



Allen Wassern gewappnet

## C-Yacht 10.50

Man fasst rasch Vertrauen in die neue „kleinste“ von Zaadnoordijk. Trotz böigem Wind und kabbeliger See lässt sie sich mühelos auf Kurs halten – wobei ebenso Speed und Höhe stimmen. Der neue Segelplan und ein durchdachtes Deckslayout sorgen für ein einfaches Handling. Geblieben sind das typische Mittelcockpit-Konzept sowie viel Liebe zum Detail an und unter Deck. Ein Test von Sven M. Rutter (Fotos: Julius Seyfahrt).

**E**s gibt zugegeben angenehmere Vorstellungen, als bei trübem Dunst und regelmäßig durchziehenden Schauerböen durch die IJsselmeer-typische „Hack-Welle“ zu pflügen. Der nahe Winter streckt bereits spürbar seine frostigen Finger aus – aber wann sollten sich die Vorzüge einer solchen Yacht auszahlen, wenn nicht unter derart ungemütlichen Bedingungen? Zwar werden Mittelcockpit-Yachten gemeinhin mit dem Blauwasser-Segeln in Verbindung gebracht – doch eine gut geschützte „Kommandozentrale“, ein hochbordiger, seegangstauglicher

Rumpf sowie eine entsprechende Stabilität können sich angesichts der hier mitunter anzutreffenden Wetterkapriolen eben auch in unseren Gefilden bewähren.

Es erscheint daher durchaus konsequent, dass sich gerade eine niederländische Werft auf diesen Yachttyp spezialisiert hat. Die Bootsschmiede in Heerenveen zählt dabei zu den echten Traditionsunternehmen der Branche: Schon 1916 baute Werftgründer Rinus Zaadnoordijk sein erstes offenes Kielboot – dessen Konzeption später unter der Typenbezeichnung „Centaur“ internationale Popularität

erlangte. Mitte der 60er-Jahre entstand der erste Entwurf für eine 7,20 Meter lange Yacht – deren Name „Compromis“ in der Folgezeit ebenfalls zu einer bekannten Typenbezeichnung wurde. Nach der erfolgreichen Serienproduktion der Compromis 620, 720 und 850 fasste man ab Mitte der 70er-Jahre schließlich ebenso den Bau größerer Segelyachten ins Auge. Seitdem ist auch Frans Maas als Yachtdesigner für die Werft tätig, der gleichsam für die Entwürfe der aktuellen Produktlinie verantwortlich zeichnet. Mittlerweile werden unter der zwischenzeit-

lich auf die Kurzform „C-Yacht“ abgeänderten Markenbezeichnung hochwertige Mittelcockpit-Yachten von 35 bis etwa 41 Fuß angeboten (mit der 11.30 DS gehört darüber hinaus eine Deckssalonyacht zum Programm).

## Neuaufgabe eines bewährten Grundkonzeptes

Die auf der letztjährigen „HISWA“ in Ijmuiden erstmals vorgestellte C-Yacht 10.50 repräsentiert somit quasi das neue „Einsteigermodell“ aus Heerenveen. Gegenüber ihrer Vorgängerin, der C-Yacht 10.40, wurde sie in der Länge etwas gestreckt – die Gesamtlänge beträgt nun 10,85 Meter über Alles bei einer Wasserlinienlänge von 8,45 Metern. Hinzu kommt ein neuer Segelplan mit einer sogenannten High-Aspect-Fock am standardmäßigen 9/10-Rigg von Seldén (zwei Salinge, discontinuous). Zaadnordijk trägt somit ebenfalls dem allgemeinen Trend in Richtung kleinerer, kaum mehr überlappender Vorsegel in Kombination mit einem

entsprechenden Zuwachs in der Großsegelfläche Rechnung – was insbesondere kleineren Fahrtenseglercrews ein einfacheres Handling bei etwaigen Manövern verheißt.

Geblieden ist indes der vergleichsweise hohe Ballastanteil von rund 40 Prozent bei einem Tiefgang von 1,50 Metern in der Standardversion (alternativ ist auch 1,75 Meter tiefergehender Bleikiel mit identischem Ballast erhältlich). Und auch in der Grundkonzeption bleibt die nunmehr kleinste C-Yacht der bewährten Werftphilosophie treu.

