



GFK-Klassiker

Im Zeichen der Tulpe

Die Conyplex-Werft in Medemblik steht schon lange in dem Ruf, gute Fahrtenschiffe zu bauen. Ein echtes Raumwunder ist die Contest 32 CS. Jan Kuffel hat sie auf dem IJsselmeer gesegelt

Conyplex gehörte zu den ersten Betrieben, die in den frühen sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Vorteile des GFK-Serienbaus erkannten. Beginnend mit der Contest 25 wurden solide Fahrt-yachten das Markenzeichen der Werft. Wirkten die ersten Entwürfe noch etwas hausbacken, sorgte ab 1972 der Niederländer Dick Zaal für eine zeitgemäße, damals moderne Designlinie, die neben den Komfortaspekten gute Segeleigenschaften zum Ziel hatte.

Unser GFK-Klassiker, die Contest 32 CS wurde von 1978 bis 1985 in verschiedenen Versionen gebaut. Die Kunden konnten zwischen einem Slup- und Ketschrigg sowie



Das Cockpit bietet einer vier- bis fünfköpfigen Crew ausreichend Platz und ist gut geschützt. Die Enkes-Selftailer erleichtern die Arbeit an den Schoten erheblich, was fehlt, sind leinenverstellbare Holepunkte für die Rollgenau



Die Lagerung des Ankers ist prinzipiell gut gelöst, leider ist dadurch die Genua sehr hoch angeschlagen

Ausführungen mit Steuerhaus, fester Scheibe oder offenem Mittelcockpit wählen. Darüber hinaus gab es eine Kurzkielvariante, die statt 1,60 Meter nur 1,30 tiefging und mit 200 Kilogramm mehr Ballast ausgestattet war. Unser Testboot NOVELLE ist eine Tiefkielversion Baujahr 1984 und trägt ein in der 32-Fuß-Klasse recht ungewöhnliches Ketchrigg. In ihrer Box in Hindeloopen ragt der hohe, massige Rumpf deutlich über die eher flachbordigen Liegeplatznachbarn hinaus.

An Deck

Das Deck ist durch eine rundum laufende Fußreling aus GFK, die in die Decksschale eingeformt und

am Bug fast 20 Zentimeter hoch ist, gut geschützt. Ein massiver Edelstahlbeslag, der weit nach unten reicht, trägt das Vorstag-Pütting und den CQR-Anker. An Deck gibt es einen riesigen Ankerkasten sowie ein elektrisches Ankerspill mit Windenkopf (Extra), dessen Motor im Ankerkasten montiert ist. Das Rigg wurde solide dimensioniert, der Großmast ist toppgetakelt, hat ein Salingspaar und ist durch Oberwanten sowie doppelte Unterwanten verstagt. Alle Fallen werden am Mast bedient. Das Achterstag greift am Fuß des Besanmastes an, der an

der Hinterkante auf dem Süll des Cockpits steht. Das Durchsetzen des Achterstags zum Trimmen des Großsegels ist nicht vorgesehen, die Vorspannung wird an einem normalen Wantenspanner fest eingestellt. Alle Püttings sind solide verankert, nirgendwo zeigen sich Risse, die auf ein Nachgeben des Unterbaus deuten würden. Das Cockpit liegt recht hoch und wird durch eine feste Scheibe mit anschließender Sprayhood geschützt. Im Hafen kann es durch eine Kuchenbude komplett geschlossen werden. Im vorderen Teil des Cockpits ►



Die Ruderanlage aus dem Hause Whitlock ist eher für ein 40-Fuß-Schiff dimensioniert und arbeitet mit geringem Wartungsaufwand tadellos. Der große Nirobügel auf der Steuersäule bietet einen idealen Anschlagpunkt für Lifebelts



Alle Holzarbeiten sind besonders sorgfältig und stabil ausgeführt. Auffällig ist die große Anzahl Schapps und Staufächer, die sich im Salon und auch in der Achterkajüte finden



