

**Starkes Stück: Die  
Café 27 ist mit ihren  
stimmigen Linien  
nicht nur schön, son-  
dern auch schnell**





# Etablierten-Schreck

Die Café 27 aus einer kleinen tschechischen Werft wirkt erwachsener und ist liebevoller ausgestattet als so manches Großserienprodukt. Und überzeugt dazu auch seglerisch

**E**in Handwerksbetrieb im tschechischen Brünn stellt Musikinstrumente her. Sehr geschätzte sogar; vor allem die dort produzierten Blechblasinstrumente genießen bei Notenprofis einen exzellenten Ruf. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht die Werft Mikulas Maritime. Die baut Yachten mit Typnamen Café. Dort benötigen sie regelmäßig speziell gewerkelte Kleinteile aus Metall, die sie „drüben“ bestellen. Die Teile werden dann auf Boote montiert, denen die Liebe zum Detail anzumerken ist.

Doch bevor die Café 27 von nahem durch poliertes Edelstahl auffällt, sticht sie schon von weitem aus der Masse kleiner Fahrtenyachten heraus.

## Gut betreutes Produkt

Denn das schmale Schiff mit der leicht ausladenden Spantform und den steilen Rumpfen wirkt wie ein kleiner IMS-Renner. Einen direkten Vergleich mit bekannteren Yachten ihrer Größenklasse muss Konstrukteur Henri Martinak, ehemaliger Mitarbeiter des Designers Alan Andrews in den USA, in keiner Hinsicht scheuen. Der Händler von Café Yachts und Mitinhaber der Werft, Knut Biehl aus Flensburg, setzt die Feinarbeit der Werft vor der Auslieferung fort. Das Resultat ist ein Produkt, das auf Antrieb funktioniert und bei dem sämtliche Details stimmen.

Auch auf dem Wasser hat die Werft von der Konkurrenz, die große Stückzahlen auf den Markt wirft, wenig zu fürchten: Bei den meisten Bedingungen ist die Café 27 – das Testboot war die Baunummer eins – wendiger, agiler und angenehmer zu segeln als ein Boot von der Stange. „Kleine Café“ darf die 27 heißen, weil sie sozusagen nach ihrer großen Schwester, der Café 30, schlägt (YACHT 23/04). Wirkt jene schon aufgrund ihrer Länge wie ein richtiger IMS-Cruiser/Racer der

Klasse 3 oder 4, setzt sich auch die Café 27 wohltuend vom Einerlei der Sportboote und mittelgroßen Binnenflitzer ab und ist eine richtige seetaugliche Yacht. Die jedoch trotz einer Breite von 2,80 Metern und eines Gewichts von 2,6 Tonnen noch trailerbar ist (eine einmalige Sondergenehmigung ist dafür erforderlich; jährlich kostet sie zirka 100 Euro).

Apropos Kosten. Aufgrund ihres Preises von knapp über 60 000 Euro (mit Einbaumotor) kostet die in niedriger Auflage gefertigte Café 27 rund 10 000 Euro mehr als ein Schiff von Massen Anbietern wie beispielsweise Hunter. Die Preispositionierung im Markt der Kleinkreuzer

kommt nicht von ungefähr: Zum einen ist die Yacht einen Tick größer als die meisten ihrer Klassenkameradinnen. Und zum anderen, soll sich die Café 27 ohnehin als „besonderes Boot“ (so die Werbung) abheben.