So sticht bereits auf den ersten Blick der typische voluminöse Rumpf mit dem ausladenden, sich bis zum Achterschiff erstreckenden Aufbau ins Auge – auf dessen hinterem Drittel sozusagen das Cockpit thront. Trotz des beachtlichen umbauten Volumens ist Frans Maas eine durchaus ansprechende Linienführung gelungen, so dass die C-Yacht 10.50 ebenso eine gewisse Eleganz sowie insbesondere eine hohe Wertigkeit ausstrahlt. Edle Details wie die breite umlaufende Teakfußreling,

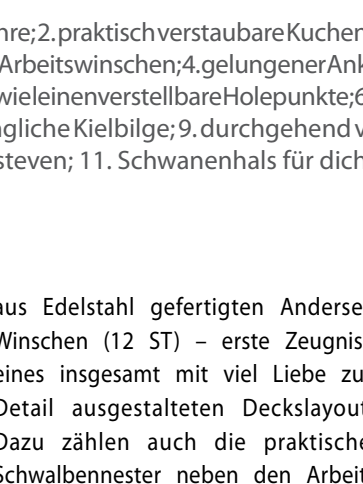
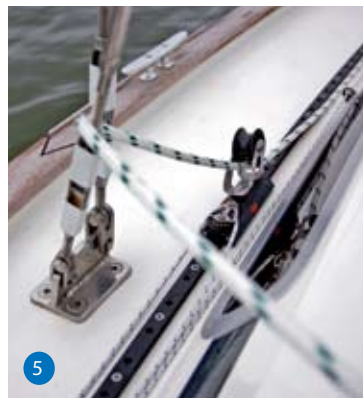
die eingelassenen Trittstufen zum Cockpit, der solide Heckkorb und der geteilte Bugkorb über der edelstahlumrahmten Bugplattform aus massivem Teak unterstreichen diesen Eindruck – und vermitteln zugleich ein hohes Maß an Sicherheit.

## Deckslayout mit viel Liebe zum Detail

Trotz ihrer wuchtigen äußeren Erscheinung segelt die neue C-Yacht keineswegs behäbig, wie sie im Rahmen unseres nasskalten Testschlages eindrucksvoll unter Beweis stellt. Als wir die Flevo Marina in Lelystad verlassen, in welcher sich auch das Verkaufsbüro der Werft befindet, kündigt sich gerade die nächste böige Regenfront an. Dennoch setzen wir Vollzeug – schließlich ist es gerade interessant, die Yacht im windtechnischen Grenzbereich zu testen. Das Setzen des Lattengroßsegels geht gut von der Hand – Fallen, Reffleinen und Strecker sind bei der C-Yacht, wie heute allgemein üblich, auf Arbeitswünschen mit vorgelagerten ►

Fast wie auf Schienen: Die C-Yacht 10.50 lässt sich auch unter ruppigen Bedingungen jederzeit problemlos kontrollieren.





Details: 1. Fallenführung durch Edelstahlrohre; 2. praktisch verstaubare Kuchenbude und breiter Traveller auf dem achteren Cockpitsüll; 3. Schwalbennester neben den Arbeitswischen; 4. gelungener Ankerkasten mit eingebautem Spill; 5. Schotführung zwischen Oberwanten und Aufbau sowie ein verstellbare Holepunkte; 6. schöne Trittstufe ins Cockpit; 7. Schubladen-Auszug unter der Salonbank; 8. gut zugängliche Kielbilge; 9. durchgehend vorbildliche Installationen; 10. interessante Ankerführung über einen Schlitz im Vorsteven; 11. Schwanenhals für dichte Decksdurchführung.

Fallenstopperbänken beiderseits des Niedergangs geführt, so dass die Segelbedienung komplett aus dem Cockpit erfolgen kann. Allerdings laufen sie bei der C-Yacht durch Edelstahlrohre auf die ebenfalls

aus Edelstahl gefertigten Andersen-Wischen (12 ST) – erste Zeugnisse eines insgesamt mit viel Liebe zum Detail ausgestalteten Deckslayouts. Dazu zählen auch die praktischen Schwalbennester neben den Arbeits-

wischen, in welche sich die Lose von Fallen und Streckern einfach verstauen lässt. Das Großsegel (Grundausrüstung: De Vries Cruising Offshore) ist standardmäßig mit einem Einleinen-

Reffsystem von Seldén ausgestattet (zwei Reffreihen). Alternativ wird gegen Aufpreis (4.690 Euro) auch eine Mastrollanlage inklusive Rollgroßsegel angeboten. Auf der Testyacht hat man indes ein ganz spezielles Bergesystem installiert, bei welchem Nylonfäden vom Baum ausgehend direkt durchs Großsegel verlaufen – ähnlich wie bei einer Jalousie. Somit soll sich das Segel noch effektiver, als es bei Lazy-Jacks der Fall ist, sozusagen selbstständig ziehharmonikaartig auffalten. Die Großschot verläuft direkt vom Baumnock auf einen Traveller auf dem hinteren Cockpitsüß. Dadurch wird ein optimaler Holepunkt erzielt – hinzu kommt eine ausreichende Travellerbreite. Weiterer Vorteil: Die wesentlichen Großsegel-Trimminstrumente befinden sich in direkter Griffweite des Rudergängers – wobei die Großschot als ordentlich untersetzte Talje über einen Block mit Klemme aus der Hand gefahren wird (sie muss allerdings auch vom Steuermann bedient werden, da sie für Mitsegler nicht ohne Weiteres zu erreichen ist). Ein Rohrkicker mit Gasdruckfeder gehört ebenfalls zur Standardausstattung – einen Achterstagspanner gibt es als optionales Extra (wahlweise mechanisch oder hydraulisch).

