



Schnell und elegant **CR 390**

Skandinavische Yachten genießen den Ruf, besonders fest gebaut und sorgfältig verarbeitet zu sein. Die schwedische CR 390 segelt zudem schnell und ausgeglichen und zeigt außen und innen gefällige Linien.

Text und Fotos: Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke

Charles Rutgerson hat siebzehn Jahre lang für *Hallberg Rassy* gearbeitet. Er war zuerst Bootsbauer und später Serviceleiter. Vor zehn Jahren verließ er die Werft und produzierte zusammen mit Carl Beier auf der schwedischen Bootsbauerinsel Orust, keine 20 Kilometer von *Hallberg Rassy* entfernt, eigene Schiffe. Ein besonders erfolgreicher Kreuzer von Rutgerson und Beier war die

CB 31. Vor fünf Jahren stieß der Konstrukteur Håkan Södergren zum Team, und Carl Beier verließ die Werft. Seitdem heißen die Schiffe nach den Initialen des Werftchefs *CR*-Yachten.

25 bis 27 Einheiten pro Jahr fertigen Rutgerson und sein Team zur Zeit. Von der *CR 390* wurden bis heute 29 Exemplare gebaut; eine davon haben wir auf der Ostsee gesegelt.

Ob Einrichtung, Decksausrüstung, Rigg oder Maschinenraumgestaltung, bei jedem Detail einer *CR*-Yacht darf der zukünftige Eigner mitentscheiden. Die Boote haben deshalb den Charakter individueller Einzelanfertigungen; leider sind sie dementsprechend teuer.

Die Linien der *CR 390* sind schon fast als klassisch zu bezeichnen: Der weit ausladende Bug, der mittig kon-



Mit dem großen Rad hat der Rudergänger das Schiff immer gut im Griff.

Der gut erreichbare Stauraum für Winschkurbeln, Pumpenschwengel und Notpinne ist vorbildlich.



Bügel schützen die Lüfter.



zentrierte Bauch und der flache; nach vorne lang auslaufende Aufbau erinnern an die *Swans* der siebziger Jahre. Das große und kräftige Rigg mit seiner 9/10-Teilung und dem eher kleinen Vorsegeldreieck, den gefeilten Salingen und nach achtern laufenden Fallen machen allerdings deutlich, dass die *CR 390* ein ausgereiftes Produkt der Neunziger Jahre ist.

An Deck fällt zunächst das sauber verlegte Teakdeck auf, das zur Standardausstattung gehört. Viele sinnvolle Details, wie der Schamfilchutz vor den Klampen, geschützt angebrachte Positionslaternen oder Bügel über den Lüftern auf Deck, lassen die seglerische Erfahrung erkennen, die in den Bau des Bootes mit eingeflossen ist.

Auch an schlecht zugänglichen Stellen ist die GFK-Verarbeitung tadellos. Bereitwillig stellte uns die Werft einen Laminatplan zur Verfügung, der zeigt, dass die *CR 390* ein besonders steif und fest gebautes Schiff ist. Die starke Bodensektion und die Mastunterstützung sowie die sorgfältige

Kielbefestigung unterstreichen das deutlich.

Unter Deck: Steigt man über den breiten Niedergang mit den rutschfesten, nach außen hochgezogenen Stufen in die Kajüte, fällt einem sofort der warme und holzig gemütliche Ausbau auf. Ein wenig altmodisch, eben klassisch, wirkt das Mahagonifurnier. Vielleicht nicht mehr jedermanns Geschmack, doch die Verarbeitung ist gelungen.

Es werden zwei Einrichtungsvarianten angeboten, die im Detail weiter vom Eigner ausgestaltet werden können. Auf dem von uns gesegelten Schiff gibt es zwei Achterkabinen, einen kombinierten Karten/Dinette-Tisch an Steuerbord im Salon und einen WC-Raum direkt gegenüber der Pantry. Die Alternative bietet statt der Steuerbordachterkabine einen weiter achtern gelegenen WC-Raum und eine größere Backskiste, einen „richtigen“ Kartentisch gegenüber der Pantry und im Salon ein Längssofa auf der Steuerbordseite. Das Vorschiff beider Varianten enthält eine große Doppelkoje.

