

1



KUSTER A-38

Baunummer „74“ in neuem Kleid

Es bedarf schon ein gerüttelt Maß an Selbstbewusstsein, Mut und fundierter Marktanalyse, sich in der heutigen Zeit auf das Abenteuer der Übernahme einer Stahlboot-Werft einzulassen, auch wenn diese mehr als zwei Jahrzehnte Tradition vorzuweisen hat. Mut auch deshalb, basiert die eigene, weit über Hollands Grenzen hinausragende, unbestrittene Reputation, eigentlich auf dem Bau hochseetüchtiger GfK-Schiffe vom Schlage der bekannten North-Line Yachten. Dennoch, mit der „Kuster A-38“ präsentiert sich hier der gelungene Wurf einer durchaus sinnmachenden Bau-Range-Ergänzung.

Text und Fotos: Claus D. Breitenfeld

Genau genommen reicht die Geschichte der Kuster-Yachten weit zurück, bis in das Jahr 1995. Seinerzeit legte die damals noch in Vriezenveen angesiedelte Werft unter dem Namen „Consonant“ sogenannte Barkassen auf Kiel. Die Entwicklung und Namensänderung auf „Kuster“ erfolgte 1999, bis schließlich 2015 Sipko van Sluis – seines Zeichens auch Chef von „North-Line Yachten“ – die Modellreihe übernahm, in

„Kuster Yachts“ umbenannte und nach Harlingen ins Stammhaus North-Line, gegründet 1976, verlagerte. Würde man alle bislang unter dem Namen Kuster aufgelegte Yachten zusammenrechnen, addierte sich deren Summe, einschließlich des aktuellen Testprobanden, auf die stolze Zahl von immerhin 74, allerdings Letztere aktuell in einem völlig neuen Kleid, kompakt, elegant, kraftvoll und bei einer Durchfahrts Höhe von

lediglich 2,40 m über WL, für fast alle Reviere bestens geeignet.

Die Kuster A-38, meist nachgefragte Ausführung dieser neuen Serie und das erste unter der von van Sluis' Ägide gebaute Modell, präsentiert sich als zweitgrößter Typ der Baureihe. Längenmäßig wird es lediglich von der „31“ unterboten, nach oben hin können sich künftige Eigner derzeit in drei Sprüngen für weitere Varianten von 42, über 45, bis 47 Fuß entscheiden.

Angedacht für die Zukunft sind Abmessungen bis maximal 60 Fuß.

Als echter „Allrounder“ in Multi-Knickspantbauweise suggeriert unser Testproband durch angenehm geschwungene Formen von Rumpf und Aufbauten nicht nur optisch Sicherheit und Stabilität, er demonstriert dies auch überzeugend während des Testschlages durch ein Höchstmaß an Steifigkeit und Souveranität, was sich unter anderem in den Fahreigenschaften



alles andere – vom Lackieren über technische Installationen, Elektronik, Holzbausbau etc. – erfolgt unter eigenem Dach. Dies birgt den Vorteil in sich, dass die Werft in der Lage ist, relativ flexibel zu agieren, um nach dem Custom-build-Prin-

persenning als sogenannte „Kuchenbude“ passé und auch eventuelle Kletteraktionen über die Backskisten-Polsterung gehören der Vergangenheit an. Handläufe auf dem Salondach, doppelte Lufthutzen-Zwangsbeltüftung,

ausgestattete Pantry, gefolgt von einem bequemen Leder- sofa, ebenfalls in L-Form und vorgelagertem Tisch, dessen Standfuß gleichzeitig als Barfach fungiert. Gegenüber an Bb. das ergonomisch kompakte und bestens einsehbare Dashboard samt aufwändig ausgestattetem Rudergänger-Sessel, individuell einstell- und um 360° drehbar. Sich daran anschließend gegen die Fahrtrichtung ein Sideboard mit TV-Installation und seitliche Vorhänge. Um klare Sicht durch die dreigeteilte Frontscheibe kümmern sich Parallelwischer, LED-Decken- spots sorgen für Erleuchtung an dunklen Stunden des Tages. Unter zwei riesigen Bodenluken verrichten sechs in Reihe arbeitende Zylinder



3



2



4

im Vollast-Modus deutlich zeigt, wie zum Beispiel kaum nennenswerte Krängungser- scheinungen bei hart gelegtem Ruder und dabei Drehkreise von lediglich knapp einer (!) Bootslänge an den Tag legend. Auch bei der Projektierung in Abstimmung mit dem künftigen Eigner und der finalen Fertigungsweise unter- scheidet sich Kuster Yachts von dem einen oder anderen Wettbewerber. Lediglich der Kaskobau wird als Auftrags- arbeit außer Haus vergeben,

zip den einen oder anderen Sonderwunsch zu realisieren.

