



HECK-ANSICHT
Die Linien ziehen ein, das ist gefällig. Der Spiegel liefert Platz für eine Windfahnensteuerung

EINSTEIGEN, LOSFAHREN!

*Sehr hochwertige **BAUWEISE** und gute Segeleigenschaften sollen die Sentijn 37 IQ auszeichnen. Die konsequente Ausrichtung auf lange **SEEREISEN** sei ihr ebenso mit auf den Weg gegeben worden. Ein echtes Fahrtenschiff also?*

Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt – das haben sich wohl auch Yvonne Kuijpers und Paul Matthijssen gedacht. Nach gründlicher Vorbereitung ging es für das holländische Paar 1999, damals IT-Spezialistin und Bauingenieur, auf eine Runde um den Nordatlantik. Zwei Jahre raus aus dem Berufsleben und danach normal weitermachen. So der Plan.

Nun, es kam anders. „Die Reise hat uns verändert, wir sind Ocean People geworden“, erzählt Paul. Damit war auch gleich der Name des neuen Unternehmens gefunden, das fortan für den Lebensunterhalt sorgen sollte: Ocean People. Angeboten werden Flottillen, Überführungen, Trainings, Baubegleitung und eben die Sentijn 37 IQ.

Doch zunächst wurden die beiden in der Royal Yachting Association Yachtmaster Offshore und Cruising Instructor, lernten so

ziemlich alles also, was man in England übers Segeln auf Yachten lernen kann. „So sammelten sich im Laufe der Jahre bei uns beiden rund 150 000 Seemeilen auf immer anderen Yachten an. Da sieht man vieles, was einem gefällt, aber auch Dinge, die man besser lösen würde. So ging es uns auch mit unserer Victoire 1044“, führt Yvonne aus.

Der Entwurf von Dick Koopmans hatte die beiden schon um den Atlantik getragen und fungierte bei den diversen Flottillen der Firma als Führungsschiff. „Einen weiteren Koopmans-Entwurf hatten wir mit der Sentijn schon länger im Auge. Der allerdings war seinerzeit nicht als Neubau zu bekommen. Wohl aber gelang es uns, die Mallen zu kaufen“, so Paul weiter.

EIN PRODUKT VON ERFAHRUNG

Aus der dann folgenden Zusammenarbeit der beiden mit Dick Koopmans junior entstand die Sentijn 37 IQ. Die hat mit der

Ur-Sentijn nur noch die Linien des Rumpfes gemein; Anhänge, Deck, Bauweise und Rigg wurden in Zusammenarbeit zwischen Werft und Konstrukteur nach den Vorgaben der Ocean People auf heutigen Standard gebracht.

Und so liegt sie da am Steg in Herkingen direkt vor dem Büro der Werft. Gebaut wurde sie bei Ridas Yachts in Estland im Vakuuminjektionsverfahren mit Vinylesterharzen um einen 20 Millimeter starken Airex-Schaumkern und einem Stahlkielrahmen. Der reicht bis an die Püttinge hinauf, um das Deck kraftfrei zu halten und die Lasten des durchgesteckten Zweimalingsmastes optimal einzuleiten.

„Wir wollten ein schnelles Schiff für lange Reisen, das darum sehr sicher sein muss. Deshalb bauen wir sehr aufwändig, um Gewicht zu sparen und gleichzeitig größtmögliche Steifigkeit zu erhalten“, gibt Yvonne Einblick in ihre Überlegungen. →

**Gute Figur: Hohes, gestrecktes Rigg, feine Segel
und ein tiefer Kiel sorgen für mächtig Druck**





Die Genuaschot lässt sich auf beide Winschen führen, achtern für einhand oder kleine Crew

ENTSTANDEN AUS DER ERFAHRUNG EINES LANG- FAHRT-PAARES

Logisch, dass da die Rumpf-Deck-Verbindung geklebt, gebolzt und rundum überlaminiert ist und die Schotten und Schränke umlaufend ebenfalls mittels Harz und Matten am Rumpf befestigt werden. Dass diese Maßnahmen fruchten, wird sich auf dem Wasser noch zeigen. Denn am Testtag wehen frische 5 Beaufort über das Grevelinger Meer, gespickt mit Böen, die den Windmesser bis an die 27 Knoten herantreiben.

