

Beinahe makellos



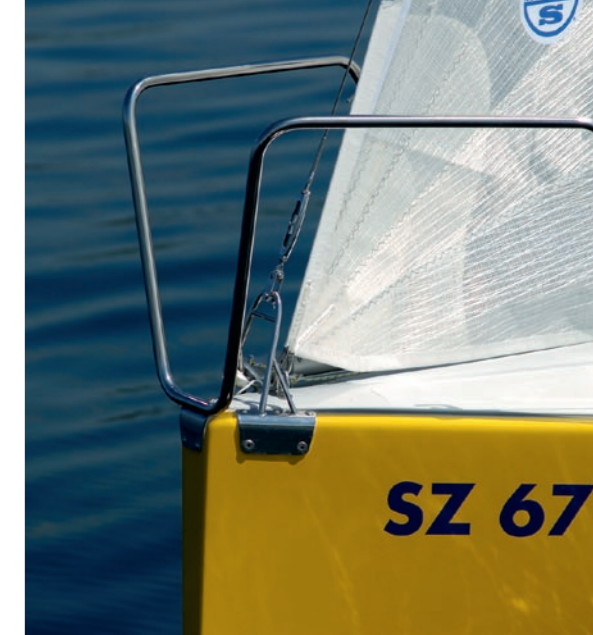
Neuer Schwung in der Einsteiger-Klasse: Die in Deutschland entworfene und in Polen gebaute MakSeven bietet einfaches Handling und grossen Segelspass.

TEXT: LORI SCHÜPBACH
FOTOS: RUEDI HILBER

Der vereinbarte Termin lässt für den Zürichsee nicht gerade optimale Testbedingungen erwarten. Flache Druckverteilung, kaum ein Wölkchen am Himmel. Engelbert Gassmann und sein Team von der Bootsverft Gassmann haben alles daran gesetzt, dass die erste in die Schweiz importierte MakSeven bereit ist. Die Zeit war knapp, aber reichte. Da liegt sie nun, am Steg in Bäch: ein schmuckes, kleines Boot mit einfachem Design, ohne Schnickschnack. Ein schlanker Rumpf, ein hoher, aber nicht störender Aufbau, ein zwar offenes, aber – gegen den aktuellen Trend – nicht übermässig breites Heck, kein Bugspriet für einen modernen Genaker, sondern eine herkömmliche Spi-Einrichtung. Damit lässt sich ein Fazit bereits ziehen: Die MakSeven verzichtet auf Experimente à la Nouvelle Cuisine und bietet stattdessen bewährte, gut abgestimmte Seemannskost.

Racing oder Cruising?

Erste Schritte an Bord zeigen sofort: Die MakSeven ist zwar klein, aber sie bietet einiges. Beispielsweise eine erstaunliche Stabilität. Dazu trägt einerseits die Rumpfform bei, andererseits der Hubkiel mit knapp 1,60 m Tiefgang und einer 400 kg-Bombe. Im Hafen bei wenig Wasser oder zum Auswassern kann der Kiel bis auf 40 cm Tiefgang hochgeholt werden. So lässt sich die MakSeven (mit hochgeklapptem Ruderblatt) auch problemlos über eine Rampe slippen. Bei einem Gesamtgewicht von 1200 kg reicht dazu auch ein normaler PW als Zugfahrzeug. Und wenn wir schon beim Thema sind: Der Mast ist innerhalb weniger Minuten gestellt oder gelegt und dank einer maximalen



Rumpfbreite von 2,50 m ist auch der Transport auf der Strasse kein Problem.

Zurück an Bord, wo ein aufgeräumtes und grosszügiges Cockpit wartet. Die MakSeven ist in zwei Versionen erhältlich: Cruising und Racing. Rumpf, Unterwasserdesign und Rigg bleiben identisch, was ändert sind der Innenausbau (mehr dazu später) und das Deckslayout. Auffälligster Unterschied: Die Racing-Version verfügt über einen Traveller (statt eines einfachen, zentralen Grossschotblocks) und Fussstützen im Cockpitboden. Dafür fehlen die zwei langen Cockpit-Sitzbänke (mit integrierten Backskisten) der Cruising-Version. Dieser «Verlust» schmerzt allerdings nur begrenzt, denn auch ohne die Bänke sitzt man bequem auf den angenehm dimensionierten Seitendecks. Und der zusätzliche Platz im Cockpit kommt einem besonders auch bei Manövern oder beim Setzen und Bergen der Segel entgegen.

Alle Fallen und Strecker sind ins Cockpit umgeleitet und können mit den beiden Fallwischen auf dem Kabinendach bequem durchgesetzt werden. Hier oben wird übrigens auch der Hubkiel bedient. Die Ronstan-Beschläge

sind gut proportioniert und sinnvoll platziert. Einziger Kritikpunkt: Für die Fock, respektive den Spi, sind selbstholtende 14er-Winschen von Lewmar vorgesehen. Für die Cruising-Version sicher eine sinnvolle Lösung. Wer es sportlicher mag, wird die Fock auf der Kreuz allerdings eher von Luv aus der Hand fahren – da wäre eine zusätzliche Curryklemme kein Luxus. Umso mehr als andere Anforderungen an präzise Trimmöglichkeiten erfüllt sind: Die Fock-Holepunkte können vom Cockpit aus stufenlos verstellt werden, die Spibarber ebenso. Auch der Achterstagspanner – mit dem sich problemlos Druck aus dem Grosssegel nehmen lässt – ist benutzerfreundlich auf beide Seiten des Cockpits umgelenkt und wird in Griffweite für den Steuermann belegt (wobei eine Verdoppelung der achtfachen Untersetzung durchaus sinnvoll wäre).

