

Deutsche Wer(f)tarbeit

Gut 50 Mal gebaut, gehört die deutsche **Nordwind 32** gewiss nicht zu den Bestsellern der 70er Jahre. Heute allerdings ist das seetüchtige Kornmesser-Design von 1976 ein echter Geheimtipp als gebrauchte Fahrtenyacht: Denn die Bauqualität ist hervorragend, der Teufel kann allenfalls im Detail stecken

Gefestet von
Hinnerk Stumm

Herbstlich grau gibt sich das Ostseewetter an diesem Septembermorgen; eine dicke Wolkendecke liegt bleiern über der Kieler Außenförde, durch die sich nur vereinzelt ein paar Sonnenstrahlen ihren Weg bahnen. Aber, Zufall oder Namensbonus: Als wir mit der 37 Jahre alten Nordwind 32 zu einem Probeschlag hinaussegeln, frischt mit uns auch ein kalter, klarer Nordwind auf, der die schon tief stehende Herbstsonne endgültig durchkommen lässt.

Der Seekreuzer hat sich gut gehalten: Sein sanft aufsteigendes Vorschiff mit dem weit überlappenden Bug verrät das wahre Alter zwar genauso wie die zeittypische Rumpfwölbung mittschiffs oder das schmal auslaufende, leicht angehobene Heck. Aber: Insgesamt wirkt die geschwungene Linienführung der 70er Jahre schon wieder zeitlos-elegant. Allem voran ist da der flache Aufbau zu nennen, der mit seinen schmalen, streckenden Alu-Fenstern harmonisch in das Deck einläuft. „Irgendwie erinnert die Nordwind da stark an das Decks-layout der bekannten Hornet 32

aus der Hamburger Hattecke-Werft“, meint Bootsbaumeister Uwe Baykowski, der heute hier ist, um den Klassiker auf seine Alltagstauglichkeit zu begutachten. Ein Zufall?

Hanseatischer Bootsbau als Vorbild

Wohl kaum: Denn als der Hamburger Bootsbaumeister Ralf Kornmesser seinen ersten echten Dickschiff-Entwurf zeichnet, steht die Flushdeck-Version der Hornet 32 aus dem benachbarten Drochtersen Pate. Was kaum verwundert, denn gerade diese Werft setzt, – zusammen mit der Asmus Werft aus Glückstadt, die damals den legendären Hanseaten fertigt –, Maßstäbe im norddeutschen Bootsbau. Ende der 60er Jahre hatten sich diese beiden an der Elbe ansässigen Bootsbaubetriebe den Ruf erarbeitet, stäbige Seekreuzer zu bauen, die in ihrer massiven Bauweise beispiellos in Deutschland waren. Kornmesser, der zu jener Zeit im nahen Hamburg eine Bootsbaulehre absolviert, ist begeistert von diesen soliden Seekreuzern. Erste Erfahrungen mit dem neuen Bootsbauwerkstoff Glasfaser sammelt er auf der „Deerberg-Werft“, wo er Segeljollen und Ruderboote

TECHNISCHE DATEN

| | |
|----------------------|--|
| Konstrukteur | Ralf Kornmesser |
| Lüa | 9,66 m |
| LWL | 7,82 m |
| Breite | 3,10 m |
| Tiefgang | 1,50 m |
| Verdrängung | 4.500 kg |
| Ballastanteil | 1.800 kg (Bleikiel) |
| Großsegel | 18,5 m ² |
| Genua 1/2 | 37,5/ 27,5 m ² |
| Fock | 19,5 m ² |
| Spinnaker | 83,5 m ² |
| Wassertank | 100 l |
| Dieseltank | 80 l |
| Motor | meist 20 PS Bukh-Diesel, später Yanmar 2GM 18 PS, Saildr., Faltprop. |
| Neupreis | circa 110.000 DM (Ende der 70er) |

