

Gemütliches Fahrtensschiff

Midget 31



Schwere Langkieler sind selten geworden. Die Werft *De Kloet* in den Niederlanden ist einer der wenigen Betriebe, der immer noch an Altbewährtem festhält. Die von ihr gebaute *Midget 31* überzeugt durch gute Verarbeitung und durchdachte Details
Von Ralf Weise,
Zeichnungen Michael Herrmann

Die *Midget 31* – ein Seeschiff mit gutmütigen Segeleigenschaften

Wenn man der *Midget 31* das erste Mal begegnet, fragt sich der Fachmann, aus welchem längst vergangenen Jahrzehnt dieses Schiff stammt. So ähnlich geht es auch mir, als ich vor der *Midget* meinen Fotoapparat zusammenschraube. Dann muss ich nachfragen, wie lang das Boot ist, denn durch seinen großen Deckssprung, die breiten Schiffsenden und den hohen Aufbau wirkt es länger als 31 Fuß. Es wirkt nicht nur länger, die *Midget* macht den Eindruck eines mächtigeren Schiffes.

Als ich an Bord steige, legt sich die *Midget* kaum über, selbst mit zwei Mann auf dem Seitendeck krängt sie nur wenig. Über das hohe Cockpitstüll kletterte ich in das Cockpit und lasse meinen Blick über das Boot schweifen.

Da ist zunächst das Cockpit, groß, geschützt und ansprechend ausgebaut. Durch die Teakgrätinge wirkt es

wohnlich und viele kleine „Specials“ zeugen vom Sinn fürs Detail. So gibt es vier stabile Augen zum Einpicken der Lifebelts, Schutzbügel vor den Motorinstrumenten und dem Kompass, Nirotschienen als Schamfilschutz vor den Winschen, die Backskisten- deckel sind mit Gummidichtungen versehen und die Schwalbennester besitzen einen aus einem Stück gearbeiteten Teakholz-Kantenschutz.

Der Cockpitboden ist sehr breit, was den Vorteil hat, dass sich die Crew im Hafen und bei Fahrten auf ebenem Kiel nicht gegenseitig auf die Füße tritt. Der Nachteil: Bei Krängung kann man sich nicht an der gegenüberliegenden Ducht mit den Füßen abstützen. Über den hohen Aufbau kann der Steuermann gut durch die Sprayhood nach vorne schauen, zusätzlich gibt es noch etwas Besonderes: Am Heckkorb befinden sich zwei eingepasste Sitzbänke. Von hier aus hat man freie Sicht,

auch über die aufgeklappte Sprayhood, die Segel lassen sich schön beobachten und wer diese Art des Steuerns mag, kann die schwere Pinne mit den Füßen bewegen oder lässt einfach den Autopiloten für sich arbeiten. Im Heck befindet sich eine große Achterpiek, die selbstlenzend eingerichtet ist und in der größere Gegenstände wie Fender und Ersatztauerwerk gut aufgehoben sind. Außerdem sind hier die Gasflaschen untergebracht. Da der Raum nicht extra belüftet ist und sich die Lenzlöcher etwas weit unten befinden, ist er relativ feucht und eignet sich nicht zum Aufbewahren von empfindlichen Dingen wie Ersatzsegel oder Persenninge.

Das konservative Deckslayout ist im Großen und Ganzen seegerecht. Besonders das breite Vorschiff, die gut platzierten Handläufe und der griffige Decksbelag tragen zur Sicherheit an Deck bei.



Viel Platz im Cockpit



Gut platzierte Genuawinschen



Gemütliches Rundsofa im Vorschiff



Große, gut gelegene Pantry mit viel Stauraum



Gut gearbeitete Beschläge, wie die Relingsfüße, Püttinge...



... und der Bugbeschlag

Weniger gefällt die Genuaschiene, die man nicht vom Cockpit aus verstellen kann, und das traditionell verstagte Einsalingrigg, zwischen dessen Wanten man nicht besonders gut nach vorn kommt. Das Rigg ist stabil ausgeführt, besonders die Anbindung an den Rumpf durch die großen Püttinge macht einen guten Eindruck.

