



Die 8,45 m lange Cantia 28' Cabin Cruiser bietet ein stimmiges Design. Sie präsentiert sich im Stile eines englischen Lotsenbootes

Schmuckes Schiffchen

Cantia 28' Cabin Cruiser

Pedro-Boat BV, die in Zuidbroek bei Groningen angesiedelte Traditionswerft, verfährt neuerdings zweigleisig, denn neben den bewährten Stahlkreuzern bietet man nun auch ein GFK-Tourenboot an. Das schmucke Schiffchen, das auf die Bezeichnung Cantia 28' Cabin Cruiser hört, macht im Praxistest eine gute Figur.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Die Frage, warum eine Werft mit 37 Jahren Erfahrung im Stahlyachtbau erstmals ein Kunststoffboot ins Verkaufsprogramm integriert, ist relativ einfach zu beantworten. Im Vergleich mit einem Stahlschiff der Acht- bis Neun-Meter-Klasse sind die Herstellungskosten niedriger, und außerdem konnte man davon absehen, ein völlig neues Modell zu konstruieren. Der Entwurf der 8,45 m langen und 3,23 m breiten Cantia 28', die sich konzeptionell an einem seegängigen Lotsenboot orientiert, stammt nämlich aus England. Dort wurde ein identisch bemessener Cabin Cruiser namens Kent 28 bis ins Jahr 2003 auf Kiel gelegt. Pedro-Boat BV übernahm die

Formen, sicherte sich die Produktionsrechte und entschied, sämtliche Laminierarbeiten unter Einhaltung strenger Qualitätsrichtlinien von einem niederländischen Spezialbetrieb ausführen zu lassen. Die angelieferten Kaskos werden dann in Zuidbroek auf professionelle Weise komplettiert. Anzumerken wäre noch, dass unter Pedro-Regie einige behutsame Modifikationsmaßnahmen vorgenommen wurden, die primär auf eine verbesserte Ergonomie für den künftigen Eigner abzielen.

Gefällige Erscheinung

Nachdem man die ehemalige Kent und jetzige Cantia auf mehreren internationalen Messen in Frankreich, Belgien und

Holland gezeigt hatte und durchweg positive Reaktionen beim Fachpublikum verzeichnete, erfolgte die offizielle Präsentation anlässlich der Boot Düsseldorf 2010. Im Verlauf dieser Saison sollen zehn bis zwölf Einheiten des originellen Verdrängers an den Mann gebracht werden. Die Chancen dafür stehen gut, denn der unbelastet etwa 4500 kg schwere Newcomer, der in vier attraktiven Farbkombinationen angeboten wird, hinterlässt aus jeder Perspektive einen stimmigen Eindruck. Sowohl beim Inspizieren der Topfebenen, mit hochglänzendem Gelcoat beschichteten Außenhaut als auch beim prüfenden Blick hinter die Kulissen erwartet den Betrachter solides Handwerk. Der wuchtige Rumpf mit scharfem V-Spant, einem tiefen, bis achtern gezogenen Kiel und dem rundlich zulaufenden Heck wirkt buchstäblich wie aus einem Guss. Was die Motorisierung betrifft, stehen vier ökonomische Volvo-Penta-Diesel aus den be-

liebten D2- und D3-Baureihen zur Disposition. Die Leistungsspanne der schwedischen Selbstzünder, die ihre Power über eine Wellenanlage in Schub umsetzen, reicht von 41 bis 118 kW.

Durchdachte Aufteilung

Unseren Bordrundgang beginnen wir im selbstlenzenden Achtercockpit, das sehr viel Bewegungsfreiheit, sechs Sitzgelegenheiten unter freiem Himmel und üppige Staukapazitäten für loses Equipment bietet. Dass geeignete Aufsteller an den Schapps und am Maschinenraumdeckel nur auf Wunsch montiert werden, ist kaum nachzuvollziehen. Als clevere Detaillösung beurteilen wir die cremeweiß lackierte Alu-Faltpür, welche die Plicht vom 1,93 m hohen Salontrakt abgrenzt. Die Eingangsbreite misst stolze 1,37 m, und im luftigen Ruderhaus,



Hereinspaziert: Der Eingang des luftigen Salontrakts ist stattliche 1,37 m breit



Übersichtlicher Steuerstand: Zwischen den Lenkanschlägen liegen vier Ruderdrehungen



Die praktische Flügeltür, die zur Standardausstattung der Cantia 28' gehört, besteht aus beschichtetem Aluminium



Fachmännisch installiert: Getrennte Batterieschalter



An den Deckeln der reichlich vorhandenen Staukästen fehlen geeignete Arretierungen



28 TEST Cantia 28' Cabin Cruiser

Viel Bewegungsraum im Achtercockpit: Die U-förmige Sitzbank ist mit wetterfesten Polsterauflagen versehen



Typisch für die Cantia ist die runderliche Heckpartie. Eine Badeplattform wird als Option angeboten



Die Gangbordbreite variiert zwischen 14 und sehr guten 35 cm



In der offenen Wohnsektion im Bug des niederländischen Verdrängers befindet sich eine komfortabel gefederte V-Doppelkoje



Kochstelle: Pantry mit dreiflammigem Gasherd und Druckwasserspüle



Kühlschrank-Montage unter dem Skipper'sitz

das mit akkurat eingepasstem Teakholz-Mobiliar aufwartet, fühlt man sich angesichts der durchdachten Aufteilung sofort heimisch. Gegenüber der steuerbords angeordneten Dinette-Couch befindet sich die Küchenzeile mit direkt angegliedertem Steuerstand. Irgendwie im Weg ist der linke Dachpfosten, so dass der Skipper unwillkürlich versucht, auf seinem Gestühl ein wenig nach rechts zu rutschen. Zwei flache Stufen führen hinab zur Sanitärabteilung. Diese beherbergt ein Marine-WC nebst Waschbecken und Wandspiegel - für die Duschvorrichtung muss man sein Konto um 750 € erleichtern. Nur einen größeren Schritt entfernt ist die offene Bugkabine mit einer Doppelkoje als dominierendem Möbelstück. Flankiert werden die bequem gepolsterten, aber nicht unterlüfteten Betten von etlichen Fächern und Schränken. Die Bewohner können ihre Garderobe und das Reisegepäck also problemlos deponieren.

Cantia in Fahrt

Die werfteigene Pedro-Boat-Marina verlassen wir mit minimalen 820 min⁻¹ und 2,7 Knoten, um alle weiteren Messungen auf dem angrenzenden Winschoterdiep zu erledigen. Konstant gehaltene 1000 Touren bringen einen Vortrieb von vier Seemeilen pro Stunde. Dabei dringen angenehm leise 58 dB(A) in den Gehörgang des Rudergängers. Eine Drehzahlverdoppelung lässt den Schallpegelwert auf 70 dB(A) ansteigen, während nun 6,3 Knoten zu vermelden sind. Das hochgezogene Vorschiff der nach CE-Norm B zertifizierten Cantia hebt sich ab 2500 min⁻¹ und 7,1 kn noch ein bisschen mehr in die Höhe, die Sicht über den Bug wird aber zu keiner Zeit beeinträchtigt. Mit durchgedrücktem Gashebel, 2850 min⁻¹ und gut erträglichen 75 dB(A) notieren wir exakt acht Knoten, um daraufhin von