





Der Niedergang ist weit nach vorn gezogen, man kommt aber dennoch auch bei hochgeklappter Sprayhood gut unter Deck. Auch die Fallwischen lassen sich ohne Probleme bedienen.



Das Topprigg ist simpel, aber sehr stabil ausgeführt. Es ist eher für mehr Wind ausgelegt.

# Generationenvertrag

Wenn eine Yacht dreißig Jahre im Besitz einer Familie bleibt, spricht dies nicht nur für die Treue des Eigners, sondern auch für die Qualitäten der Konstruktion. Mit der Gibsea 84 segelte Jan Kuffel eine kompakte Yacht aus französischer Produktion, die weniger durch rassiges Aussehen oder rasanten Segeleigenschaften besticht, sondern sich eher als verlässlicher Partner für entspanntes Fahrtensegeln empfiehlt.

**S**äuberlich abgeheftet, gibt der Ordner mit den Bootsdokumenten einen ersten Einblick in die Geschichte der Gibsea 84, die sich seit 1984 im Besitz der Familie Rump befindet. Selbst die Eintrittskarte für die Hanseboot 1983 steckt in einer Klarsichthülle. „Ich bin damals auf die Messe gegangen, weil ich ein vernünftiges Fahrtenschiff für unsere vierköpfige Familie gesucht habe. Auf die Gibsea stieß ich eher zufällig, die hatte ich gar nicht auf dem Schirm, sondern liebäugelte eher mit einer Friendship 28 oder einer Duetta. Als ich mir

die Französin dann näher angeschaut habe, fühlte ich mich gleich wohl an Bord, viel Platz in getrennten Kabinen, gut zugängliche Stauräume, saubere Verarbeitung, und, besonders wichtig, als Kielschwertausführung zu haben für unser Heimatrevier an der Elbe. Bei der abendlichen Besprechung mit der Familie muss ich wohl sehr überzeugend gewesen sein, denn am folgenden Tag haben wir auf der Messe den Kaufvertrag unterschrieben.“

So beginnt eine außergewöhnlich lange Geschichte von Eigner und Yacht, die mittlerweile in der nächs-

ten Generation fortgeführt wird, denn auch die Kinder von damals nutzen die Gibsea heute mit ihren eigenen Familien für das Wochenende und längere Urlaubstouren, häufig auf der Ostsee. Dorthin soll es auch in diesem Sommer gehen, für mich eine gute Gelegenheit, um während der Überführung von der Elbe an die Schlei durch den Nord-Ostsee-Kanal nähere Bekanntschaft mit der Yacht zu machen.

## Konstruktion

Die Gibsea 84 wurde 1982 vom französischen Designer-Duo Michel Joubert und Bernard Nivelte gezeichnet. Wie damals üblich, verpflichtete die Werft mit ihnen ein Konstruktionsteam, das sich zuvor durch schnelle IOR-Regattajachten und Einhand-Racer einen Namen gemacht hatte. Unter anderem stammte die Siegerin der Admirals Cup Einzelwertung 1983 *DIVA* von ihrem Reißbrett. Andere Wege gingen die Konstrukteure hingegen bei ▶



**Durch den weit in das Süll gezogenen Deckel können auch sperrige Dinge in der Backskiste untergebracht werden.**



**Der Salon wirkt trotz dunkler Hölzer großzügig, auch zu viert kommt man an Bord gut klar. Es stehen insgesamt sechs Kojen zur Verfügung, auch der Stauraum ist gut bemessen.**

der Neukonzeption der Gibsea-Range, die 1982 begann. Unterschieden sich die vorherigen Typen nicht grundsätzlich vom Cruiser-Racer-Konzept französischer Mitbewerber wie Dufour oder Jeanneau, kamen bei den nun vorgestellten Gibsea-Typen deutlich mehr Fahrtenaspekte zum Tragen. Hierbei lag der Fokus bei Konstruktionen bis zehn Meter Länge eher auf dem Eignermarkt, während größere Einheiten für eine Doppelrolle als Eigner- und Charters yacht konzipiert wurden. Dies äußert sich bei der Gibsea 84 in einem für die damalige 27-Fuß-Klasse ungewöhnlich guten Wohnkomfort. Die Yacht ist vom äußeren Styling her ein typisches Produkt der späten siebziger und frühen achtziger Jahre, mit hohem Freibord, keilförmigem Aufbau, vorspringendem „IOR-Steven“ und Topprigg, doch bereits beim Heck wird deutlich, dass bei der Konstruktion auch der zu erzielende Innenraum eine wichtige Rolle gespielt hat. Cockpit und Spiegelgerieten für damalige Verhältnisse extrem breit und vermitteln das Gefühl einer deutlich größeren Konstruktion, ein Eindruck, der sich später beim Segeln wiederholen wird.

