



NORDBORG 34

Zwischen Klassik und Moderne

An Bord kommen, Segel setzen und los. Nur wenige Fahrtenyachten machen es einem so leicht wie die Nordborg 34, sich an Bord sofort wie zu Hause zu fühlen. Wir lernten sie bei einem Testschlag im Alsensund (Dänemark) kennen. Zeitlos schön – so jedenfalls ist der erste Eindruck, den die Nordborg 34 aus dem gleichnamigen Ort auf der dänischen Insel Alsen vermittelt, als wir sie zum ersten Mal am Steg der Marina Dyvig sehen.

Von Michael Krieg



Nach dem vor allem auch seglerisch so überzeugenden Auftritt der Yacht könnte die gewählte Überschrift aber ebenso kurz und bündig beschreiben, was die Testcrew nach dem Segeln spontan äußerte: Ein Wolf im Schafspelz.

Zunächst führt uns Werftchef Holger Blatt Jensen, der den Betrieb vor 33 Jahren in zweiter Generation von seinem Vater übernommen hat, zur Werksbesichtigung durch die Werfthalen und Lager. Lediglich ein kleines Schild an der Straße verrät, dass es sie, versteckt hinter einem familiären Autobetrieb, überhaupt gibt.

Mit der 34er wurden seit Bestehen zehn Modelle auf den Markt gebracht. Die aktuelle Palette reicht von der Nordborg 900 über die 32, die 34 bis zu den Modellen 40 und 40 DS. Alle Yachten sind als reine Tourenyachten konzipiert.

Immer wieder verstehen es die nordischen Bootsbauer, ihren Yachten ein ganz auf Eleganz getrimmtes Design zu verpassen. Vergleichsweise schlanke Rümpfe mit verjüngtem Achterschiff und schrägen Bug- und Heckpartien, dazu angenehme Segeleigenschaften sind oft Markenzeichen der dänischen Bootsbautradition.

Auch die Linien der neuesten Produktion der kleinen, aber feinen und inzwischen seit 77 Jahren familiengeführten Werft im Norden Alsens sind eher klassisch und unterscheiden sich deutlich von den Massenangeboten europäischer Großwerften. Diese werden zwar im gleichen Größensegment erheblich preiswerter angeboten, kommen aber im Gegensatz zu dem harmonischen Design eher mit voluminösen und breiten Rümpfen daher, um auch für

Maße:

Länge 10,50 m; Breite 3,15 m

Verdrängung:

5400 kg

Segelfläche:

59 m²

Motorisierung:

29 PS

Preis ohne MwSt.:

ab 195 000 Euro



den Charterbetrieb gerüstet zu sein. So wird zwangsläufig der Platzgewinn häufig zu Lasten der Ästhetik geopfert. Das aber ist die Sache von Holger Bladt Jensen nicht. Hinzu kommt, dass jede Yacht, den speziellen Wünschen des Kunden angepasst, sehr individuell gefertigt werden kann. So kann dieser zwischen einem GfK- oder Mahagoni-Aufbau wählen, sich statt der Pinne (Standard) auch – wie auf dem Testschiff – als Option für eine Radsteuerung entscheiden oder unter Deck das Hauptschott versetzen lassen, um bei Bedarf eine längere Vorschiffskoje zu erhalten.

Solide, gediegen und durchdacht. So präsentiert sich auch der neueste Entwurf aus der kleinen Edelschmiede. Qualität, wohin das Auge blickt. Es sind vor allem die vielen Detaillösungen an und unter Deck, die von der langen Fahrtensegel-Erfahrung des Werftchefs zeugen.

Über eine teakbelagte Trittstufe im Bugkorb gelangt man an Deck. Am massiven Edelstahl-Bugbeschlag sitzt eine Facnor-Vorsegelrollrefanlage mit extraflacher Trommel und Gurtbandantrieb. Sie gewährleistet ein sicheres Aus- und Einrollen ohne Überläufer oder Kinken auf der Trommel.

Auch der ausziehbare Gennakerrüssel (Standard) für das optionale asymmetrische Vorsegel („Code Zero“) für spitze Raumschotkurse ist aus Edelstahl gefertigt. Die nächste saubere Lösung ist die Ankeraufnahme: Dieser wird am Vorsteven festgesetzt, der Schaft verschwindet durch einen Steven-Schlitz im Ankerkasten.

Auffällig beim Gang übers Deck ist zunächst der zehn Millimeter starke und sauber verlegte Teakbelag sowohl auf dem Laufdeck, dem Kajütdach und im gesamten Cockpit einschließlich Süllkanten. Er gehört zur Grundausstattung einer jeden Nordborg. Eine vor allem auch optisch geschickte Lösung sind die abgerundeten Holzeinfassungen der nicht im Aufbau versenkten Deckluks, womit quasi Flushluks vorgetäuscht werden. Die Mittschiffsklampen sind klappbar, sodass sie auch nicht zu Stolperfallen werden können.

