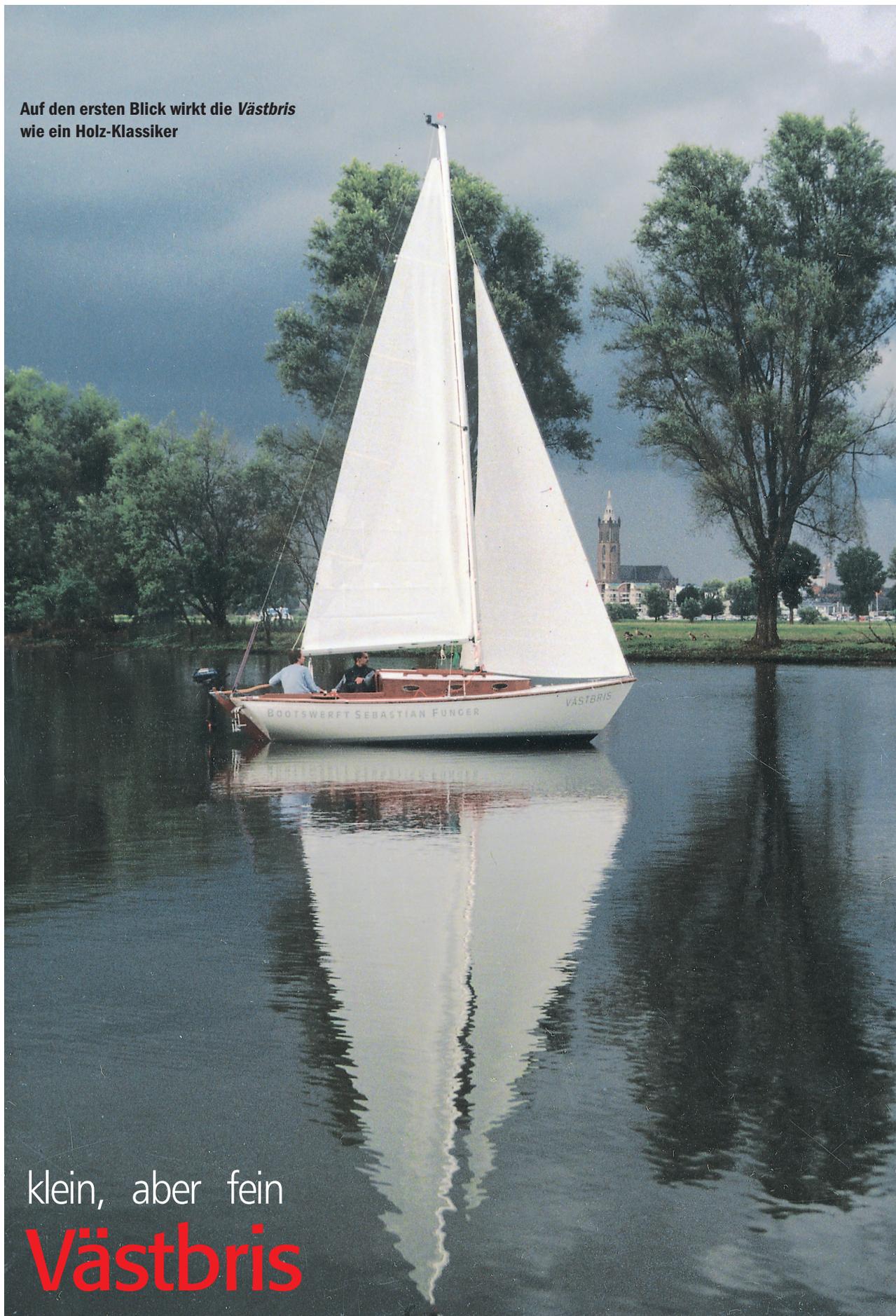


Auf den ersten Blick wirkt die *Västbris*
wie ein Holz-Klassiker



klein, aber fein
Västbris

Die *Västbris* ist ein stetig gebauter Langkieler, gutmütig und zuverlässig. Sie wird individuell ausgebaut und ausgestattet und zeichnet sich über und unter Wasser durch geschwungene, traditionelle Linien aus

Von Ralf G. Weise • Grafik: Jochen Peschke



Auch auf der hohen Kante findet man guten Halt

Stebig gebauter Langkieler: Das lässt an ein 40 oder 50 Fuß großes Schiff für weltumsegelnde Aussteiger denken. Hier haben wir es jedoch mit der *Västbris* zu tun, einem nur sechs Meter langen Kleinkreuzer. Sie gehört zu einer aussterbenden Gattung, denn die ihr zu Grunde liegenden Konstruktions- und Qualitätsmerkmale sind heute nur noch wenig gefragt. Sie passen also nicht ins Marketingkonzept unserer schnellen Zeit.

