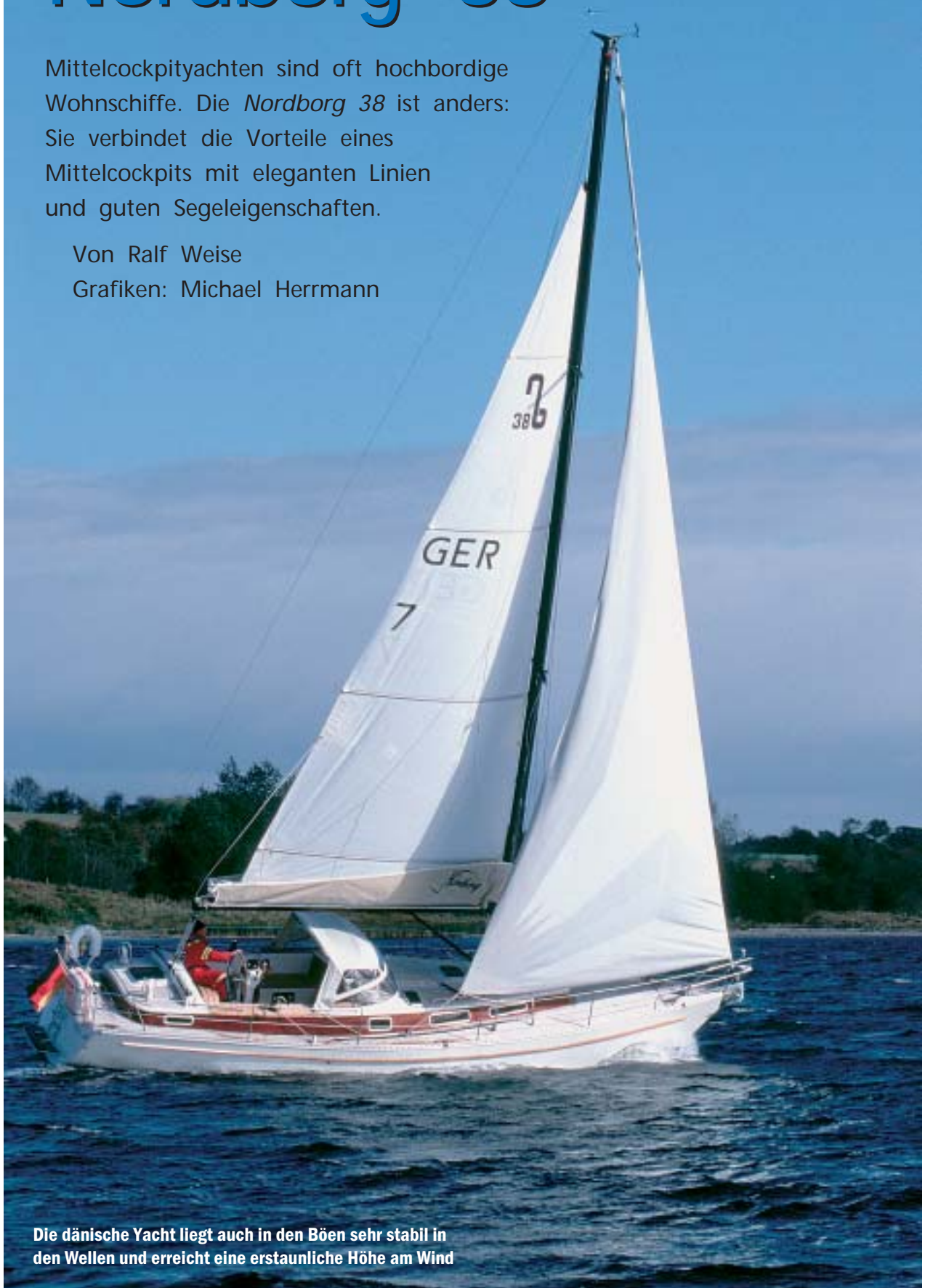


Elegante Mittelcockpityacht **Nordborg 38**

Mittelcockpityachten sind oft hochbordige Wohnschiffe. Die *Nordborg 38* ist anders: Sie verbindet die Vorteile eines Mittelcockpits mit eleganten Linien und guten Segeleigenschaften.