Das Zwei-Salings-Rigg der Firma John Mast aus Dänemark hat eine reckarme Rodverstaugung. Während die Oberwanten am Rumpf angreifen, sind die Unterwanten am Kajütaufbau angeschlagen. Das schafft einen sicheren und komfortablen Durchgang auf dem Weg zum Bug oder ins Cockpit. Bei Lage finden die Füße Halt an der durchgehenden Fußreling aus Aluminium, zum Festhalten dienen lange Teak-Handläufe auf dem Kajütdach.



Schöner Wohnen: Salon in klassischer Aufteilung und mit sauber ausgeführtem Holzausbau.

Ein Blick ins Cockpit: Es ist rundum geschlossen, bietet der Crew sicheren Schutz, und trotzdem gibt es am Heck eine klappbare Badeplattform mit integrierter Badeleiter. Wird eine Pinnensteuerung geordert, könnten die seitlichen 1,70 Meter langen Duchten noch auf ein fürs Nachmittagschläfchen geeigneteres Maß verlängert werden.

Nutzungsgerecht auch die beiden Schwalbennester im Süll, außerdem die große Backskiste an Steuerbord, gut unterteilt und mit Steckschottfach und Platz für den Cockpittisch (Option) versehen.

Dahinter nimmt eine flachere Backskiste loses Leinenmaterial auf. Die Duchtabstände lassen es zu, dass die Crew sich bei Lage gut gegenüber abstützen kann. Ebenso komfortabel die Sitz- bzw. Stehposition des Rudergängers seitlich oder hinter dem Rad bzw. auf der hohen Kante dank des breiten Sülls, die Groß- und Fockschot immer in Griffweite. Dass auch die Sprayhood schon im Standard angeboten wird, macht die Sache endgültig perfekt.

Unter Maschine geht es aus der Dyvig in Richtung Alsensund. Der 29-PS-Yanmar, der ohne viel Aufwand von allen Seiten aus gewartet werden kann, schiebt uns bei angenehmen

2000 Umdrehungen und ca. 5,3 Knoten ins freie Gewässer. Bei Marschfahrt und 2500 U/min werden 6,3 Knoten erreicht.

Im Sund weht es moderat mit zehn bis zwölf Knoten Wind (3 Beaufort) und schnell zeigt sich das Potenzial der Yacht unter Segeln. Ein Vergleich darf an dieser Stelle einmal erlaubt sein: Mit Booten ist es wie mit Pferden – man setzt sich rauf, segelt oder reitet los und spürt schon nach wenigen Metern, ob sie gut sind. Die Nordborg ist so ein glücklicher Fall. Sie läuft am Wind wie auf Schienen, liegt ausgewogen und ohne viel Druck auf dem fein ausbalancierten Ruder und vermittelt Sicherheit.

Selbst als die Yacht sich formbedingt bei einigen Böen schon mal etwas schneller auf die Seite legt, bleibt sie ohne Anstrengung beherrschbar und zeigt keinerlei Tendenzen, aus dem Ruder zu laufen.

Das Rigg bietet alle Trimmmöglichkeiten, um es auch auf stärkeren Wind effektiv einzustellen: Traveller, Großschottalje mit zwei Untersetzungen, effektiv trimmbares Achterstag, Rodkicker sowie leinenverstellbare Fock-Holepunkte. Die Wenden mit der 110-Prozent-Fock sind ein Kinderspiel. Eine Selbstwendefock würde die





Die Vorschiffskoje.



L-Pantry mit viel Stauraum, bestens ausgestattet.



Nasszelle: ausreichend groß mit Ölzeugfach und Dusche.



Die Achterkoje.



Zur sicheren Törnplanung: große Navigation mit Drehsitz.

Manöver sicher noch mehr vereinfachen. Nur fehlte dann die leichte Überlappung, um gute Höhe zu laufen. So erreichen wir bei optimalen Wendewinkeln von 100 Grad am Wind Spitzenwerte bis zu 6,3 Knoten.

Drückt man den Winkel auf ca. 90 Grad, stehen immer noch gut fünf Knoten auf der Uhr. Ein bemerkenswerter Geschwindigkeitsvergleich bietet sich, als eine kleinere Luffe uns ein Stück Weg begleitet, wir halbwinds immer wieder im Bereich der eigenen Rumpfgeschwindigkeit von über sieben Knoten laufen und „der Gegner“ nur unmerklich schneller zu sein scheint. Über ein flaches, podestartiges Brückendeck geht es unter Deck. Ein wunderbar verarbeiteter und hochwertiger Mahagoni-Ausbau sämtlicher Schränke, Schaps und Holzeinfassungen lädt zum gemütlichen Verweilen ein. Alle sichtbaren Rumpfflächen sind mit Wegerungen verkleidet. Die helle Deckenverkleidung aus Esche schafft optisch einen schönen Kontrast. Der Innenausbau ist traditionell gestaltet mit einer Vorschiffskabine für zwei Personen, erreichbar durch eine platzsparende Schiebetür, zwei Salonkojen, die sich durch die hochklappbaren Rückenlehnen ausreichend verbreitern lassen, und einer Achterkabine.

