



Braucht nicht viel Wind, um in Fahrt zu kommen: *Nordborg 32*

Solides Handwerk aus Dänemark

Nordborg 32

Sie wirkt betont stäbig und traditionell. Dennoch segelt die *Nordborg 32* recht fix und überzeugt mit guten Am-Wind-Eigenschaften

Von Ralf G. Weise
Grafik: Jochen Peschke

Die *Nordborg Baadebyggeri* ist ein kleiner Betrieb auf der Insel Als im Süden der dänischen Inselwelt. Seit 60 Jahren werden im Norden des kleinen Eilandes Boote gebaut. Es begann mit Kajaks, Kanus und Jollen aus Holz; es folgten Speedboote und kleinere Yachten. Als Holger Jensen, der Sohn des Firmengründers Jacob Jensen den Be-

trieb übernahm, stellte er ein neues Boot neben die übrigen Produkte: die *Nordborg 26*, ein solider Tourenkreuzer mit GFK-Rumpf und Holzaufbau. Von ihr sind inzwischen 115 Stück gebaut worden. Später ergänzten die *Nordborg 30*, *33* und *37* das Wertangebot. 1994 begann die Modernisierung der Flotte mit der *Nordborg 32*, von der inzwischen 18 Stück verkauft worden sind.

Die Bauweise: Da der Betrieb in Nordborg nur eine begrenzte Fertigungskapazität hat, lässt man die Rümpfe außerhalb in Egersund herstellen.

Im Unterwasserbereich bestehen die *Nordborgs* aus einem sehr starken GFK-Massivlaminat: Werftchef Holger B. Jensen zeigt mir den knapp 30 Millimeter dicken Bohrkern des Unterwasserschiffes, in das ein Echo-



Auf der Werft werden die Decks mit einem Teakstabdeck belegt und ausgerüstet, bevor man sie auf den Rumpf montiert

lot eingebaut werden soll. Daneben liegt der Bohrkern einer gleich großen in Deutschland gebauten Yacht, die von *Nordborg Baadebyggeri* im Schiffsboden repariert worden ist. Er ist mit 10 Millimeter Stärke gefährlich dünn.

Der Boden der *Nordborg* läuft in einer Kielsohle aus, in die bis zu 600 Millimeter hohe Bodenwrangen eingesetzt sind. Insgesamt ist das Schiff mit 14 einlamierten Wrangen und sechs Schotten ausgesteift. Den Mastdruck und die Zugkräfte der Wanten nimmt eine Rahmenkonstruktion auf. Die Aufnahme für den Kiel ist besonders verstärkt und fängt die bei einer Grundberührung auftretenden Kräfte ab. Das in drei Punkten gelagerte Ruder ist im unteren Drittel vorbalanciert und durch einen massiven Teilskeg geschützt.

Im Überwasserbereich besteht das Schiff aus einem Balsasandwichlaminat. Das Deck wird ebenfalls aus Sandwich gefertigt und mit dem Rumpf vernietet, verschraubt und verklebt. Optional fertigt die Werft die Aufbauseiten aus Mahagoni und gibt dem Boot so das Aussehen einer

edlen Holzjacht. Standardmäßig sind die Schiffe mit einem zehn Millimeter starken, aufgeklebten Teakdeck ausgestattet. Die Konstruktion der handwerklich ordentlich gefertigten *Nordborg* macht insgesamt einen sehr soliden Eindruck.

Unser Testboot, die *Nordborg 32* NOTA BENE des Werftherren Jensen, ist knapp eine Saison alt. Sie hat einen Kunststoffaufbau, der mit einem blauen Streifen optisch niedrig gehalten wird. Deck, Aufbaudeck und Cockpit sind in Teak gehalten.

Der Rumpf ist verhältnismäßig hochbordig mit gemäßigten Überhängen und einer angesetzten Badeplattform aus Holz. Das Heck kann auf Wunsch auch mit in den Spiegel integrierten Stufen oder einfach angesetzter Badeleiter geliefert werden.

