



Vertraut und doch anders

Centreboard 38

Eine kleine Werft in Ungarn hat mit der Centreboard 38 eine Stahlyacht entwickelt, die sich nicht nur aufgrund ihres Baumaterials von der Masse abhebt. Mit ihrem variablen Tiefgang und der recht individuellen Konzeption repräsentiert sie ein ganz eigenständiges Fahrtenyachtkonzept. Ein Testbericht von Jan Kuffel.

Stahlbau, Koopmanns-Entwurf, Mittelschwert: Als ich zum ersten Mal auf die Centreboard 38 stoße, bin ich mir eigentlich ziemlich sicher, woher diese neue Tourenyacht stammen muss – spricht doch alles für die Niederlande mit ihrer langen Tradition im stählernen Yachtbau. Umso überraschter bin ich, dass als Herkunftsland der Testkandidatin Ungarn angegeben wird. Bei der telefonischen Terminabsprache fühle ich mich dann aber doch ein wenig bestätigt: Werftchef Jan van der Weide ist nicht nur dem Namen nach, sondern auch durch seinen

Akzent klar unserem westlichen Nachbarland zuzuordnen. Yachtbauer van der Weide lernte 1992 in Ungarn seine Frau kennen und beschloss, sich in diesem Land eine Existenz aufzubauen. Zunächst liefen in seiner Werft Skoiten vom Stapel – traditionelle stählerne Schoner und Sloops des Amsterdamer Konstruktionsbüro Lunstroo Custom Design –, danach folgten Einzelaufträge für stählerne Motoryachten. Nachdem zunächst nur Kaskos entstanden, verließen in späteren Jahren auch zunehmend komplette Schiffe die Werft. Um eine

bessere Auslastung der Kapazitäten zu erreichen, tat sich van der Weide 1996 mit dem niederländischen Vertriebspartner Pedro Boat B.V. aus Zuidbroek zusammen und begann, stählerne Motoryachten zwischen 30 und 38 Fuß in Serie zu fertigen – über 230 Exemplare wurden seitdem ausgeliefert.

Die Idee zur Konzeption der Centreboard 38 entsprang dem langjährigen Wunsch des Werftchefs, auf eigenem Kiel große Reisen unternehmen zu können. Sein Schiff sollte absolut seetüchtig, für das Trockenfallen geeignet und in jeder Hinsicht

einhandtauglich sein. Nach längerer, erfolgloser Suche auf dem internationalen Yachtmarkt entschied sich van der Weide dann doch für die ohnehin naheliegende Lösung, sein Traumschiff selbst im eigenen Betrieb als Semi-Custom-Kleinserie zu bauen.

Für den Entwurf kam für ihn nur jemand infrage, der über viel Erfahrung in der Konstruktion von Metallschiffen sowie in der Auslegung von Schwertkonstruktionen verfügt – die Wahl fiel auf das Design-Büro Dick Koopmans, mittlerweile geführt von Dick Koopmans junior. Die Konzeption des Interieurs sowie der zahlreichen technischen Installationen übernahm Jan van der Weide indes selbst.



Das Kutterrigg ist äußerst solide ausgeführt und sicher verstagt – Furlex-Rollanlagen und Dyneema-Fallen gehören zur Standardausstattung.



Das Mittelcockpit fällt relativ klein aus – die Sitzposition ist dennoch komfortabel. Die Elektronik ist allerdings größtenteils aufpreispflichtig.

Eigenständiges Konzept

Die Baunummer 1 der Centreboard 38 liegt im Hafen von Den Oever für einen zweitägigen Testtörn auf dem niederländischen Wattenmeer bereit – Trockenfallen inklusive. Schon der erste Eindruck des Schiffes am Steg macht deutlich, dass hier etwas absolut eigenständiges entstanden ist – kein Schiff von der Stange, sondern Bootsbau mit Charakter. Die Centreboard 38 verfügt über sehr ausgewogene Linien mit deutlichem Sprung. Das Heck ist

breit, wohlgeformt und wirkt mit dem am Spiegel angehängten Ruder sehr markant.

