

Gute Segeleigenschaften
und viel Komfort: ,
C-Yacht 11.30 DS



Komfortabel und seetüchtig **C-Yacht 11.30 DS**

Mit ihrer *C-Yacht 11.30 DS* sind *Zaadnoordijk Yachtbuilders* Anfang des Jahres in die lukrative Klasse der Deckssalonyachten eingestiegen. Wir haben das Boot bei Starkwind gesegelt

Von Peter Hahne
Grafik: Jochen Peschke

Seit Herbst letzten Jahres produziert die holländische *Jachtwerf Zaadnoordijk* unter neuer Leitung und mit neuem Namen: Der bisherige Firmenchef Rob Zaadnoordijk hat die Geschäftsführung an Jan Muller und Michel Schuurin übergeben, die als *Zaadnoordijk Yachtbuilders* weiterhin am Alkmaardermeer in der Nähe von Amsterdam Fahrtenyachten aus GFK bauen. Zaadnoordijk

hat sich aus dem Alltagsgeschäft zurückgezogen, bleibt aber Aufsichtsratsmitglied und Aktionär von *Zaadnoordijk Yachtbuilders*.

Der neue Name soll die internationale Ausrichtung der Werft betonen. Einen neuen Namen tragen auch die aktuellen Yachten der Holländer. Rob Zaadnoordijk hatte seine Fahrtenyachten *Compromis* genannt: Sie sollten weder ausgeprägte Renner noch

behäbige Wohnschiffe sein, sondern einen Kompromiss aus guten Segel-eigenschaften, Wohnkomfort, Bequemlichkeit und Sicherheit schaffen. Der Erfolg mit weit mehr als 5.000 verkauften Schiffen gab seiner Philosophie recht. Die neue Leitung bezweifelte die Werbewirksamkeit des tatsächlich etwas altbacken klingenden „Compromis“; sie nennt alle neu entwickelten Boote *C-Yachten*



Die Holeyunkte für die Genuaschoten lassen sich auch unter Last vom Cockpit aus verstellen



Segelwechsel erfolgen am Mast: Zwei Winschen dienen zum Holen und Durchsetzen der Fallen



Im Ankerkasten ist platzsparend eine Handwisch für die Ankerkette untergebracht

und erhofft sich davon eine Aufwertung des Firmenimage.

Die Produktpalette der Werft erscheint nun schlanker: Neben dem Klassiker *Centaur*, einer seit den sechziger Jahren erfolgreichen Kieljolle, sind die *Compromis 888* und die *Compromis 999* im Firmenprospekt aufgeführt, gefolgt von den neuen Konstruktionen *C-Yacht 10.40*, *C-Yacht 11.00* und *C-Yacht 11.30 DS*. Für die Risse zeichnet nach wie vor Hauskonstrukteur Frans Maas verantwortlich, der selbst leidenschaftlicher Hochseesegler ist.

Die *C-Yacht 11.30 DS* ist das neue Flaggschiff der Werft. Anders als ihre Schwesterschiffe hat sie kein Mittel-, sondern ein Standardcockpit achteren. Daran schließt sich ein geräumiger Deckshausaufbau an, der den höher gelegten Salon beherbergt. Ansonsten sind die Linien des Bootes so, wie man sie von Frans-Maas-Konstruktionen kennt: Ein hoher Freibord und der ausgeprägte Überhang im Vorschiffbereich sind zwar nicht unbedingt zeitgemäß, sie versprechen aber Sicherheit und Komfort für die Crew. Insbesondere die große Auftriebsreserve vorn soll unangenehme Stampfbewegungen im Seegang spürbar dämpfen. Frans Maas hat den Ruf, Boote von innen nach außen zu konstruieren: Die Linienführung seiner Boote ist so, dass sich

die Crew an und unter Deck wohl und sicher fühlt. Dies erscheint ihm sinnvoller, als wenn die Crew Unbequemlichkeiten durch einen besonders schicken Rumpf in Kauf nehmen müsste.

Rumpf und Deck sind mit Vinyl-esterharz laminiert; über und unter Wasser wird ein Sandwichlaminat mit *Coromat*-Kern verwendet. *Coromat* ist ein verhältnismäßig schweres Faser-material, das dünn aufgebaut ist und dennoch eine hohe Druckfestigkeit ergibt. Trotz des schweren Kernmaterials ist ein *Coromat*-Sandwich leichter als ein Massivlaminat; der Einsatz unter Wasser ist dank der hohen Festigkeit der Faser vertretbar. Rovingmatten verstärken die Konstruktion zusätzlich.