Von Ralf Weise

Grafiken: Michael Herrmann



Die dänische Yacht liegt auch in den Böen sehr stabil in den Wellen und erreicht eine erstaunliche Höhe am Wind

Die *Nordborg Baadebyggerie* ist ein kleiner Betrieb in Süddänemark. Auf der Insel Als werden seit 65 Jahren Wasserfahrzeuge gebaut. Vier Bootstypen zwischen 9 und 11,5 Meter stehen auf dem Programm der Werft. Ein neues 40-Fuß-Schiff ist in der Entwicklung und wird nächsten Sommer fertig gestellt werden.

Die *Nordborg 38* ist zur Zeit das größte Schiff der Flotte. Wie alle *Nordborgs* zeichnet sie sich durch relativ flache Linien, einen ausladenden Steven und ein schlankes Heck aus. Die Holzaufbauten und das Teakdeck geben ihr ein elegant klassisches Erscheinungsbild.

Konstruktion

Alle *Nordborg*-Yachten werden vom Werftchef Holger B. Jensen konstruiert. Neben eleganten Linien und leichter Bedienbarkeit legt er größten Wert auf Sicherheit und Langlebigkeit seiner Konstruktionen. Die Sicherheit erreicht er zum einen durch eine feste Bauweise, vor allem im Bereich der Bodensektion, zum anderen durch die Stabilität. Die Momentenkurve zeigt einen Stabilitätsumfang von 139 Grad (siehe Seite 36). Das größte aufrichtende Moment setzt bei zirka 45 Grad Krängung ein. Es nimmt erst bei 75 Grad merklich ab. Außerdem ist in dem Zustand der negativen Stabilität der (negative) Hebelarm sehr klein. Das bedeutet, dass sich das Schiff auch in extremen Situationen theoretisch sehr steif verhalten und sich nach einer Kenterung schnell wieder aufrichten müsste.

Die *Nordborg*-Yachten werden nicht auf dem Werftgelände laminiert, sondern in einem speziellen Betrieb in Egersund. Rumpf und Deck bestehen aus einem festen Mattenlaminat mit Rovingverstärkung und einem Balsa-Sandwichkern. Unter Wasser wird massiv laminiert und mit entsprechend starken Rovings verstärkt. Der Kiel der *Nordborg 38* wird nicht wie heute üblich einfach unter dem Rumpf angesetzt, sondern an einer unterlamierten Flosse mit zehn Zwanziger-Bolzen montiert. Diese Flosse mit einem speziellen Rezzess nimmt im Falle einer Grundberührung die entstehenden Kräfte auf und leitet sie in die eng gesetzten, tief reichenden



Der flexible Mast lässt sich mit dem Achterstag gut trimmen

Bodenwrangen. Im Ergebnis weist das Boot nicht nur eine besonders starke Bodenkonstruktion auf, sondern hat auch noch einen tiefen Bilgensumpf, in dem sich eventuelles Leckwasser sammeln kann. Holger Jensen schwört auf diese Konstruktion und hält sie gegenüber den teilweise üblichen Stahlrahmenkonstruktionen für überlegen. Seiner Erfahrung nach kommt es im Falle einer Havarie öfters zu einer Delamination zwischen Stahl und Kunststoff. Hölzerne Bodenwrangen haben einen viel besseren Verbund.

