

# Neuaufgabe eines

Die Niederländer bauen normalerweise Stahlschiffe. Doch es gibt auch Ausnahmen, wie die „Cantia 28 Cabin Cruiser“ beweist. Sie wirkt wie ein klassischer Stahlverdränger, wird aber in GfK gebaut. Die IBN hat sich das Boot einmal näher angesehen und fand ihn überzeugend.

## Cantia 28 Cabin Cruiser

### Maße:

Lüa 8,30 m, Breite 3,10 m  
Gewicht ab ca. 5000 kg  
Motorisierung 40 – 118 kW

### Preis

ab ca. 125 000,- Euro

# Kutters





**Elegantes, knuffiges Fahrtenboot mit ausgezeichneten Fahreigenschaften, dem man beim ersten Hinsehen nicht unbedingt ansieht, dass es für die CE-Kateg**

Von **Claus Breitenfeld**

Doch es wundert kaum, dass hinter der Cantia 28 ebenfalls ein Spezialist für Stahlyachten steht, der mit der Alternative GfK eine interessante Alternative entwickelt hat.

Zunächst legt das Unternehmen allergrößten Wert darauf, dass es sich bei der Cantia nicht um „irgendein GfK-Boot“ handelt, mit dem man in einen für sie neuen Markt eintritt. Die Selektion der in Frage kommenden Kaskos wurde nicht auf die leichte Schulter genommen. Daraus resultierte die Idee – und vielleicht auch ein bisschen der glückliche Zufall – sich den ehemals legendären

englischen Lotsenbooten aus der „Kent-Baureihe“ zuzuwenden. Pedro erwarb die Rechte an den Formen und lässt fortan die Kaskos bei GfK-Spezialisten unter seinen Vorgaben in Holland bauen.

Der Ausbau, sämtliche Installationen, begonnen beim Motor bis hin zur Elektrik und das Finish jeglicher Art, erfolgt schließlich in Zuidbroek auf der eigenen Werft.

Die Entscheidung für den Nachfolgebau der Kent-Boote wurde fraglos auch vom Wunsch vieler älterer Eigner beeinflusst – darunter ein erklecklicher Teil Segler, denen der aufwändige Umgang mit Takelage und Tuch im Laufe der Zeit

zu beschwerlich wurde – nach problemloseren Fortbewegungsarten auf dem Wasser, ohne dabei Abstriche in Sachen Revier machen zu müssen. Und besonders in diesem Punkt hat Pedro mit der Cantia 28 einen Volltreffer gelandet.

#### **Fahreigenschaften**

Den Testschlag machten wir auf dem Winschooterdiep, einem ruhigen Kanal. Dennoch konnten auch hier Fahrverhaltensweisen herausgekitzelt werden, die Rückschlüsse auf rauheres Gewässer zulassen.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die Geschwindigkeitstabelle und die technischen Daten. Schnell wird

klar, dass dieses Boot mehr oder weniger einem „Zwitzer“ gleichkommt. Der im Test gefahrenen Motorisierung mit 55 kW (75 PS) ordnet sich lediglich die Standardversion mit 40 kW (55 PS) unter.

Wer's allerdings darauf ankommen lässt und sich das Maximum an Power gönnt, dem installiert die Werft auch die Hammerversion von 118 kW (160 PS) in den Rumpf. Hatte man allerdings schon das Gefühl in etwas flacherem Wasser, dass die Testmotorisierung von 75 PS die Cantia 28 dazu animieren wollte, ins Halbgleiten überzugehen, wird dies fraglos mit 160 Pferdestärken der Fall sein. Und das,



Steuerstand mit klassischem Holzrad und übersichtlicher Instrumentierung.



Bestens vom Cockpit aus zugänglicher Motorraum.



Breite und sichere Gangbords.



Als Option gibt es eine Badeplattform.

, außerhalb von Küstengewässern, zertifiziert ist.

obwohl das Boot trotz GfK-Bauweise nicht gerade als Leichtgewicht daherkommt. Bringt es doch fahrfertig gut um die 6000 kg auf die Waage.

Legt man den Hebel aus ruhender Position auf den imaginären Tisch und lässt sich 15 Sekunden Zeit, dann ist Volllast mit exakt 3000 U/min erreicht. Der fünfblügelige Propeller beschleunigt die Cantia auf 15,9 km/h (8,6 kn). Liegt das Ruder dabei in Geradeausrichtung, stellt der Mann an der Haspel kein Gieren, weder nach Backbord noch Steuerbord fest. Spurtreu wird der Rumpf vom Kiel, der achtern bis vor den Propeller reicht, auf Kurs gehalten, ohne dass

nennenswerte Ruderkorrekturen vorgenommen werden müssten. Dieses Boot zeigt sich im gesamten Handling völlig problemlos, fast schon wie mit einem Z-Antrieb ausgerüstet und ist somit kinderleicht zu handhaben.

