

# Technisches Magazin für Segler

Praxis für  
Bootseigner

Nr. 6-25  
41. Jahr  
November/Dezember  
C 2202 F  
Deutschland € 9,80  
Österreich € 11,00  
Schweiz sfr 16,00

Benelux Euro 11,50 · Spanien · Italien · Finnland Euro 12,50

# palstek

- Relingsdraht tauschen
- Metallarbeiten
- Akkus im Vergleich



- Langfahrt**  
Sind Serienyachten geeignet?
- Beurteilung**  
Linien von Booten lesen lernen
- Motor**  
Schläuche und Lager erneuern
- Im Test**  
Westerly Typhoon 37  
JPK 39 FC



# Wolf im Schafspelz

Die britischen Westerly-Yachten sind im Allgemeinen für solide Bauweise, Kimmkiele und eher behäbige Segeleigenschaften bekannt. Dass die Werft auch schnelle Cruiser-Racer im Programm hatte, sprach sich auf dem Kontinent hingegen kaum herum. Die Westerly Typhoon 37 gehört zu dieser Gattung, sie ist in Großbritannien bis heute beliebt und begehrt. Jan Kuffel hatte die willkommene Gelegenheit, ein Exemplar auf dem IJsselmeer zu segeln, und zeigt sich positiv überrascht.



**C**owes Week auf dem Solent vor der Isle of Wight, irgendwann in den frühen 2000er Jahren. Wir nehmen mit unserer alten OOD 34 teil und rechnen uns nach dem Studium der Meldeliste in unserer Klasse gute Chancen auf einen der vorderen Plätze aus. Eine bunte Mischung aus Serienyachten und älteren Racern, dazwischen Charter- und Schulboote, das sollte klappen. An

die einzige Westerly im Feld, eine Typhoon 37, verschwenden wir keinen weiteren Gedanken. Ein Fehler, wie sich bald herausstellt, denn der „Panzerkreuzer“ fährt uns nicht nur im ersten Rennen vor der Nase herum, sondern macht uns auch im weiteren Verlauf der Veranstaltung das Leben (und Gewinnen) schwer. Die ist doch bestimmt speziell getuned mit dem riesigen 7/8-Rigg, sogar Backstagen

für mehr Vorstagspannung haben wir erspäht. Ist sie nicht, wie sich später im Gespräch mit anderen Crews herausstellt. Und die Briten wundern sich auch schon lange nicht mehr über die gute Performance dieser Westerly-Generation.

Diese liegt im Wesentlichen in einem Kurswechsel der Produktausrichtung begründet, zu dem Westerly zu Beginn der 80er Jahre gezwungen war. Die europäische Konkurrenz, allen voran aus Frankreich, bot mittlerweile Fahrtenyachten an, die nicht nur komfortabel und solide, sondern obendrein verhältnismäßig schnell und agil daherkamen. Um hier mithalten, verabschiedete sich Westerly Yachts von ihren langjährigen Hauskonstruktoren Laurent Giles & Partners und verpflichtete den jungen britischen Designer Ed Dubois für einen großen Teil ihrer Range. Er gehörte zu den erfolgreichsten IOR-Konstruktoren jener Zeit und schnelle Admiral's Cupper wie POLICE CAR, VANGUARD oder VICTORY stammten aus seiner Feder. Er sorgte für ordentlich frischen Wind im Hause Westerly und zeichnete bis zum Werftende in den späten neunziger Jahren für die britischen Bootsbauer sowohl Cruiser-Racer wie reine Fahrtenyachten.

### Konstruktion

Auch das Design der Typhoon 37 stammt von Ed Dubois, sie wurde 1990 vorgestellt und bis 1993 in 40 Exemplaren gebaut. Bis 1997 wurden weitere Einheiten leicht modifiziert als Regatta 370 ausgeliefert, zusätzlich gab es den gleichen Rumpf unter der Bezeichnung Ocean 37 als reines Fahrtenschiff.