Gebrauchtpreis
19.000 bis 28.000 Euro, spätere Knief-Bauten circa 50.000 Euro

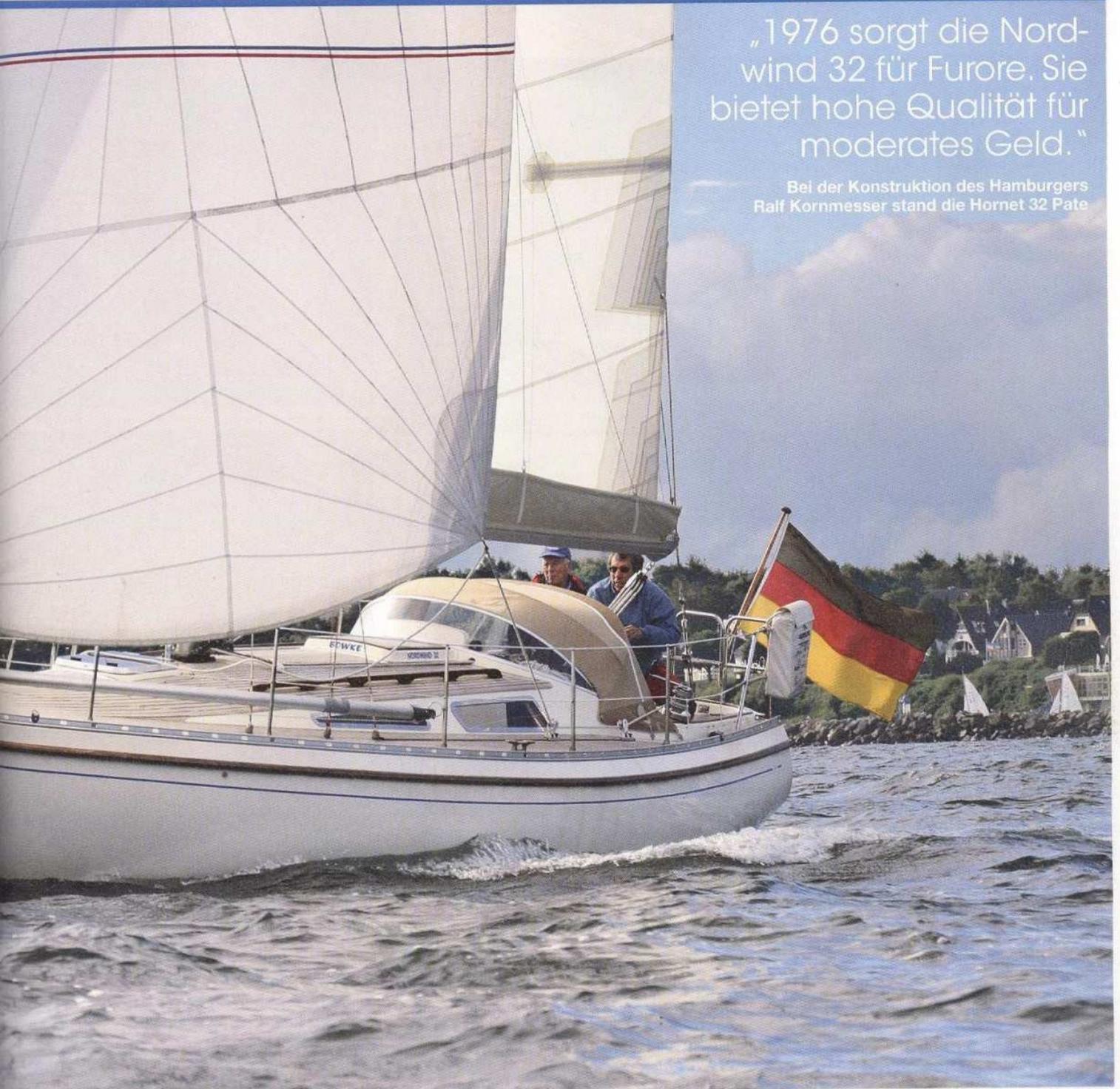
Weitere Informationen:
www.bootswerft-peterknief.de