Überhaupt ist die Werft weitgehend bemüht, die Vorstellungen der Kunden zu berücksichtigen: ob unterschiedliche Motorisierungen, Standard- oder Flachkiel, verschiedene Rigggrößen, die Decksausstattung und diverse Einrichtungsdetails - es gibt kaum ein Extra, das nicht realisiert werden kann. So bekommt der *Nord-*

borg-Kunde ein maßgeschneidertes Schiff, das kaum teurer als eine vergleichbare Großserienyacht ist.

Eine Gefahr birgt aber die große Toleranz der Werft gegenüber Kundenwünschen: Ein unbefahrener Neuling wird sich eventuell Dinge auf sein Boot bauen lassen, die zwar architektonisch oder stilistisch gelungen, aber wenig seegerecht sind. So ist die Werft zwar bereit und in der Lage, an jede gewünschte Stelle der Kajüte Handläufe zu platzieren oder einen besonders starken Bugbeschlag zur Aufnahme eines schweren Ankerschirrs aufzubauen. Der Kunde, der ja König ist, kann sein Schiff aber auch ganz ohne Handläufe unter Deck oder ohne Bugbeschlag bekommen, wenn er dies hübscher findet. Wie weit darf eine Werft Käuferwünsche zu Lasten von Sicherheit erfüllen?

Unter Deck: Das Layout ist offen, nicht überfrachtet und für den Einsatz auf See konzipiert.

Auf der Backbordseite neben dem Niedergang befindet sich die L-förmige Pantry. Sie ist von der Größe



Der Salon ist ordentlich in Mahagoni ausgebaut



Die Salonkojen sind gut als Seekojen zu nutzen



Der Kartentisch ist groß genug für Sportbootkarten



Die Batterien können im gut zugänglichen Maschinenraum zu heiß werden

her genau angemessen, und es gibt viel gut genutzten Stauraum wie zum Beispiel in den zweimal arretierbaren langen Schubladen - es gibt davon gleich fünf - und in den belüfteten Schränken unter dem Seitendeck. Obwohl ich nur 1,76 Meter lang bin, liegt mir die große Arbeitsfläche etwas zu niedrig; die Werft passt sie aber der Kundengröße an. Als unpraktisch empfinde ich die Abdeckung des Kochers: Sie muss umständlich hinter dem halbkardanisch aufgehängten Kocher gestaut werden und begrenzt dann dessen Schwingradius. Die Abdeckung sollte besser in Schienen geführt werden.

Der Gasherd bezieht seine Energie aus Flaschen, die in einer Kiste im Achterschiff gestaut sind. Dort ist es eng und ein Flaschentauch entsprechend aufwändig. Besser wäre ein gasdicht einlaminiertes GFK-Kasten mit einem direkten Zugang von oben. Hinter der Kombüse befindet sich eine große Doppelkoje. Zwei Details machen sie besonders geräumig: Auf eine Tür wurde verzichtet, und im Kopfbereich konnte die Kammer dank des langgestreckten Brückendecks vor dem Niedergang erhöht werden. Solch ein Brückendeck macht zwar den Einstieg in die Kajüte etwas unbequemer, schützt sie aber vor eindringendem Wasser und schafft außerdem mehr Raum unter Deck. Auch die zweite Doppelkoje im Vorschiff ist mit einer lichten Höhe von 93 Zentimetern über dem Polster geräumig. Sie wird in der Standardausführung durch eine Schiebetür vom Salon abgetrennt.

Der WC-Raum neben dem Niedergang hat genau die richtige Größe, bietet genügend Stauraum und Platz für nasses Ölzeug. Auf dem Testboot ist dieser Raum weiß lackiert. Die meisten Kunden wünschen sich auf ihren Schiffen allerdings eine Naturlackierung.

Der Kartentisch davor ist eher klein, seine Arbeitsfläche gerade groß genug für eine Sportbootkarte. Stauraum ist in diesem Bereich reichlich vorhanden. Das Schaltpaneel über dem Kartentisch lässt sich abklappen; so kann man die Komponenten der Elektrik und Elektronik gut erreichen und bei Bedarf erweitern. Die Verkabelung wird in Leerrohren durchs Schiff geführt. Die Batterien besitzen je einen Hauptschalter im Pluspol und einen Hauptschalter im Minus-

pol, so dass die gesamte Elektrik vollständig vom Schiff getrennt werden kann.