Eine Eigenheit des Schiffes ist im Wasser derweil nicht zu sehen und offenbart sich erst nach dem Trockenfallen im Watt: Obwohl über der Wasserlinie ein reiner Rundspanter, wurde das Unterwasserschiff in Knickspant ausgeführt. Es erhält so eine gerade und relativ breite Bodenplatte, auf der es sicher und aufrecht stehen kann. Propeller und

Ruderblatt werden von einer soliden Ruderhacke geschützt.

Das Deck weist ein Mittelcockpit auf. Der lange und flache Aufbau fügt sich gut in das Gesamtbild ein. Das hohe Kutterrigg ist mit zwei Rollreiffanlagen ausgestattet – das Großsegel wird per Einleinen-Bindereff verkleinert. Alles in allem also nicht unbedingt ein typischer „Koopmans“ – an vielen Details wie dem leicht gerundeten Steven sowie der kleinen Bugspriet-Nase lässt ▶



Angesichts ihres hohen Gewichts kommt die Stahlkonstruktion recht gut voran – sie erweist sich zudem als äußerst steif, so dass selbst in Böen unter dem über 100 Quadratmeter großen Gennaker kein ungutes Gefühl aufkommt.



Die Wantenpüttinge münden mittig auf dem Seitendeck – dennoch kommt man gut daran vorbei. Auch bei schwerem Wetter bewegt man sich sehr sicher an Deck – nur das Aufbaudach bietet zu wenig Halt.

sich die Handschrift des Konstrukteurs aber dennoch erkennen. Für die Decksrüstung kommen renommierte Marken zum Einsatz: Seldén-Rigg, Furlex-Rollanlagen, Winschen und Stopper von Lewmar, hydraulische Whitlock-Steuerung, Gebo-Fenster und -Luken sowie eine komplette Raymarine-Instrumentierung zeugen vom Qualitätsanspruch der Werft.

Gutes Finish auch im Detail

Das Finish kann sich ebenfalls sehen lassen – dass es sich um einen Stahlbau handelt, erkennt man erst auf den dritten Blick. Alle Flächen sind spiegelnd glatt und makellos in Awlgrip gespritzt – es finden sich weder scharfe Kanten noch Beulen. Besonders pfiffig erscheint die Gestaltung der Cockpitduchten: Über den stählernen Unterbau wurde ein GFK-Formteil mit sehr weichen Rundungen gelegt – die Sitzposition gestaltet sich auch bei Lage ausgesprochen komfortabel. Die Stills sind ausreichend hoch, um auch

in schwerem Wetter viel Schutz zu bieten, und breit genug, um auch einmal auf der hohen Kante sitzen zu können. Die komplette

Segelbedienung einschließlich des Ein- und Ausreffens erfolgt aus dem Cockpit heraus – die entsprechenden Winschen und Stopper sind unter einer festen Windschutzscheibe links und rechts des Niedergangs montiert. Leider liegen die Winschen zu dicht an der Scheibe, so dass nur eine kurze Kurbel eingesetzt werden kann. Die Großschot verläuft über einen Traveller auf der Achterkajüte hinter dem Cockpit – zum Holen der Schot steht eine großzügig dimensionierte Zweigangwisch zur Verfügung.

Über dem Heck wurde außerdem ein sogenannter „Targa-Bügel“ als Geräte- beziehungsweise Antennenträger montiert – darunter befindet sich ein riesiger Heckstauraum, in dem auf unserem Testschiff das Avon-Schlauchboot nebst Kompressor sowie ein Außenborder und weitere sperrige Ausrüstungsgegenstände Platz fanden.