Unter Deck

Die Einrichtung ist ganz und gar ungewöhnlich. 99 Prozent aller Segelyachten zwischen acht und zwölf Metern Länge besitzen dicht am Niedergang einen Kartentisch, einen WC-Raum und gegenüber die Pantry, davor den Salon und davor eine Doppelkabine.

Die *Midget* ist ganz anders aufgeteilt und weist im vorderen Teil der Kajüte eine großzügige Sitzecke in U-Form auf. Nach achtern schließt sich an

Backbord die Kartenecke an und steuerbord mittschiffs befindet sich die Pantry. Gegenüber dann der WC-Raum und achtern zwei Doppelkabinen. Das alles macht Sinn, denn das breite Vorschiff bietet viel Platz für die großzügige Sitzgruppe, und die geringere Innenhöhe ist hier kein Nachteil. Dagegen gewinnt man mittschiffs, im Stampfpunkt und im Bereich der größten Breite viel Platz für die Pantry. In der Tat hat die *Midget*-Kombüse Abmaße, wie sie teilweise nicht auf Zwölfmeterschiffen zu finden sind. Der WC-Raum befindet sich gegenüber. Auch er ist geräumig und mit viel Holz ausgebaut. Das breite Heck beherbergt dann die zwei großzügigen Doppelkabinen. Hier sind unter den Kojen der Fäkalientank und die Batterien sowie weiterer Stauraum untergebracht. Mit ein paar Handgriffen gelangt man an die Maschine und die konventionelle Antriebsanlage.

Lediglich der Kartentisch am Vorderschott des WC-Raumes ist nicht besonders gut platziert, da er weit vom Niedergang entfernt ist. Als zusätzlicher Beistelltisch bei der Sitzgruppe oder als Bürotisch mag er praktisch sein.

Die Einrichtung kann aber sowohl in Details als auch im Konzept verändert werden. Selten sehen zwei *Midgets* unter Deck gleich aus. Denkbar ist also auch eine andere Anordnung der Navigationsecke und der zusätzliche Anbau von Handläufen, die auf dem Testboot etwas spärlich ausgefallen sind.

Der Ausbau unter Deck ist sorgfältig und vom Design her ansprechend ausgeführt, und die Technik in diesem Bereich, also die Verkabelung in Leerrohren, die Sanitärinstallation mit den hochwertigen Schläuchen und Tanks aus Edelstahl, die Pantryeinbauten und die tiefen Bilgen haben gut gefallen. ►



Auch der WC-Raum ist gemütlich ausgebaut



Großer Kartentisch doch weit entfernt vom Niedergang



Die Holeyunkte lassen sich nicht vom Cockpit verstellen

Unter Motor

Standardgemäß wird ein 16-kW-Motor eingebaut. In Anbetracht des kutterigen und eher motorseglerhaften Rumpfes ein bisschen knapp für sechs Tonnen Dienstgewicht. Da passt der im Testboot eingebaute 24 kW (33PS) starke Vierzylinder von *Vetus/Mitsubishi* schon besser. Mit dieser Motorisierung läuft die *Midget* bei 2.000 Umdrehungen pro Minute sehr ruhig. 5,2 Knoten macht sie dabei durchs Wasser.

Die Lärmentwicklung ist an und unter Deck gering, so messen wir an der Dinette nur einen Schalldruckpegel von 70 Dezibel. Auch die Motorgeräusche in der Achterkabine sind mit 77 Dezibel noch in Ordnung. Schon bei 2.400 Umdrehungen pro

Minute werden sechs Knoten erreicht, und auch jetzt ist es unter Deck noch angenehm ruhig. Lediglich unter Vollast, das sind laut Drehzahlmesser 3.200 Umdrehungen pro Minute, rumort es merklich. Da die Geschwindigkeitszunahme aber nur bei einem halben Knoten liegt, wird man diese Kraftreserve nur bei entsprechend ungünstigen Wetterbedingungen nutzen wollen.