Die Konstruktion zeigt ausgewogene Linien mit ausreichend Verdrängung vorn sowie einem für damalige Verhältnisse recht breiten Heck ohne Beulen oder formelbedingte Einschnürungen, dennoch fällt das Unterwasserschiff nicht so flach aus wie bei reinen Regattakonstruktionen. Der trapezförmige Gusseisenkiel trägt eine kleine Bombe am unteren Ende für eine tiefe Ballastkonzentration, das Balanceruderblatt ist ebenfalls tief und schmal ausgeführt. ▶



Das verjüngte 7/8-Rigg verfügt über zwei stark gepfeilte Salingpaare und ist sehr gut zu trimmen.



Das ergonomisch sehr gut gestaltete Cockpit gehört eindeutig zu den Stärken der Westerly Typhoon 37. Speziell die Positionen am Rad sowie an den Winschen sind gelungen, die Yacht lässt sich aktiv und dennoch komfortabel segeln.

An Deck steht ein hohes 7/8-Rigg mit deutlich verjüngtem Topp und zwei gepfeilten Salingpaaren, die serienmäßig montierten Backstagen dienen lediglich zum Trimm des Vorstags, beim Fahrtensegeln steht der Mast auch ohne diese zusätzliche Unterstützung ausreichend sicher und sie müssen nicht in jeder Wende oder Halse mitbedient werden.

Der Rumpf besteht aus Massivlaminat, dabei wurde für das Gelcoat sowie die erste Mattenlage Isophthalsäureharz verwendet, um eine bessere Osmoseresistenz zu erreichen. Zahlreiche Stringer aus Roving sowie zusätzliche Einlagen aus unidirektionalem Glas wurden zielgerichtet für zusätzliche Stabilität eingesetzt, tragende Schotten sind über Winkellaminat mit Rumpf und Deck sicher verbunden.

Im Deck sorgt ein Schaumkern für Festigkeit und Isolation, an hochbelasteten Stellen sind Inlays sowohl aus Hartholz als auch aus Metall eingearbeitet. In Verbindung mit dem umfangreichen Ausbau ist so kein Leichtgewicht entstanden. Laut Werftangabe wiegt die Westerly Typhoon 7,5 Tonnen, in der Realität dürfte die Yacht durchaus bei 8,5 bis 9 Tonnen liegen.

Dem steht allerdings auch mit 80 Quadratmetern am Wind unter

Genua 1 und vollem Groß eine üppige Segelfläche gegenüber.

#### An Deck

Das Deckslayout wird durch einen langen und relativ flachen Aufbau sowie breite Seitendecks geprägt. Im Aufbaudeck sorgen zahlreiche Luken für Licht und Luft unter Deck.

Ein großer Ankerkasten im Vorschiff bietet neben dem Grundgeschirr

Platz für eine verdeckt montierte Ankerwinde, Leinen und einige Fender. Ein solider Bugbeschlag mit Führung für den Anker sowie eine Rollrefanlage für die Genua waren bereits Standard. Lange Handläufe sowie eine solide verankerte Seereling sorgen bei Lage und Seegang für Sicherheit. Hierbei hilft auch die hölzerne Fußreling. Die Püttinge sowie die langen Genuaschienen mit Leinenverstellung der Holeyunkte sind weit



Der Niedergang ist weit nach vorn gezogen, dies macht ihn sehr sicher und erleichtert die Arbeit an den Winschen bei Lage, die Sprayhood stört dabei kaum, ist aber sehr hoch ausgefallen.



Die Westerly verfügt über ein moderat breites Heck, durch die schmale, eingeformte Badeplattform wirkt die Konstruktion überraschend modern. Eine Rettungsleiter gehört zum Standard.

innen montiert und gestatten auch für die überlappenden Vorsegel enge Anstellwinkel. Zusätzlich gibt es auf dem Aufbau montierte kurze Schienen weiter vorn für die Genua 3. Besonderes Augenmerk haben Konstrukteur und Werft dem Cockpitlayout gewidmet, und dies mit Erfolg. Die Stills wurden sehr breit und nach außen schräg gestaltet, so sitzt es sich auch bei größeren Krängungswinkeln komfortabel auf der hohen Kante.

