

## Komfortables Langfahrtschiff **Contest 37/38**

Die Werft *Conyplex* baut seit langem solide und gutmütige Tourenyachten. Die *Contest 38* ist das kleinste Schiff der erfolgreichen Modellreihe. Auf dem IJsselmeer konnten wir uns von den ausgeglichenen Segeleigenschaften der Yacht überzeugen.

von Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke



**C**onyplex in Holland verkauft seit über vierzig Jahren GFK-Yachten. Begonnen hatte es mit der *Contest 25*. Über 450 Einheiten dieses tüchtigen kleinen See-

kreuzers sind gebaut worden. Noch heute sind Schiffe dieses Typs auf Nord- und Ostsee unterwegs. Mit den Jahren baute *Conyplex* immer größere Schiffe. Die Werft möchte

heute Kunden ansprechen, die für eine exklusive Yacht einen entsprechend hohen Preis zu zahlen bereit sind. So umfaßt das Programm Schiffe zwischen 38 und 62 Fuß Länge; der

Löwenanteil wird nach Deutschland verkauft. Das kleinste Boot ist die *Contest 38*, die seit 1997 gebaut wird und aus der 1994 entwickelten *Contest 37* hervorgegangen ist. Bis auf die Badeplattform am Heck sind beide Typen identisch.

Laminiert wird die *Contest 38* wie alle *Contest*-Yachten, indem einige Lagen gespritzt und einige von Hand aufgebaut werden. Viele Segler halten dieses ungewöhnliche Verfahren für minderwertig; man erhält so aber Lamine mit einer sehr homogenen Struktur, die im Vergleich zu in reinem Handauflegeverfahren hergestellten einen höheren Glasanteil aufweisen. Dies bedeutet eine größere Festigkeit.

Rumpf und Deck werden als asymmetrisches Balsasandwich ausgeführt, das heißt, an der Außenseite des Sandwichs ist der Kunststoff dicker als an der Innenseite. Zur Verstärkung kann auf Kundenwunsch eine zusätzliche Lage *Dynema* aufgebracht werden. Kiel und Steven werden massiv gebaut und mit etlichen Lagen Roving verstärkt. Die Kielflosse wird in eine spezielle Aufnahme im Boden montiert und der lange Skeg nachträglich unter den Rumpf geklebt. Das alles ergibt eine sehr feste und sichere Struktur.

Die Decks werden nach dem Entformen in eine Halle gefahren, in der sie mit einem Teakdeck versehen werden. Jedes Schiff bekommt ein individuell angepaßtes zwölf Millimeter starkes Stabdeck. Dann werden die Beschläge montiert, und erst danach

werden Rumpf und Deck zusammengefügt. Jeweils ein Handwerkerteam ist für den Ausbau eines Schiffes verantwortlich. So identifizieren sich die Leute mit dem Boot, das sie geschaffen haben. Sie geben sich viel Mühe, und das Endergebnis weist einen hohen handwerklichen Standard auf.

Die Schiffe kommen zwar alle aus einer Form, doch kann der Eigner bei der Einrichtung und der Ausrüstung unter verschiedenen Optionen wählen. Es stehen außerdem eine flachgehende Flügelkielversion und eine moderate Mittelkielversion zur Verfügung. Die meisten Schiffe werden in Teak ausgebaut, doch sind (gegen Aufpreis) auch andere Hölzer lieferbar.

**Unter Deck:** Der hohe handwerkliche Standard wird deutlich, wenn man sich unter Deck umschaut. Die Deckfurniere zwischen den geraden und den vielen gerundeten Flächen sind sorgfältig zugepaßt, und die Holzmaserung paßt auch an den weniger offenliegenden Stellen zu einander. Details wie die Beleuchtung, die Bespannung der Deckenverkleidung oder die gleichmäßigen Rundungen der richtig sitzenden Haltegriffe zeugen von Liebe zum Detail.