BESTENS BEDIENBAR

Nach der langen Hafenausfahrt, die der üppig bemessene 40-PS-Volvo kaum hörbar absolviert, geht es vor zum Mast. Denn dort werden auf einem Koopmans-Entwurf nun mal die Segel gesetzt. „Weil es schneller geht, fast ohne Reibung. Und schnell ist sicher“, so Paul. Tatsächlich bietet eine Art Graben zwischen Kajütaufbau und Mastfuß festen Stand während der Arbeit. Feine, kugelgelagerte Beschläge und große Winschen lassen das Laminat bereitwillig gen Windex steigen. Jetzt noch die tief angeschlagene High-Aspect-Fock ausrollen, und schon geht die Post ab.

„Über das Decklayout haben wir lange nachgedacht. Die Umlenkung der Fockschot etwa sitzt so, dass diese auf beide Winschen auf dem Süll geführt werden kann. Die vordere mit Crew, die achtere, wenn man einhand unterwegs ist“, weist Paul auf eins der vielen Details hin. Weitere gefällig?

Gleich vier 50-ST-Winschen von Harken stehen im Cockpit zur Verfügung, Spiwinschen kommen extra. Der Traveller mit der kräftigen Großschottalje befindet sich direkt vor dem Rad und ist somit für Rudergänger und Crew gleichermaßen erreichbar, die Holepunktschienen des Vorsegels sitzen

innen am Kajütaufbau, die Püttinge ganz außen am Rumpf. Das sorgt für freie und zugleich breite Gangborde und nicht zuletzt: Häufig gebrauchte Trimmeinrichtungen wie Cunningham, Kicker und Unterliek sind unter die große Sprayhood umgelenkt. Dort warten diverse XCS-Stopper von Spinlock und eine weitere Harken-Winsch auf die serienmäßigen Dyneema-Leinen.

Da beim Trimmen, so die Philosophie von Koopmans, die Holwege kurz sind, ist höhere Reibung zu verschmerzen. Außerdem, so der Konstrukteur, würde wohl durch die gute Erreichbarkeit aus dem Cockpit heraus auch häufiger mit dem Segelplan gearbeitet werden. Das alles klingt, als ob die Sentijn gut segelt. Nun ja, das tut sie auch.

INTUITIVES SEGELN

Am Wind sind 7,3 Knoten drin bei 18 Knoten Wind. Gewendet wird dabei über nur 80 Grad. Das ist fast schon erwartbar mit dem 2,05 Meter tiefen Kiel. Ein Schwenkkiel mit variablem Tiefgang von 1,25 bis 2,25 Metern wird ebenfalls angeboten. Spaß macht das Schiff allemal. In Böen setzt es den zusätzli-

AN DECK EIN SEESCHIFF

chen Druck in der Luft sofort in Fahrt um, man spürt die hohe Steifigkeit der Konstruktion, kein Knarzen oder Ächzen ist hörbar. Auch in starken Böen ist am sonst sehr direkt übersetzten Rad kaum Ruderdruck zu spüren. Das ist nicht jedermanns Sache, aber zum Steuern mit Autopilot ideal, weil dieser dann weniger Strom verbraucht. Dessen Einsatz ist mitunter auch deswegen erforderlich, weil kleinere Menschen unter 1,80 Meter Körpergröße vom Süll aus nur gestreckt das etwas klein geratene Rad erreichen. Sitz- und Stehposition achtern des Steuers sind hingegen tadellos.

Leicht geschrickt, legt die Sentiyn noch einen drauf: 7,9 Knoten stehen auf dem GPS bei etwa 60 Grad zum Wind. Auf noch tieferen Kursen fällt die Geschwindigkeit ein wenig ab, die Fock ist dafür schlichtweg nicht konzipiert. Die Werft bietet alternativ Code Zero oder Gennaker an. Ebenso kann, direkt vor dem Wind, ein Spinnaker helfen. Dessen Baum ist ebenso optional und aus Kohle wie der für den Gennaker.

Leider macht eine nahende Böenwand einen Strich durch dahingehende Einsatzpläne. Zu gerne würde man die Blase am Carbonstengel ziehen und das Schiff raumschots rennen lassen. Das Steuergefühl, vor allem in den Böen, lässt volle Kontrolle auch mit buntem Tuch vermuten. Müsste man die Bö abwettern, könnte das bereits vorbereitete Kutterstag mit den ebenso vorgesehenen Augen für Backstagen hilfreich sein. Beides ist Serie. So geht es retour gen Hafen. Zeit für einen Blick unter Deck.