Die Pantry mit Gaskocher/Backofen, Kühlbox und Doppelspüle und vielen Schränken und Schubladen ist L-förmig an der Backbordseite angeordnet. Gegenüber befindet sich die Navigation mit dem besonderen Clou, dass sich der Sitz dank der Schwenkfunktion und verstellbarer Rückenlehne als zusätzlicher Sitz für den Salontisch nutzen lässt. Der geräumige Toilettenraum mit Ölzeugfach und leichtem Zugang zu den Seeventilen ist serienmäßig auch mit einer Dusche ausgestattet.



Für die Ordnung: Kleine Backskisten nehmen Leinen auf.



Ungewöhnlich: seitlich gelegener Ankerkasten.



Gut platziert: Andersen-Winch 40 ST, two speed.

UNSER FAZIT

Die schon im Standard gut ausgestattete Nordborg 34 ist eine handwerklich perfekte, in hoher Qualität und ohne Kompromisse gebaute Fahrtenyacht, die dank ihres unkomplizierten Handlings, ihrer überzeugenden Segeleigenschaften auf allen Kursen und bei unterschiedlichsten Windbedingungen zu überzeugen weiß. Das hat seinen Preis. Dafür bekommt man aber eine Yacht aus einer Kleinserie, die sich wohltuend vom Massenmarkt abhebt und ihrem Besitzer nicht nur seinen Traum von einem schönen Segelboot erfüllt, sondern ihm auch einen über viele Jahre andauernden Werterhalt garantiert. ■



Pfiffige Lösung: klappbare Badeplattform mit versteckter Badeleiter.

DATEN

Länge u. a.	10,50 m
LWL	8,95 m
Rumpflänge	9 m
Breite	3,15 m
Gewicht	5400 kg
Ballast	2072 kg
Tiefgang	1,78 m
Großsegel	32,5 m ²
Genua (110 %)	26,5 m ²
Motorleistung	29 PS
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,27 kn

Motorisierung:

Yanmar 3YM30-SD20 Saildrive

Preis:

ab ca. 195 000 Euro

Werft:

Nordborg Baadebyggeri A/S
 Holger Blatt Jensen, Mads Clausensvej 2
 DK-6430 Nordborg
www.nordborg-baadbyg.dk

Stärken und Schwächen

- + handwerkliche Verarbeitung
- + Segeleigenschaften
- + Serienausstattung
- + Rod-Rigg
- Platzangebot
- relativ hoher Preis



INWATER BOATSHOW BEI GRAFYACHTING

Vom 1. bis 2. Oktober findet die Inwater Boatshow von GrafYachting im Kreuzlinger Yachthafen statt. Werftchef Markus Graf bietet dann die Möglichkeit, Beneteau-Yachten im Wasser zu erleben: die neue Oceanis 41.1, die Beneteau 31 sowie die zigfach bewährte und beliebte First 20. Die beiden erstgenannten Neuheiten zeigen deutlich, wohin der Trend bei Beneteau geht, um das Segeln noch angenehmer, sicherer und komfortabler zu machen. So wurde die Oceanis 41.1 bereits zur „Best of the class“ gekürt. Das Cockpit ist das größte, das es in dieser Bootsklasse gibt und sorgt für noch großzügigere Platzverhältnisse. Mit den vielen Varianten lässt sich die 41.1 individuell konfigurieren (Voranmeldung erwünscht).

Seit 30 Jahren besteht die Werft GrafYachting AG. In dieser Zeit ist der Kundenstamm in Süd-deutschland, der Schweiz und Österreich stetig gewachsen. Kundenpflege, After-Sales-Service und schnelle Ersatzteillieferung spielen eine große Rolle. Dazu kommt eine perfekte Infrastruktur und Berater, die erfahrene Segler sind. www.grafyachting.ch



Innenausbau der Oceanis 31: Er wirkt hell, wohnlich und großzügig für die Bootsgröße.

JOLLE ZUM ABHEBEN



Jurian Rademaker von Aeronamics will mit der Flo1 das Foiling für alle erfahrbar machen. Flo1 soll ab kom-mendem Jahr produktionsreif sein. Es handelt sich um ein Dingi mit einer Länge von 4,25 Metern (Breite 1,80 m), das Geschwindigkeiten von über 20 Knoten erreichen kann. Dabei liegt das eigentliche Ziel des Bootes nicht in der Geschwindigkeit, sondern im einfachen Foiling. Der selbststabilisierende Charakter macht dies möglich. Bei leichtem Wind kann das Boot eine Geschwindigkeit von sechs bis acht Knoten erreichen und aus dem Wasser aufsteigen. www.aeronamics.com