Moderne 20-Fuß-Boote mit guten Verkaufschancen wiegen um die Hälfte weniger als die *Västbris*, und sie segeln bei gutem Wind deutlich schneller. Dafür kann man auf ihnen keinen Moment die Pinne loslassen, und sie ziehen den Kürzeren, wenn sie mit einer Tonne kollidieren. Moderne leichte Kleinkreuzer sind oftmals nach 20 Jahren oder 20.000 Seemeilen verschlissen, und ihr Wiederverkaufswert ist entsprechend gering. Ihre Rümpfe sind aus Kunststoff gebaut; auch die Inneneinrichtung besteht in erster Linie aus GFK-Innenschalen.

Die *Västbris* ist das genaue Gegenteil von all dem. Mit ihrer Wasserlinienlänge von nur fünf Metern bringt sie stattliche 1,4 Tonnen auf die Waage. Von weitem erinnern ihre Linien entfernt an ein Folkeboot; das gilt besonders, wenn man auf dem Slip ihr Unterwasserschiff betrachtet. Tritt man näher heran, fallen dann der gerundete Aufbau aus Mahagoni, das

hölzerne Cockpit und die aus Esche und Mahagoni lamellierte Pinne auf. Harmonisch fügen sich die bronzenen Rahmen der ovalen Bulleyes, das hölzerne Schandeck und die edlen Beschläge in das Gesamtbild ein. Lediglich der hoch über das Heck aufragende Außenborder an seiner Klapphalterung stellt einen argen Stillbruch dar. Vielleicht wird das Boot deshalb auch mit Einbaudiesel angeboten.

Gebaut wird die *Västbris* auf der Werft von Sebastian Funger, einem Bootsbaumeister, der sich vor knapp fünf Jahren im Rheinland selbstständig gemacht hat. Zunächst befasste er sich nur mit Reparaturen und Restaurationen. Als er sich später nach einem zweiten Standbein umschaute, stieß er auf die alten Bauformen der schwedischen *Västbris*. Der Schwede Carl Anderson hatte dieses Boot gezeichnet.

Funger möbelte die alte Rumpfform wieder auf, erarbeitete einen Bauplan und stellte einen Prototypen her, den ich im Sommer auf einem Nebenarm der Maas in der Nähe von Roermond Probe segeln konnte.

Konstruktion und Bauausführung: Der Rumpf besteht aus zwei Hälften und wird in Negativformen aus handaufgelegtem GFK gebaut. Verarbeitet wird zum größten Teil Matte, die unter Wasser mit drei Lagen Roving verstärkt wird. Ein hochwertiges Isophtalsäureharz von *Voss-Chemie*

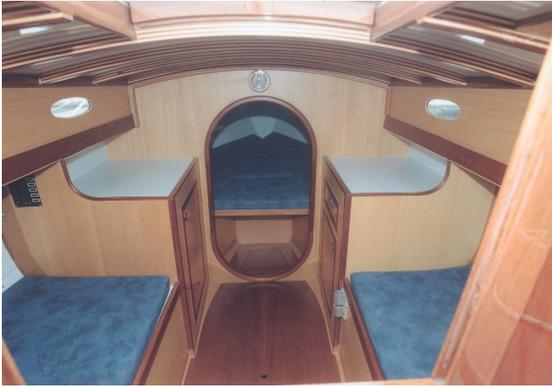
dient als Laminierharz. Unter Wasser erreicht das Laminat eine Stärke von zwölf Millimetern; über Wasser ist der Rumpf ein Roving und eine 450er Matte „dünner“ und etwa zehn Millimeter stark - beachtlich für ein 20-Fuß-Boot! Da sie besonders gut entlüften, können die Handwerker Harz und Glas im Verhältnis von zwei zu eins verarbeiten: Das ergibt ein gutes Verhältnis von Gewicht zu Zugfestigkeit.