DURCHDACHT, ABER NIEDRIG

Dort fällt zuallererst die ungewöhnliche Anordnung der Pantry auf: Ein Block mit Kocher und Schapps an Backbord und eine Insel mit Spülbecken genau vor dem Niedergang. Das ist durchaus seegerecht: In der Schiffsmitte platziert, ist das Becken, mit Wasser gefüllt, auch bei Seegang einigermaßen nutzbar, zudem dient es als Stütze für den Smut, wenn auf Steuerbordbug segelnd gekocht wird. Auch auf dem Weg gen Vorschiff findet der Segler auf beiden Seiten einen Durchgang und obendrein Halt.

Etwa auf Höhe des Mastes geht leider die Stehhöhe aus. Typisch Koopmans: Ansprechende Linien und ein flaches Vordeck sorgen für nur 1,63 Meter Höhe im Salon. Zu wenig, ganz bestimmt auf einem elf Meter langen Schiff. Ansonsten wirkt der Salon



Eine echte KOOPMANS: flaches Vordeck, schöne Linien, Fallen am Mast. Der Graben zwischen Kajütaufbau und Mastfuß sorgt für SICHEREN STAND bei Segelmanövern

GEKONNT ANDERS



ZU KLEIN
Die Cockpitlenzer gehören größer. Sie erfüllen zwar CE, trotzdem legt die Werft nach



TRIMMEN JA
Kicker, Unterliek und Cunningham werden ins Cockpit umgelenkt, weil oft genutzt...



SETZEN NEIN
... Fallen und Smeerreepen aber nicht: weniger Reibung für schnelle Abläufe

sehr gemütlich. Der Holzausbau in Teak ist exquisit, alle Rundungen und Kanten sind mit viel Liebe zum Detail ausgeführt.

Auch die Maserung ist stimmig, ebenso die teilweise indirekt ausgeführte Beleuchtung, die für Atmosphäre sorgt. Heller Boden und rote Polster setzen moderne Akzente. Das alles ist auf die Vorlieben des Eigners in großem Maße anpassbar.

Die Kojenmaße reichen durchweg mit über 2,05 Meter in der Länge aus, ebenso die

Dimensionen in der Nasszelle. Deren runde Formen vermeiden schmerzhaften Kontakt mit Ecken und Kanten bei Benutzung in bewegter See. Im achteren Schott der Nasszelle führt eine Tür in die Backskiste. Auf Wunsch steht dort eine weitere Koje bereit. Da durch den Backskistendeckel zugänglich, eröffnen sich kurze Weg zum Cockpit.

So kann der dort Liegende während der Nachtwache leicht den Wachgänger bei einem Manöver absichern, ohne seine →

SENTIYN 37 IQ



Sehr schiffige Form. Der große tiefe Kiel sorgt für hohe Stabilität. Ein Modell mit variablem Tiefgang ist geplant

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

40 Grad	7,3 kn
60 Grad	7,9 kn
90 Grad	7,7 kn
130 Grad	6,8 kn
180 Grad*	6,2 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 18 kn (5 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung ca. 0,2 Meter

*Schmetterling

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,5

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Mit Fock tourentauglich gezähmt,
dennoch keineswegs langweilig

KOJENMASSE

Vorschiff	2,06 x 2,00/0,60 m
Salon (Option)	2,05 x 0,55 m
Achtern	2,05 x 1,60/0,40 m

Knapp

Durchschnitt

Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Dick Koopmans
 CE-Entwurfskategorie A (Hochsee)
 L_üa (Rumpflänge) 11,33 m
 Breite 3,75 m
 Tiefgang 2,05 m
 Gewicht 7,2 t
 Ballast/-anteil 2,7 t/37 %
 Großsegel 40,0 m²
 HA-Fock (100 %) 34,0 m²
 Maschine (Volvo) 30 kW/40 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
 Vakuuminjektion mit Vinylesterharz.
 Sandwich bis zehn Zentimeter unter
 der WL, ab dort massiv. Stahlrahmen

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 229 500 €
 Preis segelfertig² 240 500 €
 Komfortpreis² 292 500 €
 Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

Werft Ocean People in Herkingen, NL.
 www.sentiyn.nl. Gebaut bei Ridas
 Yachts & Composites in Estland

Yacht-BEWERTUNG

Konsequent umgesetztes Schiff für lange Seereisen, sehr hochwertig gebaut und mit feinsten Komponenten bestückt. Konzeptbedingt im Innenraum nicht immer großzügig. Die guten Segel- und See-Eigenschaften machen Reisen zum Vergnügen

Konstruktion und Konzept

- + Sehr hochwertig gebaut
- + Konsequente Auslegung auf Reisen
- Keine Stehhöhe im vorderen Salon