Die Genuawinschen stehen auf Podesten weit innen neben dem Niedergang, dadurch kann die Crew im Cockpit mittschiffs stehend arbeiten. Der Niedergang ist weit nach vorn gezogen und bietet für die Arbeit an den Fallwischen guten Halt, die sich auch unter der Sprayhood einwandfrei bedienen lassen. Auf den langen Duchten sitzt die Crew bei Lage bequem und kann sich gut in Lee mit den Füßen abstützen.

Eine breite Travellerschiene teilt das Cockpit, für den Rudergänger gibt es dahinter eine geschwungene Bank mit Rettungsinselstauraum darunter, alternativ sitzt man auch hier auf dem seitlichen Stül mit gutem Blick nach vorn und in die Windfäden der Genua, das Rad ist auch aus dieser Position gut zu erreichen. Leider wies die Seilzugmechanik des Testbootes deutliches Spiel auf, was sich aber bei korrekter Wartung und Einstellung beheben lassen dürfte.

Etwas knapp ist der Stauraum im Cockpit. Lediglich ein flaches Fach unter der Steuerbordducht für Winskurbeln, Zeisinge und andere Kleinteile sowie eine tiefe Backskiste an Backbord, deren Öffnung aber für das Stauen von sperriger Ausrüstung zu schmal ausgeführt ist.

Generell funktioniert das Cockpitlayout sowohl für das Fahrtensegeln zu zweit als auch für eine vielköpfige Regattacrew hervorragend. Gleiches gilt für die Beschlagsausstattung. Alle Beschläge sind von guter Qualität, üppig bemessen und richtig positioniert. Hierbei fallen besonders die großen Lewmar-Selftailingwischen ins Auge, für die Genua im 54er-Format, für die Fallen sind 44er montiert, beides ist für diese Bootsgröße angenehm kräftig dimensioniert. Ähnlich verhält es sich bei Stoppern, Umlenkern und anderer Hard- ▶



Breite Seitendecks und weit innen montierte Püttinge erleichtern den Weg auf das Vorschiff.



Ein großer Anker- und Kettenkasten lässt auch die verdeckte Montage der Ankerwinch zu.



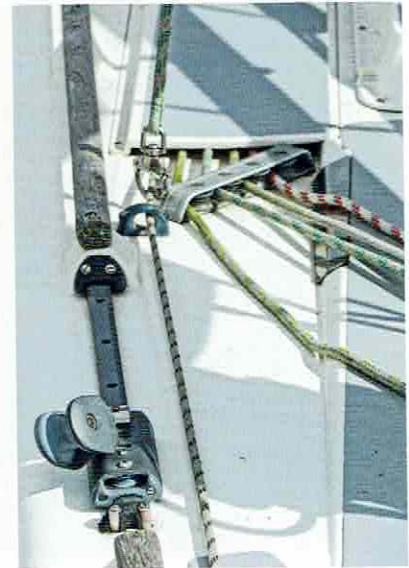
Der nachgerüstete Permateek-Deckbelag macht auch nach sieben Jahren einen guten Eindruck.



Das Rigg ist solide verankert, viele Beschläge wurden bereits durch modernere ersetzt.



Das Rigg steht an Deck in einem kleinen Edelstahlkäfig, der die Kabel schützen soll.



Auf dem Aufbau sind weit innen zusätzliche Schienen für die Genua 3 montiert.

ware, die Yacht lässt sich so auch bei viel Wind einwandfrei und ohne großen Kraftaufwand segeln und trimmen.

### Unter Deck

Für das Interieur der Typhoon stand sowohl eine Zwei- wie eine Dreikabinnenversion zur Auswahl, das Testboot gehört zur zweiten Kategorie.

Statt einer einzigen großen Achterkammer im Heck verfügt es über eine Kabine mit großer Doppelkoje an Steuerbord sowie eine zweite mit Einzelkoje an Backbord, beide mit Schränken und ausreichend Standfläche vor den großzügigen Schlafgelegenheiten ausgestattet. Die Fenster zum Cockpit lassen sich öffnen, um die Kabinen zu belüften.