Die Steuerbordachterkabine des Testschiffes ist recht geräumig. Ungewöhnlich: Statt einer großen Doppelkoje liegen hier zwei Einzelkojen übereinander. Diese Kojenanordnung ist für eine Familie mit zwei Kindern oder für gleichgeschlechtliche Mitsegler praktischer. Versieht man die Einzelkojen mit Leesegeln, ergeben sich gute Seekojen. Breite Liegewiesen ohne Längsunterteilung sind auf einem stark rollenden Schiff dagegen kaum zu nutzen.

Die Backbordkabine ist mit solch einer breiten Koje ausgestattet und bietet außerdem einen Sitz, einen Schrank, Borde und Stauraum unter der Koje. Fluchtluken fehlen. Serienmäßig ist übrigens eine Warmluftheizung eingebaut. Die Heizungsschläuche sind allerdings ungeschützt durch den Stauraum der Koje verlegt. Besser wäre eine Abdeckung oder eine Verlegung hinter einem Schott.

Die Pantry vor der Backbordkabine ist dicht an die Längsachse des Bootes herangeführt und u-förmig gestaltet: eine gelungene Synthese aus großer Arbeitsküche für den Hafen



Unter Deck dominiert dunkles Mahagoni.



In das Süll der seegerechten Pantry sind Handgriffe eingearbeitet.



Die kleine Dinette im Salon ist in erster Linie im Hafen praktisch.



Statt des 35-Kilowatt-Volvo kann auch ein 30-Kilowatt-Yanmar eingebaut werden.

und seegerechter Pantry für unterwegs. Man hat genügend Arbeitsfläche und die Möglichkeit, sich zwischen den Schenkeln des Us einzu-

keilen. Außerdem kann sich die Crew auf dem Weg in den Toilettenraum oder nach vorne gut an der besonders hohen Süllkante, in die Handläufe eingearbeitet sind, festhalten. Ausgerüstet ist die Pantry mit einer großen Doppelspüle, Herd mit Backofen und Kühlbox. Stauraum gibt es reichlich. Durch einen Dorade-Lüfter und Seitenfenster, die sich öffnen lassen, gelangt auch dann Frischluft in die Pantry, wenn der nahe Niedergang geschlossen sein sollte.

Der gegenüberliegende WC-Raum ist auch zum Duschen groß genug. Der Ausbau mit diversen Holzkomponenten wirkt skandinavisch gemütlich. Auch hier wird über einen Doradelüfter und ein Fenster gelüftet. Angesichts der Größe des Schiffes hätten wir einen praktischer gestalteten Navigationsbereich erwartet: Eine konventionelle Navigationsarbeit mit ausgebreiteter Seekarte und diversen Handbüchern ist auf dem kleinen Dinette-Tischchen nicht möglich, dafür nutzt man besser die große Back gegenüber. Zum sicheren Lagern diversen nautischen Equipments wie Zirkel oder Fernglas taugt der Navitisch auch nicht, denn die Süllkanten sind zu niedrig; dafür eignet sich der Mittelteil der Pantry dicht am Niedergang besser. Allenfalls im Hafen kann der Navigator sein Schreibgerät auf dem Tisch ablegen.

Gegenüber auf dem U-Sofa finden fünf Personen reichlich Platz. Der Längsteil des Sofas kann, nachdem die Rückenpolster entfernt sind, als 58 Zentimeter breite Schlafstatt genutzt werden. Praktisch: Der Salon-tisch lässt sich in Längsrichtung verschieben; man kommt so bequemer an der Maststütze vorbei. Unter dem Sofa ist ein VA-Wassertank installiert. Daneben bleibt viel Platz zum Stauen.