in Eigenregie baut. 1976 wagt er sich dann an den Entwurf der Nordwind 32, die noch im gleichen Jahr auf der Hamburger Bootsausstellung präsentiert wird und dort bei Fachleuten für Furore sorgt, da sie eine hohe Qualität für relativ wenig Geld bietet. Was in einem entscheidenden Unterschied zu den etablierten Elb-Werften Hatecke und Asmus begründet

liegt: Die Nordwind 32 wird als Kasko zum Selbstausbau geliefert, wodurch Eigner etwa ein Drittel sparen können und trotzdem ein substanzvoll hochwertiges Schiff bekommen. Die werfteigene Firma Bojens bietet vorgefertigte Bausätze zum Selbstausbau an. Die Baunummer 1 geht als Auftrag an einen gewissen Heinz Albert, der – in jenen Pionierjahren

„1976 sorgt die Nordwind 32 für Furore. Sie bietet hohe Qualität für moderates Geld.“

Bei der Konstruktion des Hamburgers Ralf Kornmesser stand die Hornet 32 Pate



nicht unüblich – zunächst auch den Vertrieb übernimmt. Die kostensparende Kasko-Bauweise liegt damals voll im Trend, und so kann Kornmesser vom Schleswig-Holsteinischen Moorregge aus bis 1993 dreiundfünfzig Nordwind 32 absetzen.

In den 90ern entwirft Kornmesser noch einen Katamaran und steigt in das florierende Geschäft mit Windflügeln ein,

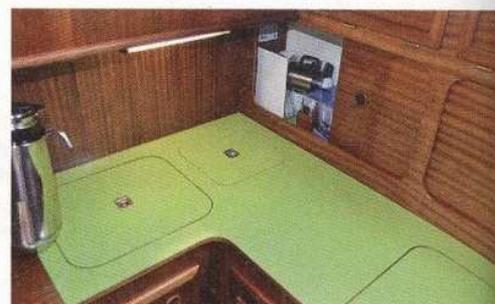
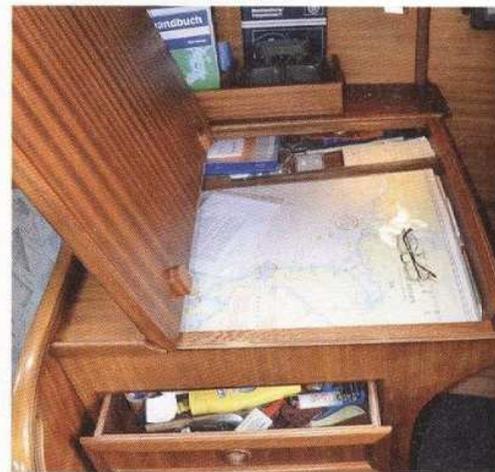
sodass der kleine Familienbetrieb an seine Grenzen gelangt und die Form der Nordwind 1993 an den Hamburger Werftbesitzer Peter Knief abgegeben wird. Denn zusätzlich liegen auch schon Pläne zu einer größeren Nordwind 36 auf dem Tisch. Der frühe Tod des Konstrukteurs verhindert, dass die 36er über einen Prototypen hinauskommt. Peter Knief aber

stellt die Nordwind 32 noch heute ausgebaut auf Anfrage her.

Kleine Serie, große Individualisierung

Die von uns getestete Baunummer 54 aus dem Jahr 1996 ist so ein späteres Modell, wie Eigner Rudolf Jahnke erzählt: „Die wesentlichen Unterschiede liegen in einem serienmäßigen

Teakdeck, Gefrierfach, einer größeren Maschine mit Faltpropeller und einem optionalen, höheren Zwei-Saling-Rigg.“ Der Bäckermeister muss es wissen, denn (natürlich) besaß er auch zuvor schon eine 32er. „Einmal Nordwind, immer Nordwind“, sagt der 76-Jährige lachend. Bei dem Neubau wollte er eigene Ideen einfließen lassen; ein Vorteil, den man eben nur bei