Zusätzlich erhält der Rumpf ein System von Längs- und Querschotten, das in die Inneneinrichtung integriert ist. Man erkennt diese Versteifungen, wenn man unter die Kojen schaut. Mir haben sie besonders imponiert: Fest und sauber sind sie in die Struktur eingearbeitet. Das nach oben mit den Kojenaufgaben verbundene Sperrholz ist lackiert, die GFK-Oberfläche dazwischen, auch an schlecht zugänglichen Stellen, ist mit Topcoat abgedeckt. Nirgendwo gibt es Innenschalen; alle Außenhautbereiche sind von innen zu erreichen.

Deck und Aufbaudeck bestehen aus weiß lackiertem Sperrholz, das über lamellierte Decksbalken gelegt ist. Aufbauseiten und Cockpit werden aus hochwertig lackiertem Mahagoni-Bootsbausperrholz gebaut.

Der Prototyp ist für Binnenreviere zugelassen: Das entspricht der Auslegungskategorie D der europäischen Sportbootrichtlinie (CE-Norm). Alle weiteren Schiffe sind für die ►

von uns gesegelt



Sauberer und gemütlicher Ausbau in Esche, Mahagoni und lackiertem weißen Holz



Behaglichkeit trotz geringer Kopffreiheit: die Vorkoje



Die Salonsofas reichen zur Hälfte als Hundekoje unter die Duchten



Der Prototyp ist unbefriedigend motorisiert

Auslegungskategorie C zertifiziert und dürfen küstennahe Gewässer befahren. Da für das Boot keine Stabilitätsunterlagen vorhanden waren, mussten die Stabilität und der Flutungswinkel für die Zertifizierung in einem Praxistest ermittelt werden. Die in diesem Test ermittelte Stabilität ist überdurchschnittlich groß; so besitzt das Schiff noch einen aufrichtenden Hebelarm von 0,5 Metern, wenn es schon um knapp 70 Grad gekrängt ist. Bis zu einer Krängung von etwa 140 Grad hat das Boot noch eine positive statische Stabilität; es wird sich also noch selbsttätig aufrichten, sofern es nicht von Wellen weiter gekrängt wird. Diese große Stabilität ist unter anderem ein Resultat aus einem großen Tiefgang und fast 50 Prozent Ballastanteil. Für dieses Mehr an Sicherheit zahlt man mit der großen Verdrängung des Bootes

Unter Deck: Das kleine Schiff ist insgesamt in guter Qualität ausgezimmert. Natürlich weist der Prototyp noch einige Unsauberkeiten auf: So schauen an verdeckten Stellen ein paar überlange Schrauben aus dem Deck, die Tischhalterung aus Alu stört das Auge, und die Verkleidung unter den Gangborden passt nicht millimetergenau. Das wird durch den konsequent holzgerechten Ausbau mehr als wettgemacht. Hier fallen besonders die in Esche und Mahagoni lamellierten Decksbalken und die aus lackiertem Holz gefertigte Wegerung auf. Gerade Flächen sind in Eschensperholz gearbeitet und geschmackvoll mit Mahagonileisten eingefasst. Aufteilung und Gestaltung kann, da keine Innenschalen benutzt werden, der Kunde nach eigenen Vorstellungen bestimmen.

Auf dem Testboot gibt es zwei „Sofakojen“, die zur Hälfte als Hundekoje unter die Duchten reichen. Sie sind in Schulterhöhe 60 Zentimeter breit; das reicht zum Schlafen aus. Vier Personen können unter Deck bequem sitzen. Bei Bedarf kann ein Tisch in die Halterung gesteckt werden, die auf den nächsten Schiffen nicht mehr aus Alu bestehen wird. Wird er nicht gebraucht, kann der Tisch in der Hundekoje verstaut werden.