Segelleistung und Trimm

- + Durchdachtes Deckslayout
- + Viele Trimmeinrichtungen

Wohnen und Ausbauqualität

- + Seetauglicher Innenausbau
- + Vielseitige Achterkammer
- Salon wirkt gedrungen

Ausrüstung und Technik

- + Üppige Akkukapazität
- + Diesel-Tagestank
- + Gut zugängliche Filter

Koje zu verlassen, etwa wenn am Mast gereift wird. Dieses Layout ist vor allem für kleine Crews durchaus praktisch, und die sind auch die Hauptzielgruppe. „Wir haben alle Kräfte so ausgelegt, dass auch eine Frau wie ich das Schiff in der Regel alleine bedienen kann. Das ist entscheidend für den Komfort auf See bei längeren Reisen, so bekommen beide genügend Schlaf“, erklärt Yvonne Kuijpers.

Ebenso erfreulich ist die Navigations-ecke: Schon im Standard gut ausgerüstet etwa mit einem Barografen, bietet sie Raum für weitere Einbauten. Die Sitzposition ist gut, denn bei Lage dient auch aus der Navi heraus die Kücheninsel in der Salonmitte bei Bedarf als Stütze.

SEETAUGLICH BIS INS DETAIL

Neben Decks- und Kajütlayout hat sich die Werft noch weitere Gedanken über das Reisen mit Segelbooten gemacht: Der Diesel wird in einem Tagestank von 50 Litern aufbewahrt, der aus dem 120 Liter fassenden Haupttank, beide aus Edelstahl, gefüllt wird.

Sämtliche Filter sind in einem vom warmen Motorraum getrennten Fach im leicht abwaschbaren WC-Raum zusammengeführt, um dort besser arbeiten zu können. Klar, dass die Kraftstofffilter redundant ausgeführt wurden.

Die Akkukapazität ist mit 315 Ampere-stunden und zusätzlichen je 105 Ampere-stunden für den Startmotor und die Anker-

winsch durchaus üppig, zumal die Positionsluchten alle in LED ausgeführt sind und der Autopilot von Jefa hydraulisch direkt auf den Quadranten wirkt. Kurzum: Auch im Detail braucht sich die Sentiyn nicht vor Hallberg-Rassy, Breehorn, Faurby und Co. zu verstecken.

Etwa die HR 372: In der Basisversion ist die rund 20 000 Euro teurer und hat ein Teakdeck. Allerdings wird die Schwedin nur aus Polyester im Handauflegeverfahren gebaut. Konsequenz: Sie bringt rund eine halbe Tonne mehr Gewicht auf die Waage. Ebenso die Breehorn 37, ebenfalls ein Entwurf von Koopmans. Etwa gleicher Preis, aber auch schwerer, was für gleiche Geschwindigkeiten größere und damit weniger einhandtaugliche Segelflächen erforderlich macht.

In der „Ocean People“-Ausführung kostet die Sentiyn 37 IQ, was übrigens für Innovative Quality steht, 292 500 Euro. Das ist nicht eben wenig, beinhaltet aber auch eine volle Navigationselektronik inklusive Radar, einen hydraulischen Achterstagspanner, die

DIE SENTIYN IST LEICHT, FEST UND DURABEL IN VINYLESTER GEBAUT

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[2]{S/V^3}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

AUCH INNEN REISEMASCHINE



Die Werft legt Wert auf einen **SEEGERECHTEN AUSBAU**. Wer kocht oder spült, kann sich bestens abstützen. Leider fehlt es dem Salon im vorderen Bereich an **STEHHÖHE**

SITZEN UND LIEGEN



HERZSTÜCK

In der Navigation wird ein-drucksvoll klar: Daysailing ist nicht der Sinn der Sentijn



RUNDE SACHE

Keine Ecken, keine Blut-ergüsse, auch wenn es mal etwas ruppiger zugeht



WANDELBAR

Schnell wird aus der Backskiste eine Koje. Nur wohin mit ihrem Inhalt?

Rettungsinsel, eine Lade-/Umformerkombi von Mastervolt und eine Espressomaschine. Das Schiff ist damit fertig zum Losfahren. Wer das in Estland tut, spart rund 9000 Euro für die Überführung.

Die exzellenten Segeleigenschaften und die sehr hochwertige Bauweise zeichnen die Sentijn aus. Ebenso die bis ins Detail konse-

quente Auslegung für komfortable und schnelle Reisen auf See. Wer solch eine Tour mit kleiner Crew plant, sich an der fehlenden Stehhöhe vorne im Salon nicht stört und ein individuelles Schiff sucht, sollte sich mit den Ocean People in Verbindung setzen.

ALEXANDER WORMS