Da die volle Drehzahl von 3.600 Umdrehungen pro Minute nicht erreicht wird, scheint der Propeller etwas zu groß geraten oder mit zu viel Steigung versehen zu sein. Mehr als 6,5 Knoten wird das Schiff aber nicht laufen wollen. Das Gatt liegt doch reichlich im Wasser und eine ansehnliche Heckwelle zieht hinter dem Boot her.

Das Aufstoppen klappt gut in einer Schiffslänge und bei Rückwärtsfahrt benimmt sich die *Midget* besser als die meisten anderen Langkieler. Schon bei geringer Fahrt über den Achtersteven reagiert sie auf das Ruder; natürlich nicht so direkt wie ein moderner leichter Kurzkieler mit langem, gut profiliertem Ruder, doch nach einiger Übung wird man mit dem Steuerverhalten gut zurecht kommen. Das gilt auch für das Manövrieren auf engem Raum. Das Schiff springt zwar nicht besonders schnell an und dreht das Heck eher langsam in die richtige Richtung, dafür wird es aber durch Seitenwind nicht so schnell aus dem Kurs gebracht werden.

Die 360-Grad-Drehung aus Marschfahrt heraus gelingt in 28 Sekunden

Die Werft

Henk de Kloet begann vor 48 Jahren Boote zu bauen. Zunächst waren es Jollen aus Holz, die *Flying Junior*. 1967 stieg sein Bruder *Teun* mit ins Werftgeschäft und bald wurde die erste GFK-Serienyacht vom Stapel gelassen, die *Fellowship 27*. Bis 1974 wurden rund 200 Einheiten gefertigt. Der Nachfolger, die *Fellowship 28*, wurde dreihundert Mal produziert und gehört bis heute zum Werftprogramm. Das erste Boot vom Typ *Midget* entstand 1980. Es war 26 Fuß lang und ein klassisches Design von *Martin Bekebrede*. 150 *Midget 26* wurden bis heute gebaut. Ihr Einsatzgebiet sind sowohl die geschützten Binnenreviere der Niederlande, wie auch die offenen Küsten Nordeuropas. So kraftvoll urig die *Midget 26* auch dahergesegelt kommt, so gedrungen wirkt sie

aber auch. So lag es nahe, einen Nachfolger zu konzipieren. Gestrecktere, elegantere Linien, mehr Kraft im Rigg und mehr Platz unter Deck waren gefragt und so wurde die *Midget 31* entwickelt. Diesmal wurde das Schiff in eigenem Hause von *Teun de Kloet* konstruiert. Seit 1990 sind von diesem Typ 36 Yachten gebaut worden, von denen fast 50 Prozent in Deutschland ausgeliefert wurden.

Die Schiffe der Werft zeichnen sich allesamt durch eine sorgfältige und fahrtgerechte Bauweise aus. Besonders die reichhaltigen Niroarbeiten auf den Schiffen sind von ausgezeichneter Qualität. So wundert es nicht, dass *de Kloet* auch für andere Werften Beschläge fertigt.

Die Rumpfe selber werden nicht in dem kleinen Ort Kortenhoef laminiert. Sie entstehen ein paar Kilometer weiter in einem speziellen Laminierbetrieb, der wiederum auch für andere Werften arbeitet.

und zirka 16 Metern Durchmesser, für einen Langkieler ein guter Wert. Der Einbau des Motors ist ordentlich und man kommt zu Wartungszwecken leicht an die Maschine heran. Durch die S-spantige Bauweise des Schiffes bedingt, wird bei der *Midget* eine konventionelle Wellenanlage eingebaut, in meinen Augen die immer noch bessere Alternative gegenüber einem Saildrive.

Unter Segeln

Das Schiff ist schwer und der Wind am Testtag flau. So sind wir, was die zu erwartende Geschwindigkeit unter Segeln angeht, erwartungslos, unter anderem auch, weil wir die Standardversion segeln, die mit ihrem 12,5 Meter hohen Mast (über Wasser) noch unter den meisten Brücken des Reviers durchkommt. Für Leute, die eher segelorientiert sind, ist eine Version mit einem einen Meter höheren Mast lieferbar.