Vor den Kojen befinden sich zwei halbohohe Schränke, die auf Wunsch als Pantry ausgerüstet werden können. Man kann dann im Sitzen auf

der Sofakoje kochen. Wie man sich denken kann, bietet das Boot keine Stehhöhe, doch auf der Koje sitzend hat man genug Kopffreiheit.

In den Hundekojen und unter den „Sofas“ gibt es nutzbaren Stauraum. Angst vor durch Nässe verdorbene Ausrüstung braucht man nicht zu haben: Das Bilgenwasser fließt – bedingt durch den ausgeprägten S-Spant – in steilem Winkel in den tiefen Sumpf unter den leicht aufnehmbaren Bodenbrettern ab.

Im Vorschiff befindet sich eine Doppelkoje. Durch die geringe Höhe zwischen Kojenaufgabe und Decke ist es dort zwar etwas eng, doch liegt man erst einmal, fühlt man sich recht behaglich. Der Blick auf den Holzausbau und die sauber gearbeitete Decke vermitteln das Gefühl, auf einem Schiff zu sein, das mit Freude und Sinn fürs Detail gebaut wurde.

Der Motor: Der Prototyp ist mit einem Außenborder ausgerüstet, der nur als provisorische Lösung dient. Auch die Halterung passt, wie schon erwähnt, nicht ins Bild. Wenn der Kunde einen Außenborder wünscht, sollte er einen versenkbaren Schachtmotor wählen. An der technischen Umsetzung eines passenden Schachtes arbeitet die Werft zurzeit.

Auch die Leistung von 2,9 Kilowatt ist für das schwere Boot zumindest in Küstengewässern nicht ausreichend. Die Werft empfiehlt je nach Fahrtgebiet Motoren mit 2,9 bis 4,4 Kilowatt Leistung (entsprechend zwei bis vier PS). Schwere als 20 Kilogramm sollte der Motor nach Werftauffassung nicht sein. Ich persönlich könnte mich aber eher mit einem Fünf-Kilowatt-Viertakter anfreunden, auch wenn der noch mehr Gewicht ins Schiff bringt: Bei kurzer Welle in einer Wind-gegen-Strom-Situation an der Nordsee ist eine Kraftreserve nur von Vorteil.

Unter großer Lärmentwicklung gelingt es, mit etwa 3,5 Knoten Fahrt aus dem Hafen zu kommen. Beim Vollkreisfahren zieht der Propeller Luft. Dreht man den Motor mit, kann man zwar auf der Stelle drehen, doch komfortabel ist das nicht. Recht gut gelingt dagegen das Rückwärtsfahren. Langkieler tun sich ja schwer, bei geringer Fahrt über den Achtersteven dem Ruder zu gehorchen: nicht so die *Västbris*. Langsam, doch willig folgt sie auch bei einem Kno-

ten Rückwärtsfahrt dem Ruder. Die elegantere Lösung ist ein kleiner Diesel unter dem Plichtboden, der allerdings mit einem Aufpreis von 9.200 Euro zu Buche schlägt. Auf der Baunummer 2 wurde ein Einzylinder-Yanmar mit 6,6 Kilowatt (9PS) Leistung eingebaut. Dieser Motor ist vom Plichtboden aus durch eine Klappe zu erreichen und so für die Wartung gut zugänglich. Auch in rauerem Wetter an der Küste dürfte er noch genügend Kraftreserven bieten und mit einem gut abgestimmten Faltpropeller die Rumpfgeschwindigkeit von 5,5 Knoten erreichen. Interessant war das Verhalten des Schiffes in kurzen Wellen, die von vorbeifahrenden Motorschiffen aufgeworfen wurden: Der ausladende runde Bug hob sich leicht über die Welle hinweg, ohne dass das Schiff Neigung zum Feststampfen gezeigt hätte. Spritzwasser gelangte nicht an Deck.

Unter Segeln: Die *Västbris* ist mit einem 7/8-Rigg getakelt. Es kann über eine gut dimensionierte Achterstagstalje getrimmt werden und ist auch im Detail gut gearbeitet. Die Segel werden über nach achtern geführte Fallen gesetzt und in Curryklemmen auf der Achterkante der Kajüte festgesetzt.

