

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:

Länge 8,30 m, Breite 3,10 m
Gewicht ab ca. 5000 kg
Motorsierung 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,



B*, 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.

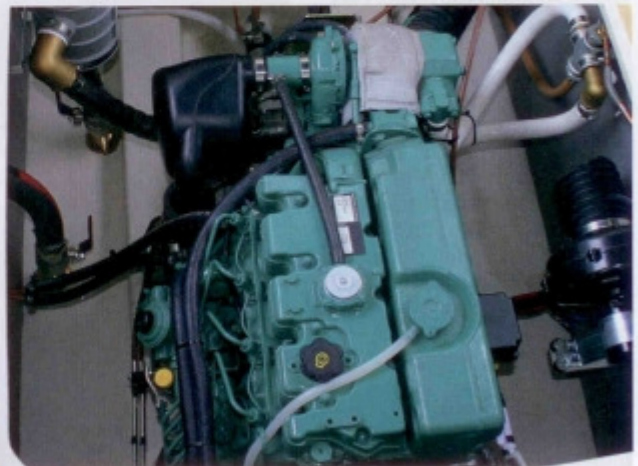
Legt man den Hebel aus ruhender Position auf den imaginären Tisch und lässt sich 15 Sekunden Zeit, dann ist Volllast mit exakt 3000 U/min erreicht. Der fünfblügelige Propeller beschleunigt die Cantia auf 15,9 km/h (8,6 kn). Liegt das Ruder dabei in Geradeausrichtung, stellt der Mann an der Haspel kein 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,



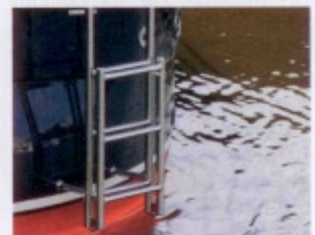
Steuerstand mit klassischem Holzrad und übersichtlicher Instrumentierung.



Bestens vom Cockpit aus zugänglicher Motorraum.



Breite und sichere Gangbords.



Als Option gibt es eine Badeplattform.

wegzuschmieren oder auszubrechen. Ebenso hält sich das Krängungsverlangen im Rahmen, ist eigentlich gar nicht vorhanden. Und mit Geräuscentwicklungen 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.

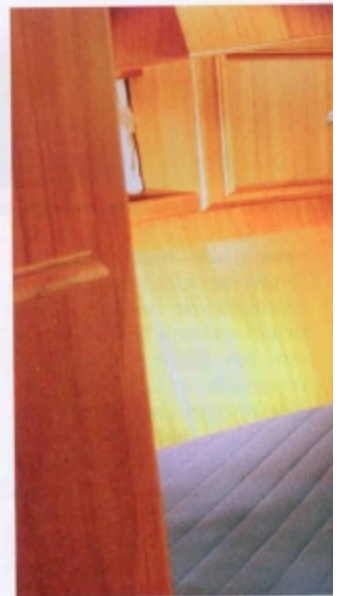
Unter Deck wird der Eigner von einer Teakholz dominierten, wohligen warmen Atmosphäre empfangen. Die dreiflügelige Tür, die Cockpit und Unterdecksbereich voneinander trennt, vermittelt im geöffneten Zustand eine großzügige Raumaufteilung auf einer Ebene, wobei zu betonen ist, dass auch der Salon als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

Bei dieser Cantia der Bau-nummer 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-



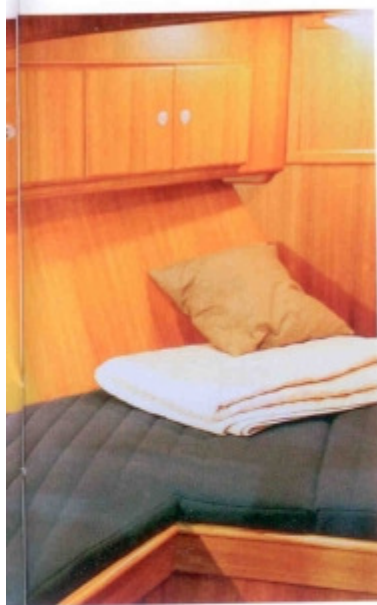
Sehr wohnlich ist die Vorschiffskabin

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



Nach achtern offen – die dreiteilige Cockpittür.



Pantry mit Spüle und Kocher.

optional auch als Dusche genutzt werden kann. Gegenüber unter dem Steuerstand an Backbord ist ein Kleiderschrank. Der Steuerstand selbst ist übersichtlich konzipiert und ergonomisch ein-

gerichtet, wird mit Instrumenten zur Kontrolle von Wassertiefe und Geschwindigkeit (Tridata), Drehzahl, Kraftstoffvorrat, Batterieladung etc., Volvo-Penta-EVC (Motormanagement), An-

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 Druckwasserpumpe
 in Aktion setzen. Abgerundet
 wird der Arbeitsplatz des
 Rudergängers durch die
 hydraulisch unterstützte
 Ultraflex-Steuerung und die
 Einhebel-Aufbauschaaltung.
 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
 aufwändig gepolstert und
 verschlingt bei Bedarf
 nochmals jede Menge
 Staukram.

Im Cockpit findet sich auch
 der bequeme Zugang zum
 Motorraum, in dem der
 sauber installierte Volvo-
 Penta Diesel D2-75 zuverläs-
 sig seinen Dienst versieht.
 Auch die Hauptschalter
 finden hier Platz. Unter
 dem achterlichen Sitz-U ist
 der Zugang zu den Tanks.
 Die Möglichkeit der
 Pinnensteuerung öffnet
 sich hinter den Handläu-
 fen 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
 schließlich mit der Pinne.

Fazit

Die Cantia 28, konzipiert als
 Zweipersonenschiff plus
 „Gastlieger“, präsentiert
 sich als knuffiges, proble-
 mlos zu handhabendes
 „Wohlfühl-Fahrtschiff“,
 auch einhand gut in den
 Griff zu bekommen.
 Schon beim ersten Betrach-
 ten wirkt es gefällig und
 einladend, prahlt nicht
 mit übermäßiger Ausstat-
 tung, flößt auf die ihr
 eigene Weise Gefallen und
 Vertrauen ein. Solide und
 preiswürdig die Grundaus-
 stattung, akzeptabel das
 Comfort-Paket, mit dem
 dieses Boot zum Vollschiff
 wird.

Zahlen

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

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
 Vorgaben der Bodenseeschiff-
 fahrtsordnung nach BSO II,
 Ladeluftkühler, Turboauf-
 ladung, Gummikupplung
 zwischen Motor und Getriebe,
 acht verschiedene Wende-
 getriebe, Schmierölfilter mit
 Schraubpatrone, Röhrenwär-
 metauscher, Vorbereitung
 Warmwasser, Druckschalter
 Ein/Aus, Drehzahlmesser,
 akustischer Warnalarm
 Kühlwasser, Öldruck,
 Instrumentenbeleuchtung,
 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
 anderem Fenster in Alurahmen,
 Schmutzwassertank, Pantry
 mit 3-flammigem Kocher,
 Spüle und Kompressor-
 Kühlschrank, Kunststoff-
 Scheuerleiste, zweireihige
 Niro-Relling, Handläufe
 auf Salondach 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