Eine weitere Option war für das Vorschiff vorgesehen. Hier konnten Kunden zwischen zwei in der Höhe versetzten Einzelkojen oder einer großen V-Koje wählen, auf dem Testboot ist die zweite Option installiert. Ansonsten verfügt die Konstruktion über zwei Nasszellen, eine vor dem Hauptschott an Backbord, eine zweite, etwas größere an Steuerbord weiter achtern vor der Navigation. Die achtere ist mit Waschtisch sowie einem Marine-WC ausgestattet, weiterhin gibt es Schapps und Schränke

für Toilettenartikel sowie eine ausziehbare Dusche. Vorn ist lediglich das WC separiert, ein Waschbecken gibt es im Durchgang zum Vorschiff. Was unter Deck zuerst auffällt, ist die großzügige Gestaltung von Pantry und Navigation. In diesem Bereich verfügt die Yacht über ihre größte Breite und Höhe, und die Designer haben das zur Verfügung stehende Volumen fast schon verschwenderisch ausgenutzt.

Dies trifft in besonderem Maße auf die U-förmige Pantry zu. Sie ist mit einem halbkardanischen Gasherd mit Backofen, großem Kühlfach und Doppelspüle komplett ausgestattet und verfügt über sehr große Arbeitsflächen, fließend Warm- und Kaltwasser sowie große Staukapazitäten in vielen Schränken, Schapps und Schubladen. Die Spüle ist weit zur Mittschiffslinie hin ausgerichtet, so dass Wasser auch bei Lage gut ablaufen kann. Beim Kochen auf See gibt ein umlaufender Edelstahlhandlauf guten Halt, zur Not kann man sich hier auch einpicken. Dies ist aber in der Regel nicht nötig, da sowohl die Formgebung der Pantry als auch die Position der Niedergangstreppe jederzeit Gelegenheit zum Anlehnen bieten.

Die Navigation gegenüber ist in Fahrtrichtung ausgerichtet und ver-

fügt über einen komfortablen Sitz, der auch bei Lage guten Halt bietet. Eine umlaufende Konsole bildet eine Art „Dashboard“ zur Aufnahme der Elektronik, darüber gibt es offene Schapps für Literatur und Kleinkram. Der Salon wirkt daneben schon fast etwas „zu kurz gekommen“, dies ist allerdings lediglich ein erster optischer Eindruck.

Mit einer langen Bank an Steuerbord und einem großen U-Sofa an Backbord ist auch dieser Bereich der Yacht durchaus adäquat gestaltet, zumal sich beide als Seekojen nutzen lassen, Länge und Breite reichen allemal. Dazwischen ist ein großer Tisch mit zwei Klappblättern und Flaschenfach platziert, an den Rumpfsseiten gibt es reichlich Stauraum in offenen und geschlossenen Schapps. Weitere Stauvolumina stehen unter den Kojenauf-lagen zur Verfügung.

Das Vorschiff bietet mit seiner V-Koje Platz für zwei Erwachsene, allerdings sollten diese bei einer Kojenlänge von 1,90 Metern nicht zu groß sein. Für persönlichen Kleinkram sind offene Schapps an den Rumpfsseiten vorgesehen.

Deutlich komfortabler schläft es sich allerdings in der großen Achterkammer an Steuerbord, auch diese verfügt über einen kompletten Ausbau inklusive Schränken und Ablagen.



Das Interieur zeigt einen sehr sauber ausgeführten Teakausbau, lediglich für die Bodensektion wurden Innenschalen montiert. Die Arbeitsbereiche Pantry und Navigation sind besonders geräumig ausgefallen.

Die Doppelkoje dort misst 2,20 Meter in der Länge und ist am Kopfende knapp 1,40 Meter breit. Die Einzelkoje an Backbord ist deutlich enger ausgefallen, besonders im Fußraum kann es für große Schläfer knapp werden.

Ansonsten stimmen die Maße unter Deck bemerkenswert gut, so findet sich im kompletten Salonbereich mehr als ausreichend Stehhöhe, und auch im Vor- und Achterschiff fühlen sich auch große Menschen nicht eingeengt.

Längere Törns oder auch ein ausgedehnter Urlaub mit drei bis vier Personen an Bord lassen sich durchaus komfortabel gestalten, ohne sich gegenseitig auf die Füße zu treten. Auch die üppigen Staumöglichkeiten sowie 345 Liter Frischwasser und 110 Liter Diesel ermöglichen ausgedehnte Reisen.

