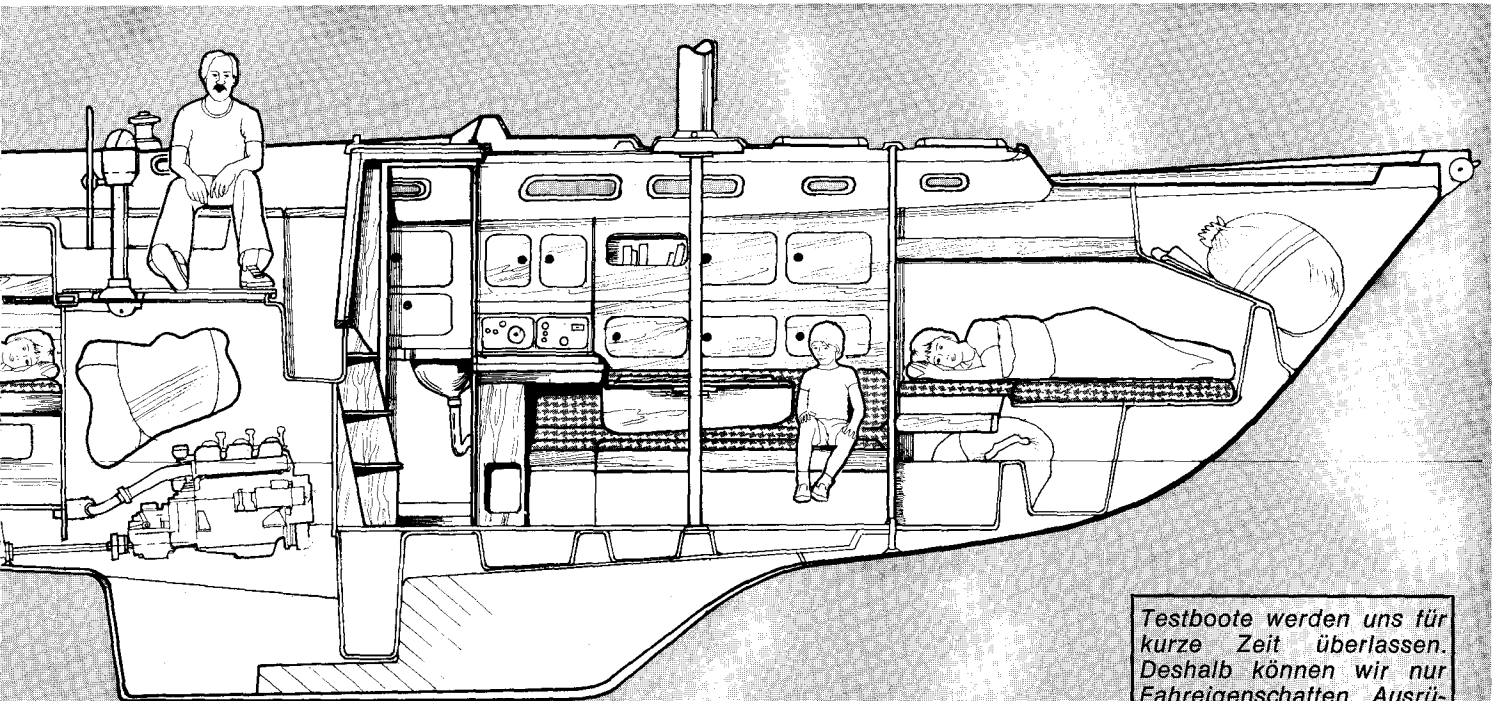
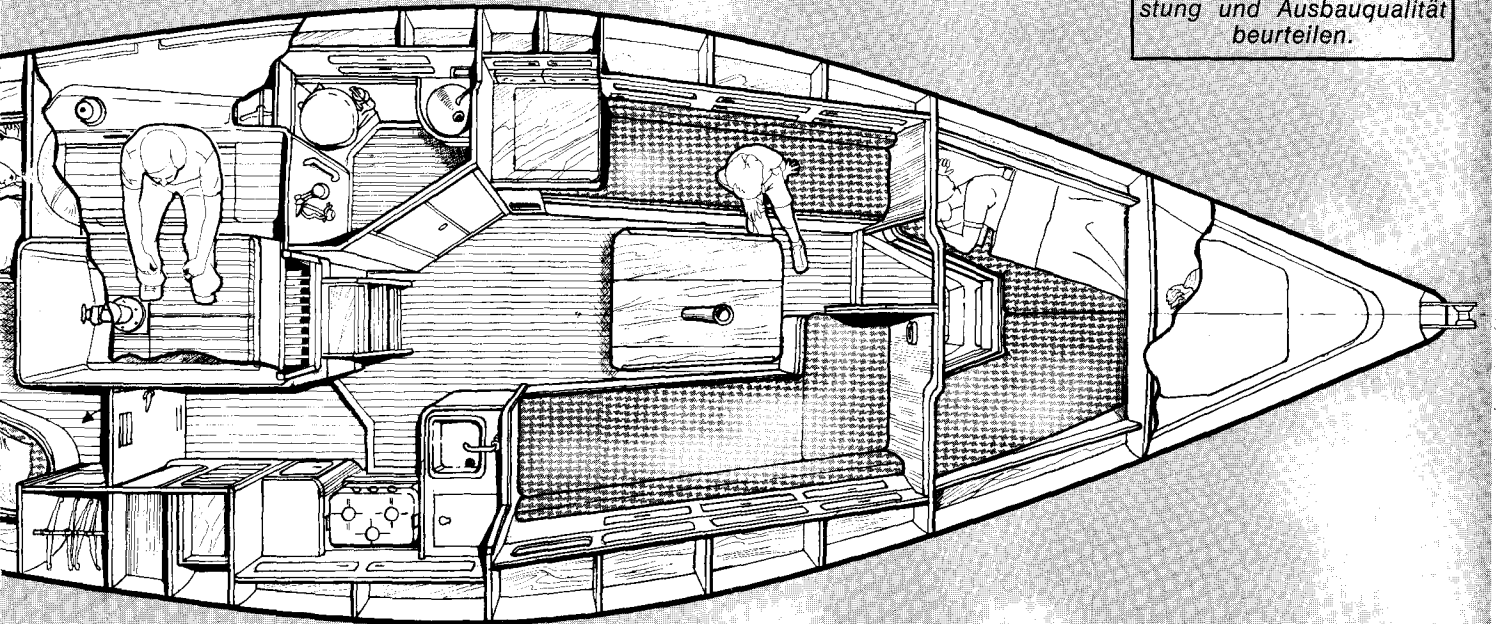


