



Der Begriff „Performance Cruiser“ wird nicht erst in jüngster Zeit arg strapaziert. Schließlich soll ja jedes Schiff irgendwie leistungsfähig sein. Doch diese Entwicklung ist nicht neu. Schon bei der ersten Vorstellung der Contest 33 vor 40 Jahren hielten die damaligen YACHT-Tester das Schiff für einen Leistungskreuzer, weil der Rumpf vom Flying-Dutchman-Erfinder Uus van Essen in die zu der Zeit aufkommende IOR-Formel hineinkonstruiert worden war. Da musste das Boot schlichtweg ein „Performance Cruiser“ sein.

Das heißt, vorne und hinten schmal, in der Mitte breit, kleines Großsegel, große Genoa. Das Ganze gepaart mit einigem Wohnraum unter Deck. Immerhin verspricht der Prospekt Schlafplätze für sechs und 1,90 Meter Stehhöhe. Ist das 9,85 Meter lange Schiff also tatsächlich ein Sportler zum Reisen?

EIN BISSCHEN REVOLUTION

„Wir hatten großen Spaß an der 33er, segherisch wie finanziell. Sie war neu und ein bisschen revolutionär, und sie verkaufte sich von Anfang an gut“, erinnert sich Frits Conijn, der seinerzeit gemeinsam mit Vater Ed am Ruder der Contest-Werft stand.

„Das Cockpit war bis zum Heck durchgezogen, kein Achterdeck. Das war neu für Contest und schaffte Platz in der Kajüte. Robert Das hat den Aufbau entworfen, der war ein Visionär“, so Conijn weiter.

Die Das/van Essen-Konstruktion war kein radikaler Racer à la „Pinta“, „Rubin“ und Co. Im Gegenteil, sie sollte keine Rennen gewinnen, sondern in erster Linie sicher segeln. Der IOR-Bezug rührte eher daher, dass es einfach schick war, in die neue Formel zu passen. Zumal die Entwürfe in den Anfangsjahren noch nicht ganz so radikale Blüten trieben wie später in den Achtzigern. Die Schiffe waren gemäßigter. →



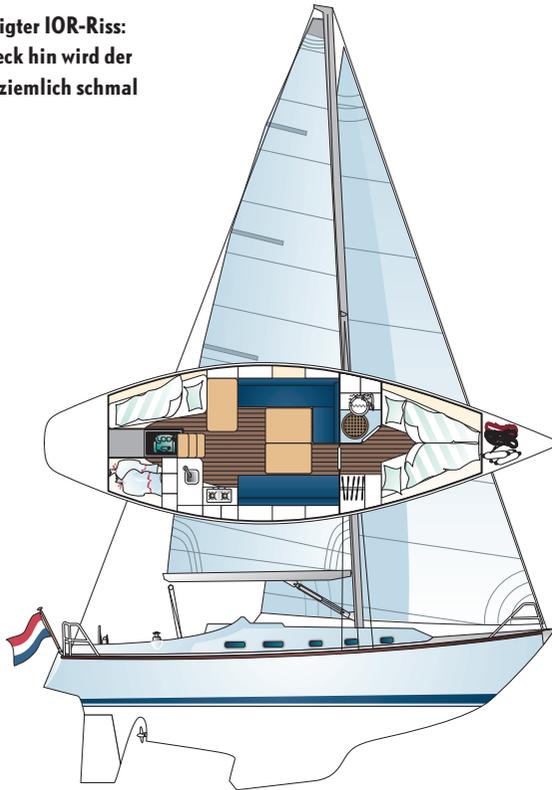
Trotz großer Genua – leichte Winde sind nicht die Paradedisziplin des 5,5 Tonnen schweren Schiffs

FAHRENDER HOLLÄNDER

*Konstrukteur **UUS VAN ESSEN** hatte erst den Flying Dutchman und dann die Contest 33 gezeichnet. Die ist zwar nicht super sportlich, dafür aber auch nach Jahren noch ein solides, komfortables **TOURENSCHIFF**. Test*

CONTEST 33

Gemäßigter IOR-Riss:
Zum Heck hin wird der
Rumpf ziemlich schmal



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	..... Uus van Essen
Lüa (Rumpflänge)	..... 9,85 m
Breite	..... 3,15 m
Tiefgang	..... 1,60 m
Gewicht	..... 5,5 t
Ballast/-anteil	..... 2,2 t/40 %
Großsegel	..... 18,1 m ²
Rollgenau (140 %)	..... 35 m ²
Segeltragezahl ¹	..... 4,2
Maschine (Volvo Penta)	... 18 kW/25 PS

PREISE UND INFOS

Bauzeit	..... 1970-1975
Stückzahl	..... 187
Grundpreis ab Werft ('75)	..... 23 000 €
Durchschnittlicher Gebrauchtpreis	..... ab 15 000 €

WERFT Conyplex in Medemblik, Niederlande, www.contestyachts.com

WEITERE INFOS Contest Yacht Owners Club, www.cyoc.nl

Yacht - BEWERTUNG

Sehr solide gebautes Tourenschiff, das bei mehr Wind durchaus Segel-spaß bereitet. Gutmütiges Seeverhalten. Unter Deck gemütlich und auch für längere Reisen ausgebaut. Die Bauqualität ist außergewöhnlich.