Der Salon ist mit seinen zwei Längskojen und dem soliden Tisch dazwischen auch auf See zu gebrauchen. Klappt man die Rückenlehnen hoch, erhält man zwei gute Seekojen. Darunter befindet sich von oben erreichbarer Stauraum. Auf Schubfächer unter den Kojen wurde bewusst verzichtet, da sie gut 50 Prozent des Stauraumes ungenutzt lassen würden und bei Krängung sehr schwierig zu bedienen sind. Ein praktisches Detail sind die Schlitzlöcher, mit denen die Schränke belüftet werden.

Die Luken sind in einer Lüftungsstellung verschließbar und lassen so Luft ins verschlossene Schiff. Besonders praktisch sind zwei kleine Fenster neben dem Niedergang. Sie können auch im Hafen geöffnet bleiben, weil sie sich regengeschützt unter der Sprayhood befinden.

Vermisst habe ich im Salon solide Handläufe; die können aber auf Wunsch an jeder Stelle platziert werden.

Der gesamte Ausbau ist handwerklich sorgfältig gearbeitet. Die Furnierart kann vom Kunden selber bestimmt werden; die meisten Schiffe wurden in Mahagoni ausgebaut. Ein erfreuliches Detail ist die gute Zugänglichkeit der Außenhaut. So lassen sich Verkleidungen in Minuten schnell lösen, um eventuelle Leckagen aufzuspüren, Reparaturen durchzuführen oder die Deckshardware zu erweitern.

Unter Motor: Als Standardmotorisierung ist der 14 Kilowatt leistende *Volvo MD 2020* vorgesehen. Rein rechnerisch mag diese Leistung ausreichen, um das leere Schiff mit seiner Verdrängung von 4,8 Tonnen zu bewegen. Da das Boot urlaubsklar mit vier Personen an Bord aber sicherlich sechs Tonnen auf die Waage bringt und der Rumpf relativ hochbordig ist, sollte man den 20 Kilowatt starken *Volvo MD 2030* wählen, mit dem die *NOTA BENE* ausgestattet ist. Will man dessen Potential richtig ausnutzen, ist allerdings die Kapazität des Dieseltanks mit 60 Litern für längere Törns zu klein. Die Zugänglichkeit des Motors unter dem Niedergang ist gut, die Schallisierung ausreichend.

Das Manövrierverhalten des Schiffes

entspricht dem eines gutmütigen Fahrten-schiffes. Der Saildrive sitzt ein gutes Stück vor dem Ruder; so dauert es ein Weilchen, bis das Schiff aus dem Stand heraus auf den Schraubenstrom reagiert und dreht. Die Drehung aus der Marschfahrt heraus entspricht mit 28 Sekunden und 1,5 Schiffslängen Durchmesser dem Durchschnitt eines schwereren Tourenschiffes.

Die Höchstfahrt der Yacht messen wir mit 6,7 Knoten; die Rumpfgeschwindigkeit von 7,15 Knoten erreichen wir nicht. Auch im Aufstoppen und Beschleunigen verhält sich die *Nordborg 32* ein wenig träge. Statt eines zweiflügeligen sollte man einen dreiflügeligen Propeller montieren; damit ließen sich etwas bessere Werte erzielen. Rückwärts lässt sich die *Nordborg* sehr genau dirigieren, schon mit geringer Fahrt steuert sie exakt dahin, wohin man sie haben möchte.

Gewöhnungsbedürftig ist das verdeckt eingebaute Schaltpaneel im Schwalbennest: Der Drehzahlmesser ist dort schlecht einzusehen. Allerdings wird man auf einem Schiff auch nicht ständig die Drehzahl verändern und muss entsprechend selten auf das Messinstrument schauen. Insofern ist der geschützte Einbau zu vertreten.