Noch mehr Stauraum findet man im Vorschiff in einem Schrank und unter der zwei mal zwei Meter großen Doppelkoje. Am achteren Kojenschott sind Schubfächer eingebaut, so dass man Ausrüstung einräumen kann, ohne die Kojenpolster aufnehmen zu müssen. Außerdem gibt es ein spezielles Fach für aufgerollte Seekarten. Durchdacht sind auch die Borde über den Kojen: Die Seitenteile sind sehr hochgezogen, und es sind Griffe eingearbeitet, an denen man sich auch bei Lage gut festhalten kann.

Unter Motor: Serienmäßig ist ein 30-Kilowatt-Yanmar vorgesehen, der seine Kraft über einen Saildrive auf den zweiflügeligen Faltpropeller lenkt. Im Testschiff ist dagegen ein Volvo MD 22L eingebaut. Dieser Vierzylinder-Motor bringt bei nur 3.000 Umdrehungen pro Minute eine Nennleistung von 35 Kilowatt - das bedeutet eine üppige Leistungsreserve für die nur 7,2 Tonnen verdrängende CR 390. Die Maschine ist von vorne und von der Steuerbordseite her zugänglich.

An und unter Deck lässt sich der Motor laut vernehmen. Erst als wir auf 2.000 Umdrehungen pro Minute zurückgehen, ist die Geräuschkentwicklung auch im achteren Teil des Bootes akzeptabel. Mit dieser Drehzahl läuft die Yacht 6,2 Knoten, eine Marschfahrt, die im Durchschnittsbereich anderer Boote gleicher Länge liegt. Unter Vollast laufen wir mit 7,8 Knoten etwas weniger als Rumpfgeschwindigkeit. Dabei taucht der Spiegel ungefähr zehn Zentimeter ins Wasser, und das Schiff beginnt, unruhig auf dem Ruder zu werden. Höhere Geschwindigkeiten lässt der Rumpf demnach nicht zu.

Um aus 7,5 Knoten Fahrt abzustoppen brauchen wir nur knapp eine Schiffslänge Raum. Eine weitere Schiffslänge Anlaufweg reicht, um die CR 390 wieder auf Marschfahrt zu bringen: Der dreiflügelige Faltpropeller von Volvo ist also gut auf die kraftvolle Maschine abgestimmt. Beeindruckend: Während des Abbremsens macht sich keinerlei Radeffekt bemerkbar, und schon bei kleiner Fahrt zurück reagiert die Yacht willig auf das Ruder.

Unter Segeln: Mit 40 Quadratmetern hat das Großsegel des Testbootes fast so viel Fläche wie die Genua. Es lässt sich in den Mast reffen und ist mit senkrechten Latten versehen. Für ein Segel dieses Schnitts macht es eine leidlich gute Figur, und so erreichen wir hart am schwachen Wind zwei Knoten Fahrt. Ein konventionelles Segel mit waagerechten Latten wäre sicher wirkungsvoller. Trotzdem können wir allein unter Groß aufkreuzen. Wie schon unter Motor registrieren wir eine erstaunliche Wendigkeit des Bootes.

Ungewöhnlich ist die Schotführung: Vom Traveller auf dem Kajütdach wird die Schot zum Mast und dann

wieder nach achtern bis an die großen Winschen auf den Cockpitsülen geführt. Wahlweise kann sie von Back- oder Steuerbord aus geholt werden. Dank der großen *Andersen-52*-Winschen ist das auch bei stärkerem Wind kein Problem. Schlecht sind auf dem Testboot die Klemmen mit den scharfen Zähnen, die sich gerade in Verbindung mit dem baumwollummantelten Tauwerk als echte Schotfresser entpuppen.