Die Laufdecks sind beim Testschiff mit einem Treadmaster-Korkbelag beklebt – weitere Sicherheit geben ein umlaufendes, circa 15 Zentimeter hohes Schanzkleid sowie die solide verankerte Seereling. Leider finden sich auf dem Aufbaudeck indes nur kleine Flecken des rutschhemmenden Belags – besonders bei nassem Wetter dürften daher entsprechende Schlitterpartien vorprogrammiert



Das Achterdeck bietet nicht nur viel Platz, sondern auch einen riesigen selbstlenzenden Heckstauraum. Die Großschot läuft auf eine Wisch.

sein. Dieses Manko lässt sich allerdings ohne allzu großen Aufwand durch entsprechende Nachrüstung beheben.

Als Grundgeschirr wird ein schwerer Pflugscharanker mit 60 Metern Kette im Bugbeschlag gefahren – eine elektrische Ankerwinde erleichtert den Einsatz in der Praxis erheblich. Der Kettenkasten befindet sich allerdings unter Deck – einen Zugang von oben gibt es nicht.

Das Kutterrigg weist ebenfalls einige Besonderheiten auf: Um die Kräfte des Kutterstags aufzufangen, wurde der Mast im oberen Drittel mit zwei Jumpstagen versteift – zusätzliche Backstagen sollen dem Profil in schwerem Wetter weiteren Halt geben. Angesichts der Tatsache, dass sowohl der Mast als auch die Verstagung mindestens eine Nummer größer ausfallen, als es sonst bei dieser Bootsgröße üblich ist, erscheint dieses „Hosenträger und Gürtel“-Konzept jedoch etwas übertrieben – bietet aber ohne Frage ein hohes Sicherheitspotenzial. Der Klüver ist indes sehr hoch geschnitten und überlappt die mittig auf dem Seitendeck angreifenden Oberwanten kaum.

Zwischenbilanz: Alles in allem vermittelt die Centreboard 38 von außen den Eindruck eines stabilen und sehr gut ausgestatteten Seeschiffes, auf dem sich die Crew bei jedem Wetter geborgen fühlen dürfte.

Hohe Wohnqualität

Der insgesamt recht positive Eindruck setzt sich unter Deck fort. Die Konzeption des Interieurs ist eher auf kleine Crews zugeschnitten: Geschlafen wird achtern oder vorn – der Salon bleibt dem Wohnen vorbehalten. So nimmt ein großes Rundsofa die komplette Backbordseite ein. Steuerbord findet sich indes eine Längsbank, an die sich achtern eine gut nutzbare Navigation anschließt.

Die Sitzmöbel sind bis an die Außenhaut geführt, was ein sehr großzügiges Raumgefühl erzeugt. Mancher würde sich allerdings wohl mehr Schapps und Ablagen wünschen – denn außer den sehr schmalen Ablageborden hinter den Rückenlehnen findet sich kaum ►



Der Salon ist als reiner Wohnraum konzipiert – der Ausbau macht insgesamt einen sehr ordentlich verarbeiteten Eindruck. Was fehlt, ist gut erreichbarer Stauraum in Form von Schapps und Schwalbennestern.

weiterer Stauraum in Griffnähe. Die weiße Deckenverkleidung wird durch lamellierte Deckenbalken optisch aufgelockert – sie dienen allerdings nur der Zierde und erfüllen keine konstruktive Funktion.

Einen Hingucker bildet zweifellos das Hauptschott, das an Backbord der Rundung des Sofas folgt. So wird Platz für die vordere Nasszelle geschaffen. Letztere ist komplett in GFK ausgeführt und bietet ausreichend Bewegungsfreiheit – hinzu kommt eine gut nutzbare Dusche.

Das Vorschiff weist zwei versetzt übereinander angeordnete Einzelkojen auf, die jeweils eine Länge

von 2 Metern und am Kopfende eine Breite von 80 Zentimetern aufweisen. Leider ist das Vorschiff bei geschlossener Tür stockdunkel, da weder Luken noch Fenster vorhanden sind.

Im Durchgang zur Eignerkamer im Heck befindet sich die Pantry, die mit allen erdenklichen Annehmlichkeiten ausgestattet ist. Auf unserem Testschiff finden sich hier neben einem dreiflammigen, halbkardanisch aufgehängten Gasherd mit Backofen eine Spüle im „XXL-Format“, ein großer Kühlschrank, eine Waschmaschine, der große Schaltschrank für die umfangreiche

Bordelektrik sowie reichlich abgeschlossener Stauraum.

