

Corby 25



Keine acht Meter lang und über zwei Tonnen schwer. Voluminöses Unterwasserschiff mit tiefem Kielsprung und steil hochgezogenen Linien im Heckbereich. „Kann das Boot überhaupt schnell segeln oder saugt es sich bloß fest?“ fragen wir uns als wir die Daten und Zeichnungen sehen.

Es kann segeln, und wie. Der englische Konstrukteur John Corby hat sich etwas gedacht, als er die eigenwilligen Rumpflinien komponierte. Er ist auf der Insel der prägnanten Kopfbedeckungen kein Unbekannter, sondern hat schon einige große Würfe gelandet. Seine Konstruktionen sind alles andere als „Bleienten“. Das hohe Gewicht trägt nicht nur zur Festigkeit und Steifigkeit sondern auch zu einem günstigen Rating bei der Vermessung bei. Und dass eine so schwere „Kiste“ Volumen unter der Wasserlinie braucht, ergibt sich aus der Unterstufenphysik. Nicht nur in England und in Schweden, wo das Boot zuletzt lief, sondern auch am Bodensee hat die Corby schon reichlich Silber abgeräumt und in der Szene für Furore gesorgt. Die Yardstickkommission kam kaum mit den Korrekturen nach. Dass das Boot für gute Kreuzeeigenschaften optimiert wurde, merken wir sofort. Das H-Boot, das mit uns aus dem Hafen lief,

Ein bisschen höher... und ein bisschen schneller

bleibt weit achteraus. Die Corby hat eine relativ geringe Anfangsstabilität, bleibt aber bald in voller Wasserlinienlänge „auf der Kimm liegen“ und verringert die benetzte Fläche.

Das Boot läuft dadurch „wie auf Schienen“ und ohne Druck am ausreichend angeordneten Ruder.

Auch bei provozierten großen Krängungswinkeln warten wir vergeblich auf den „Sonnenschuss“. Auch nicht mit Gewalt ist das Boot zum „durchluven“ zu animieren. Jedenfalls nicht an der Kreuz.

Der Volumenschwerpunkt des Unterwasserschiffs liegt etwa in der Mitte, sodass der Rumpf bei Krängung nicht vertrimmt und sich das Ruder nicht, wie das bei vielen anderen modernen Konstruktionen üblich ist, aus dem Wasser hebt.

Außerdem ist das Ruder unter dem Rumpf angebracht und nicht am Spiegel angehängt. Das verhindert Ventilation.

Bei Krängung wirkt der Ballast. Dessen Anteil liegt bei knapp über fünfzig Prozent vom Gesamtgewicht. Das war früher ein Indiz für Seegängigkeit, heute ist es ein eher ungewöhnlicher Wert.

Die 1,1 Tonnen schwere Kielflosse reicht bis zu einer Tiefe von 1,86 Metern, wo der Bleibulb hängt. Damit liefert er ein sattes aufrichtendes Moment. Genug für eine Am-Wind-Segelfläche von 42 Quadratmetern, die der Corby ordentlich Dampf machen. Der Spinnaker von knapp sechzig Quadratmetern tut ein Übriges.

Einziger Wermutstropfen des Konstruktionsprinzips

Maße

Lüa 7,70 m, Breite 2,50 m,
ca. 2100 kg; Segelfläche 42 m²

Preis: ab ca. 45 000 Euro

ist, dass Raum- und Vorwindkurse ohne Krängung vom Rudergänger höchste Aufmerksamkeit fordern. Auf ebenem Kiel leidet die Kursstabilität.

Rigg und Segel

Das Rigg wird von zwei leicht nach hinten gepfeilten Salingpaaren gestützt und hat keine Backstagen. Das Vorstag muss deshalb knapp unterhalb des Topps angreifen. Genau gesagt sitzt es auf 11/12-tel der Länge.

Der Mast steht auf dem Kiel. Er ist, physikalisch ausgedrückt, ein eingespannter Träger und kann dadurch leichter und dünner ausfallen, als wenn er auf dem Deck stünde. Ein Nachteil dieses Prinzips ist, dass man zum Stellen und Legen einen Kran braucht. Auch kann die Länge beim Trailertransport etwas hinderlich sein.

Das Rigg der Corby ist auch mit kleiner Mannschaft einfach zu handhaben, weil der Haupttrimm über Achterstag und Holepunkt geregelt wird. Das letzte Quentchen an Feintuning ist dafür aber

um so komplizierter umzusetzen. Das muss über die Spannungsverhältnisse auf dem stehenden Gut eingestellt werden und kann nicht mal eben flexibel über Back- und Unterbackstagen geregelt werden.

Das Rigg selbst kommt von Licospars aus Italien und hinterlässt ebenfalls einen robusten Eindruck.