Auch die Bauweise der Yacht ist nicht unbedingt Klassenkonform. Verließen sich viele Werften seit den frühen siebziger Jahren auf Innenschalen, die zum einen als Grundlage für die Einrichtung dienten, zum anderen die Konstruktion aussteifen sollten, ist die Gibsea 84 unter Deck fast traditionell gebaut. Alle Einbauten bestehen aus teakfurniertem Sperrholz, die Decke ist mit abnehmbaren Paneelen verkleidet, insgesamt erfreut viel sauber verarbeitetes Holz das Auge. Rumpf und Deck entspre-



**Die Navigation ist in Fahrtrichtung angeordnet und gut nutzbar, lediglich das Sitzpolster könnte konturiert sein, um bei Lage mehr Halt zu haben.**

chen hingegen Großserienstandard, ersterer besteht aus Massivlaminat, das Deck verfügt über einen Balsasandwichkern. Die Gibsea 84 blieb von 1982 bis 1988 in Produktion, 250 Exemplare wurden in dieser Zeit ausgeliefert.

## An Deck

Das Decks layout ist insgesamt gut durchdacht und es ist viel Sorgfalt in den Formenbau geflossen. Große Radien in allen Bereichen schonen nicht nur Gesäß und Schienbeine, sie sorgen auch dafür, dass selbst nach dreißig Jahren kaum Haarrisse im Gelcoat zu finden sind. Trotz des voluminösen Aufbaus bietet die Gibsea viel gut begehbare Decksfläche, eine umlaufende Aluminium-Winkelschiene sowie eine solide verankerte Seereling erleichtern die Decksarbeit zusätzlich. Auf dem Vordeck findet sich ein großer Ankerkasten, davor befinden sich versenkt montierte! Festmacherklampen. Ein großes Lewmar Flucht- und Ventilationsluk ist im vorderen Teil des Aufbaus eingelassen, ein kleineres belüftet hinter dem Mast den Salon. Das einfache Topprigg steht auf dem

Aufbau und ist mit vorderen und achteren Unterwanten versehen, die Trimmfunktionen beschränken sich auf einen Drehspanner am Achterstag. Setzt man dieses unter Zug, erzielt man zwar ein strammes Vorstag, viel mehr tut sich allerdings nicht, das sehr steife Mastprofil verhindert eine nennenswerte Vorkrümmung. Fallen und Reffleinen sind ab Werft auf Zweigangwischen am achteren Aufbauende geführt. Das Cockpit bietet wie bereits erwähnt viel Platz, die Crew sitzt komfortabel entweder auf den Duchten oder noch besser auf den nach außen abgeschrägten Cockpitsüllen, der Rudergänger kann hier gut am Aufbau vorbeisehen und das Boot mit dem Pinnenausleger steuern. Dies funktioniert auch bei viel Wind, ohne dass Gefahr bestünde, nach Lee abzustürzen. Die Zweigang-Genuawischen sind im richtigen Winkel montiert und kamen ab Werft von Lewmar, auf der Testyacht sind mittlerweile Selftailingmodelle von Andersen montiert.

Zum Stauen steht eine große Backskiste unter der Backbordducht bereit, deren Deckel bis weit in das Cockpitsüll geführt ist und so auch das Einfädeln von Klappfahrrädern und Ähnlichem gestattet. Der Niedergang ist weit nach vorn versetzt, davor verläuft ein breiter Traveller auf dem Brückendeck. Fallen und Strecker lassen sich auch im Niedergang stehend bedienen, was sogar bei hochgeklappter Sprayhood gut funktioniert. Auf beiden Aufbauseiten finden sich weitere Klappluks neben den Fallwischen, die die achtern gelegene Nasszelle sowie die Achterkajüte mit Frischluft versorgen.