Die Pantry ist ebenfalls für längere Reisen ausgestattet und erlaubt auch aufwendige Menüs. Neben Herd und Backofen ist eine große Kühlbox installiert

ist unter der Teakholzgrating eine Mulde eingeformt, unter der die Rettungsinsel ihren Platz findet. Die Backskiste ist groß und tief, leider ist der Deckel so klein ausgefallen, dass man die unteren Gefilde nur unter starken Verrenkungen erreichen kann. Gesteuert wird mit einer Radsteuerung mit mechanischer Übertragung von Whitlock (die erste Bauserie wurde mit einer Seilzug-Übertragung ausgerüstet). Unter Deck ist ein elektrischer Autopilot (ebenfalls von Whitlock) über eine Kette mit dem Steuergestänge verbunden. Die genannten Details deuten unverkennbar auf die Zielvorstellung des Designers Dick Zaal hin: die Contest 32 CS ist eine echte Blauwasseryacht, die für die große Fahrt ausgelegt ist.

Unter Deck

Der Innenausbau ist handwerklich sauber ausgeführt, wobei ausschließlich beste Hölzer verwendet wurden. Die Materialstärken sind beachtlich, es findet sich kein Holzteil unter 20 Millimeter Stärke. Die NOVELLE ist in Teak ausgebaut, ein Mahagonie-Interieur war wahlweise erhältlich. Die Stehhöhe beträgt vom Niedergang bis ins Vorschiff 1,90 Meter, damit gibt es selbst für großgewachsene Zeitgenossen reichlich Kopffreiheit. Backbord vom Niedergang findet sich ein echtes Badezimmer, eines das diesen Namen tatsächlich verdient – reichlich Platz, mehrere Schränke, fließend Heiß- und Kaltwasser sowie Dusche und WC. Die durchgehende Innenschale sorgt für eine leichte Reinigung, im Fußboden

ist unter einer Teakgrating eine Auffangwanne für das Duschaabwasser integriert. Die Lenzpumpe zum Leren des Badezimmersumpfs sitzt in der Bilge. Am Schott ist über dem Barfach ein klappbarer Navigationstisch angebracht, der Navigator steht vor dem Tisch oder sitzt mit dem Gesicht nach achtern auf der Längskoje. An Steuerbord ist die L-förmige Pantry eingerichtet, die in den Durchgang zur Achterkajüte übergeht. Sie ist mit einem dreiflamigen Gasherd nebst Backofen, Kühlbox und reichlich Stauraum ausgestattet. Im Salon gibt es an Backbord eine Längskoje, an Steuerbord ein L-förmiges Sofa, das zu einer Doppelkoje umgebaut werden kann. Mittig steht ein stabiler Tisch, der zur Hälfte abgeklappt werden



Der Sanitärraum ist üppig ausgefallen, fließend warmes und kaltes Wasser ermöglicht entspanntes Duschen



Die Riggkräfte werden zuverlässig aufgefangen, im Bild ein Unterwarpfütting



Die Achterkajüte bietet neben großzügig dimensionierten Kojen ausreichend Bewegungsfreiheit



Ein tiefer Sumpf verhindert, dass Wasser unkontrolliert im ganzen Schiff herumschwappt. Die übrige Bilge kann zum Stauen der Vorräte genutzt werden

kann. Auf beiden Seiten sind zwei Reihen Schapps übereinander angeordnet. Hinter den Türen befinden sich Halbschotten, an denen die Wantenpütting solide verschraubt sind. Deck und Aufbau sind mit einer Innenschale verkleidet. Eine Tür separiert das Vorschiff, dessen Liegefläche mit zwei Metern Länge ausreichend ist, allerdings wird sie in der Spitze recht schmal. Wenn man durch die Pantry in die Achterkajüte geht, muss man sich nur etwas bücken, denn der Durchgang hat eine Höhe von immerhin 1,70 Meter. An der Außenseite sind mehre