Als wir die Genua entrollen, legt sich das Boot etwas auf die Seite und marschiert los. Am Wind laufen wir fünf und mit einem Schrick in den Schoten sogar sechs Knoten. Das Eintrimmen von Groß und Genua gelingt mit dem einen Winschenpaar ganz gut: Das Groß wird in Luv und die Genua in Lee eingestellt. Wenn dann aber noch ein Spinnaker dazu kommt, gerät man in Winschennot. Die Genua zeigt den richtigen Schnitt, und ihre unter Last verstellbaren *Rutgerson*-Holepunkte liegen an der richtigen Stelle. Mit Traveller, Kicker und Schotausholer lässt sich auch das Groß gut anpassen. So laufen wir eine optimale Höhe von etwas weniger als 40 Grad; für ein üppig ausgestattetes Tourenboot ein guter Wert. Dabei liegt die *CR 390* sehr angenehm auf dem Ruder: Die Kardansteuerung von *Witlock* überträgt auch kleine Druckunterschiede am Ruderblatt sehr direkt, und so hat man als Rudergänger das Gefühl, das Schiff immer zu spüren.

Sehr lebendig reagiert das Boot auch wegen des gut profilierten, leicht vorbalancierten und weit achtern liegenden Ruderblattes. Ruder, Segel- und Lateraldruckpunkt sind sehr gekonnt aufeinander abgestimmt: Mit fest gestelltem Ruder fährt das Schiff minutenlang weiter geradeaus und sucht sich dabei selbst die beste Höhe zum Wind. Nimmt man das Rad dann wieder in die Hand, stellt man eine leichte (hydrodynamisch günstige) Luvgerigkeit fest, die sich nach dem Abfallen raumschots in eine leichte Leegierigkeit wandelt. Aufkreuzen würde mit dem wendigen Schiff eine Menge Spaß machen, wenn sich die Schot nicht so oft an der Fallwisch am Mast verhakeln würde. Entweder muss sie durch Leinen oder einen Bügel abgedeckt werden oder einen anderen Platz bekommen.

Die Sitzposition des Rudergän- ►


gers ist grundsätzlich in Ordnung, wobei ich mir allerdings die achtere Grätting an den Außenseiten weiter nach oben gebogen wünschen würde – ich steuere nämlich gerne von Lee aus, und bei mittlerer Krängung finde ich dann unten keine bequeme Position mehr. Außerdem können der Rudergänger und die Mitsegler im vorderen Teil des Cockpits nur stehend über den Aufbau nach vorne schauen; ein Nachteil der tiefen, geschützt eingebauten Duchten. Vier Mitsegler können sich in der Pflicht aufhalten.

Vorbildlich: Hinter dem Stül verbergen sich kleine Stauräume, Steuerbord für Kurbeln, Notpinne und Pumpenschwengel, Backbord für Notsignale. Gut gelöst ist auch der Stauplatz für das unterteilte Steckschott kurz vor dem Niedergang. Weniger gefallen hat uns, dass man über die Duchten steigen muss, wenn man vom Achteren in den vorderen Teil des Cockpits gelangen möchte.

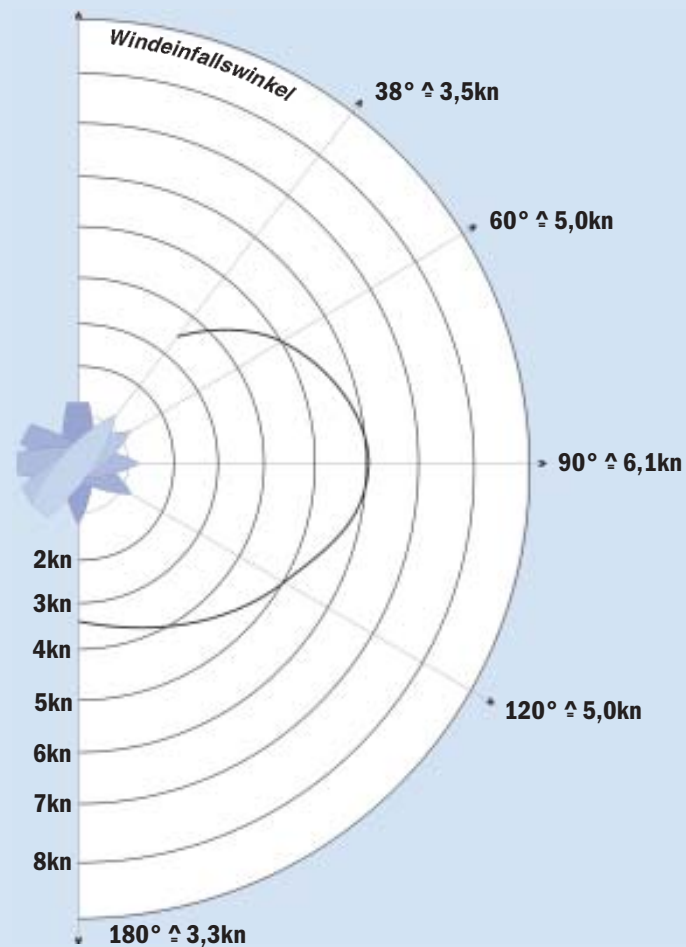
Auf das Vorschiff gelangt man über das rutschfeste Teakdeck. Man kann sich gut an den Handläufen am Achteren Teil des Aufbaues festhalten und kommt gut an den Wanten vorbei. Weiter vorne wird es bei Nässe allerdings recht glitschig; hier fehlen weitere Handläufe und ein rutschfester Belag.

