



Die schlanken und im Vorschiff sehr scharfen Unterwasserschiffslinien der Contessa 26 sorgen für ausgewogene und sehr sichere Segeigenschaften, die besonders bei viel Wind und Welle zum Tragen kommen. Sie ist trotz ihrer geringen Größe ein sicheres Seeschiff, was durch zahlreiche große Reisen bewiesen wurde

Globetrotter

GFK-Klassiker Contessa 26: Zahlreiche Ozeanüberquerungen und Weltumsegelungen machten sie bekannt, und noch heute spricht man in Großbritannien mit Hochachtung von ihrer Seetüchtigkeit. 30 Jahre nach Produktionsende erforscht Jan Kuffel die Qualitäten des Evergreens

Betrachtet man die Linien der Contessa 26, ist ihre Abstammung klar erkennbar. David Sadler und Jeremy Rogers entwickelten die erste Kunststoff-Contessa aus dem Nordischen Folkeboot. Die beiden ersten Exemplare CONTESSA OF LYMPTON und CONTESSA OF MELL wurden im Frühjahr 1966 fertiggestellt und wiesen erstaunlich gute Segelleistungen auf. Nach zahlreichen Siegen in größeren Regatten sprachen sich die Qualitäten schnell herum, und die Werft konnte immer größere Stückzahlen verkaufen.

Ein Schiff für Weltenbummler

Im Laufe der Zeit erwies sich die Contessa 26 als so seetüchtig, dass viele ausgedehnte Ozeanreisen und sogar Weltumsegelungen mit dem Schiff unternommen wurden, zuletzt in den neunziger Jahren von der jungen Tania Aebi auf ihrer VARUNA.

Jeremy Rogers behielt die Contessa 26 bis 1976 im Bauprogramm seiner Werft, über 350 Exemplare wurden in zehn Jahren gebaut. Darüber hinaus wurde eine Bauform nach

Kanada an die Werft J. J. Taylor geliefert, die das Boot bis weit in die achtziger Jahre als Taylor 26 produzierten.

Klassische Erscheinung

Schon von ihrer Erscheinung her ist die kleinste Contessa ein echter Klassiker. Der Rumpf ist flach und schmal, mit großen Überhängen vorn und achtern. Der Aufbau ist weit bis auf das Vorschiff gezogen, das Dach ist im Bereich des Niedergangs nach oben gewölbt,



Die Pantry ist mit allem notwendigen ausgestattet, es fehlt lediglich Stehhöhe und Frischluft



Auf Amwindkursen läuft die Contessa 26 vielen modernen Konstruktionen davon, sobald es ordentlich bläst

ein Schiebeluk gibt es nicht. Dies sollte den Aufbau stabiler und unter allen Umständen wasserdicht halten, macht allerdings Verrenkungen nötig, um unter Deck zu kommen. Hat man sich einmal hineingezwängt, warten zwei Salonkojen mit zwei Metern Länge, zwei halbhohen Schränkchen mit Kochgelegenheit und Spüle mittschiffs sowie ein per Vorhang separierbares Vorschiff mit V-Koje auf die Crew. Neben den Salonkojen findet sich in langen Schwalbennestern viel Platz für Kleinigkeiten, Vorräte und Gepäck können unter den Kojen gestaut werden. Ein kleiner WC-Raum an steuerbord und ein Ölzeugschrank wurden zwischen Salon und Vorschiff eingebaut, sind aber durch die beengten Platzverhältnisse nur eingeschränkt nutzbar. Auf frühen Contessas wurde hauptsächlich Mahagoni für den Innenausbau verwendet, später kam Teaksperrholz zum Einsatz. Das Ganze macht einen soliden und zweckmäßigen

Eindruck, vermittelt aber keine skandinavische Gemütlichkeit. Verglichen mit modernen 26-Fuss-Konstruktionen bietet das Schiff wenig Bewegungsfreiheit, besonders die geringe Innenhöhe von knapp über 1,50 Meter bedeutet für großgewachsene Segler viel Kriecherei.

Die Contessa ist kein Raumschiff

Viel Licht und Luft unter Deck gibt es ebenfalls nicht. Ursprünglich gab es nur drei kleine Fenster in Aluminiumrahmen auf jeder Seite des Aufbaus und keine Zwangsbelüftung, um bei geschlossenem Niedergang Sonne und Ventilation in die Kajüte zu bringen. Der Einstieg ist zudem noch schräg nach vorn geneigt, ein frühzeitiger Einschub der Steckschotten also unbedingt ratsam, wenn es unter Deck trocken bleiben soll. Erst kurz vor Bauende sorgte ein zusätzliches Luk über dem Salon für besseres Raumklima.

Fast alle Contessa 26 sind mit einer Dieselmaschine ausgestattet, ab Werft wurde ein 6,6 PS Petter oder ein 7 PS Farymann unter dem Niedergang installiert. Für Wartungsarbeiten kann der Niedergangstritt mit wenigen Handgriffen entfernt werden, an einige Teile kommt man aber auch dann nur mit „langem Arm“ heran.