Der Aufbau des Schiffes besteht aus Mahagoni-Bootsbausperrholz, das Deck wird – einschließlich Aufbaudeck und Cockpit – mit Teakstäben belegt. Der Standardausbau besteht aus dunklem Mahagoniholz, auf Wunsch ist auch anderes Holz möglich. Der Eigentümer kann aber nicht nur das Furnier, sondern auch die Einrichtungsart bestimmen. Er kann zwischen zwei Kielen wählen und viele Kleinigkeiten zwischen Bilge und Masttopp mit gestalten. Die *Nordborg* ist zwar aus einer Negativform laminiert, aber im Grunde kein typisches Serienschiff. ▶



Auf dem geräumigen Vorschiff kann man sicher arbeiten. Niro-Bügel schützen die Doradelüfter



Die Holepunkte sind vom Cockpit aus zu bedienen



Der niedrige Durchgang nach achtern mit der Navigationssecke



Ölzeugschrank statt Motorzugang, nur eine der Besonderheiten der Yacht



Der WC-Raum kann von der Werft auch zum Duschaum umgestaltet werden

Unter Deck

Vom großen Cockpit gelangt man über den rutschsicheren Niedergang in die Hauptkajüte. Das Schiff ist eher schmal (3,30 Meter) und ein Teil der Einrichtung befindet sich hinter dem Niedergang. Deshalb hat man zunächst das Gefühl, in einem deutlich kleineren Schiff zu sein. Der dunkle Ausbau in Mahagoni verstärkt diesen Eindruck zusätzlich. Furnierwahl und Farbgebung erfolgen auf Kundenwunsch – die meisten *Nordborg*-Kunden bevorzugen dunkles Mahagoni.

Die Raumhöhe vor der Schiebeluke beträgt 1,89 Meter, das ist so hoch wie auf anderen Schiffen gleicher Länge. Die Vorderkabine ist recht großzügig bemessen. Sie bietet immerhin noch eine Höhe von 1,77 Meter. Die Doppelkoje hat Maximalmaße von 2,07 mal 1,92 Meter. Unter der Koje befindet sich im vorderen Teil der Wassertank, und dahinter gibt es Stauraum, der durch achtern eingebaute Schranktüren zu erreichen ist. Die Kabine hat außerdem zwei Kleiderschränke und lange Borde. Eine Schiebetür trennt die vordere Kabine vom Salon.

Im Salon gibt es auf der Backbordseite eine L-förmige Koje und auf der Steuerbordseite ein Längssofa. Die gebogenen Rückenlehnen können über besondere Beschläge hochgefahren werden und machen einer 80 Zentimeter breiten Liegefläche Platz,

auf der man bequem liegen kann. Will man auf See hier schlafen, müssten noch Kojensegel geriggt werden. Der Tisch in der Mitte ist so fest verankert, dass man sich im Seegang dagegen lehnen kann; zusätzlichen Halt geben die langen Handläufe an den Kajüteseiten.

Auf der Steuerbordseite neben dem Niedergang ist ein großer WC-Duschraum vorgesehen. Über Sinn oder Unsinn von Yachtduschen kann man sich streiten, und tatsächlich wählen auch nur wenige Kunden diese Option. Der Raum wird dann zu Gunsten von mehr Schrankraum kleiner gestaltet.

Die Pantry gegenüber ist großzügig bemessen. Die Höhe der Arbeitsfläche auf dem Testboot ist mit 80 Zentimetern sehr niedrig, wird von der Werft aber den Kundenwünschen angepasst. Platzausnutzung und Gestaltung der Details wie Schlingerkanten und der solide Handlauf vor der Pantry haben mir gut gefallen. Schlecht war der Einbau des Kochers, der auf Backbordbug nicht weit genug schwingen kann.

Die Navigationssecke befindet sich in dem Gang nach achtern. Dieser Gang ist niedriger als auf ähnlich gestalteten Schiffen – man muss ganz schön den Kopf einziehen. Hat man den Kartentisch aber erreicht und kauert vor seinen Seekarten, sitzt man sicher und geborgen. Auch starke Krängung und ruppige Wellen können den Navigator nicht so schnell aus seinem Sitz katapultieren.