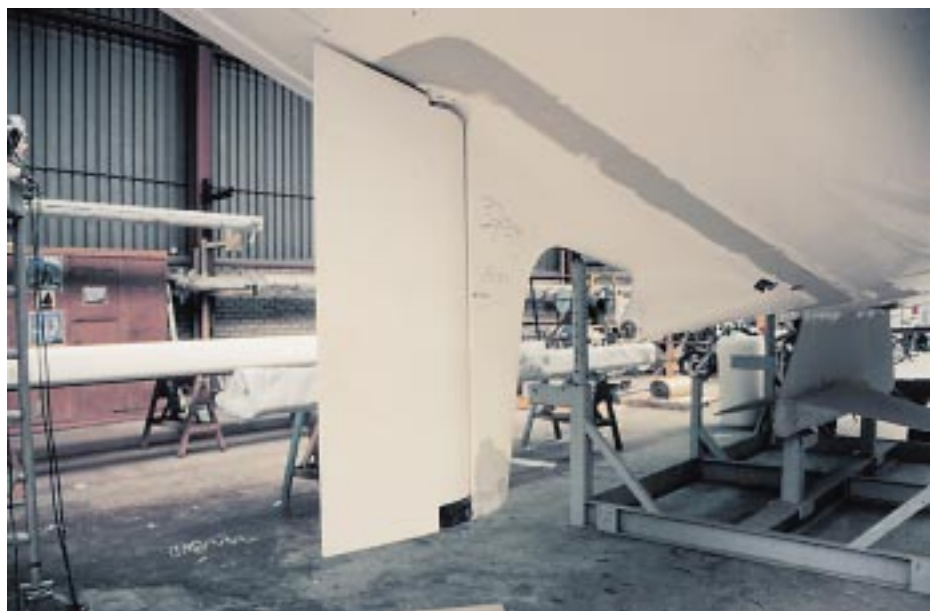
Das gesamte Einrichtungskonzept ist für zwei plus zwei Personen zugeschnitten. Es werden also keine Charterkunden oder Großfamilien angesprochen, sondern Segler, die mit verhältnismäßig kleiner Crew zur See

fahren und dabei komfortabel untergebracht sein möchten. So findet man an Bord zwei Doppelkabinen mit großen Kojen, vor jeder Kabine einen WC-Duschraum, einen großen Salon mit Sofas, die als Seekojen zu nutzen sind, jede Menge Stauraum und eine sorgfältig eingebaute Technik. Gut: Überall unter Deck steht man sicher und kann sich bequem festhalten. Die Bilge ist leicht zugänglich, und die Sanitärinstallation ist sorgfältig ausgeführt.

Großzügig ist die Achterkabine. Für eine Achtercockpitjacht ist sie ungewöhnlich geräumig. Hier hat man eine fast zwei mal zwei Meter große Koje untergebracht und zusätzlich Platz für Borde und Stauraum geschaffen. Man kann den Raum über zwei verschiedene Ausgänge - nämlich durch den Toilettenraum und durch die Eingangstür - verlassen; das ist nicht nur praktisch, sondern im Gefahrenfall notwendig.

**Unter Motor:** Gefahren haben wir die ältere Version, die *Contest 37* mit Flügelkiel, ein mittlerweile fünf Jahre altes Schiff mit Namen OTJE MEDOR. Außergewöhnlich ist ihr guter Pflegezustand. An und unter Deck sieht sie fast aus wie neu: Der Lack glänzt, die Polster wirken, als wären sie gerade neu bezogen, die Maschine zeigt keine Ölrückstände, an den Ventilen und Schläuchen sind weder Wasser- noch Rostspuren zu erkennen. Das Schiff ist trocken, die Bilge sauber.

Auch das Teakdeck wirkt neuwertig, und nirgendwo ist an den hochwer-



**Der Skeg kommt aus einer eigenen Form und wird nachträglich unter den Rumpf geklebt.**



Im elegant ausgebauten Salon können bis zu acht Personen sitzen.



Durch kleine Fenster in Augenhöhe haben Smut und Navigator Kontakt zur Außenwelt.



Der achtere Toilettenraum bildet auch den Fluchtweg für die Achterkabine.



Um an die Maschine gelangen zu können, muß man den ganzen Niedergang demontieren.



tigen VA-Beschlägen Korrosion zu sehen.

Das alles spricht natürlich für den Eigner, der sein Schiff liebevoll pflegt und auch pflegen läßt (in dem Conyplex-eigenen Servicebetrieb), es spricht aber auch für die Güte der Bauausführung und der ausgewählten Materialien.

Als wir den Liegeplatz in Medembliik verlassen und auf sehr engem Raum drehen müssen, zeigt sich die gute Manövrierfähigkeit der Contest im Stand. Sobald der Propeller das Ruder anströmt, reagiert das Schiff. Da ein deutlicher „Radeffekt“ das Heck bei rückwärts laufendem Motor nach Backbord zieht, läßt sich das Boot „auf dem Teller“ drehen. Selbst bei Starkwind und in engen Revieren dürfte man mit dem insgesamt schweren und wenig seitenwindempfindlichen Schiff keine Probleme bekommen. Da erscheint das Bugstrahlruder, mit dem die Contest ausgerüstet ist, fast überflüssig. Immer mehr Segler schätzen aber ein solches Zubehörteil, und letztlich ist damit das Einparken selbst unter widrigen Bedingungen nun wirklich nur noch ein Kinderspiel.