Kleiderschränke zu finden, die Maschine unter der Cockpitwanne ist durch eine große Klappe bestens zugänglich. Die Achterkajüte präsentiert sich erstaunlich geräumig, an Backbord findet sich eine breite, an Steuerbord eine schmale Koje, dazwischen ist ein Waschbecken angeordnet. Über eine Klappe kommt man von hier an den Ruderquadranten. Über den Kojen wieder Schapps und Regale. Insgesamt sind sechs bis acht Kojen vorhanden, mit fünf Personen dürfte jedoch die Grenze für längere Törns erreicht sein. Die Bilge präsentiert sich als ►



Der Volvo MD17B ist von der Seite gut zugänglich. Leider ist ein Keilriemenwechsel nur von der Stirnseite über eine zu kleine Klappe möglich

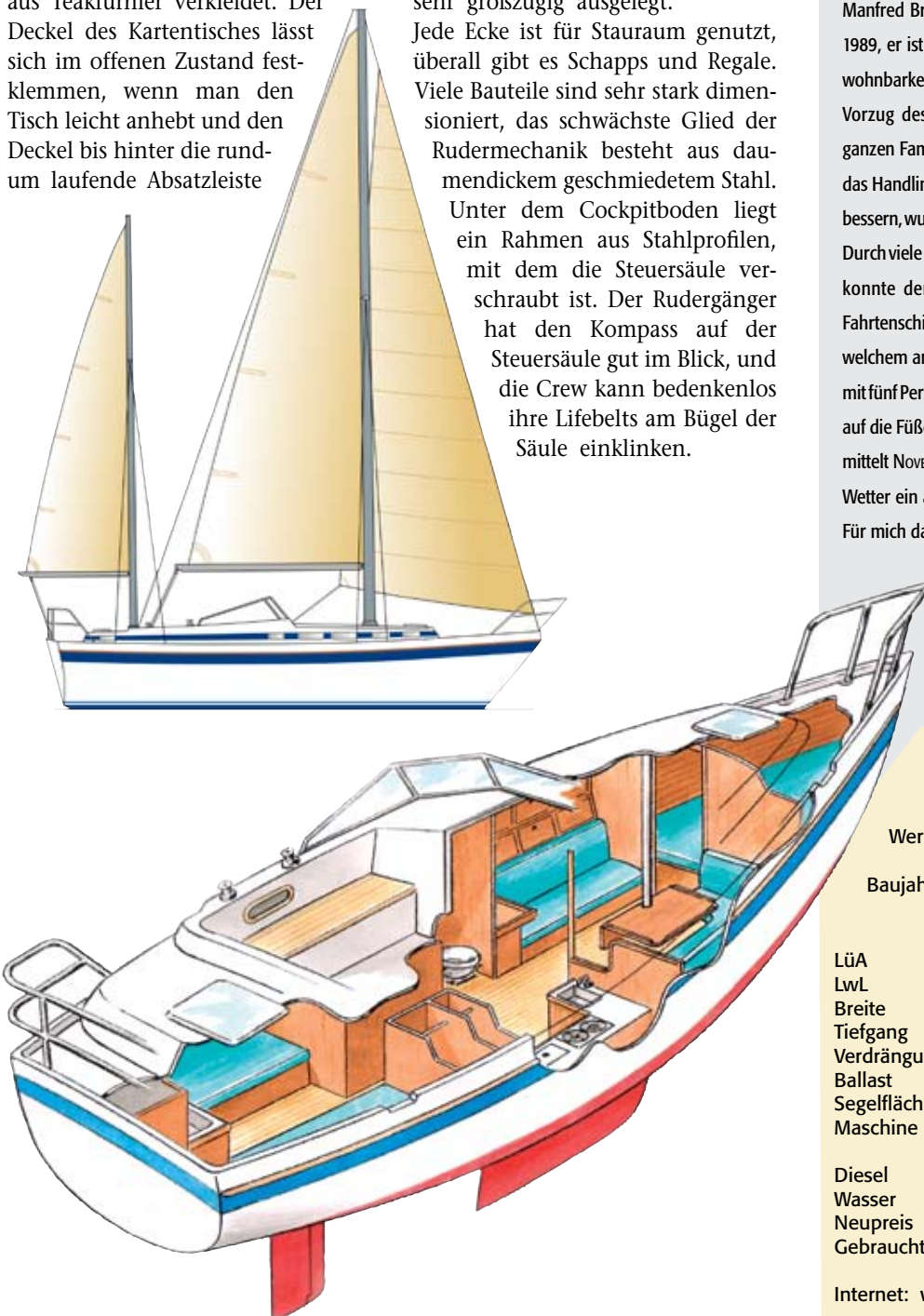
sehr tiefe, glatte Mulde, in der nur einige Bodenwrangen anlamiert sind. Der Ballast von 2,7 Tonnen Gusseisen ist vollständig gekapselt, die Kielflosse wurde mit der jeweiligen Rumpfhälfte zusammen in einem Stück laminiert. Eine aufwendige Bauweise, die kaum Probleme verursacht. Der Kielsumpf am Niedergang ist sehr tief und wird vom Cockpit aus durch die fest installierte Bilgepumpe gelenzt. Viele pfiffige Detaillösungen prägen den Ausbau. Alle Schapps sind mit Rahmen aus massivem Teak versehen, die Schnittkanten der Schapptüren selbst sind sorgfältig mit Umleimern aus Teakfurnier verkleidet. Der Deckel des Kartentisches lässt sich im offenen Zustand festklemmen, wenn man den Tisch leicht anhebt und den Deckel bis hinter die rundum laufende Absatzleiste