Bau und Ausstattung

Auch der Rumpf scheint sehr robust gebaut zu sein. Das kann man bei dem Gewicht auch erwarten. Immerhin ist das Boot, nach Abzug des Ballastes, immer noch rund eine Tonne schwer. Manch andere Regattaboote in ähnlicher Größe bringen ein gutes Drittel weniger Gewicht auf die Waage.

Die Corby ist ein Sandwichbau aus Polyester, Glas und Divinycell-Schaum. Das Laminat wird im Vakuum-Verfahren verdichtet. Das heißt, dass mehrere Lagen Glas und auch der Schaumkern von einer flexiblen Folie in die Form hinein gepresst werden. So vermeidet man Lufteinschlüsse, über-

Technik

flüssiges Harz und nachträgliche Spachtelarbeiten. Die Rumpfstruktur wird damit bei geringerem Gewicht fester.

Danach sollte die Corby als praktisch unkaputtbar gelten.

Dafür spricht auch das Revier, für das der kleine Renner ursprünglich gedacht war und wo er das Silber eingesammelt hat. Rund um England, inklusive der holprigen Irischen See.

Legt man Binnenbedingungen zugrunde, erinnert die Konstruktion eher an einen Panzer als an ein Rennboot. Das soll aber keinesfalls negativ verstanden werden. Knochenhartes Laminat, Schotten mit nur kleinen Ausschnitten und im Vorschiff ein durchgehender Doppelboden. Da können die acht Beaufort und vier Meter hohen Wellen ruhig kommen für das die Konstruktion nach CE spezifiziert ist. Tatsache ist jedenfalls, dass man nach vier harten Regattasaisons noch keine wesentlichen Gebrauchsspuren sieht. Das stimmt zuversichtlich.

Rolf Zwicky hat die Corby an den Bodensee geholt und möchte sie in Riga bei Lion-Yacht in Serie produzieren lassen.

Deck und Deckslayout

Das Deck ist mit einer effektiven rutschfesten Struktur versehen.

Die Beschläge sind hochwertig und ergonomisch angeordnet. Zwei Winschen auf dem Kajütdach sind für die Fallen und zwei Winschen auf den Seitendecks sind für Genua und Spinnakerschoten gedacht.

Die Holepunkte sind über eine Talje aus dem Cockpit verstellbar.

Das laufende Gut besteht aus reckfreiem Hochmodultauwerk.



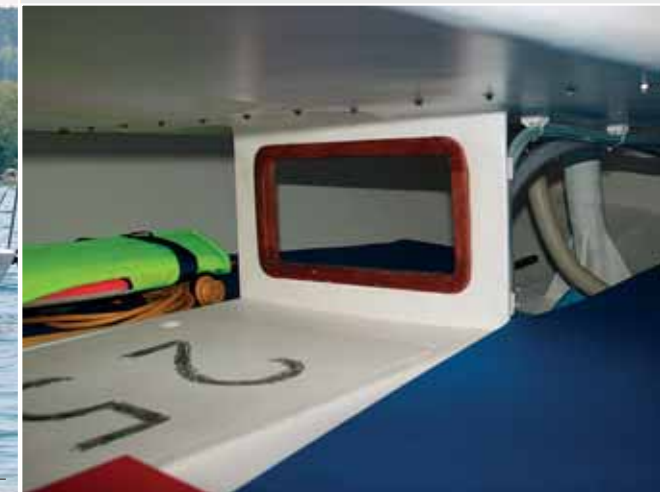


Oben links: Die Decksrüstung der Corby ist einfach, übersichtlich, effektiv und besteht aus hochwertigen Komponenten.

Oben rechts: Das Rigg ist 11/12-tel getakelt, wird von zwei leicht gepfeilten Salingpaaren verstagt. Es funktioniert im Prinzip wie ein Topprig.

Unten links: Die Genua überlappt nur mäßig. Grundlage für eine effektive, gut handhabbare Takelage. Der deutliche Kielsprung bewirkt, dass die volle Wasserlinienlänge erst ab einem bestimmten Krängungswinkel trägt. Bei aufrechtem Boot tauchen die Überhänge aus dem Wasser. Das ermöglicht schnelle Kursänderungen beim Manöver.

Unten rechts: Die „Technikkiste“ im Achterschiff. Hier sind Wassertank, Pumpe und die Elektrik untergebracht.



Technische Daten Corby 25



Länge über alles:	7,70m
Länge Wasserlinie:	7,00m
Breite:	2,50 m
Gewicht:	2100 Kilogramm
Ballast:	1100 Kilogramm
Tiefgang:	1,86 m
Segelfläche:	42 m ²
Gennaker:	58,5 m ²
Motor: Außenbord, 13 PS Lombardine optional	
Grundpreis Rennversion ohne Segel:	ca. 40 000 Euro

Vertrieb:
 Rolf Zwicky, Wassersportcenter, Seestraße 46,
 CH-8598 Bottighofen, Telefon (00 41) 79/4 36 42 04,
www.axion-boats.com, mail r.zwicky@axion-boats.com

Stärken und Schwächen

- + robuste Verarbeitung
- + sehr hohes Geschwindigkeitspotential
- + einfache Handhabung
- + Tiefgang
- hohes Gewicht

Wohnen

Die Segel auf dem Vorführboot sind von North. Sie stammen aus Schweden und könnten für ein Binnenrevier noch etwas optimiert werden. Über die Qualität der Segel auf der Preisliste kann keine Aussage gemacht werden.