## Unter Deck

Wenn man den seegerecht konzipierten Niedergang herabgestiegen ist, drängt sich wiederum der Eindruck auf, man würde sich auf einer größeren Yacht befinden. Der Salon ist breit und wirkt trotz der dunklen Hölzer angenehm großzügig. Backbord, neben dem Niedergang, befindet sich die L-förmige Pantry, die hier mit einem zweiflammigen Petroleumkocher ausgestattet ►



**Die Pantry fällt für 27 Fuß üppig aus, der Petroleumherd wirkt etwas antiquiert, funktioniert aber sehr zuverlässig. Gut ist die Spüle mit Abtropfbecke weit mittschiffs.**



**In der Nasszelle geht es etwas beengt zu, die Nutzung der Toilette erfordert eine gewisse Gelenkigkeit. Hier findet sich die einzige Innenschale, sie lässt sich gut reinigen.**

ist. Ferner verfügt sie über ein großes Kühlfach mit nachgerüstetem Kühlaggregat, viel Stauraum in offenen und geschlossenen Schapps, ausreichend Stellfläche sowie ein Spülbecken weit in Richtung Mittschiffslinie, so dass Wasser auch bei größeren Krängungswinkeln ablaufen kann. Dahinter schließt sich die Nasszelle an, die neben einem Marine-WC über einen kleinen Waschtisch sowie einen Schrank verfügt. Alles ist sauber in GFK ausgeführt, lässt sich also gut reinigen. Leider verlangt die Benutzung der Toilette einige Verrenkungen, die Kopffreiheit ist hier relativ gering.

An Steuerbord wurde ein klassischer Kartentisch in Fahrtrichtung platziert, auch hier gibt es viele Staumöglichkeiten in Schapps, im Kartentisch sowie unter dem Navigatorsitz, Montagefläche für Elektronik ist ebenfalls ausreichend vorhanden. Nach achtern schließt sich die Eignerzimmer an. Man schläft auch zu zweit komfortabel in einem Doppelbett, lediglich die innere Koje verfügt über eine etwas knappe lichte Höhe über dem Polster. Weiterhin gibt es ein langes Ablagebord an der Rumpfseite sowie einen Kleiderschrank. Neben dem Klapppluk im Aufbau sorgt ein Fenster in der Cockpit-Seitenwand für zusätzliche Belüftung und Licht in der Achterkammer. Der Salon ist mit Längskojen versehen, dazwischen

gibt es einen großen Tisch mit zwei Klappblättern. Über den Kojen bieten offene und geschlossene Schapps zahlreiche Ablagemöglichkeiten, zusätzlicher Stauraum steht unter den Kojenaufbauten zur Verfügung. Die einzige wirklich enge Stelle unter Deck findet man am Durchgang im Hauptschott. Wer ins Vorschiff will, muss sich hier etwas am Tisch vorbeiquetschen. Vorn wird die übliche V-Doppelkoje geboten, weiterhin zwei flache Schränke am Kopfende sowie lange Ablagefächer



**Leider ist nur das Oberwantspütting über ein Knie mit dem Rumpf verbunden.**

an den Rumpfsseiten. Eine weitere Ablage wurde am Fußende quer über der Koje eingebaut, ist hier aber sehr ungünstig platziert, denn sie schränkt den Fußraum unnötig ein und lauert geradezu auf die Schienbeine unruhiger Schläfer.