Egal, ob volle Kanne rein in die Kurve oder sensibel manövriert, nach vier Ruderumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist ein Vollkreis durchgezogen, der sich bei niedrigster Drehzahl von 850 U/min zwischen einer und eineinhalb Bootslängen darstellt, unter Volllast mit einer zusätzlichen Länge veranschlagt werden muss. Auch dabei ist der Rumpf weit entfernt, den ihm vorgegebenen Kurs zu verlassen,

wegzuschmieren oder auszuberechnen. Ebenso hält sich das Krängungsverlangen im Rahmen, ist eigentlich gar nicht vorhanden. Und mit Geräusentwicklungen von minimal 59 bis maximal 81 dB(A) kann die Crew bestens leben, ohne dabei die Stimmbänder überstrapazieren zu müssen.

Zwischenfazit: Hervorragender sauberer Lauf voraus sowie kursstabil auch nach achtern, schnelles Aufstoppen aus voller Fahrt, sicheres, vertrauensvolles Fahrfeeling allgemein, manövrierfreudig auch ohne Zuhilfenahme der Bugschraube.

### Ausstattung und Verarbeitung

Knapp achteinhalb Meter fahrfertiges Schiff für unter 125 000,- Euro, da kann kaum erwartet werden, dass der Eigner auf goldene Wasserhähne trifft. Dennoch, die Verarbeitung und Ausstattung kann sich rundherum sehen lassen. Sämtliche Materialien, die in der Cantia verbaut werden, sind hochwertiger Herkunft, sauberst installiert und ansehnlich gestaltet.

Bereits beim Anbordgehen kommt Wohlgefühl auf. Das beginnt an Deck bei der sehr hohen, Sicherheit vermittelnden, stabilen, zweireihigen Seereling, die das Handtieren auf den breiten Gangbords gefahrlos macht, setzt sich mit den Handläufen auf dem Kabinendach und neben der dreiflügeligen Eingangstür achtern fort, gipfelt in den massiven Festmacherpollern vorn und achtern, flankiert von zweifachen Springbeschlägen je Schiffsseite.

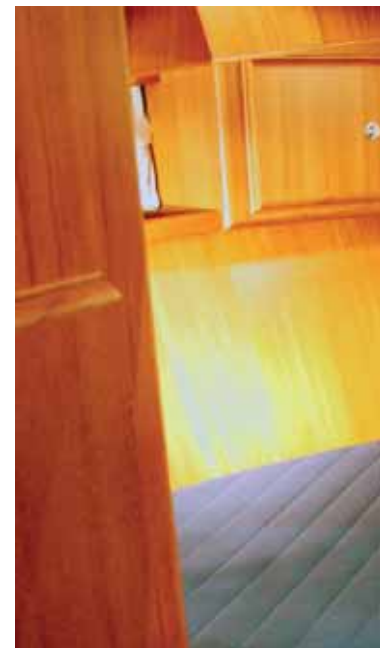
Unter Deck wird der Eigner von einer Teakholz dominierten, wohligen warmen Atmosphäre empfangen. Die dreiflügelige Tür, die Cockpit und Unterdecksbereich voneinander trennt, vermittelt im geöffneten Zustand eine großzügige Raumaufteilung auf einer Ebene, wobei zu betonen ist, dass auch der Salon als solcher nicht klaustrophobisches Feeling hervorruft.

Bei dieser Cantia der Baunummer drei – wie auch bei



Schnörkelloser und gut zu reinigender Toilettenraum.

den beiden vorangegangenen Exponaten – ist das Vorschiff unter Deck in offener Variante konzipiert. Die Werft will jedoch auch dem Wunsch nach einer geschlossenen Kabine gerecht wer-



Sehr wohllich ist die Vorschiffskabine.

den und diese anbieten.

Am Konzept der V-Koje, die mit einem Einlegekeil gefüllt werden kann, wird sich jedoch nichts ändern. Stauraum unter den Liegeflächen, von oben und vorne zu

bestücken, Hängeschränke, Lüftungsluk und diverse Lichtquellen runden diesen Bootsbereich ab.

Steuerbords schließt sich der Toilettenraum mit WC und Waschbecken an, der



steuerung der Vebasto-Warm-  
 luftheizung, Bugschrauben-  
 Joystick und Warmwasser-  
 boiler-Bedienung geliefert.  
 Hinzu kommen 15 Kipp-  
 schalter, die unter anderem  
 Lichterführung, Kühlschrank,  
 Lenz- und Fäkalienpumpe,  
 Horn und Druckwasser-  
 pumpe in Aktion setzen. Ab-  
 gerundet wird der Arbeits-  
 platz des Rudergängers  
 durch die hydraulisch unter-  
 stützte Ultraflex-Steuerung  
 und die Einhebel-Aufbau-  
 schaltung. Nach achtern  
 schließt sich die Pantry mit  
 Spüle und dreiflämmigem  
 Gaskocher und Stauraum  
 an. Der Kühlschrank findet  
 Platz unter dem Fahrersitz.  
 Das relativ große L-Sofa an  
 Backbord mit Tisch ist auf-  
 wändig gepolstert und ver-  
 schlingt bei Bedarf nochmals  
 jede Menge Staukram.