Auch an Deck ist die Contessa 26 kein Raumwunder. Durch den langen Aufbau bleibt nur ein kurzes Vordeck, die Seitendecks sind schmal und auf dem Weg nach vorn muss man sich an den doppelten Unterwanten und dem Oberwant des relativ kurzen Toppriggs vorbei schängeln.

Sicherer Halt an Deck

Die fehlende Decksfläche hat allerdings den großen Vorteil, dass man überall sicheren Halt für Hände und Füße findet, nicht nur an den Handläufen, die fast über ►



Die Salonkojen sind durch Leesegel auch auf See gut nutzbar. Für Kleinkram findet sich in langen Schapps ausreichend Platz



Das Cockpit ist tief und bietet der Crew guten Schutz. Durch die Teakgrätings bleiben die Ducten trocken und bieten guten Stand



Die Vorschiffskojen liegen aufgrund der geringen Vorschiffsbreite recht hoch, um eine noch ausreichende Liegefläche zu ermöglichen

Der halbhöhe Schrank an Steuerbord vor dem Hauptschott, das auch die Kräfte des Mastes auffängt, bietet sich als Kartentisch an

die komplette Länge des Aufbaus reichen. Zusätzliche Sicherheit vermittelt die hohe Fußreling, die nach oben mit einer breiten Teakleiste abschließt und gleichzeitig als Scheuerschutz bei engen Hafenmanövern wirkt. Auf dem vorderen Teil des Aufbaus findet sich ein Fluchtluk,

bei frühen Typen „Dustbin-Hatch“, also Mülleimerdeckel genannt, da es ein simpler, runder GFK-Deckel war, der auch auf dem Achterschiff für die Backskiste verwendet wurde. Ab 1974 kamen Standard-Aluminiumluken an Bord. Das Cockpit ist für die Bootsgroße recht tief, die

Ducten bieten Platz in Luv für drei Personen. Teakgrätings sorgen für eine stets trockene Sitzfläche. Kleine Genua- und Spinnakerwindschen sind auf dem hohen Süll, dass der Crew viel Schutz bietet, platziert. Standard waren Eingangswindschen mit unten liegendem Hebel, zahlreiche Eigner



Pött und Pann finden in den Schränken Platz, im Vorschiff schließt sich ein kleiner WC-Raum an



Zahlreiche Eigner haben mittlerweile stärkere Maschinen eingebaut wie den Yanmar 1GM 10 mit neun PS



Der gewölbte Niedergang ohne Schiebeluk sollte mehr Stabilität und Schutz gegen Schwallwasser bieten

haben sie mittlerweile durch Zweigangversionen zumindest für die Genua ersetzt.

Der Baum verläuft fast über die komplette Cockpitlänge, der Fußblock der Großschot läuft auf einem Nirostabügel, unter dem die lange, geschwungene Pinne des am Spiegel angehängten Ruders geführt ist. Einige Exemplare verfügen über eine kurze Travellerschiene vor der Niedergangskuppel auf dem Aufbau, allerdings befindet hier der Angriffspunkt des Schotzugs sehr weit vorn.

Alles im Griff

Alle Fallen sowie das Drehreff wurden ursprünglich am Mast bedient und belegt, viele Eigner haben aber mittlerweile auf Bindereff umgerüstet und Fallwinschen und Klemmen an das achtere Ende des Aufbaus oder auf die Niedergangskuppel verlegt.

Kommen wir nun zum eigentlich wesentlichen dieses Schiffes – den See- und Segeleigenschaften. Da die Contessa 26 nicht unbedingt durch innere Werte glänzt, muss das Geheimnis ihrer ungebrochenen Attraktivität hier begründet liegen.

Unter Maschine

Bei Hafenmanövern verhält sich unser Klassiker, wie es sich für einen echten Langkieler gehört. Die Contessa dreht eher träge, obwohl der Propeller in einem Brunnen direkt vor dem schmalen Ruderblatt sitzt, welches fast ebenso tief geht wie der Kiel. Für gesteuerte Rückwärtsfahrt ist einige Fahrt über den Achtersteven nötig, ein wenig Übung und viel Gefühl sind gefragt. Beim Manövrieren sollte sich tunlichst nur der Rudergänger im Cockpit befinden, der übrige Raum wird für die Bewegungen der Pinne beansprucht.