Unter den Polstern gibt es weitere große Stauräume. Generell haben alle Kojen auch für größere Crewmitglieder ausreichende Liegemaße, dies trifft auch auf die Salonkoyen zu. Die Stehhöhen unter Deck sind ebenfalls höher als man aufgrund der Abmessungen der Yacht erwarten würde, im Niedergangsbereich sind es circa 1,90 Meter. Die Bauqualität ist in allen Bereichen gut, auch in versteckten Ecken findet sich kein Pfusch, allerdings hat sich die Werft zwei konstruktive Macken geleistet: So ist das Oberwantspütting über ein einlaminiertes Knie mit dem Rumpf verbunden, die Unterwantspüttinge sind hingegen lediglich in der Deckschale verankert. Obwohl sich keine Risse oder andere Zeichen von Bewegung in der Verbindung feststellen ließen, steht dies im Kontrast zur ansonsten sorgfältigen Bauausführung. Der zweite Punkt sind die in der Bilge komplett überlaminierten Kielbolzen, dies sollte wohl Leckagen vermeiden, hat aber zur Folge, dass man die Bolzen nicht kontrollieren oder eventuell nachziehen kann, ohne vorher mühsam das Laminat zu entfernen.



**In der Achterkoje kann man auch zu zweit gut schlafen, wenn der „Innenlieger“ mit der eingeschränkten Höhe klarkommt. Für ausreichend Licht und Ventilation ist gesorgt.**



**Auch im Vorschiff gibt es ausreichende Platzverhältnisse, nur das Bord am Fußende nervt. Dicke Polster bieten guten Liegekomfort, zwei Schränke nehmen Ausrüstung auf.**

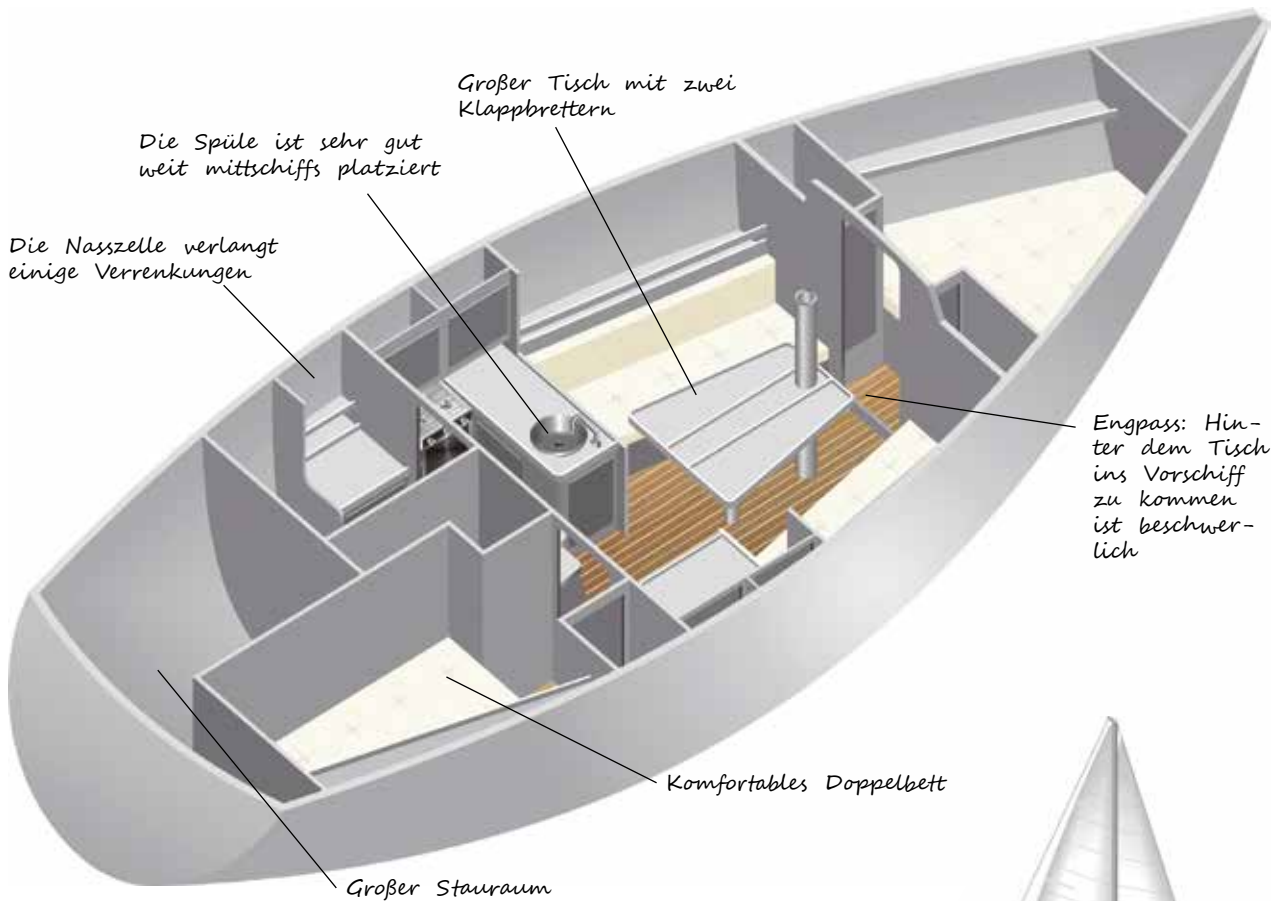
Die Yacht hinterlässt strukturell auch nach dreißig Jahren einen sehr stabilen Eindruck, auch im Seegang und bei mehr Druck im Rigg blieb es unter Deck angenehm ruhig, kein Knarzen oder Knistern ließ auf ein Verziehen der Schale schließen. Dieser Eindruck setzte sich an Deck fort, das sehr trittfest ist und keine weichen Stellen aufwies.