Aufgrund des breiten Hecks ließ sich achtern eine wirklich komfortable Eignerkamer realisieren – mit breitem Doppelbett an Backbord, zusätzlicher Sitzbank und großzügigem Schrankraum. Als Extra wurde hier sogar noch ein Wäschetrockner installiert. An Backbord befindet sich im Achterschiff außerdem eine weitere Nasszelle – auch sie ist komplett mit Dusche, WC und Handwaschbecken ausgestattet.

Durch die Nasszelle gelangt man in einen weiteren Raum weiter vorn, der auf dem Testschiff als Werkstatt mit Werkbank, Schraubstock und vielen Ablagekästen für Werkzeug und Kleinteile ausgestattet wurde. Mittschiffs befindet sich ein Motorraum, der diese Bezeichnung auch wirklich verdient. Er ist begehbar und bietet reichlich Platz für zusätzliche Aggregate. Als Standard wird ein 38-Kilowatt-Turbodiesel von VW montiert – er treibt eine konventionelle Welle sowie einen dreiflügeligen Maxprop-Drehflügelpropeller an.

Das Interieur der Centreboard 38 präsentiert sich insgesamt in sehr guter handwerklicher Qualität. Die Teak-Furniere sind mit Sorgfalt ausgewählt und gut aufeinander abgestimmt. Mit Ausnahme des Vorschiffs gestaltet sich das Ambiente zudem recht hell und angenehm – zahlreiche Aufbaufenster und große Klappluken sorgen für viel Licht und bei Bedarf auch für Luft unter Deck. Was man nicht sofort sieht, aber besonders bei schlechtem Wetter rasch spüren dürfte, ist die gute Isolierung der Konstruktion.

Nach der Konservierung wird im gesamten Schiff geschlossenzelliger Schaum bis hinunter zur Wasserlinie aufgebracht – eine äußerst wirksame Maßnahme gegen Kondenswasser. Obendrein dringen Geräusche von draußen nur sehr gedämpft ins Innere.

Solide Fahreigenschaften

Um zu testen, was die Konstruktion unter Segeln zu leisten vermag, fehlt am Testtag leider eine wichtige Komponente – der Wind. Im Wattenfahrwasser zwischen Texel und Den Oever regt sich leider nicht die kleinste Brise, und so nutzen wir die Zeit, um zunächst die Fahreigenschaften unter Maschine zu testen. Gute 7 Knoten Marschfahrt und über 8 Knoten unter Volllast zeugen von einer ausreichenden Motorisierung. Der VW-Turbodiesel erweist sich zudem als ordentlich schallisoliert – weder an noch unter Deck wird es selbst bei höheren Drehzahlen unangenehm laut. Das Steuerverhalten in Achterausfahrt gestaltet sich ohne Windeinwirkung zwar recht akzeptabel – ist aber nicht mit demjenigen eines leichten Kurzkielers zu vergleichen. Die Drehkreise in Vorausfahrt fallen ebenfalls recht groß aus, was in engen Häfen mit Seitenwind zum Problem werden kann – das als Extra erhältliche Bugstrahlruder der Testyacht ist vor diesem Hintergrund uneingeschränkt zu empfehlen.

Die Nacht zwischen den beiden Testtagen verbringen wir „stillecht“ auf dem Watt. Zu diesem Zweck fahren wir bei ablaufendem Wasser aus einem Priel aufs Flach. Das in ausgefahrenem Zustand 2,55 Meter tiefgehende Schwert wird dabei hydraulisch per Knopfdruck aufgeholt, wodurch sich der Tiefgang auf nur noch 1,20 Meter reduziert. Der Anker wird elektrisch abgelassen – und nachdem das Wasser komplett abgelaufen ist, steht die Centreboard 38 aufrecht wie ein Kirchturm auf der breiten Bodenplatte.