Viel erwarten können wir auch nicht, da das Schiff mit einem Segelflächen/Verdrängungsverhältnis von 3,73 oder einer spezifischen Segelfläche von 7,8 Quadratmetern pro Tonne Schiffsgewicht für einen reinrassigen Segler untertakelt ist.

Das Großsegel kann einfach vom Cockpit aus dem Lazybag heraus gesetzt werden. Es steht leidlich gut und ist mit einem leichten Schrick in der Schot gerade gut mit Wind gefüllt. So gelingt es der *Midget* mit 1 bis 1,5 Knoten Fahrt manövrierfähig zu bleiben. An den Wind gebracht kreuzt sie mit 50 bis 60 Grad Höhe gegen den leichten Wind auf. Als wir die Genua ausrollen, kommen wir bei wahren halbem Wind und zwei Beaufort (vier bis sechs Knoten) auf maximal drei Knoten Fahrt, später in einer Böe von drei Beaufort (acht Knoten) auf vier Knoten. Das ist nicht schlecht für die geringe Segelfläche und das hohe Gewicht. Und das trotz schlecht stehender Genua. Sie zeigt an der Saling einen Flecken, der das Profil im Achterlieksbereich unterbricht. Das wirkt sich besonders an der Kreuz aus. Zusammen mit der weit außen liegenden Saling lässt sich das Profil für Kurse hoch am Wind einfach nicht einstellen. Wir kommen dabei kaum über eine optimale Höhe ►

Blauer Himmel ohne Aufpreis
Kaufen und chartern,
wo segeln Spaß macht.

Yates Alemanes

**Exklusiv-Importeur
für ganz Spanien**

BAVARIA YACHTS



07015 Palma de Mallorca
 Club de Mar
 Tel: +34 971-70 73 97
 Fax: +34 971-40 19 01

Info Deutschland:
 Neudorfweg 11
 59929 Böden
 Tel: 02961-5 34 34
 Fax: 02961-5 34 14
 info@bavaria-spa.de

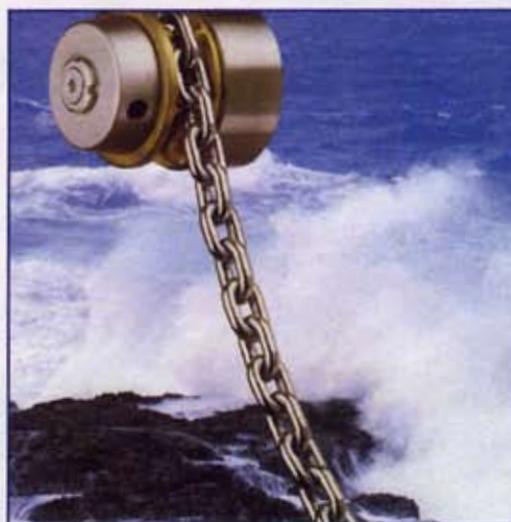
www.bavaria-spanien.de · info@bavaria-spanien.de

Alle aktuellen Bavaria-Modelle in unserer Basis in Palma de Mallorca

Röhrtaler Kettenfabrik



**Niro Ankerketten
für höchste Ansprüche**



Röhrtaler Kettenfabrik GmbH
 Siepenstraße 7 · 59846 Sundern-Hachen
 Telefon (0 29 35) 80 60 · Telefax (0 29 35) 8 06 10
www.roehrtaler.de · info@roehrtaler.de

von 50 Grad und mit schon einsackendem Profil sind gerade 45 Grad möglich. Ich denke, dass eine gut geschnittenen Genua die Höhe am Wind um fünf Grad verbessern könnte. Die Wenden klappen gut, wenngleich sich die Schot zweimal an der Vorschiffsluke verhakt, hier muss ein Abweiser her. Das Schiff dreht aber zügig, verliert unter diesen Bedingungen kaum Fahrt und kommt gemächlich auf die heute mögliche Geschwindigkeit von knapp drei Knoten.