Die von uns gesegelte Nordwind wurde von der Knief-Werft sehr hochwertig ausgebaut, unter anderem mit umrahmten Fenstern, Holzpaneelen an der Decke und einer schönen Auswahl der Holzmaserungen. Durch die solide Bauweise verwindet sich hier auch bei Seegang nichts! Navigationstisch und Pantry sind klassisch auf die Anforderungen an einen Seekreuzer ausgerichtet. Die quietschgrünen (gerne auch zitronengelben) Flächen sind nicht jedermanns Fall, machen aber auch ein Stück Charme aus

kleinen Werft-Serien bekommt. Keine Nordwind gleicht, gerade innen, hundertprozentig der nächsten. Was zum Problem in der Interieur-Beschreibung führt. Aber zumindest im Layout sind sie weitestgehend identisch: Einer L-Pantry backboards, ist ein funktions-tüchtiger Navigationstisch in Fahrtrichtung gegenübergestellt. Dahinter liegt eine offene Hundekoje, die heute meist als zusätzlicher Stauraum genutzt wird. Mittschiffs: Ein geräumiger Salon, wahlweise mit L- oder U-Sofa backboards, und beidseitig viel Stauschränken bis unter die Fenster. Das Vorschiff mit V-Koje und separiertem WC ist von diesem Lebensbereich abgetrennt. Was die Ausbaugüte anbelangt, kann zumindest dieser Knief-Ausbau voll mit skandinavischen Maßstäben á la Hallberg-Rassy mithalten: Seitenwegerungen oder die Deckenverkleidung aus

Holz zeugen davon genauso wie gerahmte Schapps und Fenster, geschwungene Laibungen, eine gleichmäßige Maserung oder das insgesamt überzeugende Finish. Durch die Kasko-Bauweise gibt es aber keine Garantie darauf, wie der jeweilige Ausbau ausfällt. Daher gibt es bei den heute auf dem Gebrauchbootmarkt angebotenen Nordwind 32 große Preisunterschiede.

Seetüchtig unter Segeln

Knapp fünf Tonnen wollen bewegt werden, und so sind Leichtwindbedingungen nicht unbedingt die Stärke der toppgetakelten Nordwind, aber ab vier Beaufort zeigen die 56 Quadratmeter Segelfläche ihre Wirkung. Gut sechs Knoten laufen wir halbwinds, und das dank des tiefen V-Spants und angehängten Skegs sehr kurs-

stabil. Ohnehin war die Nordwind klar als stäbiges Fahrtenschiff konzipiert, das auch mehr Wind vertragen kann. Das solide Rigg mit doppelten Unterwanten zeugt genauso davon, wie das geschützte Cockpit mit dem festen Spritzschutz. Fallen und Strecker lassen sich aus dem Cockpit heraus bedienen, der Traveller ist nach heutigem Ermessen sicherlich zu kurz geraten, liegt dafür aber recht störungsfrei auf dem Brückendeck am Niedergang (im Hafen wegzubinden). Breite Laufdecks und lange Laufleisten erleichtern den Gang nach vorn zum Segelwechsel auf raumen Kursen, die, bedingt durch die Rumpfform, sicherlich nicht die Stärke des bauchigen Schiffes sind: Das schmale Heck neigt dann zum Festsaugen. Dafür bricht das tiefe Unterwasserschiff auch ruppigere Seen, was die Nordwind zu einem soliden Allwetterschiff macht.

KOMMENTAR
segeln-Tester Hinnerk Stumm



„Die Bauweise beeindruckt“

Wer eine Fahrtenyacht mit schönen Linien sucht, ist mit der Nordwind 32 gut beraten. Gegenüber Mitbewerbern wie der Hornet 32, Najad 320 oder Hanseat hat sie den Vorteil, weniger bekannt zu sein, was sich im Preis, nicht aber in der Qualität niederschlägt. Ab 30.000 Euro bekommt man ein gutes, älteres Modell. Attraktiv für eine vierköpfige Familie, die hier leicht Platz findet. Die Nordwind ist nicht das schnellste Pferd im Stall, erweist sich dafür aber als seetüchtige Allwetteryacht mit Sicherheitsreserven.