Die Pantry bietet viel Platz und ist durchdacht konzipiert. Der einzige Wermutstropfen: Der Kocher kann nicht weit genug ausschwingen

Im Achterschiff befindet sich die große Eignerkabine. Auf dem Testschiff war sie mit zwei breiten Einzelkojen ausgestattet; möglich ist aber auch eine breite Doppelkoje an Steuerbord oder zwei Einzelkojen, die durch ein Einlegestück in eine Doppelkoje verwandelt werden können. In dieser Kabine kommt der Vorteil der Mittelcockpitkonzeption richtig zum Tragen, weil nur so eine große und lichte Achterkabine geschaffen werden kann, die zudem über einen eigenen Notausstieg – die große Decks Luke – verfügt.

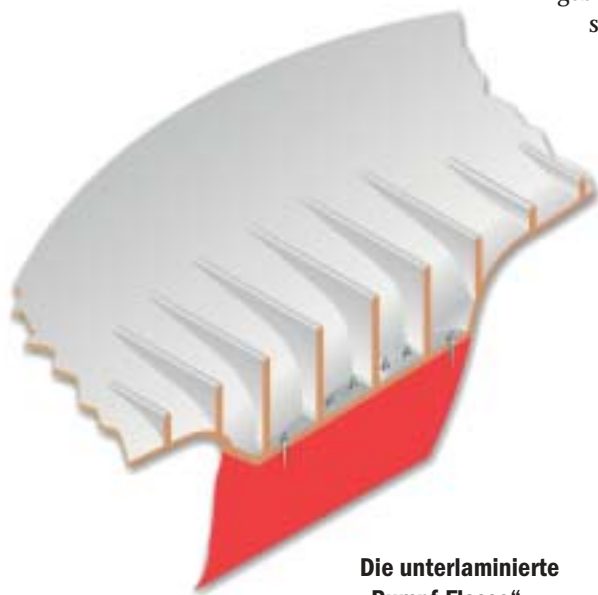
An Deck

Die *Nordborg* hat ein relativ schmales Heck. Da das Cockpit aber zur Schiffsmitte versetzt ist, steht dort mehr Platz zur Verfügung. Das kommt auch der Backskiste an Steuerbord zugute. Die feste Scheibe vor der Sprayhood, das hohe Cockpitsüll und der überall sichtbare Holz ausbau machen diesen Teil des Bootes zu einem sehr angenehmen und wichtigen Raum. Knöpft man eine Persenning an die Sprayhood, bietet die *Nordborg* fast schon den Komfort einer Deckssalonyacht.

Auf das Vorschiff gelangt man über die breiten Seitendecks, die mit rutschfesten Teakstäben belegt sind. Lange Handläufe auf dem Kajütdach geben zusätzlichen Halt. Der niedrige Aufbau ist nicht sehr weit nach vorn gezogen, so dass man auf dem Vorschiff viel Platz hat und bei Manövern sicher arbeiten kann. Hier befindet sich auch der Ankerkasten, dessen Deckel im Deck versenkt ist. Der Bugbeschlag ist ausreichend groß dimensioniert und kann auf Wunsch sogar noch größer gestaltet werden.

Unter Motor

Unter dem Cockpit ist ein Vierzylinder-*Volvo* D2 55 Diesel eingebaut. Ein ordentliches Kraftpaket, das die 41 Kilowatt Leistung mit 3.000 Umdrehungen pro Minute erreicht. Er ist für Wartungsarbeiten über drei Motorklappen vom Mittelgang und der Achterkabine aus zugänglich. Auf der Steuerbordseite wird es allerdings ziemlich eng. Im Maschinenraum sind auch die Batterien, Haupt- ►



Die unterlamierte „Rumpf-Flosse“

verteiler und Pumpen untergebracht. Die Batterien sind durch Gurtbänder gesichert, die Pole der oberen Batterie sind leider nicht abgedeckt.

Die Kabel sind übersichtlich in Leerrohren verlegt, die Schalttafel ist leicht zu öffnen. In einem Instrumentenschrank am Kartentisch gibt es ausreichend Platz zum Einbau von Zusatzinstrumenten und der dazugehörigen Verkabelung.