Konstruktion und Konzept

- + Gut nutzbarer Stauraum
- + Kojenmaße Vorschiff
- Einstieg in Hundekoje

Segelleistung und Trimm

- + Seegangsverhalten
- Geigen auf raumen Kursen

Wohnen und Ausbauqualität

- + Holzverarbeitung
- + Große Stehhöhe
- Waschbecken läuft ins WC ab

Ausrüstung und Technik

- + Große Tanks aus Edelstahl
- Originalmotor nur einkreisgekühlt
- + Sehr tiefe Bilge

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V).

»AUF JEDEN FALL VIEL SCHIFF FÜRS GELD. WIRKLICH SEGELKLAR FÜR 46 000 MARK«

AUS YACHT 19/1970

Zumal die von Contest. Schließlich hatte sich die Werft im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens seit 1959 den Ruf aufgebaut, sehr solide und seegehende Yachten zu bauen. Wie beispielsweise die 29er. Daher blieb bei allen Formelzwängen auch die 33er eine echte Contest.

Zugegeben, sie bediente von allen damaligen Modellen der Werft den Wunsch der Kunden nach mehr Leistung am besten. Das Unterwasserschiff war aber immer noch angelehnt an die vorherigen Entwürfe, bei denen es sich meist um Langkieler traditioneller Bauart handelte. Löffelbug, tiefer Vorfuß, einlaminiertes Kiel und ein Skeg vor dem Ruder sind nicht eben sportlich, sorgen allerdings für gutmütiges Seeverhalten.

Immerhin spendierte Konstrukteur van Essen der 33 einen geteilten Lateralplan. Der erinnerte die YACHT seinerzeit „an typische Sparkman & Stephens-Konstruktionen“. Dass allerdings die Themen Seeverhalten und solide Bauweise ganz oben im Pflichtenheft des Konstrukteurs standen, belegen nicht zuletzt 40 Prozent Ballastanteil und ein Gesamtgewicht von etwa fünfzehn Tonnen.

Gut zum Cruisen, nicht so gut zum Rennen also. Bei Regatten spielte die 33er immer die zweite Geige. Anders bei Seglern, die gerne zügig und sicher auf See unterwegs sind. „Das Schiff macht auch bei sechs und mehr Windstärken Spaß. Es legt sich etwas auf die Seite und fährt los, auch auf der Nordsee fühlen wir uns immer gut aufgehoben“, erzählt Bert-Jan Meinders, Vorstand im Contest Yacht Owners Club und selbst stolzer Eigner einer MKI.

Der Eindruck lässt sich am Testtag leider nicht bestätigen, es fehlt der Wind. Knapp zehn Knoten bringen uns auf etwa fünf Knoten Fahrt mit dichten Schoten. Von einem auf den anderen Bug gehen etwa 90 Grad unter der Kompassnadel hindurch, in Böen etwas weniger. Lebhafter wird das Schiff, wenn es nicht ganz hoch am Wind fahren muss. Dann sind gut sechs Knoten auf dem GPS abzulesen.

Weil das Rad ziemlich klein ist, stellt sich ein leichter Ruderdruck ein, so vermittelt das Schiff ein Gefühl der Kontrolle. Die Übersetzung ist mit zwei Umdrehungen direkt, präzise und erfolgt über Stahlseile auf den Quadranten.

KEIN LEICHTWINDRENNER

Fällt man weiter ab, nimmt in gleichem Maße die Geschwindigkeit ab. „Auf raumen Kursen mit etwas Welle geht sie ganz ordentlich“, erklärt der Eigner des Testschiffs Achim Müller. „Dann braucht man den Spinnaker, um sie zu stabilisieren.“ Er sitzt hinter dem Rad und hat die Genuaschot in Griffweite. Die Großschot hingegen wird auf einem langen Traveller auf dem Brücken-

NEUES UND BEWÄHRTES



Die 33er war die erste der Werft mit echtem **ACHTERCOCKPIT**. Ein Schiff ohne Deck am Heck galt als eine kleine Revolution