Rumpf und Deck sind per Flansch miteinander verklebt und verschraubt. Dieser Flansch trägt eine um den ganzen Rumpf laufende Scheuerleiste, die das Schiff an seiner breitesten Stelle schützt. Der Kiel ist nicht flach unter den Rumpf, sondern an einen ausgeformten Flansch gebolzt. Dieser Flansch gibt mehr Festigkeit, und die bei einer möglichen Grundberührung auftretenden Kräfte werden schonender verteilt. Püttinge, die beidseitig mit einem einlaminieren und bis zum Rumpfboden reichenden Schott verbolzt sind, leiten die seitlichen Riggkräfte in den Rumpf ein.

Unter Motor: Während meiner Fahrt nach Holland fegt ein Sturmtief mit Orkanböen über die Küste. Und auch als ich morgens im kleinen Hafen von Durgerdam vor den Toren Amsterdams das Testboot besteige, weht es noch böig mit sechs bis sieben Beaufort. Werftchef Michel Schuuring übernimmt selbst das Ruder, um ausparken und aus dem engen Hafen zu manövrieren. Obwohl das Boot mit seinen hohen Rumpfwänden dem Wind eine große Angriffsfläche bietet, lässt es sich sicher beherrschen, ist schnell in Fahrt und gehorcht dann willig dem Ruder.

Vor dem Hafen geben wir Vollgas und erreichen mit 3.500 Umdrehungen pro Minute acht Knoten Fahrt: etwas mehr als Rumpfgeschwindigkeit. Nachdem wir den Motor auf 2.600 Umdrehungen gedrosselt haben, laufen wir eine Marschfahrt von flinken 6,8 Knoten: Der 29,4 Kilowatt leistende Dreizylinder-Diesel von *Yanmar* und der zweiflügelige Faltpropeller sind gut aufeinander abgestimmt. Auch durch Gegenwind verlieren wir kaum an Fahrt.

Aus Marschfahrt brauchen wir nur dreizehn Sekunden und etwa eine Schiffslänge Raum, um das Boot zum Stehen zu bringen; das Heck zieht während dieses Manövers ganz leicht nach Steuerbord. Sobald wir et-



Hell und luftig: der geräumige Deckssalon



In der Pantry findet man sicheren Halt



Die Nasszelle ist groß genug, um sich ungehindert bewegen zu können



Der 29 Kilowatt leistende Yanmar Dreizylinder bringt das Schiff auch bei Gegenwind voran

was Fahrt zurück machen, können wir rückwärts so sicher steuern wie vorwärts. Selbst Gegen- oder Seitenwind können die *C-Yacht 11.30* nicht vom Kurs abbringen.

Erstaunlich: Obwohl das frei hängende Ballanceruder fast einen Meter von der über einen Saildrive angetriebenen Schraube entfernt ist, reagiert das Boot fast aus dem Stand heraus auf das Ruder, sobald man kräftig voraus gibt. So lässt sich das Schiff in engen Häfen „auf dem Teller“ drehen.

Dank guter Schallisolierung ist es unter Deck erfreulich leise. Im Deckshaussalon und in der Pantry messen wir in Marschfahrt einen Schalldruck von etwas weniger als 70 Dezibel(A), im Vorschiff registrieren wir sogar nur 64,1 Dezibel(A). Lediglich im Achterschiff ist die Maschine deutlicher zu vernehmen.

Der 150 Liter fassende Dieseltank reicht, um kleinere oder mittlere Distanzen unter Motor zu überwinden. Wer auf große Fahrt gehen und gegebenenfalls durch die Kalmen motoren will, muss weitere Tanks einbauen.