Design, Konzept, Verarbeitung

Wir gehen an Bord. Breite, rutschsicher lackierte Gang- bords samt Vorschiff umrun- den den gesamten Decksbe- reich, einschließlich das mit Echt-Teak belegte achterliche Cockpit, abgesichert durch eine stabile, 35 mm starke, zweireihige VA-Reling. Somit ist umständliches Handling beim Aufrichten der Heck-

elektrohydraulisch absenk- barer Gerätemast, Solarzellen, professionelle Lichterführung, Festmacher-Doppelpoller und Springbeschlag, elektrische Ankerwisch, Badeplattform, Davits und eine Scheuerleiste, die ihrem Namen alle Ehre macht, komplettieren das äußere Erscheinungsbild. Der Saloneingang wird von einer nach Bb. versetzten, schweren Teakholztür ver- schlossen. Steuerbords hinter der achterlichen Schottwand im Salon die L-förmige, gut

1 Kompakt und dennoch elegant, ge- lungener Deckssprung und Robustheit ausstrahlende, mächtige Scheuerleiste, so allein die optisch überzeugende Ausstrahlung, die schlussendlich auch fahrtechnisch überzeugt.

2 Geräumiges Cockpit mit gemü- tlicher, fest verschweißter Backski- sten-Sektion.

3 Blick in den Salon von achtern in Fahrtrichtung.

4 Werftchef Sipko van Sluis völlig ent- spannt am Ruder der Kuster A-38.



1



2



3



4



5

des Perkins-Diesel zuverlässig ihre Arbeit in einem piek-sauberem Maschinenraum, leiten ihre Power über eine 40 mm starke, wassergeschmierte Welle an den vierblättrigen Bronze-Prop weiter, flankiert von jeder Menge Bordtechnik und insgesamt 400 Ah Batterie-Kapazität. Mittig über drei Stufen führt der Weg hinab auf die Kabinenebene, vorbei am backbordseitigen, sich hell, freundlich und pflegeleicht

präsentierendem Sanitärbereich mit abgetrennter Dusche und E-WC. Gegenüber die ausreichend große Gäste-Unterflurkabine, im Eingangsbereich volle Stehhöhe aufweisend, Doppelbett-Ausstattung und geschickt integriertem Waschmaschinen/Trockner-Schrank. Zur Bugspitze hin schließlich das gemütliche Eigner-Refugium mit zentraler Kingsize-Schlafstätte, Stauraum satt und hinter der Holzverkleidung installierte

Heizungsradiatoren. Lässt man die Liste des Basis-Lieferpaketes Revue passieren, wird schnell klar, dass wir es hier mit einem absolut fahrfertigen Reiseschiff zu tun haben, Auf- und Umrüstungsmöglichkeiten nach Eignerwunsch logischerweise unbegrenzt möglich, die auch schon mal elementarer Art ausfallen können, wie zum Beispiel ein zweiter Steuerstand im Cockpit oder das Schiebedach im Salon.

Fahreigenschaften

Spätestens beim zur Verfügung stehenden Motorisierungsangebot sollte jedermann klar werden, dass wir es hier nicht mit einem „Racer“ zu tun haben. Vom ersten Konstruktionsstrich bis hin zum fertigen Produkt, waren die Prioritäten voll und ganz auf Langzeitreisen mit höchstmöglichem Komfort und seetüchtigem Fahrverhalten ausgerichtet. Allein das Rumpfkonzep