Draußen auf dem IJsselmeer laufen wir bei mäßigem halbem Wind mit Marschfahrt, das entspricht 2.400 Umdrehungen pro Minute, 6,8 Knoten, bei 3.000 Umdrehungen sind es 7,2 Knoten. Wenn man das Ruder losläßt, läuft das Schiff leicht nach Steuerbord aus dem Kurs. Der Spiegel der Yacht taucht dabei ins Wasser und sorgt für einigen Wirbel; die neuere Contest 38 mit ihrem modifizierten Heck dürfte einen sauberen Strömungsablauf zeigen. Die Geräuschentwicklung im vorderen Teil des Schiffes ist moderat, in der Achterkabine ist es zu laut.

Das Aufstoppen aus sieben Knoten Fahrt geschieht innerhalb von eineinhalb Schiffslängen, dabei knallt der Maxprop recht hörbar in seine Rückwärtsstellung. Bis das Schiff steht, bricht das Heck ungefähr 30 Grad nach Backbord aus. Erst bei mehr als einem Knoten Fahrt über den Achterstern läßt sich die Contest in die gewünschte Richtung dirigieren. Dabei reagiert sie langsam, aber berechenbar. Hat man sich an dieses etwas altbacken wirkende Manövrierverhalten gewöhnt, wird man mit dem Boot gut klarkommen können. Bei einem Vollkreis aus langsamer

Fahrt heraus beträgt der Drehkreis über Back- und Steuerbord etwa 17 Meter. Auf engem Raum dreht man auf dem Teller am besten über Steuerbord mit kurzen kräftigen Motorstößen voraus und mehreren Rückwärtsschüben. Hilfreich ist dabei der kräftige 37 Kilowatt leistende Volvo-Penta, der dem Schiff auch unter widrigen Verhältnissen ausreichend Kraftreserven bereitstellt.

Die Zugänglichkeit der Maschine läßt allerdings zu wünschen übrig. Es gibt keine kleineren Klappen und leicht beweglichen Schotte vor dem Motor. Um an der Maschine arbeiten zu können, muß der aus drei Teilen bestehende Niedergang mit seinem Schott abgebaut und in der Messe gelagert werden. Das ist schon im Hafen, wenn man etwa den Ölstand kontrollieren möchte, mühselig. Sollte aber auf See eine Kontrolle oder gar eine Reparatur notwendig werden, wird das Ganze wegen der schweren Teile regelrecht gefährlich.

Die Tankkapazität von 150 Litern ist für küstennahe Urlaubstörns ausreichend; da das Schiff aber Potential für weitere Reisen hat, sollten mehr Meilen „aus dem Tank kommen“. Ähnlich knapp sind auch die Wasservorräte bemessen: Mit 234 Litern möchte ich nicht den Atlantik queren müssen.

**Unter Segeln:** Ein großes Steuerrad teilt das Cockpit in einen Bereich für den Rudergänger und einen für die Crew. Es ist ausreichend Platz für die Segelbedienung vorhanden, und beim Segeln mit kleiner Crew kann auch der Steuermann die Schotwünschen und den Traveller bedienen. Hinderlich ist aber, daß man vom Rad aus über die Duchten klettern muß, um nach vorne zu gelangen.

Überall ist griffiges Teak verlegt. Sicheren Halt findet man auch am Bügel über der Steuersäule und dem Rohr an der Achterkante der Sprayhood.

Zuerst setzen wir das Großsegel, das heißt, wir rollen es aus dem Mast. Dazu wird der Ausholer über eine Winsch unter der hohen Sprayhood geholt – fertig. Kein Gang auf das Kajütdach, um die Zeiser zu lösen, kein Einschäkeln des Falls mit anschließendem Vertörnen hinter der Saling. Die Bedienung ist bestechend bequem und „sicher“. So werden Rollgroßsegel immer beliebter; der

überwiegende Teil des knappen Dutzends *Contests* an der Werftpier war deshalb auch damit ausgestattet. Problematisch ist bei einem solchen System allerdings das Mehr an Mechanik. Wenn die im Sturm versagt und das Segel ganz oder halb ausgerollt nicht mehr geborgen werden kann, hat die Crew ein Problem.