Unter Segeln: Nachdem wir die schmale Fahrinne, die an Durgerdam vorbeiführt, verlassen haben, rollen wir das Großsegel aus dem Mast; das Rollgroß von der holländischen Segelmacherei *De Vries* gehört zur Standardausrüstung. Den Ausholer setzen wir durch, so fest es geht, und biegen mit dem Achterstag den Mast des 9/10-Riggs, um das Segel flach zu trimmen. Obwohl das Rollgroß mit seinem fast geraden, von senkrechten Segellatten gestützten Achterliek eigentlich keine übermäßigen Leistungen erwarten lässt, erreichen wir hoch am Wind 4,3 Knoten Fahrt und können mit einem überraschend kleinen Wendewinkel von nur 70 Grad problemlos aufkreuzen. Zwar ist die Welle hier trotz des starken Windes noch flach und stört uns kaum; dennoch bin ich beeindruckt, wie gut und ausgeglichen das Boot nur mit seinem Großsegel läuft. Wenns mal dicke kommt, kann man also auch mit geborgenem Vorsegel noch nach Hause kreuzen.

Michael Schuurig hatte die Genua II angeschlagen, die das Vorsegeldreieck um 120 Prozent überlappt. Dieses Segel rollen wir jetzt zur Gänze aus und rauschen vor dem Wind mit

mehr als sieben Knoten davon. Mit halbem Wind überschreiten wir die Rumpfgeschwindigkeit deutlich. Das Boot legt sich jetzt um etwa 20 Grad auf die Seite und zeigt eine moderate Luvgerigkeit. Es lässt sich aber immer noch problemlos auf Kurs halten; die Kräfte, die das Ruder über eine mechanische Seilsteuerung auf das Rad der Whitlock-Steuersäule überträgt, sind spürbar, aber gut zu kontrollieren. Erst am Wind erreichen wir das Limit: Sobald die *C-Yacht 11.30* um mehr als 30 Grad krängt, nimmt die Luvgerigkeit schlagartig zu. Die Strömung reißt am Ruderblatt ab, und wir schießen in die Sonne.

Wir drehen daraufhin ab und rollen die Genua um etwa 30 Prozent weg. Obwohl das Segel so einige Falten zeigt und hinter dem Vorstag nicht mehr optimal steht, können wir jetzt jeden Kurs segeln, ohne dass die Yacht aus dem Ruder läuft, und sind immer noch erstaunlich schnell. Michel Schuurig verweist denn auch nachdrücklich darauf, dass die *11.30 DS* trotz ihres etwas behäbigen Aussehens und des großen Deckshauses keineswegs ein Motorsegler sei. Sie hat das gleiche Rigg wie die 11.00, die etwas kleinere Mittelcockpit-Schwester. Je weiter wir hinaus aufs Ijmeer fahren, desto gröber wird die See. Der *C-Yacht 11.30 DS* macht das nichts aus: Weich geht sie auch am Wind durch die Wellen, und nur selten findet ein Gischtspritzer den Weg ins Cockpit.

Um größtmögliche Bewegungsfreiheit im geräumigen Cockpit zu gewährleisten, hat die Werft auf den Einbau eines Travellers für die Großschot verzichtet: Das Segel wird mit Schot und Niederholer getrimmt. Neben den Schoten werden auch alle Strecker und Trimmleinen vom Cockpit aus bedient. Die Holepunkte der Genua lassen sich ebenfalls vom Cockpit aus verschieben; dies funktioniert auch unter Last. Neben den beiden Zweigang-Schotwischen, die auf dem Cockpitsüll angebracht sind, gibt es eine weitere Winsch auf dem Decksalondach, die zum Holen der Trimmleinen und Strecker dient. Hier wird auch das Groß per Ausholer gesetzt. Will man die Segel wechseln, muss man allerdings zum Mast. Zwei Winschen sind hier für das Holen und Durchsetzen der Fallen vorgesehen. Beide Winschen sind so niedrig

angebracht, dass man hier verhältnismäßig sicher im Knien arbeiten kann, sollte unterwegs einmal ein Segelwechsel notwendig sein.

Gut: Auf dem gesamten Weg nach vorn kann man sich an Handläufen sichern. Und: Der Deckshausaufbau endet schon etwa anderthalb Meter vor dem Mast, so dass man auf dem flachen Deck ausreichend Platz zum sicheren Arbeiten hat. Einzig der Abstand zwischen dem Handlauf auf dem Deckssalondach und dem auf dem Aufbau könnte für kleinere Menschen etwas kürzer sein.

Im großen Cockpit hat man viel Bewegungsfreiheit. Die Schotwünsche sind etwa quer zum Ruderrad angebracht; sowohl der Rudergänger als auch der weiter vorn sitzende Vorschoter können sie bedienen. Auf den breiten Duchten sitzt man recht gut; das Süll könnte etwas höher sein, um den Rücken optimal zu stützen. Die Träger des zusammenklappbaren Cockpittisches geben den Füßen bei Lage Halt.