Nach einer ausgesprochen ruhigen Nacht bringt der folgende Tag endlich den ersehnten Wind. Zwar sind es lediglich maximal 3 Beaufort aus Südwest – aber sie erlauben es immerhin, zu testen, wie sich dieses ►

stäbige Seeschiff bei leichtem Wind verhält. Das Setzen des in Lazy-Jacks geführten Großsegels erfordert unter der Sprayhood etwas Krafteinsatz an der 40er-Lewmar-Winsch – ist aber dennoch in relativ kurzer Zeit zu bewerkstelligen. Naturgemäß flotter geht das Ausrollen der beiden Vorsegel. Insgesamt stehen am Wind somit rund 96 Quadratmeter Segelfläche zur Verfügung. Zum Dichtholen des Klüvers wurden 50er-Trommeln (ebenfalls Lewmar) auf dem Cockpitsüßl montiert – die Fock wird indes über die Fallwünschen bedient. Trotz ihres hohen Gewichts setzt sich die Centreboard 38 am Wind recht zügig in Bewegung – nach etwas Trimmarbeit stehen knapp 5 Knoten auf der Logge. Mit voll abgesenktem Schwert ermitteln wir nach einigen

Schlägen einen Wendewinkel von circa 90 Grad – für ein Schiff dieser Konzeption ein durchaus guter Wert. Dabei krängt das Schiff nie mehr als 10 Grad – auch in den Brisenstrichen nimmt die Lage nur unmerklich zu. Die Konstruktion wirkt insgesamt außerordentlich steif, obwohl der Bleiballast von 3.350 Kilogramm nicht an einer tiefen Kielfinne hängt, sondern in Form von Innenballast in der Bilge untergebracht ist. Weitere 700 Kilogramm wiegt das Schwert – eine Stahlkonstruktion, die ebenso wie der Schwertkasten feuerverzinkt wurde. Leider war uns während des Tests kein stärkerer Wind beschieden, aber der Ballast dürfte in Kombination mit der hohen Formstabilität des Rumpfes auch bei höheren Wind-

geschwindigkeiten für ein gutes Segeltragevermögen sorgen. Ein eventuell auftretender Ruderdruck wird größtenteils von der Hydraulik geschluckt – viel Rückmeldung erhält der Rudergänger unter diesen Bedingungen daher nicht. Werftchef van der Weide erscheint die Balance des Schiffes nach eigenen Testfahrten allerdings noch verbesserungsfähig – vor diesem Hintergrund wurde in Absprache mit dem Konstruktionsbüro beschlossen, die folgenden Baunummern im Achterschiff um 40 Zentimeter zu verlängern. Ruder, Skeg und Schwert wandern so etwas weiter nach achtern, was den Lateralschwerpunkt ebenfalls weiter nach hinten verlagert. Darüber hinaus soll der kleine Bugspriet etwas verlängert werden,

Centreboard 38

Technische Daten

Konstrukteur.....	Dick Koopmanns jr.
CE-Entwurfskategorie.....	A
Takelungsart.....	Kutter
Bauweise.....	Stahl (Seminknickspannt 4 - 8 mm)
Länge über Alles.....	12,00 m
Länge Wasserlinie.....	11,00 m
Breite.....	3,8 m
Tiefgang *.....	1,20 m bis 2,55 m
Verdrängung.....	ca. 14.000 kg
Ballastanteil **.....	ca. 29 %
Masthöhe (über WL).....	17,8 m
Segelfläche am Wind ***.....	95,6 m ²
Großsegel Standard.....	38,3 m ²
Fock.....	17,3 m ²
Klüver ****.....	40 m ²
Maschine.....	VW-Turbo-Diesel 37 kW (ca. 50 PS)
Tankkapazität Diesel.....	220 l
Tankkapazität Wasser.....	250 l
Tankkapazität Abwasser.....	240 l
Anzahl der Kabinen ohne Salon.....	2
Anzahl der Kojen inkl. Salon.....	4
Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....	8,1 kn
Längen/Breitenverhältnis.....	3,16/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis ***.....	4,07
Spez. Segelfläche ***.....	6,86 m ² /t