Als wir aus der Bucht von Dyvig heraus motoren, brummt der Diesel mit 1.700 Umdrehungen pro Minute ruhig vor sich hin. Unter Volllast kommt er auf 2.700 Umdrehungen, das sind rund zehn Prozent unter der Nenndrehzahl. Das liegt, nach Aussage von Volvo, im Bereich der zulässigen Toleranz. Wir erreichen eine Geschwindigkeit von 5,8 beziehungsweise 7,3 Knoten. Ich hätte unter Volllast allerdings Rumpfgeschwindigkeit erwartet. Da die Maschine nicht auf Höchstdrehzahl kommt, ist das Problem wahrscheinlich eine zu große Propellersteigung. Vielleicht drücken auch die Seepocken am Unterwasserschiff die Geschwindigkeit um einige Zehntel Knoten nach unten – unser Test findet schließlich im Herbst statt.



Ein Blick in den tief reichenden Bilgensumpf mit der stabilen Bodenkonstruktion durch die weit nach unten gezogenen Bodenwrangen



Der leistungsstarke Motor ist von der Steuerbordseite aus schwer zu erreichen



Übersichtliche Verkabelung hinter dem einfach zu öffnenden Schaltkasten



Im Instrumentenschrank über dem Navigationstisch hat die Werft viel Platz gelassen, damit man weitere Instrumente einbauen kann

und das Schiff könnte entsprechend bewachsen sein. Der Dreiblatt-Faltpropeller zeigt beim Manövrieren ordentlich „Biss“: Das Schiff stoppt aus sieben Knoten Fahrt innerhalb einer Schiffslänge auf und nimmt schnell wieder Fahrt auf.

Den Drehkreis schafft die *Nordborg 38* innerhalb einer guten Schiffslänge. Allerdings klemme ich mir die Finger, als ich das Ruder mit einer dreiviertel Radumdrehung hart lege: Das Steuerrad befindet sich zu dicht über der Ducht. Schuld daran ist die neue Konstruktion der Steuersäule. Der Werftchef versprach mir, das Manko durch Höhersetzen der Säule abzuändern.

Unter Segeln

Der Wind weht kräftig. Fünf, manchmal sechs Windstärken wehen über den Fjord. Als wir das volle Großsegel gesetzt haben, kommt die schwere *Nordborg* ganz gut in Schwung. Wir laufen 4,5 Knoten am Wind und können mit 45 Grad Höhe am Wind aufkreuzen, ohne dass die Yacht luvgerig wird. Raumschots legen wir noch einen Knoten zu.

Als wir die Genua zu 80 Prozent ausrollen, laufen wir sechs bis sieben Knoten. Dann luven wir an und bringen das Schiff 60 bis 70 Grad an den Wind. Es legt sich kräftig auf die Seite und rennt los. Als wir die Segel nachtrimmen, merke ich, dass ordentlich Kraft erforderlich ist, um alles zu bedienen. Besonders die Großschot macht mir Mühe. Ich muss mich vom Steuerrad nach achtern drehen, um sie auf dem Traveller hinter dem Cockpit zu erreichen. Wenn ich mit zwei Händen zupacke, kann ich sie zwar durchholen, doch dafür muss ich das Steuerad loslassen. Mit unserer derzeitigen Besegelung liegt das Schiff aber unruhig auf dem Ruder; ich kann das Rad nicht loslassen, ohne dass das Schiff aus dem Kurs läuft.

In den Böen legt sich die *Nordborg* bis über die Scheuerleiste auf die Seite; doch Wasser kommt nicht an Deck. Kurz bevor das passiert, beweist die Yacht ihre große Stabilität und will einfach nicht weiter krängen. Wie ich später vom Begleitboot aus feststelle, taucht aber bei dieser Schräglage das Ruder zum Teil aus dem Wasser. Abgesehen davon, ►