Bootsbaumeister
Uwe Baykowski

Experten- rundgang:

„Eine bootsbauerische Besonderheit“

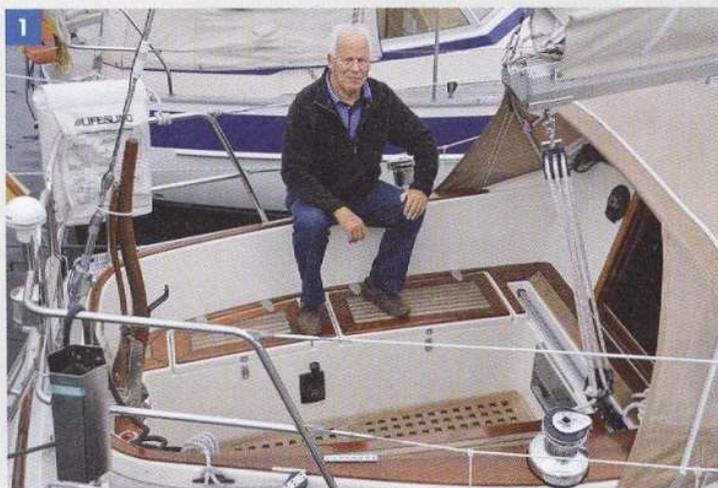
Schon die Farbe verrät, dass es sich um eine neuere Nordwind 32 handelt, erklärt Gutachter Baykowski lächelnd, als er über das weiße Gelcoat streicht: Denn „die älteren Modelle wurden gern in Zitronengelb, Weinrot oder Froschgrün ausgeliefert.“ Kreischende Farben der 70er Jahre, die heute oft durch Sonne und Salz ausgekreidet sind, da die Lackierungen noch nicht die Qualität hatten und das Gelcoat nicht so lichtbeständig war. Ein Kaufhinderungsgrund sei das natürlich nicht, aber eine Neulackierung kostet schnell 5.000 Euro.

Eine bootsbauerische Besonderheit liegt in der Rumpf-Deck-Verbindung, erklärt Baykowski und zeigt auf eine kaum auszumachende Überlappung unterhalb der Scheuerleiste: „Rumpf und Deck wurden hier als Rezess s-förmig übereinander gelegt, wodurch eine große Überlappung und damit Anheftungsfläche entsteht.“ Anschließend verklebt, beidseitig überlaminiert und zusätzlich verbolzt, können hier auch nach Jahrzehnten keine Undichtigkeiten entstehen. „Eine sehr wertige Verbindung, die heute kaum noch so gemacht wird.“

Ähnlich homogen zeigt sich auch die Einheit aus Rumpf und Kiel: In einem Stück aus Polyesterharz gebaut, wurde das Blei erst nachträglich eingegossen. „Was die Nordwind unanfälliger gegen Grundberührungen macht, da es nicht zu Leckagen an den Bolzen wie bei einem angebolzten Kiel kommen kann.“ Der Nachteil dieser stabilen Bauweise liegt darin, dass sich strukturelle Schäden erst spät bemerkbar machen: „Oberflächlich