Im Cockpit findet sich auch  
 der bequeme Zugang zum  
 Motorraum, in dem der sa-  
 ber installierte Volvo-Penta  
 Diesel D2-75 zuverlässig sei-  
 nen Dienst versieht. Auch die  
 Hauptschalter finden hier  
 Platz. Unter dem achter-  
 lichen Sitz-U ist der Zugang  
 zu den Tanks. Die Möglich-  
 keit der Pinnensteuerung er-  
 öffnet sich hinter den Hand-  
 läufen der Rückenlehne. Da-  
 neben der Gaskasten und an  
 Steuerbord die Badeleiter,  
 die um eine Badeplattform  
 als Option erweitert werden  
 kann. Die zweite Schaltung  
 angeflanscht backbords im  
 Cockpit harmonisiert schließ-  
 lich mit der Pinne.

## Zahlen

8,30 m	<b>Länge über alles</b>
8,29 m	<b>Rumpflänge</b>
7,71 m	<b>LWL</b>
3,10 m	<b>Breite</b>
5000 kg	<b>Gewicht leer</b>
ca. 6000 kg	<b>Testgewicht</b>
0,90 m	<b>Tiefgang</b>
GfK <sup>2</sup>	<b>Baumaterial</b>
40 – 118 kW	<b>Motorisierung</b>
55 kW/75 PS	<b>Testmotorisierung</b>
215 l	<b>Kraftstofftank</b>
170 l	<b>Wassertank</b>
95 l	<b>Fäkalientank</b>
700 kg	<b>Zuladung</b>
6	<b>Personen</b>
10	<b>Sitzplätze</b>
2 + 1	<b>Schlafplätze</b>
1	<b>Kabine</b>
125 000 €	<b>Preis ab</b>

Hersteller: **Pedro-Boat B.V.,  
 W.A. Scholtenweg 94,  
 NL-9636 BT Zuidbroek,  
 Tel.+31 (0) 5 98/45 17 63,  
 www.pedro-boat.nl**

**Motorendetails:** Erfüllt die Vorga-  
 ben der Bodenseeschiffahrtsord-  
 nung nach BSO II, Ladeluftkühler,  
 Turboaufladung, Gummikupplung  
 zwischen Motor und Getriebe, acht  
 verschiedene Wendegetriebe,  
 SchmierölfILTER mit Schraubpa-  
 trone, Röhrenwärmetauscher, Vor-  
 bereitung Warmwasser, Druck-  
 schalter Ein/Aus, Drehzahlmesser,  
 akustischer Warnalarm Kühlwas-  
 ser, Öldruck, Instrumentenbeleuch-  
 tung, Betriebsstundenzähler.

### Geschwind./ Geräusch

U/min	kn	dB(A)
850	3,3	59
1.000	3,9	59
1.500	5,5	64
2.000	6,5	71
2.500	7,3	75
3.000	8,6	79

**Standardausrüstung:** Unter an-  
 dem Fenster in Alurahmen,  
 Schmutzwassertank, Pantry mit 3-  
 flammigem Kocher, Spüle und  
 Kompressor-Kühlschrank, Kunst-  
 stoff-Scheuerleiste, zweireihige  
 Niro-Reling, Handläufe auf Salon-  
 dach und neben Tür zum Cockpit,  
 Badeleiter, Niro-Radarmast, Teak-  
 Innenausbau, Polsterung nach  
 Wahl aus der Pedro-Kollektion.

### Stärken und Schwächen

- + **Fahreigenschaften**
- + **Handhabung**
- + **Sicherheit**
- + **Preis-Leistung**
- + **Ausstattung**
- **offene Kabine**



Nach achtern offen – die dreitei-  
 lige Cockpittür.



Pantry mit Spüle und Kocher.

optional auch als Dusche ge-  
 nutzt werden kann. Gegen-  
 über unter dem Steuerstand  
 an Backbord ist ein Kleider-  
 schrank. Der Steuerstand  
 selbst ist übersichtlich konzi-  
 piert und ergonomisch ein-

gerichtet, wird mit Instru-  
 menten zur Kontrolle von  
 Wassertiefe und Geschwin-  
 digkeit (Tridata), Drehzahl,  
 Kraftstoffvorrat, Batterieladung  
 etc., Volvo-Penta-EVC  
 (Motormanagement), An-

## Fazit

Die Cantia 28, konzipiert als  
 Zweipersonenschiff plus  
 „Gastlieger“, präsentiert sich  
 als knuffiges, problemlos zu  
 handhabendes „Wohlfühl-  
 Fahrtenschiff“, auch ein-  
 hand gut in den Griff zu be-  
 kommen. Schon beim ersten  
 Betrachten wirkt es gefällig  
 und einladend, protzt nicht  
 mit übermäßiger Ausstat-  
 tung, flößt auf die ihr eigene  
 Weise Gefallen und Ver-  
 trauen ein. Solide und preis-  
 würdig die Grundausstat-  
 tung, akzeptabel das Com-  
 fort-Paket, mit dem dieses  
 Boot zum Vollschiiff wird.