Die Bauqualität der Westerly macht auch unter Deck hauptsächlich einen guten Eindruck. Der Teakausbau ist aufwendig ausgeführt und in allen Bereichen sauber verarbeitet und lackiert, auch nach 32 Jahren ließen sich auf dem Testboot keine deutlichen Abnutzungerscheinungen finden. Das gleiche gilt für die GfK-Arbeiten, auch in schlecht einsehbaren Bereichen sind alle Oberflächen sauber mit Topcoat versiegelt, strukturelle Schäden oder Schwächen suchten wir vergebens, alles wirkt grundsätzlich und fast wie im Neuzustand.

Optisch wenig ansprechend wirken mittlerweile allerdings die Kunstlederbespannungen, mit denen die Werft die Rumpfsseiten in den Schlafkabinen sowie die Deckenpaneele bezogen hat. Die Verklebung hat sich nicht nur an vielen Stellen gelöst, zusätzlich sind die Kleberänder bräunlich verfärbt. Generell ist es immer eine gute Idee, statt großflächiger und schwerer Innenschalen Verkleidungen zu verwenden, die jederzeit Zugang zu Beschlagsverschraubungen, Kabeln und anderer Technik zulassen. Hier hat aber offensichtlich der Zahn der Zeit kräftig genagt und eine Renovierung ist fällig. Dies fällt besonders an jenen Stellen ins Auge, an denen das Kunstleder bis über die Möbeloberflächen gezogen wurde, um die Winkellamine zum Deck optisch zu kaschieren. Lediglich ein optischer Mangel, der aber leider viel Arbeit bedeutet. ▶

## FRISIA - YACHT - SERVICE

### ● Southerly 32

9,97 x 3,60 x 0,70/2,12 m, Baujahr 2008/09, sehr umfangreiche Ausstattung: Radar, Bugstrahl, Heizung, elektr. Ankerwinde, Teakdeck, Sprayhood mit Kuchenbude.

### ● Southerly 115 Serie II

11,82 x 3,60 x 0,80/2,18 m, Baujahr 1995, Yanmar Diesel, Rollgroß, Genua, Selbstwendefock, Innensteuerstand usw.

### ● Southerly 100

10,15 x 3,12 x 0,70/1,80 m, Volvo Diesel, technisch auf dem neusten Stand, gepflegtes Schiff mit umfangreicher Ausrüstung.

### ● Southerly 95

9,50 x 3,12 x 0,60/1,80 m, 20 PS Bukh Diesel, neue Segel und elektrische Ausrüstung.

**Wir suchen für vorgemerkte Kunden:**

### ● Southerly 110

### ● Southerly 42 RS

### ● Southerly 38

### ● Southerly 35 RS



Drechslerstr. 13 - 26506 Norden

Tel. +49 (0)4931 - 3004

frisia-yacht-service@t-online.de

www.frisia-yacht-service.de



Der Niedergang ist tief und recht steil, gewinkelte Stufen machen ihn dennoch trittsicher.



Die Steuerbord-Achterkabine bietet ein geräumiges Doppelbett, die Kunstlederverkleidungen wirken aber gebastelt und unansehnlich, obendrein lösen sie sich im Laufe der Zeit.

## Unter Segeln

Für den Testschlag mit der Westerly Typhoon bietet das IJsselmeer vor Lelystad gute 18 Knoten Wind, in Böen zeigt das Anemometer bis zu 23 Knoten an, dazu gibt es die revier-typische kurze, knackige Welle. Auf der Rollanlage des Testbootes ist eine 135-Prozent-Genua angeschlagen, zusätzlich entschließen wir uns zum ersten Reff im durchgelatteten Groß-

segel. Eine Person kann das üppige Groß dank der kräftigen Winschen-ausstattung problemlos setzen, auch das Reffen ist dank Einleinenreff im Handumdrehen erledigt. Nach dem Ausrollen der Genua zu zirka 80 Prozent gehen wir zunächst an die Kreuz. Bereits hier hinterlassen die weit innen platzierten Lewmar-Selftailer einen hervorragenden Eindruck. Trotz erheblichem Druck lässt sich die Genuaschot stehend

im Cockpit fast schon spielerisch leicht dichtnehmen, auch alle anderen Trimmfunktionen funktionieren ohne großen Kraftaufwand. So lassen sich die Holepunkte aus dem Cockpit justieren, über eine kräftige Talje am Achterstag kann der verjüngte Mast effektiv gebogen werden, Traveller und Großschot hat der Rudergänger gut im Griff.