✓ CHECKLISTE GEBRAUCHTBOOT

| | | |
|--|--|---|
| AUSSENHAUT | | <ul style="list-style-type: none"> ● Auf damals gern verbaute Vinylverkleidungen oder Spritzstoffe wurde hier zugunsten von Holz(paneelen) verzichtet |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Ältere Nordwind 32 wurden in knalligen Farben ausgeliefert. Diese Lackierungen sollten auf Auskreidungen gesichtet werden | | <ul style="list-style-type: none"> ● Fast immer wurde Elektronik (Plotter, neue Windinstrumente, CD-Radio) nachgerüstet: Funktioniert alles, und wie sind die Kabel verlegt und abgesichert? |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Auch das Gelcoat kann über die Jahre spröde geworden sein. An Belastungszonen wie Relingsstützen, um Wanten oder in scharfen Ecken können Belastungsrisse auftreten. Dann sollte auf Folgeschäden wie Blasenbildung durch Osmose geachtet werden | | LUKEN & DURCHBRÜCHE |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Boxen-Rempler führten bei der serienmäßigen Teak-Scheuerleiste oft zu gesplissem Holz, vor allem mittschiffs | | <ul style="list-style-type: none"> ● Bei ganz frühen Modellen sollen die Fenster nur eingeklebt sein, aber die meisten Exemplare haben verschraubte und in einen Alu-Rahmen eingefasste Aufbauenster, die die Gummis vor UV-Einstrahlung schützen |
| DECK & COCKPIT | | <ul style="list-style-type: none"> ● Kratzer oder milchiges Glas? Die Aufbau-luken können UV-Schäden aufweisen |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Rumpf und Deck wurden als Rezess-Verbindung s-förmig verschachtelt, dreilagig zusammenlaminiert und verbolzt. Hier sollten keine Dichtungs-Probleme auftauchen | | <ul style="list-style-type: none"> ● Trocken: Ein solider Schwanenhals regelt die Kabelverlegung durchs Deck |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Durch die extreme Decksrundung sollte bei einem Teakdeck genauer auf die Verarbeitung geschaut werden: Lösen sich Stabteakstäbe oder sind sie gesplissen? | | RIGG |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Eine Stabteakerneuerung ist teuer, weshalb hochpreisige Nordwinds sie schon hinter sich haben sollten | | <ul style="list-style-type: none"> ● Das stäbige, deckstehende Topprigg ist mit doppelten Unterwanten verstagt |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Pflichtboden und -bänke wurden mit Teakgrätting oder mit dickem Stabteak belegt. Bei teuren Booten sollte es bereits erneuert sein | | <ul style="list-style-type: none"> ● Viele NW 32 liefen in der Nordsee: Bei Punkten wie der Baumnock oder Salingsbeschlägen lohnt ein Blick, zumal vieles (Wanten, Terminals) altersbedingt auch schon erneuert sein sollte |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Über dem Brückendeck verlief im Urzustand ein langer Traveller. Manch Eigner soll ihn, weil störend, an Deck platziert haben | | <ul style="list-style-type: none"> ● Ältere NW 32 hatten noch drei Mastwinden; erst später wurden Fallen und Strecker ins Cockpit umgelenkt. Wurde nachgerüstet, sollte die Qualität inspiziert werden: Deckorganizer und Umlenkrollen wurden ins Sandwichdeck gebohrt. Ein Feuchtigkeitsmesser erkennt ein nasses Lagendeck |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Püttingabdeckungen am Deck teils undicht | | UNTERWASSERSCHIFF |
| UNTER DECK | | <ul style="list-style-type: none"> ● Problemlos: Kiel und Rumpf wurden als homogene Polyester-Einheit gebaut, Bleiballast später flüssig verfüllt. |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Abgeplatztes Winkellaminat fanden wir hier gar nicht. Im Salon ist es (schön, aber schwer zu inspizieren) hinter Holzapplikationen versteckt | | <ul style="list-style-type: none"> ● Das solide, angehängte Skegruder ist eigentlich unproblematisch; ein Blick auf die Gleitlager (Polyamidbuchsen) schadet nicht. Ausgeschlagene Ruderbuchsen kommen vor |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Die V-Koje wird nur über die WC-Luke mit belüftet. Schön, wenn eine Permanentbelüftung oder Luke über der V-Koje nachgerüstet wurde | | (UNTER) MOTOR |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Die meisten NW 32 wurden in Kaskos zum Selbstausbau geliefert. Hier auf Spaltmaße, Sauberkeit, Lotgenauigkeit achten! | | <ul style="list-style-type: none"> ● Im Standard wurde ein 20 PS-Bukh-Diesel verbaut. Auf Schwingmetallen gelagert, sollten diese altersbedingt auf Korrosion inspiziert werden. Bei kleineren Motoren ist die Leistung zu hinterfragen |
| <ul style="list-style-type: none"> ● Bei manchen Booten dehnt sich die Holzdeckenverkleidung, verzieht oder löst sich | | |



1. Stolzler Eigner "Einmal Nordwind, immer Nordwind" sagt Rudolf Jahnke, der schon die zweite 32er besitzt. Er schätzt unter anderem das geschützte Cockpit und die feste Wlnd-schutzscheibe