Am bequemsten ist es unmittelbar hinter dem Deckssalon. Hier kann man sich behaglich ans Süll lehnen und ist vor Wind und Gischt geschützt. Eine Sprayhood ist nicht vorgesehen; der hohe Deckssalonaufbau macht sie weitgehend überflüssig.

Unter Deck: Der Deckssalon bietet Raum für sechs bis acht Erwachsene, die auf einem komfortablen Rundsofa am Salontisch Platz nehmen können. Für die Nutzung auf See sollte der Tisch höhere Schlingerleisten haben. Unter dem Salonsofa ist eine kleine Bar untergebracht, die man bei Bedarf hervorziehen kann. Gut: Überall dort, wo man unter Deck Halt suchend hingreift, ist ein Handlauf angebracht.

Im Durchgang zum Vorschiff ist die Pantry untergebracht. Hier kann man auf See arbeiten, selbst wenn das Schiff in einer ruppigen Welle arbeitet: Im schmalen Gang kann man sich fest gegen die Rückseite der Salonmöbel lehnen. Ein massives Metallrohr, das an der gesamten Pantry entlang läuft, bietet zusätzlichen Halt.

Es gibt hier jede Menge Platz: Zwischen Herd und Spüle liegt eine lange Arbeitsplatte, auf der man auch aufwändigere Menues zubereiten kann. Über und unter der Arbeitsplatte findet sich in diversen Schränken viel Stauraum für Pütt und Pann. Fließend warmes und kaltes Wasser, das durch einen Kohlenstofffilter gereinigt wird, ist ebenso Standard auf dem Schiff wie die Kompressorkühlbox und der dreiflammige Gasherd mit Backofen. Wer will, kann hier Strom sparen, denn Wasser lässt sich auch mit einer zusätzlichen Fußpumpe fördern. Von der Pantry aus gelangt man in den ►


großen Nassraum, der neben Pump-WC und Dusche auch ein edles Edelstahlwaschbecken enthält. Für größere Fahrten sollte man die Frischwasserkapazität erhöhen: Ein 300 Liter fassender Frischwassertank ist schneller leer als man denkt, wenn Dusche, Wasch- und Spülbecken in Verbindung mit einer Druckwasseranlage zu üppigem Wasserverbrauch verleiten.

Ganz vorn sind in einer separaten Kammer eine geräumige Dreieckskoje und mehrere Schränke untergebracht. Auch von hier hat man Zugang zur Nasszelle. Ein großes aufstellbares Luk dient der Belüftung und ermöglicht im Notfall die Flucht ins Freie.

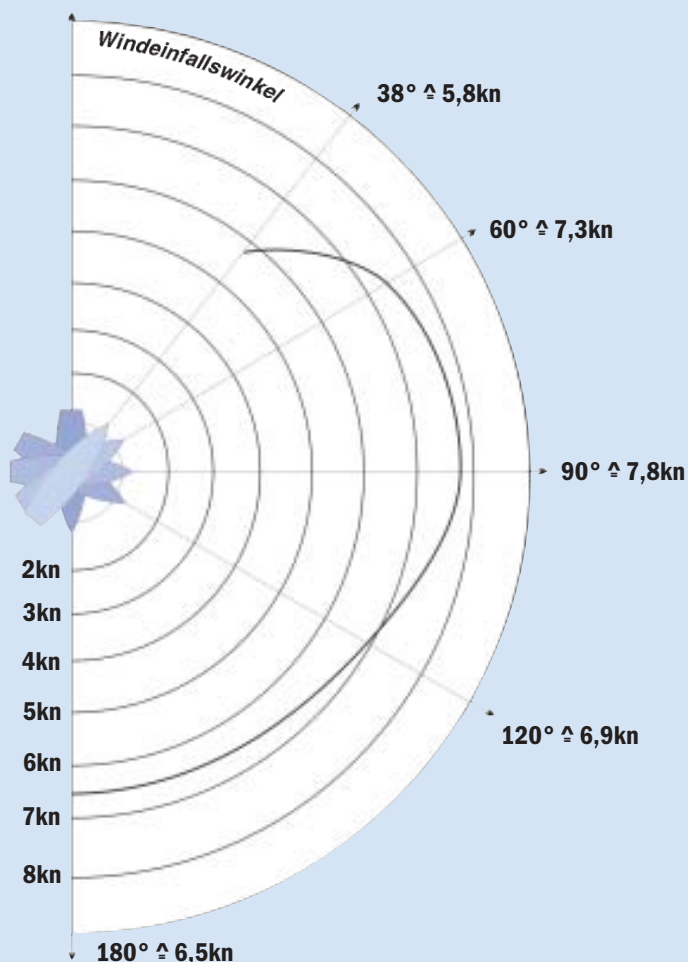
Eine weitere Kammer liegt an Backbord achtern unter dem Cockpit. Auch hier lädt eine Doppelkoje zur Übernachtung ein; diese Koje wird man mit kleineren Veränderungen in eine halbwegs funktionale Seekoje umwandeln können. Alle anderen Kojen sind dem Geschmack der Zeit entsprechend im Hafen bequem, aber auf See kaum zu gebrauchen. Schade, denn eigentlich ist die *C-Yacht 11.30 DS* ein echtes Seeschiff.