Auch steht ein solches Rollgroß schlechter als ein konventionelles oder gar ein durchgelattetes Segel. Fehlendes Kopfbrett, ein nicht gerundetes Achterliek und horizontale Latten beeinträchtigen die Segelleistung ebenso wie das längere Mastprofil und das größere Toppgewicht. Wir haben an diesem Segeltag nur eine leichte Brise mit zehn bis zwölf Knoten Geschwindigkeit. Sie reicht aus, um die *Contest* mit dem Großsegel alleine in Fahrt zu setzen. Sie läuft ungefähr zwei Knoten und kreuzt ohne weiteres auf.

Dann rollen wir die Genua aus und holen die Schot. Auch das geschieht wieder äußerst komfortabel mit Hilfe einer elektrisch betriebenen *Lewmar*-Winsch. Das Segel steht trotz seines Alters noch gut. Praktisch ist der fahrtenseglerfreundliche Schnitt: Das Unterliek ist fast einen Meter frei vom Deck, dadurch kann man auf allen Kursen gut unter dem Segel durchgucken. Freilich gehen so auch sechs Quadratmeter Segelfläche verloren, und die Aerodynamik ist nicht optimal. Die verhältnismäßig kleine Segelfläche, dürftige aerodynamische Eigenschaften auch des Großsegels und knapp zehn Tonnen „Lebendgewicht“ erklären, warum dieses Boot kein Renner sein kann.


Als sich die *Contest* gemächlich auf die Seite legt und Fahrt aufnimmt, zeigt sich sofort ihr gutmütiger Charakter. Sie liegt sehr ausgeglichen auf dem Ruder, und bei leichten Böen sind kaum Korrekturen am Rad notwendig. Die Kraft wird relativ direkt übersetzt: Eineinhalb Radumdrehungen benötigt man von hart Backbord zu hart Steuerbord. Eine *Whitlock*-Steuerung überträgt das Moment von dem relativ großen unbalancierten Ruder, und so spürt man sehr genau, was das Schiff will. Dabei ist es kursstabil, und wenn das Ruder festgestellt ist, läuft es minutenlang seinen Kurs. Lässt man das Rad los, macht sich eine ganz leichte Luvgerigkeit bemerkbar: Langsam dreht das Schiff in den Wind.

Wenn Böen von 14 Knoten über die Segel streichen, ist die Reaktion der *Contest* behäbig. Nur langsam krängt das Boot, und das Speedometer klettert von fünf auf sechs Knoten.

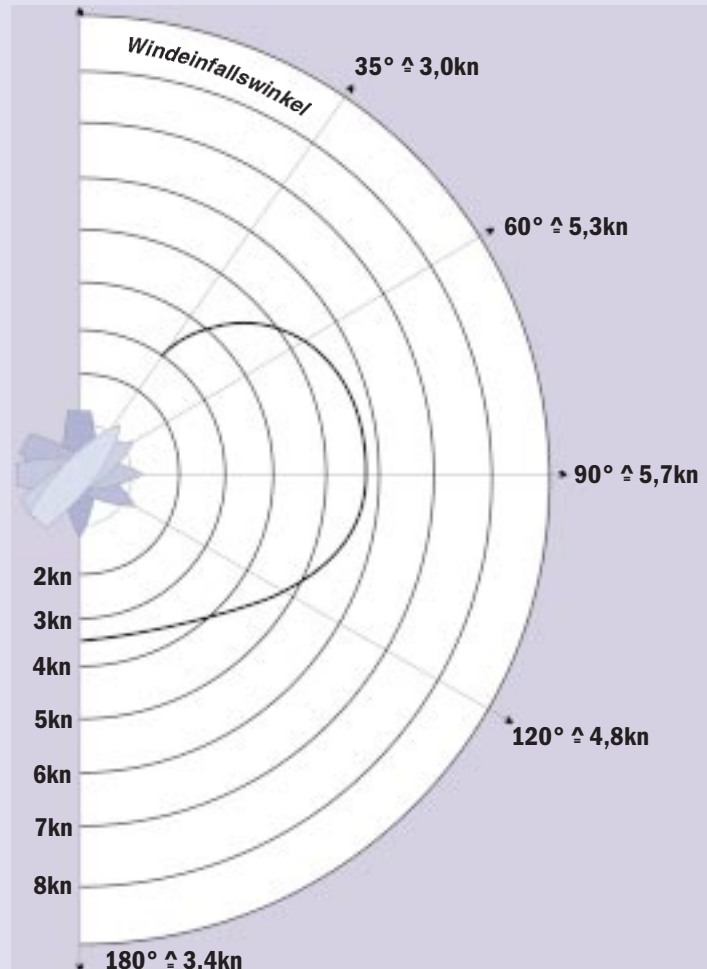
Auch in den Winden benimmt sich das Boot gutmütig und dreht zügig durch den Wind. Ohne Mühe findet der Rudergänger wieder die optimale Höhe, die bei 40 Grad am wahren Wind liegt. Fast von alleine fährt die *Contest* diesen Kurs weiter. Ich habe Mühe, sie zu überziehen, um die maximal erreichbare Höhe herauszufinden. Das Ergebnis ist erstaunlich: 35 Grad am wahren Wind läuft sie mit ihren immerhin fünf Jahre alten Segeln und macht dabei noch drei Knoten Fahrt. Die Abdrift hält sich mit geschätzten vier Grad in Grenzen. Für den obligatorischen Vollkreis brauchen wir eineinhalb Schiffslängen Raum und 40 Sekunden Zeit. Das ist ein allenfalls durchschnittlicher Wert.