Unter Segeln: Als wir das Großsegel setzen, legt sich die *Nordborg* leicht auf die Seite und marschiert am Wind mit 3,5 Knoten durchs Wasser. Dabei ist das Boot so kursstabil, dass es mit festgestellter Pinne minutenlang seinen Kurs hält. Bis 40 Grad Höhe mit drei Knoten Fahrt sind möglich, halbwinds kommen wir auf vier Knoten. Dieser gute Wert resultiert aus der Tatsache, dass das durchgelattete Großsegel von *Elvström* ausgezeichnet steht und im Vergleich zum Vorsegeldreieck verhältnismäßig viel Fläche hat.


Als wir die Genua ausrollen und dichtnehmen, steht auch sie tadellos. Wir trimmen die Segel flach und suchen die größte Höhe zum Wind. Dabei fällt auf, dass das Boot mit zunehmender Höhe kaum langsamer wird. Bis zu 32 Grad am wahren Wind können wir so fahren und sind dann noch 4,7 Knoten schnell. Erstaunlich für ein Schiff, das als konsequenter Tourenkreuzer und nicht als Leistungssegler konzipiert ist. Sicher haben wir die guten Segelleistungen wesentlich der Segelgarde-robe zu verdanken, die im Standardpaket nicht enthalten ist. Außerdem herrschen ideale Wetterbedingungen: Drei, in Böen knapp vier Windstärken wehen über die Ostsee nördlich von Alsen, und es gibt keinen Seegang.

Wenn man gemütlich, also nicht so konzentriert segeln möchte, fällt man auf 40 Grad ab und rauscht mit sechs Knoten ►

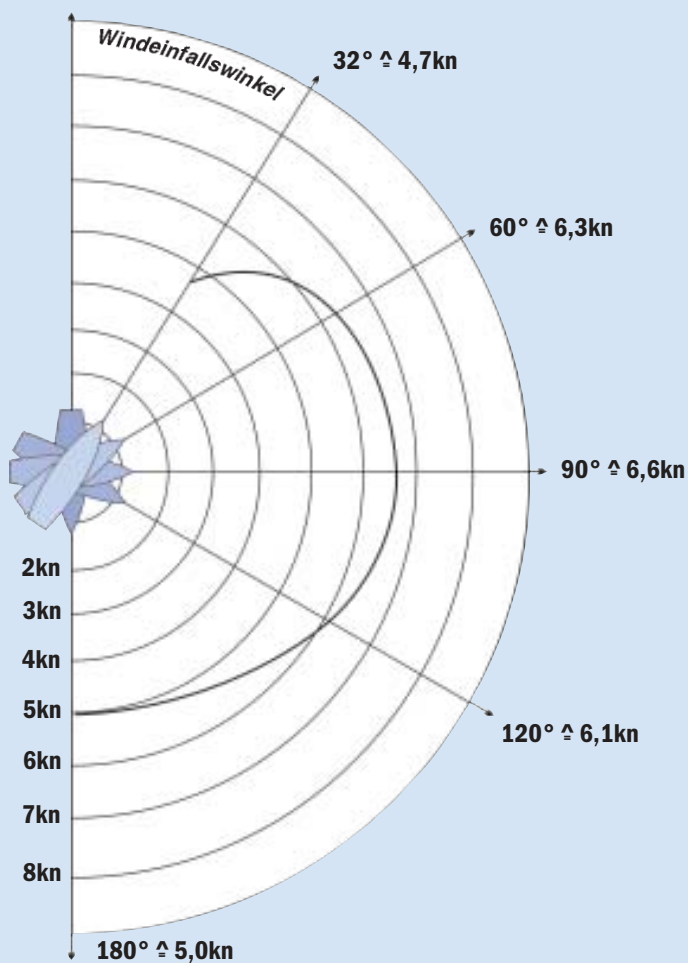
davon, das entspricht in etwa der optimalen Höhe. 70 bis 80 Grad am Wind läuft das Schiff am schnellsten, erreicht aber noch nicht die Rumpfgeschwindigkeit. Dafür müsste noch eine Windstärke mehr wehen.

