

Lebendiger Küstenkreuzer

Friendship 26

Sie hat hübsche, leicht traditionelle Linien, ist gut verarbeitet und segelt recht passabel, die Friendship 26. Ralf Weise testete das Schiff für uns in Holland



Der Entwurf der Friendship 26 erblickte vor 25 Jahren das Licht der Welt. Dieses stolze Alter erkennt man heute noch äußerlich am großen Bugüberhang und an der Kajütform. Das Unterwasserschiff hingegen weist Merkmale moderner Konstruktionen auf. Die Friendship ist als abgerundeter U-Spanter gebaut, unter den ein kurzer Kiel gebolzt ist, der Saildrive-Antrieb befindet sich relativ weit vorne und gesteuert wird über ein tiefes Balanceruder.

1986 wurde die Konstruktion ein wenig modernisiert und bis Anfang der neunziger Jahre an verschiedenen Orten in Holland produziert. Dann wurde es eine Dekade lang still um das hübsche Boot. Seit letztem Jahr nun wird die Friendship 26 leicht modifiziert wieder gebaut. Die Werft, die es sich zum Programm gemacht hat, ältere Konstruktionen wieder aufleben zu lassen, ist ein mittelständischer Betrieb in Lemmer: das Marine Center Marieholm. Dort hatten wir die Möglichkeit, ein werftneues Schiff zu testen.

Unter Deck

Wenn man den schmalen Niedergang hinabsteigt, wird man von einem warmen und ansprechenden Holzausbau empfangen. Die Salonkojen sind längsschiffs angeordnet und wären somit auch auf See zu nutzen. Leider sind sie mit 49 Zentimetern ein wenig schmal geraten und dieses Maß ergibt sich auch nur mit hochgeklappter Rückenlehne. So wird man sich im Hafen die, allerdings sehr geringe, Mühe machen und die Möglichkeit nutzen, die Steuerbordkoje auf einen Meter Breite umzubauen. Leider sitzt es sich auch nicht wirklich bequem an dem verstellbaren Tisch. Bei geradem Rücken stößt man mit dem Kopf an die Kante des Aufbaus. So muss man sich etwas krumm machen, um sich dann an die Rückenlehnen zu kuscheln. Dann ist es wieder recht gemütlich, vor allem, wenn man seinen Blick weiter durch das Schiff schweifen lässt. Da sind zum Beispiel die Schwalbennester, deren Maserung gleichmäßig von vorne nach achtern durchläuft, auch die Holzmaserung des sorgfältig ausgesuchten Teakfurniers der Schotte und des Tisches passen zusammen.



Breite Seitendecks und stabile Handläufe sorgen für Sicherheit



Der Kajüttisch kann im Cockpit in eine passende Halterung gesteckt werden

Die Teakholz-Handläufe unter der Deckeninnenschale sind nicht nur praktisch, sondern passen auch zum Holz der Kajüte. Wenn man genauer hinschaut, erkennt man die sauber eingepassten Umleimer der Schappüren und die kleinen Spaltmaße an den eingepassten Holzteilen. Diese Sorgfalt in der Verarbeitung erkennt man auch, wenn man hinter die Kulissen schaut: In den Schränken und Stauräumen ist eine Holzverkleidung eingepasst und im Bilgenbereich das GFK mit Topcoat sauber gestrichen. Die Liebe zum Detail geht sogar so weit, dass die Kojenauflagen mit Dutzenden von Löchern zur Belüftung gebohrt wurden, deren Kanten alle von Hand rund geschliffen und sorgfältig lackiert wurden.

Wenn man Richtung Vorderkabine geht, muss man schon im Salon den Kopf etwas neigen. Hinter dem Kajütschott kommt man in den 1,57 Meter hohen Toilettenraum, der zum Vorschiff nicht vollständig verschließ-

bar ist. Es ist relativ eng hier, der Schiffsgröße aber angemessen.

Davor befindet sich die Doppelkoje, mit einer Länge von 1,88 Metern und einer Maximalbreite von 1,68 Metern ausreichend. Durch die ansprechende Holzverarbeitung wirkt auch dieser Raum gemütlich.