Nach einigen Schlägen ermitteln wir Wendewinkel von knapp über



Auch im Vorschiff können zwei Personen gut schlafen, allerdings ist die Kojenlänge mit 1,95 Metern etwas knapp. Es gibt einen eigenen WC-Raum sowie ein Waschbecken.



Das Bad achtern verfügt über einen großen Waschtisch, die Armatur lässt sich zum Duschen herausziehen.



Die Navigation ist in Fahrtrichtung ausgerichtet und lässt sich auch bei Lage gut nutzen, ein „Dashboard“ dient zur Aufnahme zusätzlicher Elektronik. Im Sitz findet sich zusätzlicher Stauraum.

80 Grad trotz hackiger Welle, dabei pendelt das GPS hoch am Wind beständig zwischen sechseinhalb und sieben Knoten. Dies sind bereits sehr gute Werte für die doch recht schwere Konstruktion, beeindruckender ist noch, wie sauber sich die Westerly steuern lässt. Entspannt auf dem abgeschrägten Süll sitzend, lässt sie sich trotz kräftig Druck im Rigg einhändig an der Windkante führen, auch in stärkeren Böen nimmt der Ruderdruck nur unwesentlich und beherrschbar zu. Sie zeigt auch bei größeren Krängungswinkeln keinerlei Tendenz, in den Wind zu lu-

ven. Auch anfängliche Bedenken, ob ein Reff angesichts der giftigen Böen nicht zu wenig ist, verflüchtigen sich schnell.

Die Typhoon ist außergewöhnlich steif und setzt Böen immer eher in Geschwindigkeit als in Krängung um. Auch der Seegang macht der Konstruktion kaum zu schaffen. Kurze Wellen nimmt das Vorschiff ausgesprochen weich und ohne großartigen Geschwindigkeitsverlust, Spritzwasser schafft es unter den genannten Bedingungen kaum bis ins Cockpit. Nachdem wir uns etwas eingesegelt haben, versuchen wir dann doch, das

Limit der Konstruktion zumindest ansatzweise auszuloten. Hierzu reffen wir das Groß und die Genua komplett aus und bringen die Westerly erneut hoch an den Wind. Obwohl nun in den Drückern gelegentlich die Scheuerleiste durchs Wasser zieht, zeigt die Yacht keinerlei Tendenz, in den Wind zu schießen. Tatsächlich macht es richtig Spaß, Böen über den Traveller und die Mastkrümmung abzufedern und sie ansonsten etwas voller laufen zu lassen. Statt auf maximale Höhe auf Speed zu segeln, funktioniert also auch.

Zwischen fünf und zehn Grad tiefer segelnd, stehen nun fast permanent siebeneinhalb Knoten auf der Anzeige, ohne dass wir das Gefühl hätten, bald nasse Füße zu bekommen. Obwohl wir in den Drückern nun natürlich deutlich übertakelt sind, lässt sie sich noch immer ohne viel Druck und sehr präzise steuern. Daran ändert sich auch nichts, nachdem wir auf einen raumen Kurs abgefallen sind und die Schoten aufmachen können.

Nun stehen bei gleicher Besegelung permanent über acht Knoten auf der Logge, wenn eine passende Welle mitschiebt auch deutlich über neun. Auch auf diesem Kurs werden Böen direkt in Beschleunigung umgesetzt. Unangenehmes Gieren oder Rollen tritt ebenfalls nicht auf.