Gut ist auch die Kursstabilität. Die Pinne kann in einem etwas wackeligen Kamm festgesetzt werden – besser arretiert man sie mit der ebenfalls vorhandenen Feststellschraube –: Dann hält das Schiff minutenlang den Kurs. Bei unstillen Böen und Winddrehern hat es aber Probleme, hinter dem Wind herzufahren und läuft nach einiger Zeit doch aus dem Kurs. Legt der Wind so weit zu, dass die Krängung 15 Grad übersteigt, wird aus der Ausgeglichenheit am Ruder eine leichte Luvgerigkeit; dabei bleibt der Druck auf der Pinne aber gering. Den Vollkreis mit belegten Schoten durchfährt das Schiff in 29 Sekunden: Das entspricht gutem Durchschnitt.

Die Segelbedienung in dem großen und geräumigen Cockpit klappt hervorragend. Alle Bedienelemente sind sicher zu erreichen, die Winschen großzügig dimensioniert. Die Sicht nach vorne durch die stabile Sprayhood ist gut; stehend kann man leicht über sie hinwegsehen. Die großzügige Dimensionierung des Cockpits hat allerdings auch einen Haken: Bei Lage kann ich mich nicht richtig an der gegenüberliegenden Ducht abstützen: Der Abstand ist zu groß.

Fazit: Die *Nordborg 32* ist ein solides Fahrtenschiff mit gutmütigen Segel-eigenschaften. Dabei erzielt sie besonders am Wind hervorragende Werte. Das Konzept der Werft, ihre Schiffe weitgehend Kundenwünschen anzupassen, birgt für den Käufer die Chance, sich sein Traumschiff in enger Absprache mit der Werft maßschneidern zu lassen. Vergleicht man dabei den Preis der *Nordborg*, die in der Standardversion reichhaltig und qualitativ hochwertig ausgerüstet ist, mit einem reinen Serienbau, ist sie nur unbedeutend teurer, aber dafür sehr fest und seegerecht gebaut. Die im Testschiff weiter oben dargestellten Schwachpunkte können auf Kundenwunsch abgeändert werden. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	10 bis 14 Knoten = 3 bis 4 Beaufort
Wellenhöhe:	0,1 Meter
Besegelung:	Großsegel und Genua I, zusammen 59,0 Quadratmeter

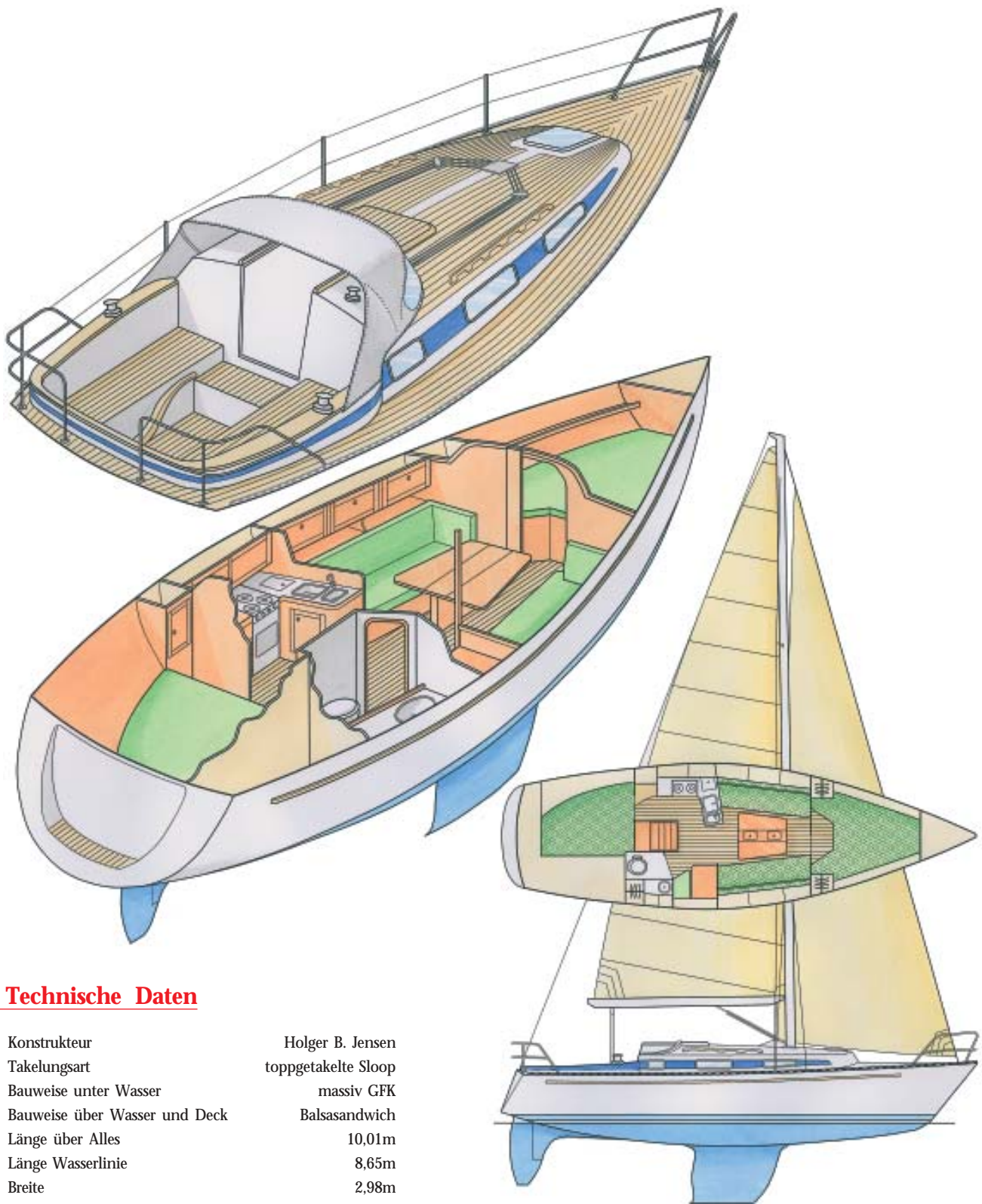
Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion)	DM 228.677,- inklusive Mehrwertsteuer
----------------------------------	--