Ein Fluchtluk fehlt hier hinten; es ist entbehrlich, da man das Schiff verlassen kann, ohne sich an der womöglich in Flammen stehenden Pantry vorbeidrücken zu müssen. Ein aufstellbares Fenster lässt Licht und Luft in die Kammer. Praktisch: Steuerbord achtern ist eine riesige, vom Cockpit aus begehbare Backskiste untergebracht, in der man bei Bedarf auch einen Motorroller stauen oder eine kleine Werkstatt unterbringen könnte.

Zwei Lüfterhutzen bewirken unter Deck eine Zwangsbelüftung, die auch unterwegs funktioniert. Im Hafen und bei ruhigem Wetter kann zusätzlich durch die großen Luken und aufstellbare Fenster gelüftet werden.

Fazit: Die *C-Yacht 11.30 DS* setzt in der neuen Produktlinie von *Zaadnoordijk Yachtbuilders* die Tradition der bewährten *Compromis*-Yachten fort: Komfort und viel Lebensraum sind mit guten und sicheren Segeleigenschaften verbunden. Der große und lichte Decksalon unterstreicht den Charakter der komfortablen Reiseyacht. Für Hochseefahrten fehlen allerdings richtige Seekojen. Der Preis der Yacht ist durch gute Bauqualität und umfassende Serienausstattung gerechtfertigt. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

- Windstärke: 25 bis 30 Knoten = 6 bis 7 Beaufort, böig
- Wellenhöhe: 0,4 bis 0,8 Meter
- Besegelung: Großsegel und Genua II um 30 Prozent eingerollt, zusammen etwa 55,5 Quadratmeter

