinien sind dagegen mit scharfem Vorschiff, breiter Auflage des Achterschiffes und der größten Breite im achteren Drittel sehr modern.

So zeichnete sich das Boot auch durch eine sehr angenehme Lage im Seegang aus. Während der Testfahrt auf der Flensburger Förde bei Windstärke 7 waren wir überrascht, wie weich das Boot in die kurze, steile See einsetzte, ohne dabei trotz des verhältnismäßig geringen Freibordes viel grünes Wasser überzunehmen. Selbst bei diesem Wind und hoher, kurzer See war ein Aufkreuzen unter Fock I und stark geöffnetem Groß noch ohne weiteres möglich. Allerdings wurde die Neptun 22 bei stärkerer Krängung zunehmend luvgerig, und in extremen Böen war das Boot einige Male nicht zu halten, so daß es trotz Leeruder in den Wind drehte. Man sollte also in jedem Fall die Vorsegel so lange wie möglich fahren und das Großsegel früh reffen. Besonders spritzig wurde das Schiff

mit Backstagbrise. Hier erreichten wir wiederholt den Zustand des echten Surfens mit der Welle, wobei das Boot geschätzt bestimmt um die 10 bis 12 Knoten lief. Da wirkt sich das breite Achterschiff besonders günstig aus.

Bei mäßigen Winden lag das Boot ausgesprochen neutral auf dem Ruder. Weder an der Kreuz noch auf raumen Kursen verspürten wir überdurchschnittlichen Ruderdruck. Bei festgelegter Pinne registrierten wir eine sehr gute Kursstabilität auf allen Kursen, und bei etwa zwei Windstärken gelang uns das Kunststück, das Boot ohne



Neptun 22 bei viel Wind:
Weiches Einsetzen in die See

einen Mann an der Pinne an der Kreuz bis in den Hafen zu fahren, wobei wir nur durch Gewichtsverlagerung die notwendigen Kurskorrekturen erreichten. Insgesamt: Sehr unkompliziert zu segeln, sehr leicht und exakt zu manövrieren, kein übermäßiges Stampfen, gute Geschwindigkeiten. Auch Anfänger werden mit dem Boot zurechtkommen.

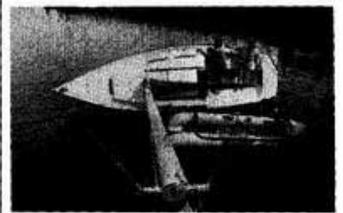
Wie steif ist das Schiff?

Bedingt durch das breite und flache Unterwasserschiff hat die Neptun 22 eine hohe Anfangsstabilität. Es muß also schon kräftig wehen, bevor sich der Kielschwerter bis über die Scheuerleiste weglegt. Daß dies indessen passieren kann, merkten wir während der Schwerketter-Fahrten. Eine starke Bö erfaßte das Schiff und legte es fast flach auf die Seite. Leicht verwirrt startete die Testmannschaft auf das Ostseewasser, das sogleich mit großem Schwall in die Plicht lief. Doch dann richtete sich das Boot, etwas zögernd, wieder auf, wobei fast alles Wasser wieder außerbords lief und der Rest durch die gut dimensionierten Lenzer schnell abfloß. Bei kurzen, starken Böen kann die Neptun 22 eben doch nicht verleugnen, daß sie ein Kielschwerter ist, bei dem der Ballast nun mal nicht einen Meter unter dem Rumpf hängt.

Um ganz sicher zu gehen, vollzogen wir die unfreiwillige Schräglage später am Steg noch einmal nach, und dabei stellte sich dann eindeutig heraus, daß das Boot selbst dann noch ein erhebliches aufrichtendes Moment hat, wenn die Mastspitze mit den Segeln die Wasseroberfläche berührt und zwei Mann in der Plicht hocken. Man kann die Neptun 22 also auf jeden Fall als kentersicher bezeichnen.

Da die Kajüte zur Plicht hin durch ein breites Brückendeck bis zur Höhe der Duchten abgeschottet ist, kann auch bei extremer Schräglage kein Wasser ins Schiffsinnere gelangen. Sollte dies durch ein Leck trotzdem passieren, so sorgen serienmäßig eingebaute Auftriebskörper dafür, daß das Boot nicht sinkt.

Wer noch ein wenig mehr Geschwindigkeit aus seinem Schiff herausholen will, sollte unbedingt das Trimmen nicht vergessen. Aufgrund des jollenförmigen Unterwasserschiffes reagiert die Neptun 22 noch merklich auf eine Gewichtsverlagerung durch die Mannschaft, und auf Regatten sollte das



Trotz Kielschwert-Ausführung:
Kentersicher bei extremer
Krängung

Heck möglichst wenig belastet werden.