6



7



8



dieses 14-Tonnern mit lang durchgezogenem Kiel und die dadurch garantierte Kursstabilität, auch bei schwierigen Wind- und Wasserverhältnissen, prädestiniert diesen Stahlverdränger ohne Wenn und Aber für ausgedehnte Küstentörns im offenen Wasser, was logischerweise jedoch auch nicht das Befahren mitunter problematischer Binnenreviere ausschließt. Dafür spricht zum einen die bereits erwähnte, moderate Durchfahrts Höhe von lediglich 2,40 m und die verblüffende Wendigkeit in Bezug auf das Drehkreisverhalten von unter einer Bootslänge, dank des speziellen Fishtail-Ruderblattes mit optimaler Anströmung und 45°-Einschlagwinkel sowohl nach Bb. als auch Stb. Überzeugend auch die nach 25 Sekunden aus ruhender Position erreichte Maximalgeschwindigkeit mit knapp 16 km/h bei einer Wassertiefe von nur etwa 2,50 m unter dem Kiel, die im freien Wasser zweifelsohne eine Steigerung erfahren dürfte, schlussendlich jedoch in Anbetracht des damit einhergehenden Kraftstoffverbrauchs kaum diskutierenswert erscheint. Weit mehr an Bedeutung ist in diesem Zusammenhang dem ökonomischen Faktor beizumessen, der sich bei Marschfahrt-Speed von 1.250 U/min und immerhin noch knapp 11 km/h einstellt – und das mit erfreulich niedrigem Direkteinspritzer-Durst von lediglich 4,2 Litern pro Stunde, einem Sechstel dessen, was bei Vmax durch die Düsen gepresst wird. Ein dickes Lob in diesem Zusammenhang auch hinsichtlich der Geräuschdämmung, die, am Steuerstand gemessen, gerade 'mal mit verhaltenen 62 dB(A) rüberkommt. Und selbst bei Volllast kann über 75 dB(A) nicht gemekert werden. 🍷

Kontakt

Kuster Yachts
 NL 8861 ND Harlingen
 Kelvinstraat 2D
 Tel.: 0031- (0)- 517-391054
 Fax: 0031- (0)- 517-391126
 Mail: info@kusteryachts.nl

www.kusteryachts.nl



Kuster Yachts / Kuster A-38













| | |
|--------------------------------------|---|
| Herstellerland | Holland |
| Motorisierung Test KW (PS) | 1 x Perkins M225TI, 109 kW (148 PS) 6 Zyl. in Reihe, Turbo, Ladeluftkühlung, 6 L Hubraum (Standard: Vetus Deutz, 88 kW /120 PS) |
| Antriebsart/Propeller: | Welle Ø 40 mm/23½ x 23, 4-Blatt, Bronze |
| Preis Standard/Testschiff (€) | ca. 400.000,- / auf Anfrage |

Messwerte

| Fahrstufe | Drehzahl U/min | Geschwindigkeit | | Verbrauch | | | Schallpegel* dB(A) |
|--------------------------------------|-------------------|-----------------|--------|-----------|------|------|-----------------------|
| | | kn | (km/h) | l/h | l/sm | l/km | |
| Standgas eingekuppelt | 600 | 3,10 | 5,74 | 1,70 | 0,55 | 0,30 | 57 |
| Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h) | 1.500 | 6,50 | 12,04 | 6,30 | 0,97 | 0,52 | 65 |
| Marschfahrt | 1.250 | 5,80 | 10,74 | 4,20 | 0,72 | 0,39 | 62 |
| V-max. | 2.500 | 8,60 | 15,93 | 26,80 | 3,12 | 1,68 | 75 |

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 25, Drehkreis in Bootslängen = 0,75 - 1,0 (auch unter Volllast), Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 1.16 /1.563 (2.148/2.895)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
|  12 m |  4,04 m |  1,10 m |  2,40 m |  88-125 kw (120-170 PS) |  Stahl/Multiknickbauweise |
|  1.250 l |  450/200 l |  14.000/ 2.000 kg |  B |  6 |  4+2 |

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Van Harinxmakanaal, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2 - 3/0,25, Personen an Bord: 2, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 1.000/350

Mein Fazit

Eigentlich nur schwer nachvollziehbar und kaum logisch zu erklären, weshalb die seinerzeitigen Macher der ehemaligen Consonant-Modelle diese Schiffe jahrelang in einem Dornröschenschlaf ähnlichen Dämmerzustand verweilen ließen, bis ein euphorischer und erfolgreicher Bootsbauer wie Sipko van Sluis mit Mut und Zuversicht sich deren „Reinkarnation“ annahm. Herausgekommen ist jetzt dabei ein Schiffstyp, der all das mitbringt, was langzeitreisende Tourenkipper von einer Yacht dieser Art erwarten: Solide, zuverlässige Fahreigenschaften auch in schwierigen Revieren bei hoher Sicherheit, tadellose Qualität, unproblematisches Handling, ökonomische Betriebskosten, gediegener Komfort und zeitlos elegantes Design. Chapeau!

Claus Breitenfeld - Testredakteur