UNTER DECK TYPISCH CONTEST



KAJÜTE

Schiffig, aber düster: Im Salon ist viel Platz. Der große Tisch ist halbseitig klappbar



VORSCHIFF

Groß, hoch, gut belüftet. Hier schlafen zwei Erwachsene auf längeren Törns komfortabel



SCHNEIDEBRETT

Bis heute auf jeder Contest zu finden: die ausziehbare Arbeitsfläche in der Pantry



WASCHBECKEN

Über dem WC montiert, ist es schiebbar. Der Ablauf erfolgt über die Toilettenschüssel



ELEKTRIK

Hier wurde auf vielen Schiffen erneuert: Schaltpaneel mit Sicherungsautomaten

deck gefahren. Die Erreichbarkeit für den Rudergänger ist damit eingeschränkt. Einhandtauglich wird die Contest jedoch ohnehin nur mithilfe eines nachgerüsteten Autopiloten, da die Fallen vorn am Mast bedient werden müssen.

PREISKRITERIUM MOTOR

Auf dem Weg zurück in den Hafen von Hindeloopen hilft ein 36-PS-starker Diesel von Lombardini. Damit steht die Contest gut im Futter, Manöver gehen gut und ohne Überraschungen von der Hand. Auch weil das Ruder sich weit zu beiden Seiten anstellen lässt. Enge Häfen bereiten der Crew keine Probleme.

Allerdings ist der Italiener nicht unbedingt ein Leisetreter, was zusätzlich an der nicht schallisolierten, metallenen Luke im Cockpitboden liegt. Hier kann jeder Eigner nach eigenem Gusto nachbessern.

Der Lombardini ersetzte im Testschiff den ab Werft in der MK II Version verbauten Md2b mit 25 PS von Volvo Penta. In den ersten Modellen kam der Md2a mit 15 Pferden zum Einsatz. Wenn die alten Motoren noch ihren Dienst im Schiff versehen, sollten Käufer bei ihrer Budgetplanung einen Austausch einplanen. 40 Jahre sind auch für einen soliden Antrieb beachtlich. Ist eine neue Maschine eingebaut, wirkt sich das natürlich auf den Gebrauchtpreis aus.

Doch auch wenn nicht, lohnt die Investition. Die Substanz der Contest rechtfertigt ohne Bedenken auch den Kauf eines neuen Motors, um viele weitere Jahre mit dem Schiff zuverlässig zu reisen. So wurden Rumpf und Deck in beachtlichen Laminatstärken im Handauflegeverfahren massiv hergestellt. Sandwich? Fehlanzeige. Weichgesegelt? Es knarzt nichts, auch wenn jemand über das Deck läuft oder eine Böe ins Rigg fährt.

Nur an einigen Stellen sind Holzeinsätze verwendet worden. Im Mastfuß etwa. Dort wurde ein massiver Holzblock in eine Mulde an Deck laminiert. Darauf haben die Erbauer dann den eigentlichen Mastfuß mit Schrauben fixiert. Kommt es an diesen Verbindungen zu Leckagen, verrottet das Holz im Laufe der Jahre. Der Mast steht weich. Der Austausch des Holzblocks ist allerdings eine durchaus lösbare Aufgabe für Eigner, die sich im Umgang mit Harz und Härter auskennen. Gleiches gilt für die Sockel der Handläufe auf dem Kajütdach. →

ERFOLGSMODELL

*Anfang der Siebziger wurde **EINE C-33 PRO WOCHE** gebaut.
Die Schiffe sind sehr solide und bieten guten Wohnkomfort*

Ebenfalls beim Kauf zu prüfen ist der Skeg. Bei der Mk II wurde die Flanschfläche zum Rumpf kleiner, und da er nun auch bis zum unteren Ende des Ruders reicht, ist er bei Grundberührungen in Achterausfahrt exponiert. Lässt er sich bewegen und zeigen sich dabei Risse im Flanschbereich, ist größerer Aufwand zu betreiben, um den Schaden dauerhaft zu beheben.

Bei GFK-Schiffen dieses Alters ist zudem Osmose immer ein Thema, so auch bei Contest. Doch auch hier gilt: Der Aufwand, zumal wenn in Teilen selbst durchgeführt, lohnt. Denn der Rest des Schiffs ist, wie beschrieben, äußerst durabel. So auch der Innenausbau.