Nach Aussage der Werft besitzt die von uns gesegelte Flügelkielversion mit ihrem höhergelegenen Schwerpunkt und größerem Ballastanteil eine geringere Anfangs-, aber höhere Endstabilität als die Finnkielversion; das Driftverhalten dürfte ähnlich sein.

All diese positiven Eigenschaften sind ein Verdienst des Konstrukteurs Dick Zaal, der es verstanden hat, auch mit dieser *Contest* ein sehr ausgeglichenes und ruhig zu segelndes Fahrtenschiff zu zeichnen. Ausnahmslos alle Schiffe, die ich bisher von ihm gesegelt habe, zeigten diese Eigenschaften. Größere Typen läßt die Werft jetzt von den Konstrukteuren Doug Peterson und Georg Nissen zeichnen; sicherlich um in größere Geschwindigkeitsbereiche vorzustoßen. Zu wünschen bleibt, daß die beschriebene Ausgeglichenheit der Schiffe erhalten bleibt.

**Fazit:** Die *Contest 38* ist ein gutmütiges und ausgeglichenes Fahrtenschiff. Dank ihrer hochwertigen Verarbeitung besitzt sie eine hohe Lebenserwartung; entsprechend teuer sind gebrauchte Schiffe. Auch ein neues Schiff kostet, gemessen an seiner Länge, viel Geld. Mit der Entscheidung, nur noch große und teure Yachten zu bauen, dürfte *Conyplex* viele alte *Contest*-Kunden verloren haben. 