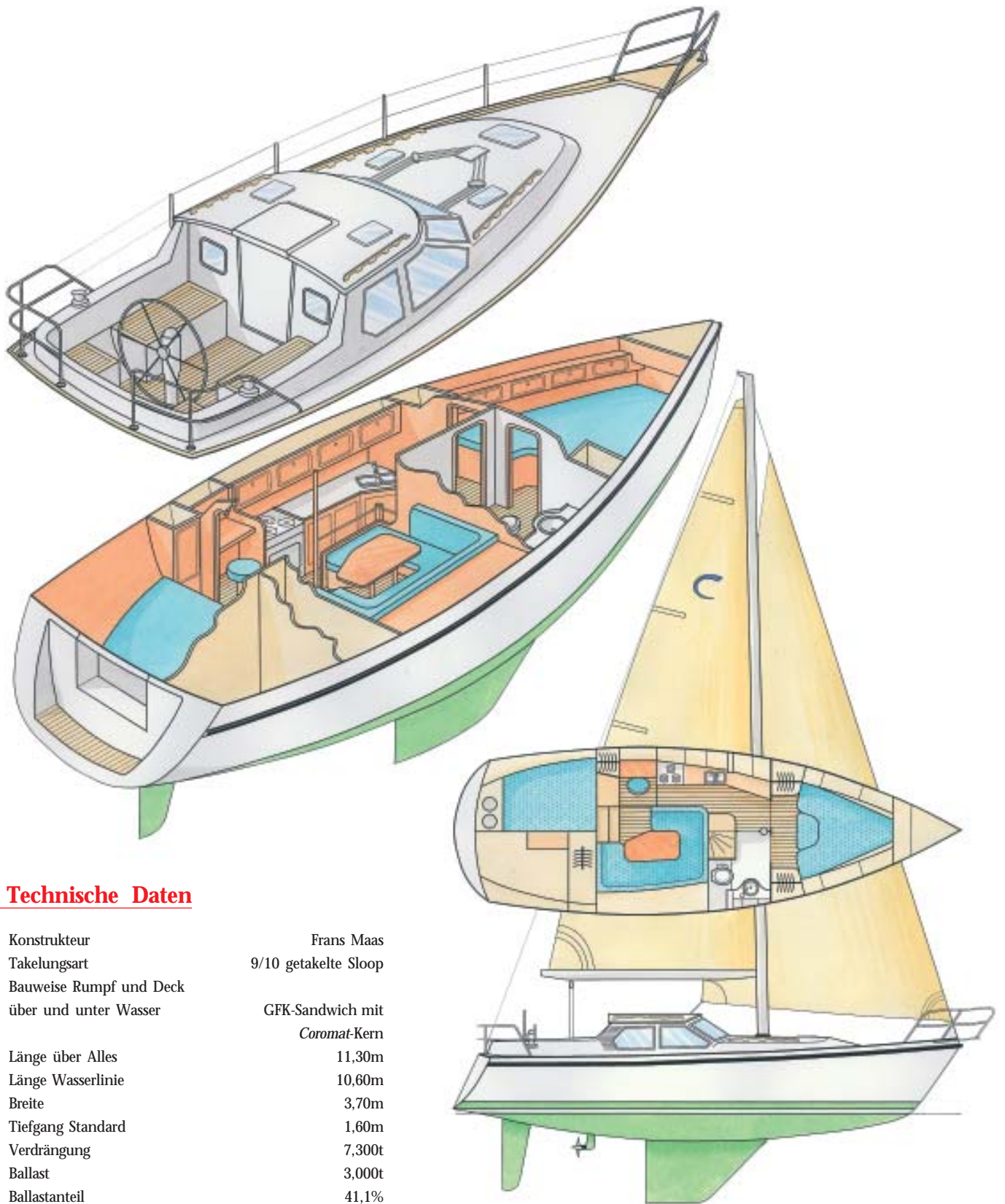
Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion) DM 388.930,-
inklusive Mehrwertsteuer

Im Preis sind unter anderem enthalten:

mechanische *Whitlock*-Radsteuerung, Mastrollgroß, Rollgenua mit *Furlex*-Rollreffsystem, Selden-Rodkicker mit Gasfeder, 5 selbstholende Winschen, mechanische Ankerwintsch, *Bruce*-Anker mit 40 Metern Kette, separater Gasraum für maximal 3 Flaschen, Innenbeleuchtung mit elektronischem Dimmer, Kompressor-Kühlbox, dreiflammiger Herd mit Backofen, Druckwasseranlage mit Kohlenstofffilter, Fäkalientank, *Yanmar*-Diesel 29,4 Kilowatt, Doppelbatterie 105 Ah mit Hauptschaltern und Trenndiode, Landstrom mit Ladevorrichtung

Werft: *Zaadnoordijk Yachtbuilders*
Tel: (0031) - (0)251 - 31 90 08
Fax: (0031) - (0)251 - 31 23 57



Technische Daten

Konstrukteur	Frans Maas
Takelungsart	9/10 getakelte Sloop
Bauweise Rumpf und Deck über und unter Wasser	GFK-Sandwich mit Coromat-Kern
Länge über Alles	11,30m
Länge Wasserlinie	10,60m
Breite	3,70m
Tiefgang Standard	1,60m
Verdrängung	7,300t
Ballast	3,000t
Ballastanteil	41,1%
Segelfläche am Wind	64,4m ²
Großsegel	34,8m ²
Rollgenau	29,6m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	17,10
Maschine Yanmar-Saildrive	29,4 Kilowatt
Tankkapazität Diesel	150l
Tankkapazität Frischwasser	300l
Tankkapazität Fäkalien	60l
Stehhöhe maximal	2,1m
Anzahl der Kojen	4 bis 5
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,8kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,05/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,14/1
spez. Segelfläche	8,8m ² /t