Das Setzen des Großsegels funktioniert ganz gut; zum Nachtrimmen hätte ich mir jedoch einen Vorliekspanner gewünscht. Nur unter Groß segelt das Schiff recht passabel, es läuft gute Höhe und Geschwindigkeit und manövriert gut, der Ruderdruck bleibt auch bei Krängung gering.

Nachdem die Fock gesetzt ist, wird das Schiff nicht viel lebendiger. Drei bis vier Windstärken wehen über das geschützte Gewässer; eher langsam legt sich das Schiff auf die Seite und marschert mit einem Schrick in den Schoten vier bis 4,5 Knoten schnell davon. Hoch am Wind laufen wir ungefähr einen Knoten langsamer, und mit halbem Wind erreichen wir etwa fünf Knoten.

Viele gleich große Schiffe sind an diesem Nachmittag unterwegs, so dass wir unsere Segeleigenschaften gut vergleichen können. Hoch am Wind erweist sich die *Västbris* gleich langen Schiffen überlegen, raumschots ist sie jedoch langsamer.

Doch das ist nicht das Charak- ►

www.wichard.com



Speed and security !



Die von Wichard für diesen Schnappschäkel mit Schnelllösevorrichtung angegebenen Lasten werden regelmäßig auf unseren Zugbänken getestet und haben deswegen keineswegs nur theoretischen Charakter. Er ist der einzige seiner Kategorie, der aus HR-Stahl bzw. Titan geschmiedet wird und dadurch eine Festigkeit und Leistungsfähigkeit erhält, die ihn für alle schnellen Segler attraktiv macht. Das Öffnen unter Last erfolgt manuell mit einem Auslöse-Fitt oder mit Hilfe einer Spezialvorrichtung.

Gratisunterlagen auf Anfrage



Wir schreiben Sicherheit mit W



Vertrieb durch :

Robert Lindemann KG
Wendenstrasse 455 - 20537 Hamburg
040 21 11 97 0 - info@lindemann-kg.de
Herm Sprenger GMBH
Postfach 24 53 - 58634 Iserlohn
02371 9559 68 - sprenger@sprenger.de

von uns gesegelt

teristische an den Segeleigenschaften. Auffällig ist, dass die *Västbris* das Gefühl gibt, ein deutlich größeres Schiff zu führen. Sie springt in einer Böe nicht unmittelbar an, behält in der Wende aber lange ihre Fahrt. Sie legt sich in stärkeren Windstößen zwar auf die Seite, doch eher behäbig, und sie wird mit zunehmender Krängung merklich steifer. Von zehn Grad Lage an macht sich leichter Ruderdruck bemerkbar. Da kein Traveller vorhanden ist, kann man die Luvgerigkeit nur durch Öffnen der Schot etwas kompensieren.

Trotz des Langkiels können wir zügig wenden und absolvieren den Vollkreis mit belegten Schoten innerhalb einer Schiffslänge und 18 Sekunden. Die Segel stehen zum Tourensegeln recht gut und sind aus leicht handzuhabendem Tuch geschneidert.

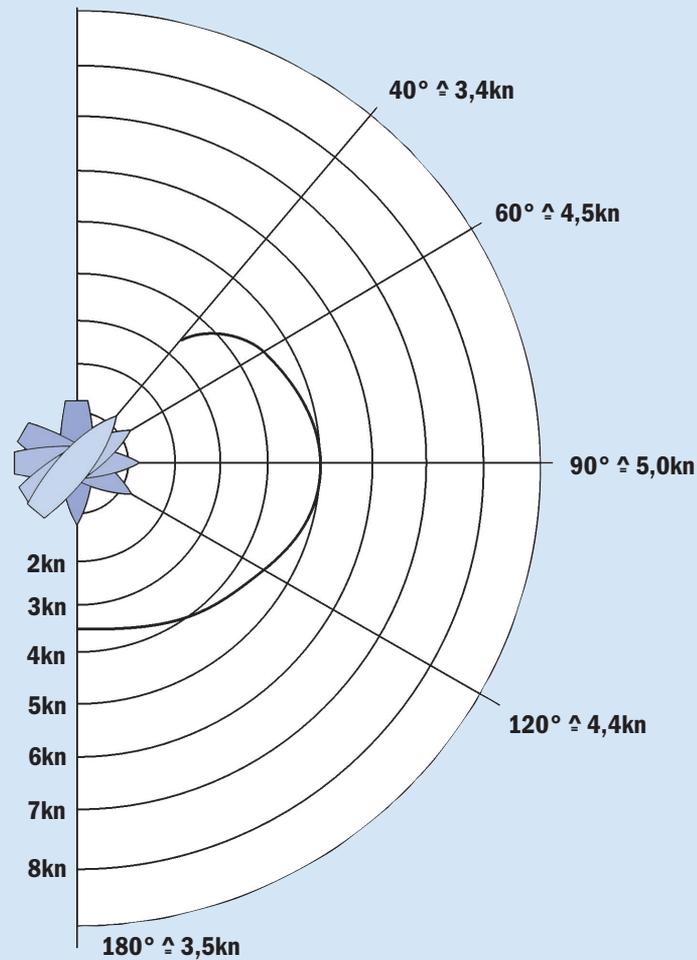
Nicht ausgefeilt ist die Anordnung der Fockschotwisch und der dahinter gesetzten Curryklemme. Auf der Wisch gibt es leicht Überläufer, weil sie im Winkel zur Schot zu wenig geneigt und die Klemme zu niedrig angebracht ist. Doch auch dieses Detail wird für das nächste Boot geändert werden.