Die Standardmaschinen von Petter oder Farymann reichen für das schmale, flache Schiff aus, um es unter normalen Bedingungen bis auf die Rumpfgeschwindigkeit von knapp sechs Knoten zu beschleunigen. Bei viel Wind und Welle von vorn sind die Leistungsgrenzen allerdings schnell erreicht und man wünscht sich einige Extra-PS. ►



Das kurze Topprigg ist sicher mit vorderen und hinteren Unterwanten verstaft, bietet aber nur wenig Trim-möglichkeiten

Unter Segeln

Das Setzen der Segel gestaltet sich einfach, egal, ob sich die Fallen noch am Mast befinden oder nach achtern umgelenkt sind. Durch die große Kursstabilität kann man die Pinne getrost loslassen, um nach vorn zu gehen. Sind Groß und Genua einmal eingestellt, zeigt sich das gleiche gut-mütige Ver-

halten, besonders am Wind bleibt das Boot unbeirrbar auf Kurs, ideal für Einhandsegler. Auf diese Spezies scheint das ganze Schiff in idealer-weise geeignet. Alles befindet sich in unmittelbarer Reichweite und an Schoten und Fallen werden keine großen Kräfte benötigt, so dass die Contessa 26 unter allen Bedingungen sicher zu beherrschen ist.

Bei leichtem Wind sind sie Segelleistungen sicherlich nicht mit denen moderner Konstruktionen zu vergleichen. Dies ist aber auch kein Wunder, setzt man die Segelfläche in Relation zur Verdrängung und zur großen benetzten Fläche des Unterwasserschiffes. Je stärker es allerdings aufbrist, desto mehr ist die kleine Yacht in ihrem Element. Es drängt sich das Gefühl auf, ein viel größeres Boot zu segeln. Besonders am Wind unter der großen Genua läuft die Britin



Der Ruderkopf mit durchgesteckter Pinne. Unter dem runden Deckel befindet sich weiterer Stauraum

ab vier Beaufort eine erstaunliche Höhe und Geschwindigkeit. Das Vorschiff geht dabei extrem weich auch durch kurze Wellen, ohne dass es merklich Fahrt kostet. Die volle Segelfläche kann bis gut fünf Windstärken gefahren werden, dann wird es allerdings recht nass an Deck und im Cockpit. Interessanterweise wird die Contessa 26 kaum langsamer, wenn man gelegentlich das Leedeck durchs Wasser zieht, und auch die Luvgierigkeit hält sich in gut beherrschbaren Grenzen. Für entspannteres Segeln bietet es sich allerdings an, ab zirka 16 Knoten Wind auf die Fock zu wechseln.



Contessa 26 Technische Daten

Konstrukteur	David Sadler
Werft	Jeremy Rogers Ltd., in Lymington/UK
Takelung	Topp
Bauweise	Rumpf GFK massiv Deck GFK-Sandwich
Länge ü.A.	7,80 m
Lwl	6,40 m
Breite	2,30 m
Tiefgang	1,20 m
Verdrängung	2,4 t
Ballast	1,04 t
Segelfläche	28 qm
Anzahl der Kojen	4
Maschine	Petter Diesel 6,6 PS Farymann Diesel 7 PS
Neupreis 1966	ca. 10.000 Euro
Gebrauchtboote	ab ca. 10.000 Euro

Auf raumen Kursen zeigt sich das Schiff genauso gutmütig und ausbalanciert, ein Umstand, den viele Langstreckensegler zu schätzen wissen. Viele Contessas sind konsequenterweise mit einer Windsteueranlage ausgestattet.

Begehrtes Gebrauchtboot

Als Gebrauchtboot gibt die Contessa 26 wenige Rätsel auf. Die Dimensionierung und Bauqualität sorgen dafür, dass die Schiffe heute noch in der Regel kerngesund sind. Alles ist überaus solide und haltbar ausgeführt, wenn auch der Innenausbau viel Raum für Detailverbesserungen zuläßt. Auf dem Markt sind zahlreiche Exemplare in allen Wartungs- und Pflegezuständen. Die Spanne reicht vom halben Wrack bis zu liebevoll gewienernten Liebhaberstücken. Aufgrund der besonders in Großbritannien immer noch großen Nachfrage sind allerdings auch echte Renovierungsobjekte selten unter 10.000 Euro zu haben, gut gepflegte Exemplare werden nicht selten für über 15.000 Euro gehandelt.

Interessenten sollten bei der Contessa 26 auf folgende Punkte besonders achten:

Die Beschläge des Ruders: Frühe Modelle waren nur mit zwei Ruderlagern ausgestattet, die sich als zu schwach herausstellten. Die Werft rüstete die Schiffe später mit drei Lagern aus.

Das Ruderblatt: Fast alle wurden aus Holz gefertigt, es gibt aber auch einige aus zwei GFK-Halbschalen. Besonders letztere können durch eingedrungenes Wasser beschädigt sein, hier sollte man gut auf Risse an den Kanten achten.

Muff und Schimmel unter Deck: Durch die völlig unzureichende Belüftung unter Deck neigen die Schiffe zum Verspaken. Hier sollte man im wahrsten Sinne des Wortes der eigenen Nase vertrauen, sie gibt am ehesten Aufschluss darüber, wie der Voreigner das Schiff gepflegt hat.

Leckagen: Vor allem die Dichtungen in den Aluminiumrahmen der Fenster versprüden nach einigen Jahren und beginnen zu lecken. Das Austauschen ist möglich, allerdings mit viel Arbeit und Geschick verbunden.