Durch die Pinnensteuerung wirkt das Ruder angenehm direkt, aber auch ein wenig schwer. Von der Ducht aus hat man gute Sicht, sitzt bequem und kommt an die Motorschaltung gut heran. Dabei hat der Vorschoter genügend Platz an den Winschen; zum Einhandsegeln sind sie aber so platziert, dass auch der Rudergänger an sie herankommt.

Als wir abfallen, führen wir den Traveller nach Lee. Das ist nicht einfach, da er nur mit Stoppeln in einem Bereich eingestellt werden kann. Das entspricht sicher dem Charakter des Bootes, doch dann

wäre die Schot vielleicht besser weiter achtern in einem Auge auf dem Cockpitboden angebracht, da in der gesegelten Ausführung die gefierte Schot an der Sprayhood schamflit.

Fazit

Die *Midget* ist ein gemütliches, sicheres und gut verarbeitetes Fahrtenschiff. Das seglerische Potenzial des Schiffes könnte durch bessere Segel, eine andere Beschlagspositionierung und Beschlagsauswahl stärker ausgeschöpft werden. Der einzelne Kunde kann darauf individuell Einfluss nehmen. ■

Midget 31 · Feeling 36 · Nordborg 32

Wir haben uns entschlossen die *Midget* und die *Feeling* nebeneinander zu stellen, weil sie sich beide preislich im gleichen Rahmen bewegen und weil beide ein ungewöhnliches Kielsystem haben.

Die *Feeling* wird als Integralschwerter mit Innenballast angeboten und spricht Leute an, die auf flachen Gewässern segeln möchten; die *Midget* gehört zu den wenigen noch gebauten Langkielyachten und besitzt ebenfalls relativ wenig Tiefgang. Beide Schiffe sind handwerklich ordentlich gebaut und besitzen durchdachte Detaillösungen. Die *Feeling* wird auf einer relativ großen Werft gefertigt, die *Midget* in einem kleineren Handwerksbetrieb. Interessant ist dabei, dass sich das kaum auf den Preis pro Meter Schiffslänge durchschlägt. Sowohl die *Midget* mit 10.900 Euro pro Meter als auch die *Feeling* mit zirka 12.780 Euro pro Meter Verkaufspreis liegen im Mittelfeld eines Preisvergleichs von Serienschiffen*. Bei beiden Schiffen ist sowohl die Gestaltung des Cockpits als auch die Wohnraumgestaltung gelungen. Sie unterscheiden sich in den Segeleigenschaften. Obwohl wir die Fahreigenschaften der *Feeling* kritisiert haben, ist sie auf allen Kursen schneller und besitzt eine höhere Endgeschwindigkeit. Das dickschiffartige Fahrverhalten der *Midget* resultiert in erster Linie aus dem Langkiel, der großen Breite in der Wasserlinie und der geringen Segelfläche pro Tonne Verdrängung.

Als drittes Schiff haben wir die *Nordborg* in den Vergleich einbezogen. Wie die *Midget* ein Schiff aus einem eher kleinen Handwerksbetrieb, sehr individuell und in guter Qualität gefertigt. Auch sie besitzt für die heutige Zeit ein ungewöhnliches Kielsystem. Die Kielflosse ist zwar kurz, doch wird sie sehr fest unter eine spezielle Aufnahme gebolzt. So hat die *Nordborg* immer noch einen Bilgensumpf und ist gut gegen unsanfte Grundberührungen geschützt. Von der Einrichtung her sind die beiden erstgenannten Schiffe pfiffiger gestaltet, die Segeleigenschaften der *Nordborg* sind für ein reines Fahrtenschiff aber außerordentlich gut.

Bei den unten angegebenen Preisen handelt es sich um küstentaugliche Boote mit annähernd gleicher Ausrüstung, zu der auch Instrumentierung, Sturmfock und Fäkalientank gehören. Die *Nordborg* wird dabei mit der umfangreichsten Standardausrüstung geliefert.