Insgesamt vermittelt die Westerly Typhoon unter Segeln viel Spaß und präsentiert sich sehr agil, ohne nervös oder trimmsensibel zu wirken. Stattdessen hinterlässt ▶

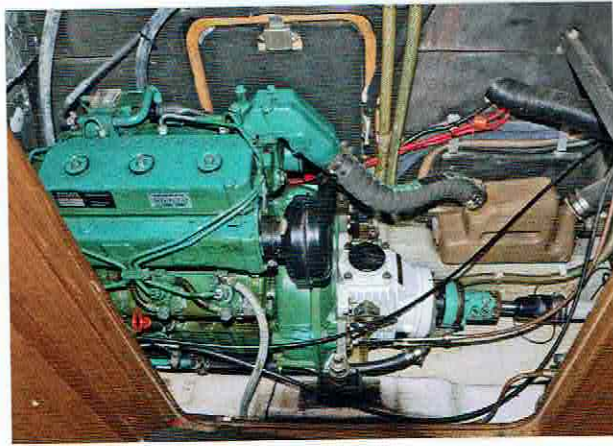



**INNOVATIVER YACHTBAU  
AUS EMDEN**

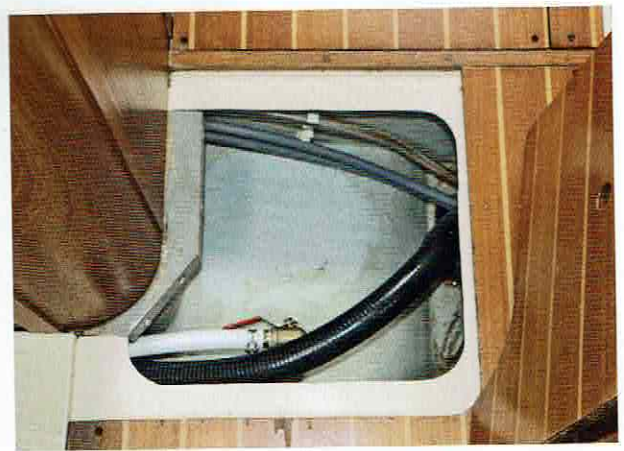
## The Yacht you dream of, for a price you hope for!

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| Projekt Wanderer 45   | Wanderer 40 P   | Wanderer 36 P  | Tide 36   |
|  |  |   |   |
| Tide 34   | Noordkaper 31C  | Noordkaper 31 Azur   | Noordkaper 28 C   |
|   |   |  |  |
|   |   |  | Tide 25   |

**MFH** 26632 Riepe | Gutenbergstr. 1 | Tel. + 49 4928 - 262995-0 | [info@mfh-emen.de](mailto:info@mfh-emen.de) | [www.mfh-emen.de](http://www.mfh-emen.de)



Der Volvo-Penta-Diesel ist über eine große Klappe im Durchgang zur Achterkammer für Wartungs- und Reparaturarbeiten sehr gut zugänglich, die Schallisolierung funktioniert effektiv.



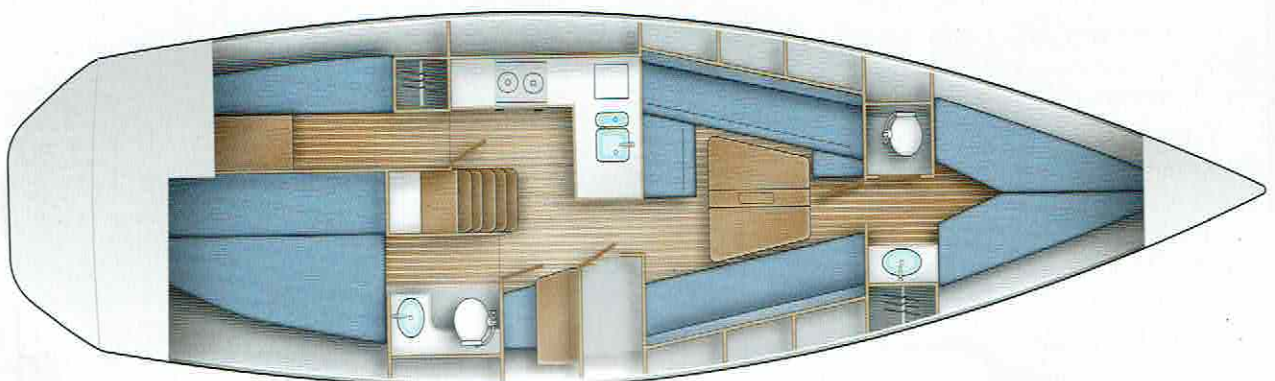
Gutes und solides Bootsbau-Handwerk. Die Konstruktion verfügt über eine recht tiefe Bilge. Erfreulicherweise steifen äußerst solide Bodenwrangen und Stringer den Rumpf im Kielbereich aus.