## Schiff für ambitionierte Segler

Dafür sorgen auch die Segeleigenschaften. Viel Tuch, eine effiziente Rumpfform, saubere Profile von Kiel und Ruder machen ebenso Freude wie eine walzen-gelagerte Ruderwelle und gute Segel. Viele Komponenten, die man fraglos aus Sicht von Einspar-Fanatikern hätte „downgraden“ können, führen letzten Endes zu >



**Viel Aufgeräumtes:** Sämtliche Leinen und Strecker sind nach achtern umgelenkt

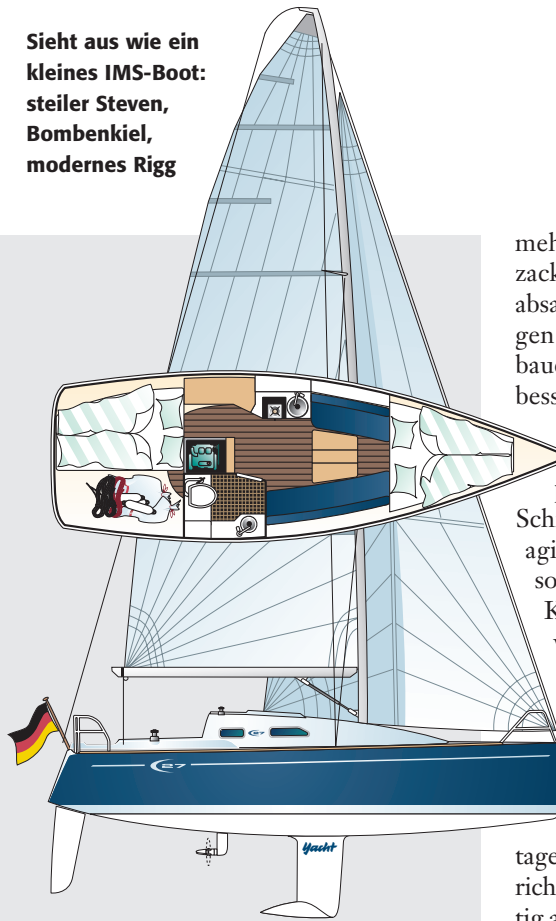


**Viel Poliertes:** Sowohl die Badeleiter als auch die Pinne bestehen aus Edelstahl



**Viel Identität:** Die Heckansicht der Café 27 mit dem halb offenen Spiegel hat was Eigenes

Sieht aus wie ein kleines IMS-Boot: steiler Steven, Bombenkiel, modernes Rigg



► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

- Konstrukteur . . . . . Henri Martinak (IME Yachting)
- CE-Entwurfskategorie . . . B (Küstenferne Navigation)
- Rumpflänge . . . . . 8,30 m
- LWL (Wasserlinienlänge) . . . . . 7,94 m
- Breite . . . . . 2,80 m
- Tiefgang/Alternative . . . . . 1,60/0,7–2,0 m
- Theoretische Rumpfgeschwindigkeit . . . . . 6,8 kn
- Gewicht . . . . . 2,6 t
- Ballast/Ballastanteil . . . . . 0,9 t/34 %
- Großsegel . . . . . 23,3 m<sup>2</sup>
- Genua (105 %) . . . . . 16,4 m<sup>2</sup>
- Segeltragezahl (m. Standardvorsegel) . . . . . 4,6
- Motor . . . . . Volvo Penta MD 2010 Saildr., 7 kW/10 PS
- Frischwassertank . . . . . Kunststoff, 80 l
- Kraftstofftank . . . . . Kunststoff, 40 l
- Fäkalientank . . . . . Kunststoff, 37 l

**Rumpf- und Decksbauweise** Handauflegeverfahren. Rumpf Volllaminat unter Verwendung von Vinylesterharz. Deck Sandwich (Balsa-Hirnholz)

► MESSWERTE

- Koje Vorschiff . . . . . 2,00 x 1,61/0,55 m
- Koje Achterkammer . . . . . 2,10 x 1,35/0,98 m
- Innenraumhöhe Salon . . . . . 1,76 m
- Innenraumhöhe Achterkammer . . . . . 1,72 m
- Stauraum Salon/Vorschiff/Navigation . . . ca. 1350 l
- Stauraum Achterkammer . . . . . ca. 110 l