Der Ankerstauraum ist ausreichend groß; Bugbeschlag und Klampen sind fest gebaut. Ein schönes Detail hier: der VA-Schamfilschutz vor den Festmacherklampen.

Fazit: Die CR 390 ist ein Schiff für den sportlich eingestellten Fahrtensegler. Feste Bauweise und gute Segel-eigenschaften sind mit einer gediegenen Inneneinrichtung kombiniert. Leider hat Qualität ihren Preis: Die CR 390 kostet etwa 60 Prozent mehr als der Durchschnitt ihrer gleich langen Mitbewerber.

Die Werft versprach uns, beschriebene Mängel wie die Schothaker in der Wende, das fehlende Winschenpaar für die Großschot, die zu scharfen Schotklemmen, das schlechte Schotmaterial, fehlende Handläufe auf dem Vorschiff und die offene Verlegung der Heizungsschläuche abzustellen. Auch die Grätting am Steuerrad soll anders gestaltet werden. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	10 Knoten = 3 Beaufort
Wellenhöhe:	0,1 Meter
Besegehung:	Großsegel, Genua
	82,0 Quadratmeter

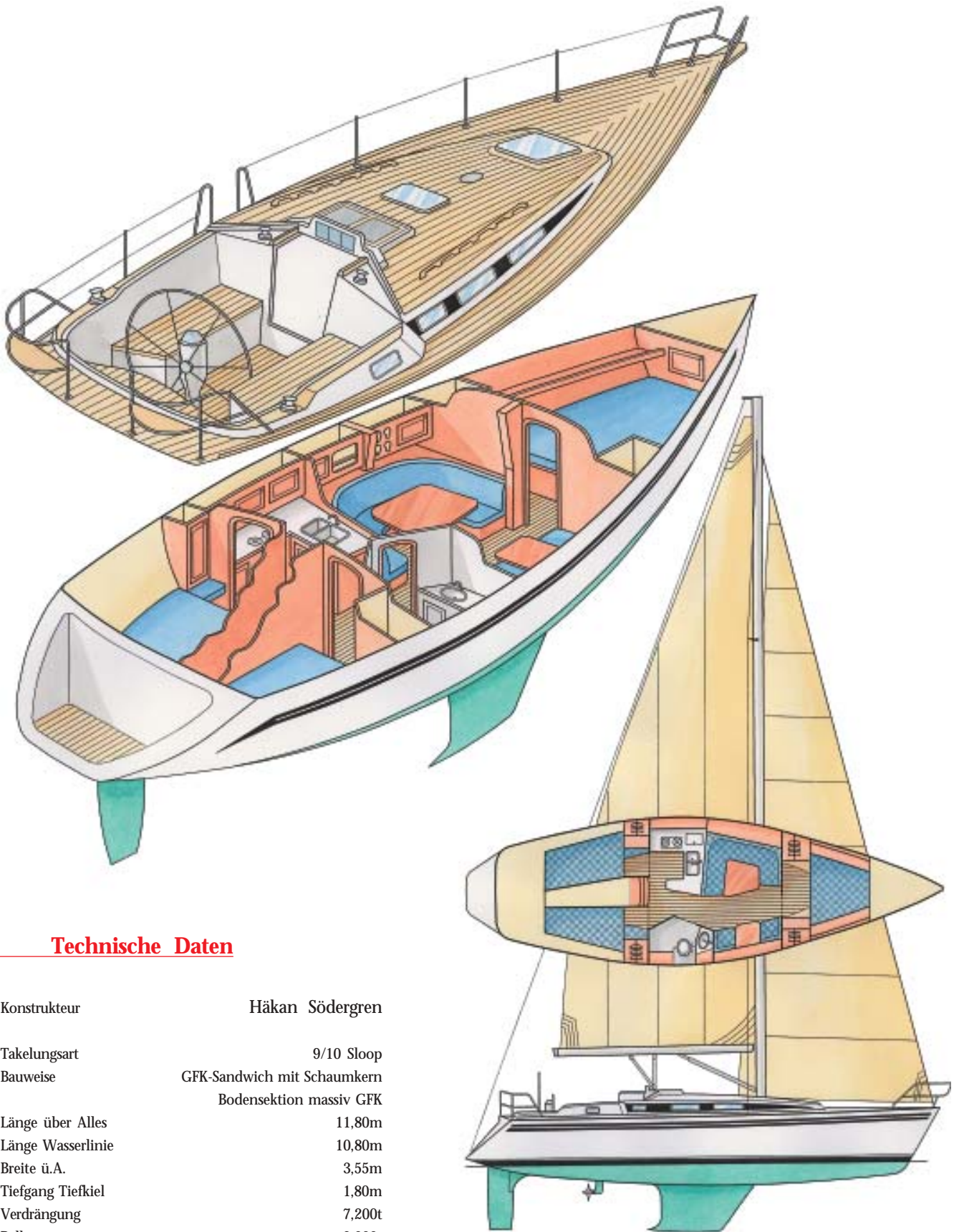
Preis und Ausstattung (Clipper Ausführung)

Preis ab Werft	DM 487.200,- inklusive Mehrwertsteuer.
----------------	---