Negativ vermerkten wir, daß man bei Krängung etwas schwierig aufs Vorschiff gelangt, da das Deck recht schmal ist und die Unterwanden den Durchgang versperren. Es wäre vorteilhaft, wenn auch das Kajütsdach mit noch weiteren rutschfesten Flächen versehen wird.



Lüa 6,80 m, Bua 2,40 m, Tiefgang mit Schwert 1,05 m, ohne 0,55 m, Verdrängung 0,85 t, Segelfläche 20,00 m² mit Fock II, Werft Neptun, Lage in Lippe, Industriestr. 16

Ein Boot für welchen Zweck?

Der Kielschwertkreuzer Neptun 22 ist so konstruiert, daß er durchaus schweres Wetter auf See abreiten kann. Das Boot hat sich bisher recht gut im Wattengebiet der Nordsee, an den Küsten des Mittelmeeres sowie im gesamten Ostseebereich bewährt. Trotz der Kielschwertausführung ist das Schiff im Seegang steif, so daß ein Aufkreuzen auch gegen grobe See möglich ist. Hinter größeren Wagen läßt sich die Neptun wegen des geringen Tiefgangs gut trailern, ein fester Liegeplatz im Wasser ist also nicht unbedingt nötig. Durch die sehr zweckmäßige Inneneinrichtung und den verhältnismäßig großen Wohnraum unter Deck wird es eine Familie mit zwei Kindern an Bord aushalten, für vier Erwachsene wird es dann jedoch etwas eng.

Auf einen Blick:

Gut

Trimmlage im Seegang
Modernes Unterwasserschiff
Unkompliziert zu segeln
Wohnliche Raumaufteilung der Kajüte
Durchdachte Pantry
Kunststoffgerechte, gefällige Formgebung

Schlecht

Haltbarkeit des Ruders
Luvgerichtigkeit bei starker Krängung
Mittelmäßige Endstabilität
Lüftung
Schwachbeschiebeluk

Kosten unter der Lupe

Das Boot kostet segelfertig ab Werft 11 695 DM incl. MwSt. Dieser Preis ist jedoch unrealistisch, denn man erhält dafür sozusagen nur ein nacktes Schiff mit Großsegel und Fock I sowie einfachen Tufnolwischen ohne Hebel, mit denen man so gut wie nichts anfangen kann. Zum wirklich segelfertigen Schiff kommen Polster, Pantry, Tisch, Fock II, Genua und Sturmfock, Unterwasseranstrich, Hebelwischen, Bugkorb, Seereling und etliche Details mehr hinzu, so daß man auf jeden Fall rund 16 000 DM für die Neptun 22 veranschlagen sollte. Zum urlaubsklaren Schiff kommen dann noch Motorschacht oder Halterung und Außenbordmotor, Pump-WC, Pflichtpersenning, Kompaß, Lampen und persönliche Ausrüstung hinzu, wodurch man auf rund 19 000 DM kommt.

Der Komfort an Bord

Nach Meinung der Testcrew hat die Werft für das Schiff eine wirklich gelungene Raumaufteilung gefunden. Im Vorschiff läßt sich durch ein Einlegestück zwischen den beiden Kojen eine breite „Liegewiese“ einrichten. Besonders lange Leute werden Schwierigkeiten mit den Beinen im Bug bekommen, für den Standardkollegen sowie für Kinder reicht's allemal. Das Vorschiff läßt sich gut mit einem dicken Vorhang separieren, und wenn man ein Pump-Klo einbaut, hat es im Vorschiff zwischen den beiden Kojen den einzig richtigen Platz, denn da kann man sich wirklich bequem draufsetzen.

Zur Kajüte hin schließen sich bb und stb zwei Kleiderschränke an, im rechten ist die Batterie gut erreichbar untergebracht. Die beiden Längskojen in der Kajüte reichen nur wenig unter die Duchten und haben endlich einmal die Breite, die wir uns wünschen. Über den Kojen in voller Länge Schwalbennester mit Teak-Schiebetüren für allen Krimskrams. Schade, daß man sich hier nicht vernünftig anlehnen kann, das Sitzen ist so etwas unbequem.

Der Clou aber ist die durchdachte Pantry, die auf kleinstem Raum sehr zweckmäßig unter dem Brückendeck und auf zwei Borden bb und stb vom Niedergang untergebracht ist. Die Nirostaspüle läßt sich

herausklappen, es gibt Schubladen und Halterungen für Geschirr sowie ausreichenden Stauraum für Lebensmittel, Töpfe und Pfannen. An dieser Pantry wird die Bordfrau Freude haben.