Die Pantry ist eine herausziehbare Einheit, die bei Nichtgebrauch vollständig in der Backbordbackskiste verschwindet. Nutzt man den verschieb- und drehbaren Salontisch mit zur Essenzubereitung, ist der Platz ausreichend und entspricht dem Charakter von einem Fahrtenschiff, mit dem man die Nacht überwiegend im Hafen verbringt.

Unter Motor

Unter dem Niedergang ist der kleine Volvo Diesel untergebracht. Er ist nur von vorne und durch eine Klappe in der Backskiste erreichbar. Die Isolation ist ausreichend. So messen ►



Die Steuerbordkoje kann leicht zur - schmalen - Doppelkoje umgebaut werden

wir bei einer Marschfahrt von 5,5 Knoten, die bei 2.500 Umdrehungen pro Minute erreicht wird, im Salon 74 Dezibel (dB). Bei 2.800 Umdrehungen wird es lauter und der Spiegel taucht fast 20 Zentimeter ins Wasser. So ist die Geschwindigkeitszunahme mit 0,3 Knoten nicht wirklich relevant. Unter Volllast erreichen wir zwar Rumpfgeschwindigkeit, doch dann wird es laut und der 30 Zentimeter tief eintauchende Spiegel sorgt für kräftige Verwirbelungen und eine respektable Hecksee.

Eine ruhige und sparsame Marschfahrt liegt bei 2.200 Umdrehungen pro Minute, bei der wir 5,1 Knoten laufen, der Spiegel aber immer noch 10 Zentimeter eintaucht. So geht eine von uns beiden Testpersonen mit 75 Kilogramm nach vorne und siehe da, der Spiegel kommt frei und die Geschwindigkeit nimmt etwas zu. Das heißt also, dass ein gefüllter Wassertank, der sich unter der Vorschiffskoje befindet, den Trimm und damit die Fahreigenschaften verbessert, denn am Testtag war der Tank fast leer. Das Aufstoppen mit einer Sekunde Schaltpause gelingt innerhalb von

zirka 9 Metern. Bei der Rückwärtsfahrt reagiert das Schiff exakt, aber etwas spät auf das Ruder. Die Vollkreise fahren wir zweimal. Zunächst legen wir die Pinne so weit, dass sie an das Cockpitsüll stößt. So dreht die Friendship in einem Kreis von etwa neun Metern innerhalb von 18 Sekunden. Dann heben wir die Pinne über das Süll und geben damit zirka 60 Grad Ruderlage. Jetzt dreht sie auf dem Teller, also fast um ihre Mittelachse innerhalb von 17 Sekunden. Loslassen kann man die Pinne während Geradeausfahrt leider nicht, das Schiff läuft schnell aus dem Kurs. Was mich ebenfalls stört, ist die niedrige Sitzposition auf der Cockpitducht, ich kann nicht über die zusammengelegte Sprayhood schauen. Steigt man höher auf das Cockpitsüll, hat man keine Probleme damit. Durch die breite Sitzfläche sitzt man dort auch gut.

Unter Segeln

Als wir die Eigenschaften nur unter Großsegel ausprobieren, weht zunächst ein moderater Wind von zirka

10 Knoten über das Ijsselmeer bei Lemmer. Leicht sind die gut elf Quadratmeter gesetzt und über drei Knoten Geschwindigkeit erreicht. Die beste Höhe zum Wind liegt bei 45 Grad und drei Knoten Fahrt. Mit dem Pinnenausleger in der Hand lässt sich das Schiff vom Cockpitsüll aus gut steuern und die Luvgierigkeit ist gering. Auch nur unter Groß und bei geringer Fahrt reagiert das Schiff schnell und wendig.