## Technische Daten



### Bedingungen während des Probeschlags:

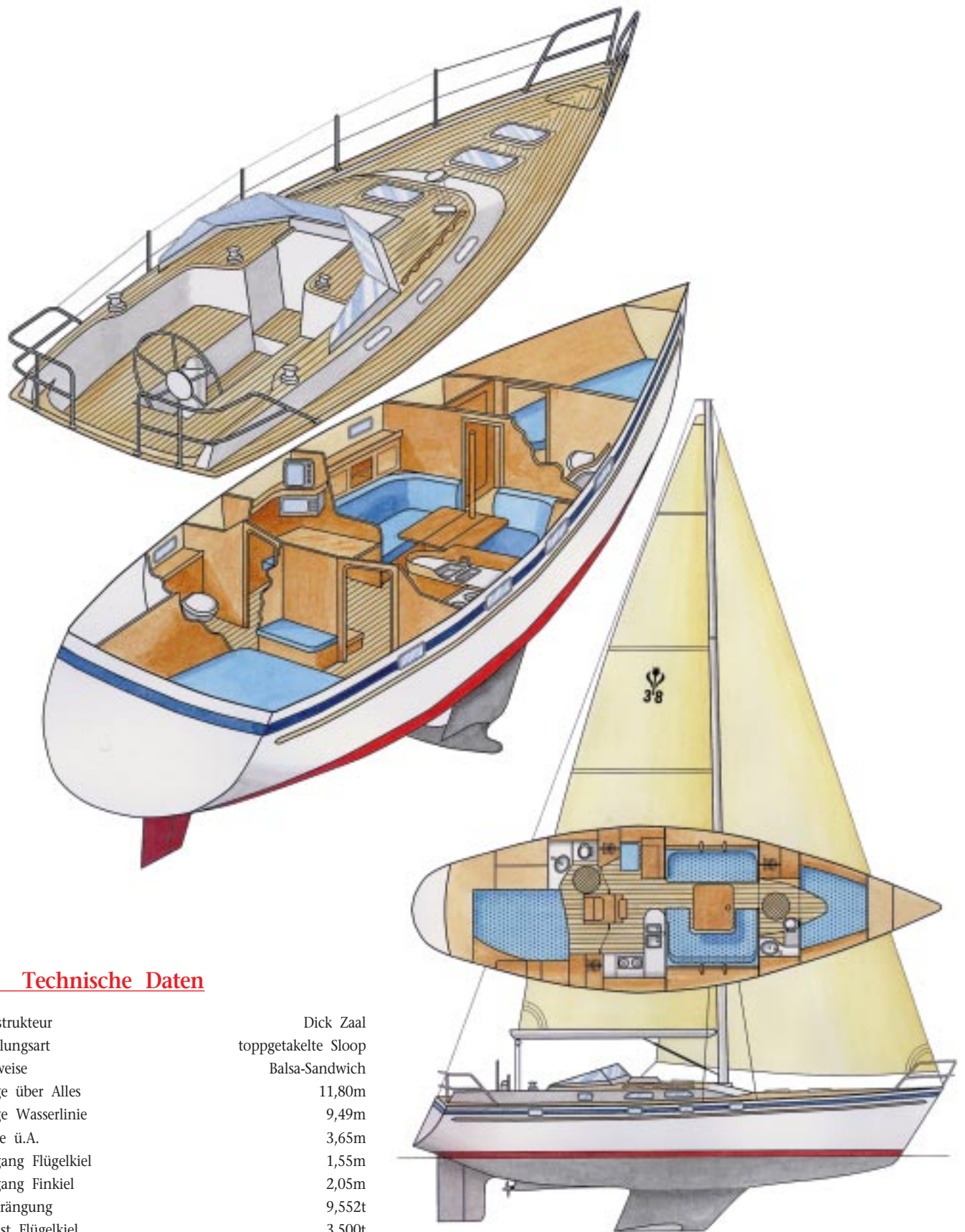
Windstärke:	12 Knoten = 4 Beaufort
Wellenhöhe:	0,1 Meter
Besegelung:	Rollgroßsegel, Rollgenaua, insgesamt 78,1 Quadratmeter

### Preis und Ausstattung

Preis ab Werft Holland 509.820,- Gulden  
inklusive Mehrwertsteuer.

Die Standardausrüstung umfaßt unter anderem folgende Details:  
2 Bilgenpumpen, Druckwassersystem, Dusche, Warmwasser über den Motor, Flaggenstock, Anker, Festmacher, Antifouling, Badeleiter, zwei Feuerlöscher, Positionslaternen, Einleinenreffsystem (beim Standardrigg), 220-Volt-Landanschluß, Geschirr und Gläser für sechs Personen.

Werft: *Conyplex*  
Telefon 0031-227-543644  
Fax 0031-227-543648



## Technische Daten

Konstrukteur	Dick Zaal
Takelungsart	toppgetakelte Sloop
Bauweise	Balsa-Sandwich
Länge über Alles	11,80m
Länge Wasserlinie	9,49m
Breite ü.A.	3,65m
Tiefgang Flügelkiel	1,55m
Tiefgang Finkiel	2,05m
Verdrängung	9,552t
Ballast Flügelkiel	3,500t
Ballast Finnkiel	2,900t
Ballastanteil Flügelkiel	37,0%
Ballastanteil Finnkiel	32,4%
Segelfläche am Wind maximal	78,1m <sup>2</sup>
Rollgroßsegel	29,7m <sup>2</sup>
Rollgenua	48,4m <sup>2</sup>
Durchfahrhöhe mit Mast	keine Angabe
Maschine	4-Zylinder Volvo MD22L 37 Kilowatt
Tankkapazität Diesel	150l
Tankkapazität Wasser	234l

Stehhöhe Salon vorne	1,76m
Stehhöhe Salon achtern	2,00m
Stehhöhe Vorschiff	1,76m
Stehhöhe WC achtern	1,93m

Anzahl der Kojen inklusive Salon	7
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,7kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,23/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,17/1
spez. Segelfläche	8,18m <sup>2</sup> /t