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Teakstabdeck auf Deck, Aufbaudeck und im Cockpit, Großsegel und Fock, zwei *Harken-16*-Fallwischen, zwei *Harken-40*-Schotwischen, Achterstagspanner, zum Cockpit geführte Fallen, Sprayhood, Anker mit 40 Metern Bleileine, Antifouling, Badeleiter, Positionslaternen, zwei Batterien à 70 Amperestunden, Skylight mit Mückennetz, *Windex*, Handlenzpumpe und E-Lenzpumpe, Druckwasseranlage, Feuerlöscher, vier Fallenstopper, Baumkicker, Gasherd mit Flasche in selbstlenzendem Stauraum, *Raytheon Tridata*, *Plastimo-Contest*-Kompass
Die gesegelte Version mit durchgelattetem Großsegel, Genua, *Volvo 2030* und umfangreicher Instrumentierung kostet etwa DM 245.000,-

Werft:	<i>Nordborg Baadebyggeri</i>
	Tel: 0045 - 74 - 45 14 67
	Fax: 0045 - 74 - 45 36 86



Technische Daten

Konstrukteur	Holger B. Jensen
Takelungsart	toppgetakelte Sloop
Bauweise unter Wasser	massiv GFK
Bauweise über Wasser und Deck	Balsasandwich
Länge über Alles	10,01m
Länge Wasserlinie	8,65m
Breite	2,98m
Tiefgang (Flachkiel)	1,65m (1,35m)
Verdrängung	4,700t
Ballast	1,750t
Ballastanteil	37,0%
Segelfläche am Wind	59,0m ²
Großsegel	27,0m ²
S-Fock	21,0m ²
Genua I	32,0m ²
Genua II	25,0m ²
Spinnaker	75,0m ²
Blister	59,0m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	14m
Maschine Standard	Volvo Penta MD 2020 13,0 Kilowatt
Maschine Testboot	Volvo Penta MD 2030 21,0 Kilowatt

Tankkapazität Diesel	60l
Tankkapazität Wasser	170l
Stehhöhe Salon maximal	1,86m
Stehhöhe Pantry	1,82m
Stehhöhe WC	1,82m
StehhöheVorschiff	1,70m
Anzahl der Kojen	6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,15kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,36/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,59/1
spez. Segelfläche	12,5m ² /t