klappt. Der Kocher verschwindet bei Nichtgebrauch unter einer Arbeitsplatte, deren bewegliches Stück mit einem Handgriff herausgezogen wird. Ein Durchlass für die Notpinne im Achterschiff wird nach Wegnehmen der Seifenschale aus dem Waschtisch freigelegt. Sowohl die Längssofas im Salon als auch die Kojen in der Achterkajüte lassen sich gut bei Lage nutzen, sie sind alle mit Kojenbrettern ausgestattet. Vor dem Kocher kann sich der Smutje mit einem Gurt einklinken, er hat dann beide Hände zum Arbeiten frei. Die Tank-Kapazitäten sind mit 350 Liter Wasser und 220 Liter Diesel sehr großzügig ausgelegt. Jede Ecke ist für Stauraum genutzt, überall gibt es Schapps und Regale. Viele Bauteile sind sehr stark dimensioniert, das schwächste Glied der Rudermechanik besteht aus daimendickem geschmiedetem Stahl. Unter dem Cockpitboden liegt ein Rahmen aus Stahlprofilen, mit dem die Steuersäule verschraubt ist. Der Rudergänger hat den Kompass auf der Steuersäule gut im Blick, und die Crew kann bedenkenlos ihre Lifebelts am Bügel der Säule einklinken.



■ Der Eigner

Manfred Brücher besitzt seine Contest seit 1989, er ist der zweite Eigner. Die gute Wohnbarkeit ist für ihn ein entscheidender Vorzug des Schiffes, das regelmäßig der ganzen Familie als Feriendomizil dient. Um das Handling auch mit kleiner Crew zu verbessern, wurde ein Bugstrahlruder installiert. Durch viele weitere sinnvolle Modifikationen konnte der Wert der Contest 32 CS als Fahrtenschiff weiter gesteigert werden. „Auf welchem anderen 32-Fuss-Schiff kann man mit fünf Personen Urlaub machen, ohne sich auf die Füße zu treten? Darüber hinaus vermittelt NOVELLE in jeder Situation und jedem Wetter ein absolutes Gefühl der Sicherheit. Für mich das perfekte Reiseschiff!“