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Teakdeck, Teak im Cockpit, Einleinenreffsystem, Rohrkicker, Druckwasseranlage, Gasherd mit Backofen, Kühlbox mit Kühlaggregat, 225-Ah-Verbraucherbatterien, 75-Ah-Starterbatterie, Landanschluss mit Ladegerät, Faltpropeller, Baumpersenning, Cockpittisch, Sprayhood mit Cockpitpersenning, 5-kW-Heizung, Dusche mit warm und kalt Wasser innen und an der Badeplattform.

Händler	Ulf Stetter
	Tel. 040 - 839 296 25
	Fax 040 - 839 296 42



Technische Daten

Konstrukteur	Håkan Södergren
Takelungsart	9/10 Sloop
Bauweise	GFK-Sandwich mit Schaumkern Bodensektion massiv GFK
Länge über Alles	11,80m
Länge Wasserlinie	10,80m
Breite ü.A.	3,55m
Tiefgang Tiefkiel	1,80m
Verdrängung	7,200t
Ballast	3,000t
Ballastanteil	45,8%
Segelfläche am Wind maximal	84,0m ²
Großsegel Standard/Roll	42,0/40,0m ²
Genua I	42,0m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	17,1m
Maschine	Yanmar 28 Kilowatt mit Saildrive
Tankkapazität Diesel	220l
Tankkapazität Wasser	300l
Tankkapazität Fäkalien	100l

Stehhöhe Salon	1,89 bis 1,96m
Stehhöhe Vorschiff	1,83m
Stehhöhe WC	1,84m
Stehhöhe Achterkajüte	1,90m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	5

Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,95kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,32/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,75/1
spez. Segelfläche (Groß/Fock)	11,7m ² /t