Dann rollen wir die Genau I aus. Mit 19 Quadratmetern ist dieses Segel auf ordentlich Fläche ausgelegt. Schnell legt sich das Schiff auf die Seite und marschiert los. Leicht luvgierig liegt es am Wind auf dem Ruder, dabei reagiert es sensibel auf Trimmveränderungen. Besonders der Traveller gefällt uns gut. Er ist auch unter Last leicht verstellbar und zusammen mit dem trimmbaren Achterstag hat man den Bauch vom Großsegel gut im Griff. Das ist auch notwendig, denn als der Wind weiter auffrischt, wird die Friendship merklich luvgierig. Auch wenn man an der Kreuz nur mit kurzen Schlägen aufkreuzen kann, lohnt es sich, darauf zu achten, dass der Traveller immer ganz in Lee und die Schot ganz dichtgenommen wird. So hat man in dem sehr flach gezogenen Profil nur noch wenig Druck und das Schiff lässt sich weiterhin gut steuern.

Der Wind nimmt weiter zu. Vier, in Böen fünf Windstärken sind es bereits, so entschließen wir uns einzureffen. Ausgerüstet ist das Schiff mit einem konventionellen Bindereff, sodass man an den Mast muss. Der Halt hier vorne ist begrenzt, da das eingearbeitete rutschfeste Profil bei Nässe nicht den besten Halt gibt. Ich war auch noch nie ein Freund von Reffhaken,




Nach dem Abwasch wird die Pantry aus dem Weg geschoben

doch hier sind welche vorhanden und die Bändsel sind knapp. So versuche ich, die Reffkausch über den Haken zu schieben, was etwas schwierig ist, da das Auge zu weit hinten im Segel eingearbeitet ist. Das macht sich auch später beim Segeln bemerkbar, eine Falte vom Reffauge zur Mitte des Segels ist unübersehbar. So nehmen wir das Auge vom Beschlag und experimentieren doch wieder mit einem Segelband. Danach steht das Segel gut und wir fahren weiter. Doch die Böen sind zu stark. Bis 35 Grad krängt das Schiff, zwar ohne dabei Wasser zu übernehmen, doch macht sich dann wieder eine deutliche Luvgerigkeit bemerkbar. Außerdem sitzt man auf dem Cockpitsüll dann nicht mehr gut, da die Relingdrähte im Kreuz scheuern. So drehen wir zirka 25 Prozent der Genua weg. Damit liegt das Boot genau richtig und die Geschwindigkeit bleibt gleich. Zusammen mit dem in Lee gefahrenen Traveller ist nicht so viel Höhe möglich wie bei weniger Wind, doch sind es immer noch 41 bis 43 Grad, und das obwohl die gerollte Genua nicht besonders gut steht; sie krallt im Achterliek, was auch durch Hin- und Herschieben des Schotwagens nicht behoben werden kann.

Die Wenden kann man sehr schnell fahren, gut helfen dabei die großzügig dimensionierten Winschen. Auch unter voller Last hat man noch die Chance, das Segel dichter zu nehmen. Etwas hinderlich ist die lange Pinne, die weit ins Cockpit hineinreicht. Bei jeder Wende muss man über sie hinwegsteigen. Eine Verkürzung um 10 bis 15 Zentimeter ist aber auf Kundenwunsch möglich. Ein anderes, im Grunde sehr schönes Detail, stört auch, das ist der Schwanenhals am Mast, an dem sich gerne mal die Vorschot verhakt. Bei den nächsten Schiffen soll hier ein kleiner Bügel angebaut werden, der das verhindert.

Nachdem wir noch einige Kurse zum Wind abgefahren sind, entschließen wir uns, zurück in den Hafen zu segeln. Eigentlich der falsche Kurs, denn vor uns liegt das sonnenumflutete Ijsselmeer. Doch wir müssen zurück – schade.

Fazit

Was die Friendship auszeichnet, sind die hübschen Linien, die ausgezeichnete Verarbeitung und das lebendige Segelverhalten. Für den relativ hohen Einstiegspreis bekommt der zukünftige Eigner ein wertbeständiges Schiff mit einer hoher Lebenserwartung. 