* Testyacht mit Integralschwert, ** 3.350 kg Innenballast (Blei) und 700 kg Stahlschwert, *** bezogen auf Standardbesegelung der Testyacht, **** optionaler Gennaker: 103 m²



Grafik: Michael Herrmann

Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 289.000 Euro inkl. 19% USt.
 Darin enthalten unter anderem: Rigg, stehendes und laufendes Gut, Großsegel, Fock und Klüver, jeweils mit Rollanlage, Schot- und Fallwünschen, Traveller, Radsteuerung, Höllepuntschienen, Ankergeschirr, Treadmaster-Decksbelag, Maschine mit Drehflügelpropeller, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (275 Ah), Druck- und Warmwassersystem, Heizung, Antifouling.

Werft

Pedro Boat Kft – Centreboard Kft
 Soltvadkert ut 17, 6236 Tazlar, Ungarn
 Telefon: 00 36 - 78 55 50 13
www.centreboard.eu



Auch in Sachen Funktionalität gibt es wenig auszusetzen – die großzügige Navigation präsentiert sich geradezu vorbildlich, bis auf die fehlenden Schlingerleisten.

um den Segelschwerpunkt minimal nach vorn zu verlagern. Auf diese Weise will man die bei höheren Windgeschwindigkeiten beobachtete Luvgerigkeit reduzieren. Aus der derzeitigen 38-Fuß-Yacht wird dann die Centreboard 40 werden – unter dieser Bezeichnung will man sie künftig vermarkten.

Nach der Kreuz bis vor Texel setzen wir für den Rückweg schließlich den über hundert Quadratmeter großen Gennaker, was dank des Bergeschlauchs auch mit kleiner Crew sehr gut funktioniert. So besegelt erreichen wir raumschots knapp über 5 Knoten Fahrt. Die Seriensegel vom niederländischen Hersteller Zwaan-Sails machen insgesamt einen sehr guten Eindruck – lediglich das Großsegel erscheint mir für den steifen Mast und die entsprechend eingeschränkten Trimmmöglichkeiten zu bauchig geschnitten. Dies könnte womöglich mit ein Grund für die bei stärkeren Winden festgestellte Luvgerigkeit sein.

Fazit

Die Centreboard 38 ist eine praktische Fahrtenyacht ganz eigenständiger Konzeption, die in exzellenter Qualität hergestellt wird. Dies gilt für den sehr sauber gefertigten Stahlkasko und dessen aufwändige Konservierung mit hochwertigen

Zwei-Komponenten-Systemen ebenso wie für die schönen Holzarbeiten unter Deck.

Das Interieur der Testyacht repräsentiert indes nur eine von mittlerweile vier Ausbauprodukten – auf Kundenwunsch sind diverse weitere Optionen möglich. Die wenigen entdeckten Unvollkommenheiten können von der Werft leicht korrigiert werden.

Durch die Schwertkonstruktion ist das Schiff prädestiniert für die norddeuropäischen Tidengewässer – es bietet aber ebenso alle Annehmlichkeiten für längere Seereisen.

Der Grundpreis wird mit 289.000 Euro inklusive Umsatzsteuer angegeben – er stellt damit sicher kein Schnäppchen dar, erscheint angesichts der Bauqualität sowie der sehr umfangreichen Grundausstattung aber durchaus gerechtfertigt. So sind manche sonst aufpreispflichtige Ausstattungselemente wie beispielsweise Instrumentierung (Raymarine Tri-Data), Webasto-Heizung, Warmwasserboiler, Kühlschrank, Fäkalanlage und vieles mehr bereits im Standardlieferungsumfang enthalten. Hinzu kommen die Vorzüge der Kleinserie, bei der der Kunde sein Schiff in großem Umfang nach eigenen Wünschen konfigurieren und einrichten lassen kann. Und das Ergebnis ist dann kein Produkt von der Stange, sondern im Idealfall ein sehr individuelles Traumschiff. 🏠