Der Kajütstisch läßt sich nach allen Seiten schwenken, durch eine Drehung ist der Gang zum Vorschiff frei. Der Innenausbau macht durch die Verwendung von Innenschalen, Teakholz und Isoliermatten an der Außenhaut einen handwerklich sauberen Eindruck. Der Niedergang ist bequem, die Lichtverhältnisse in der Kajüte sind gut. Die Lüftung durch das Vorschiffsluk ist nicht ausreichend, hier sollte ein zusätzlicher Lüfter montiert werden. Bei der Wasserprobe mit der Pütz hielten Vorluk und Fenster absolut dicht, ebenso die mit Moosgummi sehr wirkungsvoll abgeschlossenen Backskisten, während es durch das Schiebeluk in die Kajüte leckte.

Die Plicht ist zweckmäßig gestaltet. Die Duchten haben die richtige Breite, man kann sich bei Schräglage gut abstützen und das hohe Süll bietet Windschutz. Die Sicht voraus wird durch die Kajüte nicht behindert. Zustimmung fand auch der achtere Stauraum. Es gibt zwei brauchbare Backskisten mit sauber eingeformten Luks (deren Schlösser jedoch vermutlich sehr schnell im Seewasser verderben werden) und eine Achterpiek, die allerdings bei Einbau eines Schachts für die Motoranlage reserviert ist. Der Motorschacht ist ausgezeichnet gelöst.

Beschläge und Ausrüstung

Das Rigg der Neptun 22 ist recht solide verstagt und ließ auch während der Sturm-Testfahrten niemals das Gefühl der Unsicherheit aufkommen. Die eloxierten Alu-Spiere sind pflegearm. Man sollte auf jeden Fall wie bei unserem Testboot zum Durchsetzen der Fock eine Fallwinch anbringen. Die Kunststoff-Mastklampen haben die richtige Größe. Der Stand der Diekow-Segel war ausgezeichnet. Das Schneckenreff (Extras) funktionierte zufriedenstellend.

Die Fockschot scheuerte beim Dichtsetzen mit der brauchbaren Hebelwinch nicht auf dem Süll, die Fockschot-Holepunkte an Deck ließen sich durch Rutscher leicht verstellen. Auf dem Achterschiff zwei solide Festmacherklampen, aber Lipplampen fehlten. Die Travellerschiene auf dem Brückendeck ist zu kurz, um effektiv wirksam zu werden. Für Tourenskipper reicht's. Schwächster Punkt des Bootes: die Ruderanlage. Der Ruderkopf sitzt zu hoch am Spiegel, wodurch der Drehpunkt des Ruderblattes weit über dem Wasserspiegel liegt und hier überdurchschnittlich belastende Kräfte auftreten, denen das Sperrholzruderblatt nicht gewachsen ist, zumal, wenn es sich — wie bei unserem Testboot — zu weit vorholend läßt und überbalanciert ist. Die Werft verwendet jetzt ein 8-mm-Alu-Ruderblatt.

Konstruktion und Finish

Bei der abschließenden Besprechung waren alle am Test beteiligten Personen der Meinung, daß der Kielschwertkreuzer Neptun 22 ein zwar konventionelles, aber in bezug auf Aussehen, Segeligenschaften, Raumaussnutzung und Innenausbau gelungenes Fahrtenschiff ist. Die Einformung von Vorluk, Backskistendeckeln und Achterluk erfolgte kunststoffgerecht ohne überstehende Kanten. Die begehbaren Deckflächen haben ein rutschhemmendes Waffelmuster, das wir uns auch seitlich auf dem Kajütstisch sowie auf dem achteren Lukendeckel wünschten. Das Deck bog sich beim Begehen nicht merklich durch, das Schiebeluk war indessen extrem weich. Bugkorb und Seereling waren solide auf Deck befestigt, welches jedoch bei stärkerer Belastung der Stützen federte. Auch die Montage der Beschläge und Festmacherklampen machte einen haltbaren Eindruck.

Die Holzteile an unserem Testboot, wie die Steckschotten im Niedergang, Pantry, Schwalbennester, Griffleisten etc. waren einfach, aber sauber eingepaßt. Das Finish der Kunststoff-Außenhaut war nicht gerade Spitzenklasse, aber durchaus akzeptabel. Etwas mehr Glanz im Gelcoat würde dem Boot gut zu Gesicht stehen.

Testbericht: Harald Schwarzlose