■ Die Werft

In Heft 5/03 stellten wir die Marieholm 33 vor. Ein wunderschöner GFK-Klassiker. Wieder aufgelegt vom Marine Center Marieholm. Die Friendship kommt aus demselben Hause. Das Programm wurde mittlerweile um die Friendship 22 erweitert und Pläne zum Bau der größeren Friendship 34 stehen vor der Vollendung. Der Werftbetrieb im Marine Center ist nur ein Teil des gesamten Firmenkonzeptes. Der Betrieb unterhält einen eigenen Yachthafen, macht Servicearbeiten an Yachten und hat eine große Motorenabteilung. Neben neuen Schiffen verkauft er auch gebrauchte Yachten, überwiegend Friendships oder Marieholms.

Das Kasko der Friendship wird in einem speziellen Betrieb in Holland gefertigt und dann nach Lemmer transportiert. Dort kommt es in die Werfthalle und wird von den Bootsbauern des Marine Centers ausgebaut und komplettiert. Bemerkenswert ist, dass das Schiff in Vinylester-Harz laminiert wird. Ein sehr wasserbeständiges Harz, das von der Qualität dem Epoxid sehr nahe kommt und neben hoher Lebenserwartung Osmosefreiheit zur Folge hat – so keine Verarbeitungsfehler

gemacht werden. So überlegt die Werft, die Osmosegarantie von zwei auf fünf Jahre zu erweitern.

Der Rumpf ist massiv laminiert und die Schotte sind mit doppeltem Winkellaminat eingebaut. Auch kleinere Schotte steifen das Boot mit aus und werden einlaminiert. Die Bodengruppe macht einen gut dimensionierten Eindruck, eine Innenschale fehlt hier glücklicherweise. Allerdings vermisst man auch den Bilgensumpf.

Das Deck ist eine Schaum-Sandwich-Konstruktion, ein Material, das alterungsbeständiger als Balsa-Sandwich ist. Unter die Beschläge werden Aluminiumplatten gelegt, die den Druck gut verteilen.

Auch die Details sind fest ausgeführt von dem ordentlichen Topcoatschutz über die Einbindung der Zugstangen der Püttinge und bis hin zu der laminierten Rumpf-Deck-Verbindung macht alles einen sehr guten Eindruck, den sauberen Ausbau haben wir schon oben bemerkt. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Qualität der handwerklichen Verarbeitung aus der Menge gleich großer Boote herausragt.

■ Vergleich Hurley 830, Friendship 26, Hai 760

Obwohl die Hurley- und die Friendship-Konstruktionen fast das gleiche Alter haben, ist die Hurley traditioneller konzipiert. Auffällig ist bei ihr der tiefere, längere Kiel mit leichtem S-Schlag und das größere Gewicht. Das spiegelt sich dann auch in den Segeleigenschaften wider. Die Hurley ist das deutlich steifere Schiff, das trimmunempfindlich auch starke Böen abwettert und gelassen und kursstabil reagiert.

Die Friendship ist das eher leichtfüßige Segelboot. Sie reagiert merklich auf Trimmveränderung, sie ist lebendiger, trotzdem bei starkem Wind in der Endgeschwindigkeit nicht schneller. Dabei ist sie beileibe kein moderner leichter Cruiser Racer, sondern schlägt gekonnt eine Brücke zwischen Tradition und Moderne.

Die Kunststoffverarbeitung bei den Schiffen ist gleich gut, die Holzarbeiten bei der Friendship etwas aufwändiger. Auch Winschen und Beschläge sind bei der Friendship hochwertiger

und zeugen vom Charakter dieses lebendigen Segelbootes.

Als Vergleichsboot dient die Hai 760, die wir in Heft 5/01 vorgestellt hatten. Sie ist etwas kürzer und schmaler, doch bietet sie durch die Backdeckbauweise ungefähr das gleiche Kajütvolumen. Dieses Volumen ist geschickt ausgenutzt und so bekommt man neben einer Innenhöhe von 1,76 Metern auch eine – der Schiffsgröße entsprechend - große Pantry und sogar einen Kartentisch geliefert. Die Segeleigenschaften sind, trotz des hochbordigen Auftretens genauso gut wie bei den anderen beiden Schiffen. Das pffiffige bei der Hai ist der Parallel-Schwingkiel, eine eigene Entwicklung, die bei wenig Tiefgang trotzdem respektable Segelergebnisse erzielen lässt. Die Hai ist in der handwerklichen Qualität den anderen beiden Schiffen ebenbürtig, was den Vergleichspreis von 58.000 Euro besonders günstig erscheinen lässt.