In dem sehr schön ausgebauten und hochwertig lackierten Cockpit sitzt man recht bequem. Weil die Cockpitsülle geneigt sind, drücken sie nicht ins Kreuz, und bei Lage kann man sich gut an der Leeducht abstützen. Auch auf dem Seitendeck kann man angenehm sitzen, auch wenn man die Stille deutlich an den Oberschenkeln spürt. Im Hafen kann man sich auf den 1,78 Meter langen Duchten lang ausstrecken. Stauraum befindet sich im achteren Teil; er reicht für Leinen, Fender und seemännische Ausrüstung. Zusatzsegel oder eine Persenning kann man gut in den Hundekojen verstauen.

Fazit: Wer ein stabiges und noch trailerbares Kajütboot mit Holzcharakter sucht, ist mit der *Västbris* gut bedient. Sie kostet etwa so viel wie ein gleich schweres GFK-Boot; das ist dann aber um mehr als 20 Prozent länger. Gemessen an dem großen Aufwand, den die Werft für eine solide und ansprechende Bauausführung betreibt, ist der Preis durchaus angemessen.

Funger will die oben angeführten Mängel beseitigen, so dass die nächsten Schiffe der Werft ausgereift sein werden. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	10 bis 12 Knoten = 3 bis 4 Beaufort
Wellenhöhe:	keine Welle
Besegelung:	Großsegel und Fock zusammen etwa 20,0 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft Kempen € 33.750,-
inklusive Mehrwertsteuer

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Großsegel und Fock an Stagreitern, E-Anlage mit Batterie, Dreifarbenlaterne, Leinen, Fender, Lenzpumpe.