Contest 32 CS

Entwurf	Dick Zaal
Werft	Conyplex BV, Medemblik, NL
Baujahre	1978 – 1985, 102 Exemplare
LüA	9.70 m
LwL	7.80 m
Breite	3.32 m
Tiefgang	1.60/1.30 m
Verdrängung	6.300/6.500 kg
Ballast	2.700/2.900 kg
Segelfläche	52 qm
Maschine	Volvo Penta MD 17B 34 PS
Diesel	220 Liter
Wasser	350 Liter
Neupreis 1978	ca. 55.000 Euro
Gebrauchtboote ab	ca. 40.000 Euro

Internet: www.contestjachts.com

Unter Motor

Der 34 PS Volvo springt ohne Zögern an und läuft sofort rund. Die Maschine rumort recht vernehmlich, die Schallisolierung funktioniert nicht optimal. Der Schalthebel ist in Griffnähe an der Steuersäule montiert. Nach dem Einlegen des Gangs tut sich erst einmal nicht viel, obwohl das Wasser am Heck kräftig brodelte. Die Werftangabe von 6,3 Tonnen Leergewicht ist wohl recht optimistisch, hinzu kommt die reichlich vorhandene Zusatzausrüstung.

Gewogen wurde das Schiff nie, der Eigner schätzt es jedoch auf mindestens 7,5 Tonnen. Dazu kommen noch eine halbe Tonne Wasser und Diesel, wenn alle Tanks voll sind, plus Besatzung und Gepäck. Man muss recht energisch Gas geben, damit sich das Schiff in Bewegung setzt, die Motorleistung ist dennoch ausreichend. Der Propeller ist gut abgestimmt, auf glattem Wasser können knapp 7,5 Knoten unter

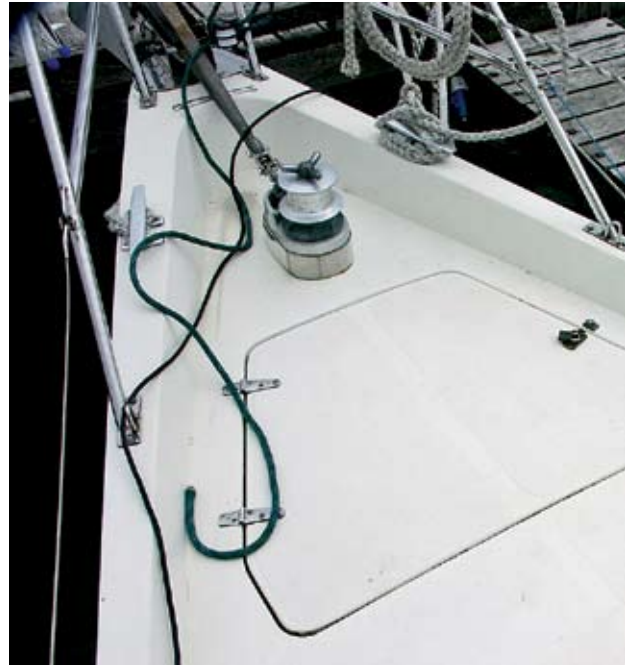


Die Contest zeigt gutmütige, sichere Segeleigenschaften ohne Extreme

Vollast erreicht werden. Bei Marschfahrt sinkt die Geschwindigkeit auf etwas über sechs Knoten ab. Das Ruderblatt ist im Verhältnis zum Schiff eher klein, mit einem Vollskeg ausgestattet und nicht vorbalanciert. Dementsprechend reagiert das Schiff auf Ruderausschläge eher gemächlich, man kann jedoch die hohe Masse für Hafenmanöver ausnutzen und das Schiff im Stand recht gut durch energisches Gasgeben bei gleichzeitiger Hartruderlage drehen. Die Übersetzung der Whitlock-Anlage ist mit zwei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag sehr direkt und vermittelt ein gutes Gefühl für das Ruder. Die Kraftübertragung hat Spiel von einigen Millimetern, was durch die Toleranzen in den zahlreichen Kardangelenken verursacht wird. Bei Rückwärtsfahrt macht sich ein starker Radeffekt bemerkbar, das Heck wird sehr deutlich nach Steuerbord versetzt. Längere Strecken unter Maschine rückwärts geraten zur Slalompartie, früher oder später bricht das ►