Spartanisch oder zweckmässig?

Verschiedene Yachten im Segment unter 8 Meter versuchen, ihre beschränkte Länge durch ein überkomplettes Interieur zu vertuschen. Mit dem Resultat, dass unter Deck kaum mehr Platz bleibt, um sich zu bewegen.

Auch hier hebt sich die MakSeven angenehm von der Masse ab. Zwar schränken der Kasten und die Hebevorrichtung des Hubkiels die Bewegungsfreiheit ebenfalls ein, ansonsten ist aber der ganze Innenraum offen und bietet überraschend viel Platz. Vier vollwertige Kojen für Erwachsene und zwei zusätzliche Sitzbänke sind mehr, als man erwarten würde. Dazu zwei kleine Schränke mit Ablage sowie weiterer Stauraum unter den Kojen und Bänken. Keine Pantry, die sowieso nur im Weg steht, keine Nasszelle, die sowieso in der Praxis unbrauchbar ist. Wer auf der MakSeven übernachten will – was problemlos geplant werden kann – verpflegt sich mit Sandwiches aus der Kühlbox oder geht vorher im Hafrestaurant fein essen. Wer am Abend sowieso nach Hause geht, hat unter Deck jedenfalls genügend Stauraum für Spi, Taschen und sonstiges Material. Kleine Kritik: Die Niedergangsstufe hätte etwas solider und breiter ausfallen dürfen.

Bleibt noch der oben erwähnte Unterschied zwischen der Cruising- und der Racing-Version: Letztere kommt ohne Innenverkleidung aus, Rumpf und Deck sind inwendig



nur gestrichen. Und zudem fehlt die bei der Cruising-Version serienmässige Spüle mit Handpumpe und Flexwassertank.

Sturm oder Flaute?

Um es vorweg zu nehmen: Der grosse Wind blieb während des Tests wie erwartet aus. Doch die MakSeven zeigte schon bei leichter Brise, dass sie schnell anspringt und über gute Segeleigenschaften verfügt. Kaum zeigte das (optionale) Tacktick-Instrument 3 Knoten Wind oder mehr, spürte man sofort Druck in

den Segeln. Und das Boot reagiert selbst bei diesen Bedingungen erstaunlich schnell und präzise. Später, bei kurzfristig 6 – 7 Knoten Wind stand sogar der Spinnaker und zeigte, dass auch hier ein beachtliches Potenzial bereit liegt. Die Behauptung, dass es mit der MakSeven raumschots möglich ist, ins Gleiten zu kommen, lässt sich ohne weiteres aufstellen. Der deutsche Designer Dieter Hagenah hat bekanntlich schon mit den grösseren Mak 16 und Mak 10 bewiesen, dass er sein Handwerk versteht.

MAK SEVEN

Design	Dieter Hagenah
Werft	Yacht Service, Tanowo (POL)
LüA	7,55 m
LWL	12,20 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	1,59 m / 0,40 m
Gewicht	1200 kg
Ballastanteil	400 kg
Gross North	19,2 m ²
Fock North	13,44 m ²
Spi North	53,4 m ²
Motor	max. 5 PS Aussenborder
CE-Kategorie	C
Zulassung	5 Personen
Preis Testboot	CHF 64 000.–

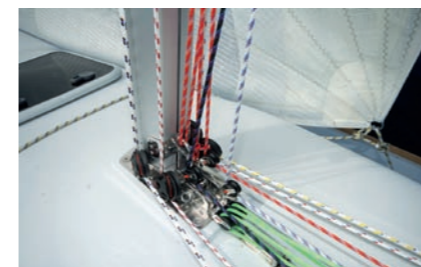
inkl. MwSt., ab Bäch, u.a. mit Rumpf in Sonderfarbe (1015.–), UW-Anstrich (1124.–), North Segel (11 760.–), Tacktick Instrumente (1920.–), 5 PS Honda-Motor (2280.–), Ausrüstung nach BSV (1000.–).



Punkt für Punkt

MakSeven

Konstruktion



Traditionell und einfach: Die in Tanowo (Polen) gebaute MakSeven verzichtet auf spektakuläres Design und unnötige Effekthascherei. Solides, traditionelles polnisches Bootsbauer-Handwerk verspricht gute Qualität und ein entsprechendes Preis-Leistungsverhältnis. Die Cruising-Version kommt segelfertig auf gut 50 000 Franken zu stehen, die bautechnisch leicht abgespeckte Racing-Version ist etwas günstiger, dafür schlägt der North-Segelsatz mit zusätzlichen gut 10 000 Franken zu Buche.

Segeleigenschaften



Egal ob Racing oder Cruising: Die Segeleigenschaften der MakSeven sind sehr ansprechend und verheissen viel Segelspass. Klar ist, dass sich die zusätzliche Investition in die hochwertigeren North-Segel lohnt. Diese sind sowohl bezüglich ihres Schnitts als auch bezüglich der Trimmöglichkeiten dem Standard-Segelsatz deutlich überlegen. Zu den guten Segeleigenschaften tragen auch der Tiefgang von immerhin 1,60 m sowie das fast ebenso tief ins Wasser ragende Ruderblatt bei.

Cruising versus Racing



Nach einem Testschlag auf einer Racing-Version ist es eigentlich klar: Viele Gründe sprechen für diese, nur wenige für die Cruising-Version. Das Interieur ist bei beiden im positiven Sinne bescheiden gehalten, weder eine Verkleidung der Aussenhaut noch eine kleine Spüle sind wirklich nötig. Und auch auf die Sitzbänke im Cockpit kann man getrost verzichten. Dafür bringt der Traveller einen echten Mehrwert. Einzig die Seitenfenster im Aufbau fehlen im Standardpaket der Racing-Version.