► AUSSTATTUNG UND PREISE

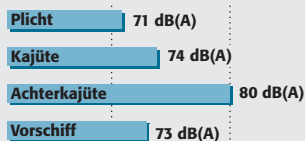
- Grundpreis ab Werft . . . . . 46 398 Euro
- Schoten, Reling, Pos.-Beleuchtung, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, E-Kühlbox (Kompressor), Lenzpumpe . . . . . inklusive
- Groß- und Vorsegel . . . . . 2716 Euro
- Motor . . . . . 9167 Euro
- Antifouling . . . . . 1000 Euro
- Segelklare Übergabe . . . . . 870 Euro
- Preis segelfertig (YACHT-Def.) . . . . . 60151 Euro

Garantie/Garantie gegen Osmose . . . . . 5 Jahre

Werft . . . . . Café Yachts/Mikulas Maritime, Brünn/CZ  
 Vertrieb biehlmarin, Wrangelstr. 10; 24937 Flensburg; Tel. 0461/581188; www.biehlmarin.com

► SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 5,1 kn, 2700 min<sup>-1</sup>



Der 10 PS starke Volvo mit Saildrive ist ausreichend schallisoliert und für Wartungen vernünftig erreichbar

► SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFT U. STROM

- Am Wind (ca. 45 Grad) . . . . . 5,1 kn
- 60 Grad Windeinfall . . . . . 5,5 kn
- 90 Grad Windeinfall . . . . . 5,3 kn
- 130 Grad Windeinfall . . . . . 4,1 kn
- 180 Grad Windeinfall (o. Spinnaker) . . . . . 3,3 kn

**Testbedingungen**  
 Windgeschwindigkeit 3 Bft. (7–10 kn)  
 Wellenhöhe 0,1 m

**Yacht - BEWERTUNG**

Die Café 27 überzeugt durch angenehmes Handling, Segeleigenschaften und Speed. Preislich liegt sie jedoch eher hoch

► Konstruktion und Konzept

- + Trifft den Geschmack qualitätsgewohnter Segler
- + Komfortable, seetaugliche Yacht in Klein
- + Viele Wahlmöglichkeiten durch den Kunden
- Mit Einbaumotor hoher Preis

► Segelleistung und Trimm

- + Exzellente Agilität und Sensibilität bei Leichtwind
- + Sehr feiner Trimm durch viele Systeme möglich
- Position für Steuerermann bei viel Lage unbequem

► Wohnen und Ausbauqualität

- + Sorgfältige Verkleidung der Rumpfstuktur
- + Separierte Achterkammer/Vorschiff möglich

mehr Speed und dazu, dass die Café 27 zackig und mühelos auf einem Pfennigabsatz dreht, ohne dabei in extremen Lagen übermäßig viel Ruderdruck aufzubauen. Dass man beim Hakenschlagen besser die Schoten mitbedient, versteht sich von selbst. Das geht auf der Café 27 aufgrund der guten Beschläge problemlos. Dabei überzeugt das Schiff sowohl durch sein vergleichsweise agiles Verhalten wie auch durch die absolute Geschwindigkeit. Gemittelte 5,1 Knoten am Wind bei einem Wendewinkel von 90 Grad sind bei rund 3 Beaufort in dieser Größenklasse sehr in Ordnung, weisen das Schiff aber auch nicht als Racer aus.

Das 9/10-Rigg aus Aluminium kommt ohne Backstagen aus – wie sämtliche modernen Riggs heutzutage –, und das Achterstag ist dank seiner richtig dimensionierten Talje sowohl kräftig als auch von der Sitzposition des Steuerermanns aus fein dosierbar. Der sitzt auf dem achtern abgeflachten Süll. Zwar gehen die Cockpitbänke der Café 27 ohne Abstütmöglichkeit für die Füße bis hinten durch. Jedoch sind auch dort die Laufdecks breit genug, um bei Lage Halt zu bieten, und die Füße rutschen auf den Bänken nur wenig.

Ein Traveller ist vorhanden. Der teilt zwar das Cockpit, erlaubt aber schnelles Auffieren. Das erfreut, denn: Tief oder gar auf dem Pflichtboden montierte Großschotblöcke sowie schlecht funktionierende Klemmen sind auf Yachten mittlerer Größe die häufigsten Ursachen für schlechten Bedienkomfort.