Hurley 830

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Länge Rumpf | 8,30 m |
| Länge Wasserlinie | 6,70 m |
| Breite | 2,75 m |
| Tiefgang | 1,25/1,40 m |
| Verdrängung | 3200 kg |
| Segelfläche* | 29,2 m ² |
| Preis** | 68.000 Euro |

Friendship 26

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Länge Rumpf | 7,80 m |
| Länge Wasserlinie | 6,20 m |
| Breite | 2,75 m |
| Tiefgang | 1,10 m |
| Verdrängung | 2200 kg |
| Segelfläche* | 25 m ² |
| Preis** | 68.000 Euro |

Hai 760

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Länge Rumpf | 7,60 m |
| Länge Wasserlinie | 6,54 m |
| Breite | 2,50 m |
| Tiefgang | 0,68–1,20 m |
| Verdrängung | 1800 kg |
| Segelfläche* | 24,2 m ² |
| Preis** | 58.000 Euro |



* Am- Wind-Segelfläche in Standardausführung

** In der von uns gesegelten Version mit vergleichbarer Zusatzausrüstung.

Friendship 26

Technische Daten

Konstrukteur Jac de Ridder
 Takelungsart 7/8 Sloop
 Bauweise ... Rumpf massiv GFK, Deck Balsa-Sandwich
 Länge ü.A. 7,88 m
 Länge Wasserlinie 6,20 m
 Breite 2,75 m
 Tiefgang 1,10 m
 Verdrängung leer 2200 kg
 Ballast 700 kg
 Ballastanteil 31,8%

Mast über der WL 11,0 m
 Segelfläche am Wind* 25,0 m²
 Großsegel 11,7 m²
 Genua I 19,3 m²
 Genua III 13,3 m²
 Spinnaker 41 m²
 Maschine 2 Zyl. Volvo MD 2010 7,4 kW (10 PS)

Tankkapazität Diesel 25 l
 Tankkapazität Wasser 60 l

Größte Stehhöhe 1,64
 Stehhöhe WC-Bereich 1,57 m
 Anzahl der Kojen (inkl. Salon) 4

Theo. Rumpfgeschwindigkeit 6,2 kn
 Längen/Breitenverhältnis 2,87/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis* 3,8
 Spez. Segelfläche* 11,4 m²/t

* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Genua III

Geschwindigkeiten

Größte Höhe 38° 4,8 kn
 Optimale Höhe 43° 5,5 kn
 Aufgeschrickt 60 6,1
 Beste Geschwindigkeit 90 6,2
 Raumgang 130 5,9

Besegelung: Großsegel 1. Reff und Genua I verkleinert auf zirka 16 m², insgesamt zirka 25 m²
 Bezogen auf Windstärke 4–5 Beaufort, 15–18 kn
 Wellenhöhe 0,1–0,2 m



Preise und Ausstattung

Standardausführung 57.500 Euro inkl. 16% MwSt.

Darin enthalten unter anderem: Großsegel, Genua III, Bugkorb und Seereling, Positionslaternen, Innenbeleuchtung, Starter-Batterie und Bordstrom-Batterie, Lenzpumpe, Fallenstopper, 4 Winschen, Druckwasser, Spirituskocher, Feuerlöscher, Echolot, Log
 Gesegelt haben wir ein Schiff mit zusätzlich folgender Ausrüstung (Auszug): Furler Rollanlage, Genua I, Gasanlage, Pinnenausleger, Antifouling, Kühlsystem, Heizung
 Preis der gesegelten Version zirka 68000 Euro

Händler und Werft

Marine Center Marieholm Lemmer

Deutscher Händler:

Lepper Marine, Budericher Bundesstraße 5, 59457 Werl
 Tel. 02922 – 878 630, www.lepper-marine.de