# 9,70-m-Seekreuzer aus GFK



Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugqualität beurteilen.



Länge über alles 9,7 m; Länge Wasserlinie 7,8 m  
 Breite 3,32 m, Tiefgang Festkiel/Testboot 1,6 m,  
 Tiefgang Flachkielversion 1,3 m  
 Verdrängung 6,5 t, Ballast 2,9 t, Ballastanteil 45%  
 Großsegel 20,9 m<sup>2</sup>, Genua 36,9 m<sup>2</sup>, Besan 8,0 m<sup>2</sup>  
 Taklungsart: Ketch  
 Maschinentyp Volvo MD 11 C P: 18,5/25 kW/PS,  
 maximale Drehzahl 2500 U/min; Tankkapazität 240 l  
 Theoretische Rumpfgeschwindigkeit (2,43  $\sqrt{\text{LWL}}$ ) 6,8 kn  
 Länge/Breite-Verhältnis 2,92/1  
 Verhältnis  $\sqrt[3]{\text{Segelfläche}}$  /  $\sqrt[3]{\text{Verdrängung}}$  4,36/1  
 Verhältnis Segelfläche / (LWL x BWL) 2,87/1  
 Windgeschwindigkeit beim Test 3–7 Beaufort  
 Höhe am wahren Wind 42°

Höchstgeschwindigkeit unter Maschine 7,0 kn  
 Testgeschwindigkeit bei 5 Beaufort: Am Wind 6,5 kn,  
 vorm Wind 6,0 kn, raumschots 7,3 kn  
 Marschfahrt (80% Vollast) 6,5 kn; Stoppweg: 1,5 Schiffslängen;  
 360°-Drehung unter Maschine 26 Sek.;  
 360°-Drehung unter Segeln in 55 Sek.  
 Lautstärke in dB (A)   Vorschiff   Kajüte   Plicht   A.-Kajüte  
 Vollgas                   75           84           80           87  
 Marschfahrt               72           80           75           81  
 Frischwasserkapazität 350 l; Anzahl der festen Kojen 6–7  
 Standardpreis einschließlich MwSt. ab Werft 133905 DM  
 Preis des urlaubsklaren Testboots ca. 140000 DM  
 Lieferrachweis durch Conyplex, Friesenweg 131,  
 1800 Alkmaar, Holland

heblich erleichtern und auf See Bruch verhindern. Zu verbessern wäre allerdings die Arretierung der Kocherkardanik, sie läßt sich nur mit Fingerakrobatik lösen. Sehr sicher erschienen uns die Installation der Gasanlage. Die Gasflasche befindet sich achtern in einem gelenzten Stauraum, die Leitungen sind ausschließlich aus Kupfer.