In puncto Ansicht von achtern hat Café Yachts übrigens eine ganz eigene Lösung gefunden: Die etwas schachtelig wirkende Heckpartie mit Badeplattform und schmalen Durchgang ist farblich abgesetzt. Das gibt dem eher hoch und gestreckt wirkenden dunkelblauen Rumpf etwas Besonderes.

Mangelhaftes ist an Deck wenig zu sehen. Im Gegenteil: Überall findet sich fast zu viel des Guten. Die diversen Fallen und Strecker aus Hightech-Material zu ordnen, die in den Niedergang schwingen, ist gar nicht so einfach. Spischoten, Barberholer, Reffleinen, Genuafallen, Topnant





**Hell, aber nicht auf Krampf modern: Der geräumige Ausbau besticht durch Details**

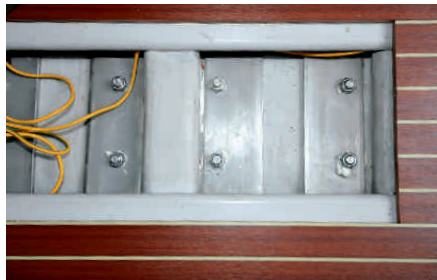


**Offen: Der Vorschiffsbereich ist luftig und einladend, jedoch nicht separat abgeteilt**

und Holepunktverstellungen ergeben, zu zwei Wünschen auf dem Kajütdach oder zu Klemmen auf dem Süll geleitet, in ihrer Gesamtheit ein nicht ganz leicht zu durchdringendes Gewirr.

### **Aufwändiges Interieur**

Wer möchte, kann bei gutem Wetter einige der Leinen durch die geöffneten Fensterchen der Achterkammer direkt



**Robust: Großflächige Unterlegplatten nehmen die Lasten der Kielbolzen auf**

von der Plicht herunterbaumeln lassen – immerhin ist diese Methode des Aufräumens weit verbreitet. Den darunter liegenden Polstern, mit ihrem alcantara-ähnlichen Look, sollte man das jedoch lieber nicht antun: Auf dem Testschiff zeigten sie sich in hellem Beige und hätten bei Kontakt mit Wassertröpfchen sicherlich auffällig reagiert. Auch der übrige Ausbau ist besonders.

Als eines der kleinsten Schiffe auf dem Markt verfügt die Café 27 über ein Interieur in klassischem Layout mit Nasszelle und Achterkabine. Hell gehalten und mit weißem Verkleidungsmaterial abgesetzt, wirkt der Ausbau nicht auf Krampf modern. Und er umbaut die von Henri Martinak ausgeklügelte Struktur lückenlos. In die Schale aus Glasfasern und Vinylesterharz hat die Werft sämtliche Stringer, Spanten sowie die meisten Einbauten von Hand einlamiert. In den Salonschapps sind teilweise die großflächig gestalteten Lastverteilungen für die Püttinge zu sehen, unter den Bodenbrettern eine ebenso großzügig angelegte Kielstruktur. Überall, wo sich Edelstahlteile zwischen den Stringern finden, sind sie übrigens geerdet. Und der schlanke Kiel samt Bleibombe mit dem durch GFK-Halbschalen verkleideten und exakt profilierten tragenden Stahlgerüst in der Finne endet in einer Edelstahlplatte, die wie bei einem Racer passgenau in einen Recess in der Rumpfunterseite eingelassen und verbolzt wird.

Allein die Leisten vor den offenen Staufächern im Salon wirken etwas zu zerbrechlich. Was verschmerzbar ist, denn der Kunde kann hier eine andere Lösung wählen, so wie er insgesamt in weitem Maße seine Wünsche berücksichtigt findet – ein Vorteil der kleinen Serie.

*Matthias Beilken*



Weitere Infos über Testberichte von Schiffen und Ausrüstung im Internet unter [www.yacht.de](http://www.yacht.de)