*Der Durchschnittspreis pro Meter Schiffslänge steigt in der Länge von 9,5 bis 10,8 Metern um zirka 25 Prozent.

Feeling 36

Länge Rumpf	10,80 m
Länge Wasserlinie	9,90 m
Breite	3,62 m
Tiefgang	0,76/2,16 m
Verdrängung	6,5 t
Segelfläche	68,4 m ²
Preis:	zirka 138.000 Euro

Midget 31

Länge ü.A.	9,55 m
Länge Wasserlinie	8,80 m
Breite	3,10 m
Tiefgang	1,35 m
Verdrängung	5,4 t
Segelfläche	43,8 m ²
Preis	zirka 104.000 Euro

Nordborg 32

Länge ü.A.	10,01 m
Länge Wasserlinie	8,65 m
Breite	2,98 m
Tiefgang	1,65/1,35 m
Verdrängung	4,7 t
Segelfläche	59 m ²
Preis	zirka 130.000 Euro



Midget 31

Technische Daten

Konstrukteur	Teun de Kloet
Takelungsart	toppgetakelte Sloop
Bauweise	massiv GFK, Deck Schaum-Sandwich
Länge ü.A.	9,55 m
Länge Wasserlinie	8,80 m
Breite	3,10 m
Tiefgang	1,35 m
Verdrängung	5400 kg
Ballast	2400 kg
Ballastanteil	44 %
Segelfläche am Wind	
gesegelt	43,8 m ²
Großsegel	20,0 m ²
Fock	17,0 m ²
Genua I	23,8 m ²
Durchfahrthöhe ca.	12,5 m
Maschine (Standard)	3 Zyl. Mitsubishi 16kW
Maschine (Testboot)	4 Zyl. Mitsubishi 22kW
Tankkapazität Diesel	90 l
Tankkapazität Wasser	200 l
Tankkapazität Fäkalien	75 l
Stehhöhe Salon max.	1,91 m
Stehhöhe vor der Pantry	1,90 m
Stehhöhe WC-Raum	1,86 m
Stehhöhe Achterkabinen	1,85 m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	3 Doppelkojen
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,2 kn
Längen /Breitenverhältnis	3,1/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis	3,73
Spez. Segelfläche	7,8 m ² /t

Geschwindigkeiten

Größte Höhe	45°	1,9 kn
Optimale Höhe	50°	2,4 kn
Aufgeschrickt	70°	3,1 kn
Halber Wind	90°	3,2 kn
Backstag	130°	2,6 kn
Vor dem Wind (Schmetterling)	180°	2,7 kn

Besegelung	Vollzeug mit Genua 43,8 m ²
Windstärke	4-6 kn = 2 Bft
Welle	unter 10 cm



Preis und Ausstattung

Standardausführung ab Werft aufgeriggt und zu Wasser gelassen: 91.370 Euro inklusive 16% Mwst.

Darin enthalten: Großsegel und Fock · Teak im Cockpit · 2 selbstholende Genuawinschen · 2 Fallwischen · Badeleiter · Positionslaternen · 2 Batterien 60 Ah und 100 Ah · 4 Fender · 4 Festmacher · Rettungsboje · Flaggenstock · Windex · Handlenzpumpe · Druckwasseranlage · Feuerlöscher · Gasherd mit Flasche in selbstlenzendem Stauraum · Warmluftheizung · beheizbarer Ölzeugschrank · Gardinen · 2 Solarlüfter · Anker mit Leine · manuelle Ankerwisch
Die gesegelte Version hatte zusätzlich unter anderem Folgendes an Bord: Genua · zum Cockpit geleitete Fallen · Vierzylindermotor · Instrumentierung inkl. Kartenplotter · Sprayhood · Kuchenbude · Sitze im Heckkorb · Kompass · Klappmast · Rollfockeinrichtung. Damit kostet das Boot zirka 107.000 Euro.

Werft und Händler

Gebr. de Kloet
Moleneind 7a · NL 1241 NE Koertenhoef
Telefon: +31 35 65 64 172
Telefax: +31 35 65 61 394
www.de-kloet.nl