### Unter Segeln

Die Gibsea 84 konnte ihre seglerischen Fähigkeiten unter unterschiedlichen Bedingungen demon-

strieren, bei 20 Knoten auf der Elbe sowie unter Leichtwindbedingungen später auf der Ostsee. Generell ist die Konstruktion kein Kreuzwunder, was sicherlich zum Teil auf die getestete Kielschwertausführung zurückzuführen war, und fühlt sich bei stärkerer Brise deutlich wohler als bei Schwachwind. Insgesamt präsentierte sich die Yacht deutlich schwerer als die doch sehr optimistischen 2.800 Kilogramm, die der Werftprospekt angibt, übrigens für alle Versionen, Festkiel, Kielschwert und Kimmkiel. Inklusiv aller Ausrüstung und vollen Tanks dürfte unsere Testyacht locker

eine Tonne mehr auf die Waage gebracht haben, was man besonders unter Leichtwindbedingungen deutlich spüren konnte. So mussten wir an der Kreuz nach der Wende zunächst eine Weile deutlich tiefer als die optimale Höhe laufen, um das Boot in Schwung zu bringen. Bei 8 Knoten wahren Wind und etwa 4 Knoten Fahrt durchs Wasser lag unser Wendewinkel bei gut 100 Grad, dies ist nicht sonderlich beeindruckend, geht für ein reines Fahrtenschiff aber in Ordnung. Deutlich besser lief die Gibsea, nachdem der Wind auf 14 ►



Knoten aufgefrischt hatte, nun konnten wir über 90 Grad wenden und liefen gute 5 Knoten durchs Wasser, Werte, die die Festkiel ausführung sicherlich noch übertreffen kann. Auch in stärkeren Drückern bis 18 Knoten Wind konnten wir das volle Groß und die Genua noch tragen, der Ruderdruck hielt sich trotz des breiten Hecks auch bei größeren Krängungswinkeln in Grenzen, für komfortables Fahrtensegeln würde man aber sicherlich die Vorsegelfläche verkleinern. Die große Breite achtern prädestiniert die Yacht natürlich für Raumschotskurse, was sich in überraschend guten Geschwindigkeiten äußerte. So konnten wir auf diesem Kurs und mit mehr Wind auch mit deutlich größeren Yachten gut mithalten. Insgesamt bietet die Gibsea 84 für eine Fahrtenyacht problemlose Segeleigenschaften, alles lässt sich ohne großen Kraftaufwand bedienen und man fühlt sich auch bei ruppigen Verhältnissen wohl und sicher an Bord. Hier spielt die gute Cockpitergonomie eine wesentliche

Rolle, hinzu kommt das relativ hohe Freibord, das Wasser bleibt auch bei Lage angenehm weit entfernt.