UNTER DECK GEMÜTLICH

Bootsbausperrholz mit dickem Funier sorgt nach Jahren für eine hübsche, makellose Holzoptik. Auf dem Testschiff sind keine Abnutzungserscheinungen zu erkennen, selbst nicht an stark beanspruchten Stellen wie Griffmulden und Handläufen. Im geräumigen Salon kommt sofort eine schiffige Atmosphäre auf. Nicht sonderlich hell, aber gemütlich. Am großen Tisch mit Flaschenfach in der Mitte sitzt die Crew bequem, egal ob auf dem L-Sofa an Backbord oder der Couch gegenüber. Beide sind zudem ausreichend lang und breit, um Erwachsenen eine Schlafgelegenheit zu bieten.

Die gibt es zudem in der Hundekoje hinter dem Navitisch oder im Vorschiff. Dort schläft der Eigner auf über zwei Meter Länge und entsprechender Breite bestens, wie er versichert. Auch zu zweit. Direkt achtern der Koje wartet ein WC auf seine Benutzung.

Der Raum kann von Salon und Vorschiff aus mittels Schiebetüren verschlossen werden. Das Waschbecken befindet sich unter dem Seitendeck. Es wird bei Bedarf hervorgezogen. Gewöhnungsbedürftig: Der Ablauf erfolgt durch die Toilettenschüssel. Es muss also rechtzeitig ans Abpumpen und Öffnen des Deckels gedacht werden.

Erfreulich ist die Stehhöhe: Über 1,90 Meter im Salon, selbst im WC-Raum sind es nur zehn Zentimeter weniger. Ebenfalls positiv fallen die zahlreichen Schapps und Schwalbennester auf. Über den Vorschiffskojen, im großen Schrank an Steuerbord gegenüber der Nasszelle, hinter und über den Salonbänken und natürlich in der Pantry und am Navitisch: kaum ein Ort, der nicht zu einem gut nutzbaren Stauraum gemacht

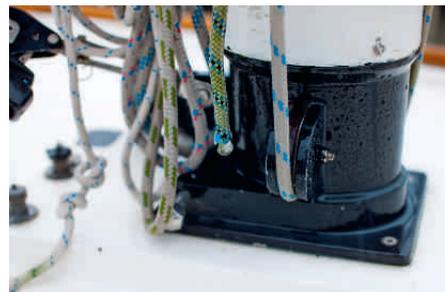
Die Scheuerleiste ist bei neueren Modellen vernietet. Das erschwert erneutes Abdichten



Die Handläufe sind auf einlamierte Holzblöcke geschraubt und lecken mitunter



Der im Mastfuß an Deck einlamierte Holzblock ist nach Wassereintritt oft verrottet



DIE WERFT

1959 gegründet, war Conyplex damals eine der größten Serienwerften. Der Familienbetrieb in dritter Generation hat sich heute auf hochwertige Kleinserienschiffe von 40 bis 72 Fuß konzentriert. Die werden in Medemblik am IJsselmeer gänzlich im Vakuuminfusionsverfahren hergestellt.

MODELLGESCHICHTE

Von den 187 gebauten Schiffen sind nur die letzten 40 aus der Mk II-Serie. Sie hat eine andere Kiel- und Skegform, innenliegende Wanten für engere Schotwinkel, ein Babystag anstelle vorderer Unterwanten, einen Ankerkasten, klappbare Sitzduchten am Steuerrad sowie eine andere Schiebelukgarage.

DER MARKT

Das beste Angebot gibt es in den Niederlanden. Der Zustand kann stark variieren.

wurde. So lässt sich Proviant auch für längere Touren sicher verstauen.

FÜR SEGLER ODER FÜR SCHRAUBER

Genau diese Touren sind es, die der Contest 33 liegen. Ausgedehnte Reisen auf einem soliden Schiff lassen sich mit ihr auch mit kleinem Budget bestens bewerkstelligen. Dazu gilt es jedoch, ein Gebrauchtschiff zu finden, an dem vieles noch original ist und der neue Eigner je nach Zeit und Budget selbst Hand anlegen kann.

Wer das nicht möchte, sollte sich auf die Suche machen nach einer schon restaurierten 33er, womöglich mit neuer Maschine. Allerdings werden dafür bis zu 35 000 Euro aufgerufen. Schiffe der Einstiegs-kategorie

mit noch zu leistendem Eigenanteil in Sachen Refit gibt es hingegen mitunter schon für 15 000 Euro.

Yachten von ähnlicher Substanz und ebenso konsequenter Auslegung auf komfortable Seereisen wurden alternativ zumeist in Skandinavien gebaut, etwa von Hallberg-Rassy oder Vindö, und die sind dann, auch gebraucht, entsprechend teurer.

Ein robustes Seeschiff ohne allzu sportliche Allüren für kleines Geld also und das, je nach Zustand, mit selbst zu wählendem Anteil an Eigenleistung. Wer so etwas sucht, sollte die Augen nach einer Contest 33 offen halten. Am besten in Holland.

ALEXANDER WORMS