dass ein Viertel der Ruderfläche fehlt, zieht das Profil Luft nach unten und lässt die Strömung am Blatt abreißen. Das ist auch der Grund für das unruhige Ruderverhalten. Sobald die Krängung etwas nachlässt, läuft die *Nordborg* wie auf Schienen. Deshalb entschließen wir uns, die Genua auf zirka 70 Prozent der Fläche zu verkleinern und das Großsegel einmal zu reffen. Da alle Fallen und Reffleinen nach achtern geführt sind, müssen wir zum Reffen nicht an den Mast. Die Platzierung der Winschen und der Platz unter der Sprayhood ist ausreichend. Man kann die Fallen mit geradem Rücken holen und – ohne sich zusammenzukauern – die Winskurbel um 360 Grad drehen. Das klingt wie eine Selbstverständlichkeit, doch auf über zwei Drittel der von uns getesteten Boote ist das Bedienen der Fallen unter der zumeist permanent geriggtten Sprayhood „ziemlich unpraktisch“ – um es vorsichtig zu formulieren. Mit dieser Besegelung liegt das Schiff wieder sehr ausgeglichen und kursstabil auf dem Ruder. Auch Böen mit bis zu 25 Knoten (sechs Beaufort) bringen es nicht aus der Ruhe.

Einleinenreffsysteme

Das Reffen mit dem Einleinen-system klappt auf der *Nordborg* sehr gut. Diese Erfahrung habe ich auf den meisten Schiffen gemacht, die mit einem solchen System ausgerüstet sind. Es gibt aber auch Segler, die klagen, dass sich die Blöcke innerhalb des Großbaums mit den Leinen vertörnen würden und es deshalb zu unsauber laufendem Gut oder sogar zu kompletten Blockaden gekommen sei. Ich habe den Servicetechniker von *Nordborg*, Jörgen Ellegard, gefragt, der mir sagte: „Ich nehme die Riggs der Schiffe im Herbst ab und takele sie im Frühjahr wieder auf. Ich habe noch keinen Fall von unklar gekommenen Reffleinen gehabt. Ich achte aber immer darauf, die Bäume waagrecht zu halten. Ich denke, das ist wichtig.“




Alle Fallen und Leinen sind nach achtern geführt. Unter der Sprayhood ist viel Platz, um an den Winschen zu arbeiten

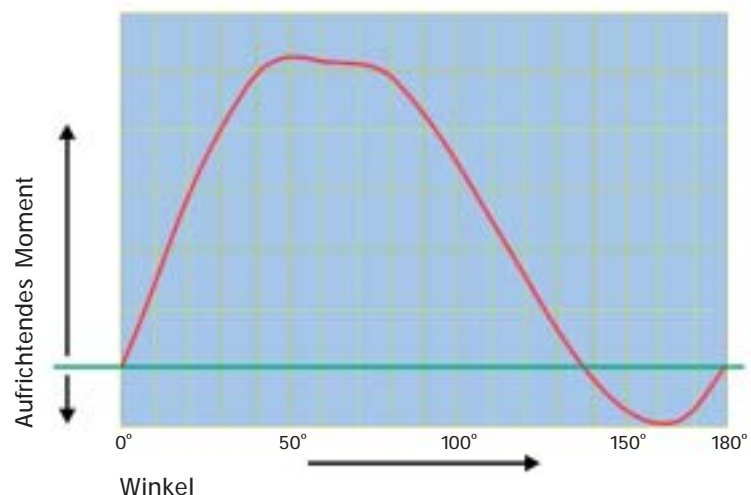
Maximal laufen wir nach GPS-Angabe 7,3 Knoten, auf Halb-Wind-Kurs einige Zehntel mehr. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 7,9 Knoten erreichen wir am Testtag aber nicht.

Die Bedienung der Schoten ist jetzt kein Problem mehr. Mit den 46er Schotwinschen von *Harken* und den vom Cockpit aus verstellbaren Höl-punkten für die Genuaschoten ist das Schiff leicht zu trimmen.

Die größtmögliche Höhe am Testtag beträgt 38 Grad. Das ist ein erstaunlich guter Wert, da wir mit eingerollter Genua segeln. Doch das eingerollte triradiale Segel von *Elvström* steht gut. Auch das gut geschnittene Großsegel desselben Segelmachers bildet ein flaches Gesamtprofil mit wenig Bauch an der richtigen Stelle. Mit dem gut bedienbaren Achtertag-spanner, der den sich verjüngenden Zweisalingmast kontrolliert biegt, lässt sich das Großsegel gut flach ziehen.