### Unter Motor

Als Wertstandard wurde ein 18-PS-Volvo-Diesel mit konventioneller Wellenanlage und zweiflügeligem Festpropeller installiert, unsere Testyacht war mittlerweile auf einen dreiflügeligen Drehpropeller umgerüstet. Die Gibsea lief damit in Marschfahrt gute 5,5, unter Vollast über 7 Knoten Fahrt. Insgesamt verrichtete der Diesel erfreulich leise und vibrationsarm seine Arbeit, so dass selbst die zehn Stunden Kanalfahrt nicht zur Tortur wurden und man sich gut unter Deck aufhalten konnte.

Durch das am Spiegel aufgehängte Ruder dreht die Yacht voraus auf dem sprichwörtlichen Teller, gesteuerte Rückwärtsfahrt bereitet ebenfalls keine Probleme, nur auf die Neigung zum Quertreiben ohne Fahrt muss man sich einstellen. Insgesamt ist

### Technische Daten Gibsea 84

Konstrukteur	Joubert/Nivelt
Werft	Gibert Marine Frankreich
Takelung	Topp
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	GFK Sandwich
Länge über Alles	8,40 m
Länge Wasserlinie	7,10 m
Breite	3,05 m
Tiefgang	1,60, 1,00 - 1,95 m (Kielschwert)
Verdrängung	2.800 kg
Ballast	1.000 kg
Segelfläche a. Wind	42 m <sup>2</sup>
Spinnaker	ca. 57 m <sup>2</sup>
Kojen	6
Motor Volvo Penta	Diesel 18 PS
Neupreis 1984	ca. 30.000 Euro
Gebrauchtboote	ab 16.000 Euro



**Die Maschine sitzt etwas beengt unter dem Cockpit, Zugang gibt es nur von vorn und über zwei kleine Klappen im Bad und in der Achterkammer. Die Geräuschisolierung funktioniert gut.**

die unter dem Cockpit installierte Maschine in ihrer Leistung ausreichend, nur ihre Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten könnte besser sein. Zwar kommt man nach Demontage des Niedergangs an alle wichtigen Stellen heran, seitlich oder hinten ist der Motor aber kaum zugänglich.

### Fazit

Die Gibsea 84 ist eine praktische, durchdachte und bis auf die genannten Einschränkungen sehr gut ge-

baute Fahrtenyacht, die auch als Gebrauchboot noch viele Jahre Freude bereiten wird. Insgesamt habe ich selten eine dreißig Jahre alte GFK-Yacht erlebt, die sich ohne vorheriges Refit in so gutem Zustand präsentiert hätte. In meinen Augen ein schieres Wunder: Selbst die aufgeschraubten Plexiglasfenster, für viele Eigner Quelle steten Übels, waren noch original, nicht gerissen und, man glaubt es kaum, noch immer dicht. Auch der Eigner konnte auf die Frage nach Schäden in

der Vergangenheit nur die Achseln zucken – es gab keine, die bau- oder verarbeitungsbedingt gewesen wären. Lediglich die Verklebung der Kunstlederbespannung in den Schlafkabinen hatte sich gelöst, dies lässt sich aber in Eigenleistung beheben. Dennoch sollten gebrauchte Gibsea 84 natürlich vor dem Kauf eingehend begutachtet werden, wichtiger Punkt wäre hier zunächst das Ruder. Es ist als Leimkonstruktion aus Holz gefertigt und zieht gelegentlich an den Verschraubungen der Beschläge oder an der Unterkante Wasser, hier sollte man sorgfältig nach Rissen und weichen Stellen im Holz forschen. Dann sind die zuvor genannten Püttinge der Unterwanne ein kritischer Bereich, hier dürfen sich keine Risse oder Dellen im Deck oder den Aufbauseiten zeigen, eine Verstärkung ist aufwendig und teuer. Ebenfalls wichtig ist eine gute Wartungshistorie der Maschine, durch den mäßigen Zugang werden wichtige Arbeiten oft vernachlässigt. Die Preise für Gibsea 84 in vernünftigem Zustand beginnen bei circa 16.000 Euro, für sehr gut gepflegte und ausgestattete Exemplare wird aber oft deutlich mehr verlangt. Ein großes Angebot gibt es naturgemäß in Frankreich, zahlreiche Exemplare befinden sich auch in Großbritannien, den Niederlanden und an der deutschen Küste. 