Unter Deck

Mit vier Kojen, Deckdusche und einer Chemietoilette muss der Bedarf nach Komfort befriedigt sein. Wer handwerkliche Ambitionen und Fähigkeiten hat, kann die Kajüte mit geringem Aufwand wohnlicher gestalten. Auch die Werft sei für individuelle Wünsche offen, sagt Rolf Zwicky. Das Boot würde so ausgeliefert, wie es der künftige Eigner gerne hätte.

In der Serienversion ist das Vorschiff leer. Das Laminat ist geschliffen und mit Topcoat versiegelt.

Auch im mittleren und achteren Teil der Kajüte gibt es keine Verkleidungen. Das stellt aber kein Problem dar, weil ein Sandwichbau recht gut isoliert ist und die Schwitzwasserthematik von Haus aus geringer ausfällt. Im „Salon“ sind zwei Kojen. Der Platz darunter kann als Stauraum genutzt werden. Gleichzeitig dienen die Kojen auch der Statik, weil sie als Stringer in die Rumpfstruktur integriert sind. Die Kielkräfte werden von Bodenwangen auf Kielschwein und Stringer übertragen.

In die achteren Kojen kommt man durch Ausschnitte im Sperrholzschoth. Zwischen den Kojen ist eine „Technikkiste“ untergebracht, die Batterie, Ladegerät, Landanschluss und einen 100 Liter großen Wassersack mit Pumpe enthält. Eine Pantry besitzt die Seriencorby nicht.

Eine Einbaumaschine gibt es ebenfalls nur auf beson-



Oben links: Die Corby ist kein Wohnzimmer und will auch keines sein. Das heißt aber nicht, dass man darauf nicht auch mal übernachten könnte. Schale und Deck sind durch die Sandwichbauweise gut isoliert und brauchen aus technischen Gründen keine Verkleidung. Die vier Kojen sind großzügig bemessen. Alles am Boot ist dem primären Zweck untergeordnet. Nämlich schnelle Rennen zu fahren.

Oben rechts: Das Vorschiff ist leer. Lediglich eine Toilette gibt es dort. In der Boden-seeverversion fehlt diese. Stattdessen kann eine Chemietoilette auf den Sockel des Doppelbodens montiert werden.

Unten links: Der Charme eines zweckmäßigen Regattabootes. Stofftaschen und Netze statt Schränke und Schapps.

Unten rechts: Bodenbretter aus Sperrholz decken die Bilge hinter dem Hauptschott ab. Das Vorschiff wird zusätzlich von einem Doppelboden ausgesteift. Deutlich ist das massive Kielschwein zu sehen, das zusammen mit den Lagern unter den Kojenbrettern für Stabilität sorgt. Die Bündel an den Stringern wurden bei Langstreckenregatten als „Leesegel“ genutzt.





Fahrbericht

deren Wunsch. Als Flauteschieber oder für Manöver in engen Häfen reicht ein leichter Außenborder mit zwei PS aus. Damit spart man sich nicht nur eine Menge Wartungsaufwand, die ein Einbaumotor erfahrungsgemäß mit sich bringt, sondern auch mindestens 100 Kilogramm Bootsgewicht.

Fazit: Die Corby 25 ist sehr robust und sehr schnell. Sie ist einfach zu segeln und bietet für Paare oder Familien mit Kindern ausreichend Raum für einen Urlaubs- oder Wochenendtörn. Das Innenleben des Bootes lässt sich noch etwas gemütlicher gestalten, wenn man über entsprechende handwerkliche Fähigkeiten verfügt. Ab etwa 45 000 Euro muss man einplanen, bis sie auf dem Bodensee segelt. Legt man Wert auf einen Einbaumotor kommen noch etwa 5000 Euro dazu. Es gibt sicher billigere Boote, die größer sind, Stehhöhe und einen vierflammigen Gasherd mit Backofen unter Deck haben. Wer darauf Wert legt, lässt von der Corby aber ohnehin die Finger. Wem es auf seglerische Qualitäten ankommt, sollte die kleine Engländerin mal genauer unter die Lupe nehmen. Problematisch erscheint der Tiefgang. Die Breite von 2,50 Meter kommt unserem Revier wiederum sehr entgegen. Dadurch ist das Boot ohne Amtsschimmel trailerbar, allerdings nur mit einem Geländewagen. Eine Hubkielversion ist nicht geplant. mh