Eine große Hilfe für den Weg auf das Vorschiff sind nachgerüstete Nirobügel an der festen Scheibe, die vorher keinerlei Haltemöglichkeiten bot



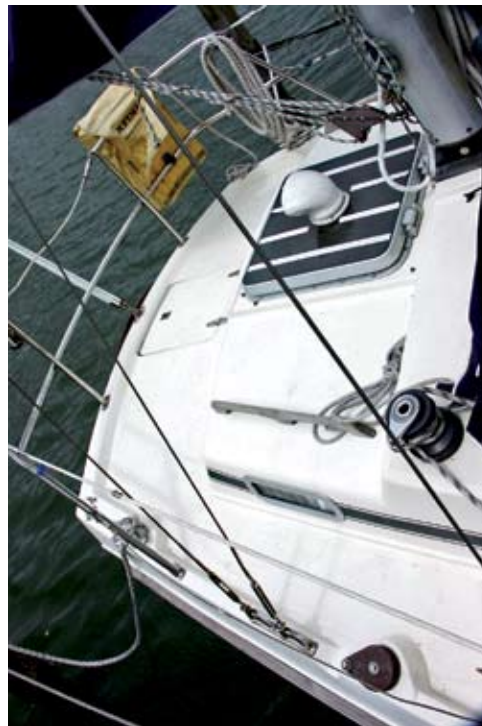
Der Motor der elektrischen Ankerwinch sitzt gut geschützt im großzügigen Ankerkasten, eine Fernbedienung erleichtert Ankermanöver mit kleiner Besatzung

Heck unweigerlich zur Seite aus. Um das Handling zu vereinfachen, hat der Eigner ein Bugstrahlruder von Vetus installiert. Damit lässt sich der Bug nach Belieben in die gewünschte Richtung schieben. Es fällt auf, dass die Contest schon im Hafen zirka acht Grad nach Backbord krängt. Ursache sind der große Dieseltank in der Backskiste und zahlreiche weitere schwere Einbauten auf dieser Seite. Bei starkem Wind von Steuerbord kann die Krängung so weit zunehmen, dass das Bugstrahlruder Luft von der Wasseroberfläche ansaugt und damit wirkungslos wird. Bei Hafenanmanövern macht sich das Ketchrigg störend bemerkbar. Die achteren Klampen sind durch das Mittelcockpit schon weit vom Rudergänger entfernt, die Verstagung des Besans macht es dem Rudergänger dann völlig unmöglich, die Festmacher schnell zu erreichen. Sind nur zwei Personen an Bord, muss der Rudergänger während des Manövers den Steuerstand verlassen.

Unter Segeln

Die Seitendecks sind recht schmal, neben der Sprayhood gab es ursprünglich nur die Seereling zum Festhalten. Der Eigner hat

zwei Edelstahlhandgriffe am Scheibenaufbau nachgerüstet, die den Gang nach vorne wesentlich sicherer machen. Die Eingangswinch von Enkes reicht gerade eben aus, um das Großfall durchzusetzen. Für die acht Quadratmeter des Besans wird keine Winch benötigt, sein Vorliek



Der Weg vom Ruder zu den Festmacherklampen am Heck ist weit und zusätzlich durch die Wanten des Besans verbaut

wird per Talje gestreckt. Die Genua wird ausgerollt und ihre Schot über die gut dimensionierten Enkes Zweigangwinschen dichtgeholt. Der Eigner hat ein wegnehmbares zweites Vorstag nachgerüstet, an dem Fock und Sturmfock gesetzt werden können. Das Schiff liegt auf allen Kursen sehr leicht auf dem Ruder und ist gut ausgetrimmt.

Am Wind stellt sich mit zunehmender Krängung ein sanfter Ruderdruck ein, ab vier bis fünf Beaufort sollte der Besan geborgen und das Großsegel flach getrimmt werden. Wie zu erwarten läuft das Schiff sehr spurtreu geradeaus, man kann das Rad getrost über längere Strecken sich selbst überlassen.