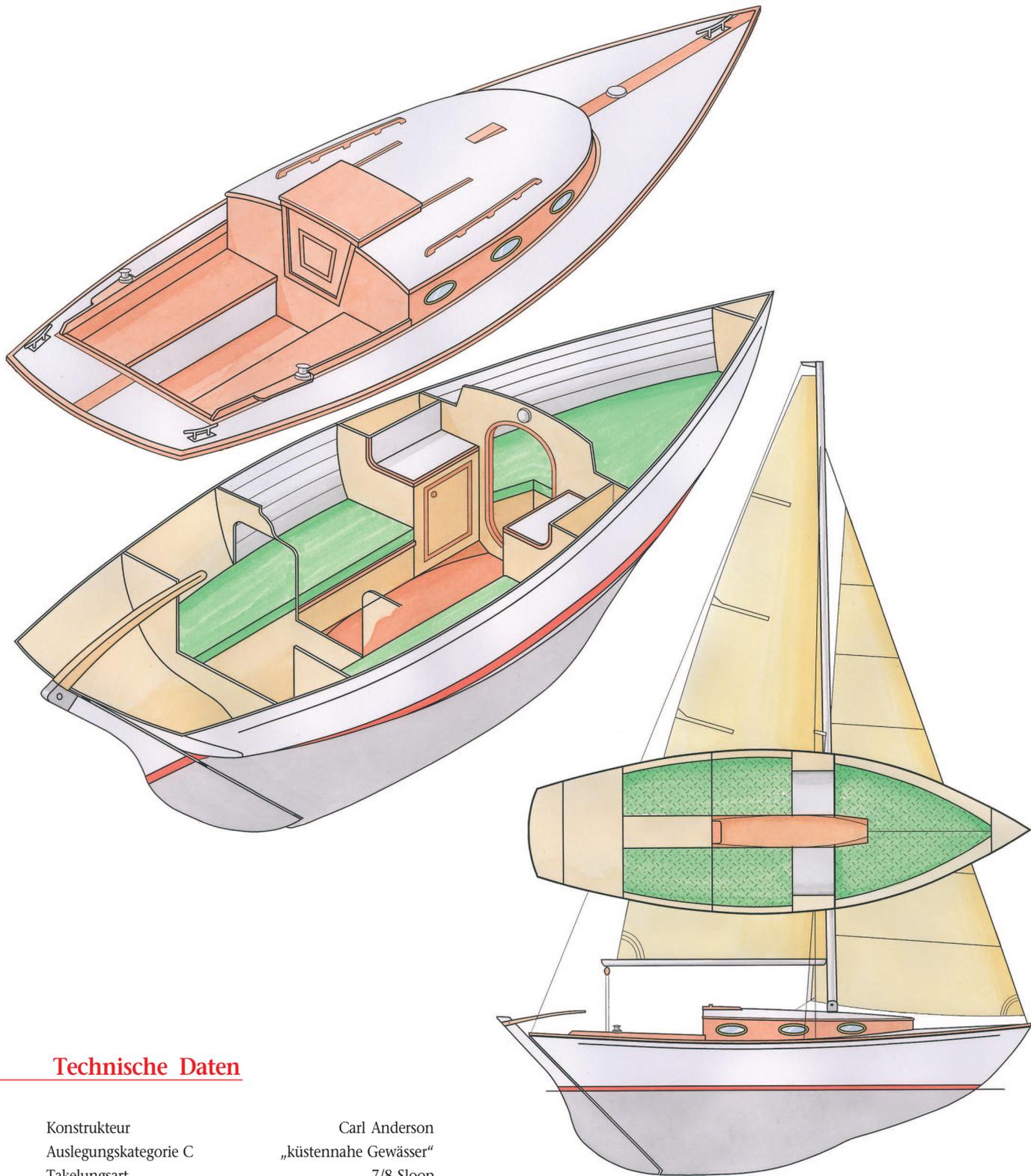
Mit umfangreicher Ausrüstung wie Echolot, Log, Kompass, BSH-Beleuchtung, Chemietoilette, Anker mit Leine, Fünf-Kilowatt-Motor, Antifouling und Osmoseschutz, Pantry mit Gaskocher und Spüle etwa 40.000 Euro.

Werft:

Sebastian Funger

Tel: 021 52 - 55 99 40

Fax: 021 52 - 55 99 42



Technische Daten

Konstrukteur	Carl Anderson		
Auslegungskategorie C	„küstennahe Gewässer“		
Takelungsart	7/8 Sloop		
Bauweise Rumpf	GFK massiv		
Deck und Aufbau	Holz		
Länge über Alles	6,15m		
Länge Wasserlinie	5,00m		
Breite	2,12m		
Tiefgang	1,20m		
Verdrängung	1,400t		
Ballast	0,670t		
Ballastanteil	48%		
Segelfläche am Wind	20,0m ²		
Großsegel	11,5m ²		
Fock	8,50m ²		
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	9,84m		
		Maschine	Außenborder bis 4 Kilowatt oder Einbaudiesel bis 7 Kilowatt
		Höhe Salon unter Schiebeluk	1,44m
		Höhe Salon unter Decksbalken vorne	1,30m
		Anzahl der Kojen	4
		Theor. Rumpfgeschwindigkeit	5,43kn
		Längen-/Breitenverhältnis	2,90/1
		Segelfl./Verdräng.-Verhältnis *	4,00/1
		spez. Segelfläche *	14,3m ² /t
		* leeres Boot	