2. Schönes Detail Die Bugspitze aus Niro-Stahl schützt das Gelcoat vor Remplern beim Anlegen und sieht im Übrigen einfach gut aus

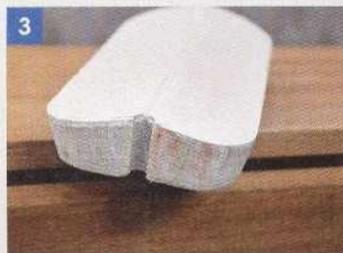
3. Panzer-Laminat Als Beweis für die Bauqualität hat Eigner Jahnke ein Stück Laminat aufgehoben. Seine Stärke dürfte dafür garantieren, dass Nordwind-Yachten nicht allzu schnell weich werden

4. Anfällige Rundung Vor allem im Bereich des Übergangs vom Vorschiff zum Aufbau kann das Teakdeck gesplissen sein und auf lange Sicht eine Sanierung notwendig werden

5. Robust Der 20 PS-Diesel von Bukh verrichtet dank guter Wartung, unbeeinträchtigt vom Alter, seinen Dienst

6. Seereling Wer genau hinschaut, sieht unterhalb der Scheuerleiste eine kleine Überlappung. Die Flächen von Deck und Rumpf wurden S-förmig übereinander gelegt. Dadurch vergrößert sich der Bereich, an dem die Rumpf-Deck-Verbindung anhaften kann

7. Stauraum Hochwertig war die Beschlagsausrüstung immer, selbstholende Winschen haben serienmäßig nur die späten Baunummern



kaum zu erkennen, können sich die Laminatschichten durch schwere Aufsetzer vom Blei abscheren. Läuft Wasser dahinter und zieht bis in den eigentlichen Rumpf, ist eine erhöhte Osmosegefahr gegeben." Aber das ist ein äußerst seltenes Szenario, das sich im Übrigen schnell durch eine einfache Feuchtigkeitmessung feststellen lässt. Der eigentliche Grund für die heute meist untergebolzten Kiele liegt in der veränderten Rumpfform: „Heute haben wir es meist mit breiten U-Spanten zu tun, um Raum zu gewinnen.“ Ein S-Spant wie hier erlaubte aber nicht nur diese ein-

heitliche Bauweise, sondern schafft Platz für eine clevere Ballastverteilung, erklärt Baykowski und zeigt auf den schiffsmittigen Wassertank unter den Bodenbrettern. Hinsichtlich der Baustruktur braucht man sich bei einer Nordwind keine Sorgen zu machen, wie auch ein zentimeterdickes Stück Handlaminat beweist, das der Eigner aufgehoben hat. Viel entscheidender ist die Qualität des Innenausbau. Fast alle 32er wurden als Kaskos zum Selbstausbau geliefert, was zu großen Qualitätsunterschieden in der Ausbaugüte geführt hat. Diese neuere

Baunummer 54 ist eine der wenigen mit werftseitigem Ausbau. Bei vielen Booten lieferte allerdings ein werfteigener Zulieferungsbetrieb vorgefertigte Ausbausektionen, sodass zumindest die Ausbaubasis gegeben war. Auf dem Deck stehend, verweist der Bootsbaumeister auf die enorme Decksrundung: Wenn wie bei den meisten neueren Nordwinds ein Teakdeck aufgesetzt wurde, sollte man die Stabteakstäbe genau untersuchen. „Wegen der großen Wölbung erfordert die Teakverlegung hier großes Geschick. Verklebungen können sich gelöst

haben, Holz kann gesplissen sein.“ Eine Stabteakerneuerung liegt schnell im fünfstelligen Preisbereich. Das starke Topprigg mit doppelten Unterwanten macht einen grundsoliden Eindruck; prüfen sollte man die Verstagung und das laufende Gut dennoch. „Der Pflegezustand ist das A und O bei Yachten dieses Alters. Der Preis entscheidet sich im Detail und Zubehör, denn die Grundsubstanz dieser Fahrtenyacht in bester Bootsbautradition liegt weit über dem Durchschnitt.“