Unter drei Beaufort wirkt die Contest etwas untertakelt, bei vier bis sechs Beaufort fühlt sie sich richtig wohl, auch sehr viel mehr Wind ist kein Problem. Das Segeltragevermögen ist hoch und Reffen erst ab fünf bis sechs Beaufort wirklich nötig. Die Rumpfgeschwindigkeit von knapp über sechs Knoten wird bei halbem Wind recht zügig erreicht, allerdings wird man keine höheren Werte auf der Logge zu sehen bekommen. Die Rumpflinien sorgen in Verbindung mit der hohen Verdrängung für ein sehr

weiches Einsetzen im Seegang. Hoch am Wind boxt sich die Contest ungerührt durch die kurze, harte Welle des Ijsselmeeres, durch die schweren Einbauten in den Schiffsenden geht allerdings viel Energie im Seegang verloren. Höhe kneifen bringt hier nichts, die Contest läuft lieber etwas voller. Wendewinkel um 100 Grad bei knapp über fünf Knoten Fahrt dürften realistisch sein. Bis Wasser an Deck kommt, muss es schon ordentlich wehen.

Die Kehrseite des hohen Gewichts und der vollen Unterwasserschiffslinien zeigt sich auch auf dem Vorwindkurs. Bei höheren Windstärken bleibt die Contest in Verdrängerfahrt, hat man zuviel Segel gesetzt, kann der Rumpf die Kraft nicht in Speed umsetzen und baut den Überschuss durch Rollen ab. Das hoch liegende Mittelcockpit überträgt solche Bewegungen wesentlich stärker auf die Mägen der Crew, als es auf Yachten mit Achtercockpit der Fall wäre. Über Sinn und Unsinn des Ketchriggs

bei dieser Schiffsgröße kann man lange diskutieren. An Geschwindigkeit bringt der Besan nichts, dafür ist seine Fläche viel zu klein und das zusätzliche Toppgewicht sowie der höhere Widerstand kosten am Wind Fahrt. Dafür ist es möglich, bei Schwerwetter auf einigen Kursen ganz auf das Großsegel zu verzichten, sodass niemand das Cockpit verlassen muss. Auf Langfahrten ist der Besan ein guter Platz für Funk- und Radarantenne.

Fazit

In der Summe ist die Contest ein gut segelndes Fahrtenschiff, sie vermittelt eine gewisse Gelassenheit und Zuverlässigkeit und verzeiht gutmütig auch gröbere Fehler der Besatzung. Ihre Stärken liegen in dem komfortablen Seeverhalten und der durchdachten Einrichtung, die für die Rumpflänge enorm viel Platz bietet. Leider weist das Schiff auch einige Unzulänglichkeiten auf, die man von einer renommierten

Werft nicht erwartet. Der Rumpf ist nicht mit Stringern ausgesteift und die Schotten sind nur im unteren Bereich anlamiert. Dadurch ist der Verbund insgesamt nicht sehr steif, das Schiff verzieht sich bei Belastung unter Segeln etwas. Serienmäßig wurde keine Wärmeisolierung vorgesehen, dadurch bildet sich viel Schwitzwasser an den Wänden neben den Kojen und in den unbelüfteten Schapps. Nach Auskunft des Eigners treten im Decksbereich immer wieder Löcher im Gelcoat auf, offensichtlich haben sich beim Laminieren der Decksschale einige Luftblasen gebildet. Ursache hierfür sind die kantigen Formen von Fußrelling und Cockpitsüll, sie erschweren das Entlüften des Laminats in der Fertigung erheblich.

Dessen ungeachtet sind Contest-Yachten für ihre Wertbeständigkeit bekannt. Die Preise für eine 32CS auf dem Secondhand-Markt schwanken je nach Zustand und Ausrüstung zwischen 35.000 und 50.000 Euro. 