Fazit

Die *Nordborg 38* ist ein sicheres, stäbiges Fahrtenschiff mit eleganten, traditionellen Linien und einer stabilen und optisch ansprechenden Verarbeitung. Die *Nordborg* ist kein Raumwunder. Im Vergleich mit anderen Mittelcockpit-yachten sind die Segeleigenschaften herausragend, besonders die Höhe am Wind und die gute Bedienbarkeit der Segel heben sich deutlich vom Durchschnitt ab. Der Kunde kann großen Einfluss auf die Gestaltung der Einrichtung und Ausrüstung nehmen, dadurch verliert das Schiff den Charakter einer Serienyacht. In punkto Qualität steht sie den hochpreisigen skandinavischen Mitbewerbern um nichts nach. An diesen Maßstäben gemessen sind die Anschaffungskosten für die Yacht als günstig einzustufen. 



Stabilitätsdiagramm für die *Nordborg 38*

Nordborg 38

Technische Daten

Konstrukteur	.....	Holger B. Jensen
Takelungsart	.....	Toppgetakelte Sloop
Bauweise	.....	Sandwichlaminat mit Balsakern
Länge über Alles	.....	11,62 m
Länge Wasserlinie	.....	10,16 m
Breite	.....	3,30 m
Tiefgang Standard	.....	1,93 m
Flachkiel	.....	1,60 m
Verdrängung leer	.....	8.200 kg
Ballast	.....	2.820 kg
Ballastanteil	.....	34 %
Masthöhe über Wasserlinie	.....	17,50 m
Segelfläche am Wind	.....	82,6 m ²
Großsegel	.....	39,1 m ²
Fock	.....	26,4 m ²
Genua I	.....	43,5 m ²
Spinnaker	.....	110,0 m ²
Maschine (Standard)	.....	Zwei-Zylinder Volvo / 41 kW
Tankkapazität Diesel	.....	120 l
Tankkapazität Wasser	.....	230 l
Tankkapazität Fäkalientank	.....	50 l
Größte Stehhöhe	.....	1,89 m
Stehhöhe Vorschiff	.....	1,77 m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	.....	6
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	.....	7,9 kn
Längen/Breitenverhältnis	.....	3,5/1
Segelflächen/Verdrängungsverhältnis	.....	4,5
Spezifische Segelfläche	.....	10,1 m ² /t

Geschwindigkeiten

Größte Höhe	.....	38°	.....	4,8 kn
Optimale Höhe	.....	45°	.....	6,1 kn
Aufgeschrickt	.....	60°	.....	7,0 kn
Halber Wind	.....	90°	.....	7,5 kn
Beste Geschwindigkeit	.....	100°	.....	7,6 kn
Backstag	.....	140°	.....	7,1 kn
Vor dem Wind	.....	180°	.....	6,3 kn
Besegelung	.....	Großsegel (1. Reff), Genua (70 %)	=	60,0 m ²
Windstärke	.....	19-22 kn	=	5-6 Bft
Wellenhöhe	.....			20 cm



Preis und Ausstattung

Standardausführung 205.378 Euro (inkl. 16% Mwst.)

Darin enthalten unter anderem:

Großsegel · Baumpersenning · Rollgenua · Rod-Rigg
· Druckwasseranlage · Dusche · Gasherd mit Backofen
· Kühlbox · manuelle Ankerwinde · Anker · Sprayhood
· Harken-Winschen · Raytheon ST 60 Tridata (Echolot, Log) · Kompass · Fender · Festmacher · Feuerlöscher

Werft und Händler

Nordborg Baadebyggeri A/S

Mads Clausenvej 2

Box 2

DK-6430 Nordborg

Telefon: 00 45 - 74 45 14 67

Fax: 00 45 - 74 45 36 86

www.nordborg-baadbyg.dk