## Westerly Typhoon 37

### Technische Daten

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Konstrukteur        | Ed Dubois                |
| Takelungsart        | 7/8                      |
| Baumaterial         | GfK/GfK-Sandwich         |
| Länge über Alles    | 11,38 m                  |
| Länge Wasserlinie   | 9,73 m                   |
| Breite              | 3,76 m                   |
| Tiefgang            | 1,83 m                   |
| Verdrängung         | zirka 7.500 kg           |
| Ballast             | 2.800 kg                 |
| Segelfläche am Wind | 80 m <sup>2</sup>        |
| Maschine            | Volvo-Penta Diesel 28 PS |
| Gebrauchaboote ab   | zirka 55.000 Euro        |

Das Testboot wurde uns von Schepenkring Lelystad zur Verfügung gestellt. ([www.schepenkring.de](http://www.schepenkring.de))



sie den Eindruck, auch Starkwind auf See mühelos bewältigen zu können. Auch die strukturelle Festigkeit macht einen hervorragenden Eindruck, unter Deck bleibt es auch bei starker Krängung und Welle von vorn bemerkenswert leise, kein Knacken oder Knistern deuten auf Verwindung hin.

### Unter Motor

Nach den sehr guten Eindrücken unter Segeln können die Fahr- und Manövriereigenschaften unter Motor leider nicht überzeugen. Die Westerly ist noch mit dem originalen 28 PS Volvo-Penta Diesel ausgestattet. Er treibt über eine konventionelle Welle den dreiflügeligen Verstellpropeller an. Die Maschine ist über eine große Klappe im Durchgang zur Achterkajüte hervorragend zugänglich.

Die schwere Yacht ist damit nach heutigen Maßstäben recht knapp motorisiert, dementsprechend müde reagiert sie auf Gasschübe. So lassen sich voraus unter Vollast nur knapp über sechs Knoten Fahrt erzielen, bei Marschfahrt stehen noch knapp fünf auf der Logge. Rückwärts dauert es gefühlt ewig, bis das Boot Fahrt aufnimmt und auf das Ruder reagiert, etwas mühsam gestaltet sich dann auch das rückwärts Einparken in der Box. Ob dieses träge Verhalten typisch ist oder in unserem Fall mit einer schlechten Propellerabstimmung zusammenhängt, können wir leider nicht abschließend klären.

### Fazit

Die Westerly Typhoon 37 ist aufgrund ihrer soliden Konstruktion und komfortablen Inneneinrichtung eine typische Westerly, kann aber auf allen Kursen nachhaltig beeindruckend. Das Schiff macht Spaß, verträgt eine Menge Wind und eignet sich hervorragend für ausgedehnte Seetörns.

Das 32 Jahre alte Testboot zeigte keine gravierenden Mängel, die genannten Punkte wie Spiel in der Ruderanlage lassen sich ohne großen Aufwand korrigieren. Lediglich die schwachen Motorleistungen sind ein Minuspunkt, der allerdings am Propeller des Testbootes liegen kann. ■

# NORDBORG



BESUCHEN SIE UNS AUF DER WERFT IN NORDBORG UND SEHEN SIE UNSERE GEBRAUCHTBOOTE UND DIE NEUE NORDBORG 42 IM BAU

[www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)

*Nordborg Baadebyggeri AIS*

Mads Clausensvej 2 DK-6430 Nordborg  
Telefon: (+45) 74 45 14 67 E-mail: [nbb@nbb.dk](mailto:nbb@nbb.dk)  
[www.nbb.dk](http://www.nbb.dk)



SEGEL



JAN-SEGEL GmbH - FON 04367-99770 [www.jansegel.de](http://www.jansegel.de)