Direkt gegenüber der Pantry an Backbord ist der WC-Raum mit großem Waschbecken und Dusche. Die Grundfläche beträgt 1,2 x 1,2 Meter bei voller Stehhöhe. Hervorzuheben ist hier das ausgezeichnet funktionierende WC der Firma Raske & Meyde, das während der ganzen Reise keinerlei Störungen zeigte. Praktisch auch die Duschvorrichtung mit Duschvorhang und direktem Wasserablauf.

Der Salon mit dem großen und sehr stabilen Tisch in der Mitte bietet bequem sechs Personen Platz zum Essen. Eine gemütliche Runde am Abend kann aber auch bis zu acht Personen umfassen.

Insgesamt 20 verschließbare Staufächer sind im Salon seitlich untergebracht. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit hat man so optimale Ordnung an Bord. Das direkt anschließende Vorschiff, mit einer massiven Tür separierbar, ist nicht sehr groß, aber ausreichend. Die Kojenbreite hier 1,80 Meter bei zwei Meter Länge.

Der gesamte Holzausbau der Contest 32 CS ist vorbildlich und ohne Makel. Die Holzmaserung ist sehr gut aufeinander abgestimmt, unbearbeitete Stirnflächen gibt es nicht. Auch die Verlegung der gesamten Bordelektrik ist vorschriftsmäßig. Leider sind jedoch Schmelzsicherungen anstelle von Sicherungsautomaten installiert.

Die Fahr- und Segeleigenschaften kann man im ganzen als ausgewogen bezeichnen. Unter Motor reagiert das Schiff zwar nicht spontan, aber berechenbar. Manöver im Hafen kann man daher in aller Ruhe fahren. Das relativ hohe Gewicht und die große Lateralfläche zwingen nicht zum

hastigen An- und Ablegen. Auch bei Rückwärtsfahrt kommt man mit etwas Übung dahin, wo man hin will.

Auch die Segeleigenschaften passen zum Charakter des Schiffes. Die 32 CS hat die größte Stärke bei Winden ab 3 Beaufort und darüber und bei bewegter See. Auch bei steiler Welle setzt das Vorschiff weich ein, ohne sich festzuschaukeln. Die Höhe am Wind mit 42° zeigt, daß es sich nicht um eine Regattayacht sondern um ein ausgewogenes Tourenschiff handelt. Bei Winden um 5 Beaufort kamen wir unter Vollzeug leicht über die Rumpfgeschwindigkeit. Die Contest zeichnete sich auch durch gutes Segeltragevermögen aus. Erst ab etwa Bft. 6 zwingt die Schräglage zum Segelkürzen. Die Luvgerichtigkeit hielt sich auf allen Kursen in normalen Grenzen – niemals schoß das Schiff in die Sonne.

Die Beschläge an Deck, die Fallen und Strecker waren richtig dimensioniert und montiert – alles machte einen ausgereiften Eindruck.

Die GFK-Arbeit ist außen wie innen sehr sauber ausgeführt und zeigte keinerlei Schwachstellen. Alle Contest-Schiffe werden nach Lloyds gebaut und garantieren ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit.

---

## YACHT-Urteil

---

Die Contest 32 CS ist ein ideales Fahrtenschiff für lange Törns. Bei einem Preis von ca. 140 000 Mark für das komplette Schiff kommt man auf etwa 22 000 DM/Tonne; ein durchschnittlicher Preis in Relation zur guten Bauqualität. Lediglich die Schallisolierung sollte verbessert werden; die unbedeutenden kleinen Mängel kann jeder Eigner leicht selbst beheben. Contest-Yachten sind bekannt für lange Lebensdauer und hohen Wiederverkaufswert.

*Testbericht:  
Michael Naujok*

---

Anmerkung der Werft: Nach dem Test wurde die Schallisolierung des Maschinenraums erheblich verbessert. Durch Verwendung einer Spezialmatte Barynal 25 F 30 konnte der Schallpegel im Salon um 8 dB (A) verringert werden.