Die Fock (De Vries Cruising Offshore mit Schaumstreifen) wird einfach über die werftseitig montierte Rollreff-Anlage von Furlex ausgerollt. Ihre Schoten verlaufen bei der C-Yacht 10.50 zwischen Oberwanten und Aufbau, so dass auch kein weiter überlappendes Vorsegel vorgesehen ist – dafür lässt sich das Segel entsprechend eng schoten. Weiterer Vorteil: Der Blick nach Lee wird nicht so stark eingeschränkt wie bei einer weit überlappenden Genua – ein gerade auf Mittelcockpityachten relevanter Aspekt. Bedient werden die Vorsegel-schoten wiederum über selbstholende Edelstahl-Winschen von Andersen (40 ST), die auf Podesten neben dem seitlichen Cockpitsüß montiert wurden. Für einen effektiven Zugwinkel hat man die Schoten jeweils über achtere Blöcke umgelenkt. Dank der durchdachten Anordnung ►



Das Mittelcockpit-Konzept erschließt eine beachtliche Wohnfläche unter Deck. Der Holz ausbau präsentiert sich in makelloser Ausführung und zeitlosem Design. Hinzu kommen zahlreiche praktische Stauraummöglichkeiten und Detaillösungen.

liegen auch die Schotwinschen in Reichweite des Rudergängers, so dass sich die Yacht zumindest im regulären Segelbetrieb auch von einer Person allein kontrollieren lässt. Leinenverstellbare Holepunkte gehören ebenfalls zur reichhaltigen Grundausstattung.

Zu den weiteren aner kennenswerten Details an Deck der Testyacht zählen die serienmäßigen Mittschiffs klampen aus Edelstahl (alle Klampen weisen zudem eine ordentliche Größe auf), die soliden Teak-Handläufe beidseitig am Kajütdach, die einfach zu verstauende Kuchenbude (Extra), die Seitenausstiege in der Seereling (Aufpreis: 1.585 Euro), das großräumige Gasflaschenfach am Heck, die teakbelegte Badeplattform mit formschöner Edelstahl-Klappleiter, das absenk bare Teleskop-Schott am Niedergang und die gelungene Gestaltung des Ankerkastens mit innen

liegendem Spill (Aufpreis elektrische Ankerwinde: 2.615 Euro). Ein kleines Highlight repräsentiert die Anker-

führung: Der Anker hängt unter der Bugplattform, wobei sein Schaft durch einen Schlitz im Vorsteven



Ein echtes Highlight stellt die riesige begehbare Backskiste mit ihrem Türdurchgang von der Nasszelle dar. Sie erschließt massig gut organisierbaren Stauraum und ebenso einige wartungsrelevante Installationen (die Gasdruckfeder am Deckel gehört zur Standardausstattung).

geführt und im Ankerkasten über Gummilippen arretiert wird. Damit lässt er sich bei Bedarf einfach ausbringen, während weder Kettenlauf noch Spill an Deck stören.

## Steuerverhalten wie auf Schienen

Nachdem wir die Segel oben haben, begrüßt uns auch sofort die für das IJsselmeer unter solchen Windbedingungen typische kurze steile Welle – zumal es sogleich auf einen Amwindkurs „gegenan“ geht. Die C-Yacht 10.50 lässt sich davon jedoch nicht irritieren – sie nimmt umgehend Fahrt auf und pflügt unbeeindruckt durch die kabbelige See. Der hochbordige Rumpf und der abgeschrägte Steven sorgen dafür, dass die Yacht bemerkenswert wenig Wasser übernimmt – und schafft es doch einmal ein „Gruß von Neptun“ übers Deck, bietet das von hohen Sülls umschlossene Cockpit mit seiner festen Frontscheibe und der darüber aufgespannten Sprayhood (Aufpreis: 3.045 Euro) einen effektiven Spritzschutz. Selbst die zwischenzeitlichen Schauerböen sind in dieser „Trutzburg“ gelassen zu ertragen – wobei das Centercockpit-Konzept allerdings zwangsläufig auch etwas eingeschränkte Platzverhältnisse im Cockpit zur Folge hat.

Zwar hat man erfreulicherweise dem Rudergänger ausreichend Raum hinter dem Steuerstand eingeräumt – dadurch verbleibt auf den vorgelegerten seitlichen Cockpitbänken jedoch nur mehr eine recht kurze Sitzfläche. Eine Person findet hier auf jeder Seite dennoch einen komfortablen Sitzplatz – und wenn man etwas dichter zusammenrückt, dürfte man sich auch zu zweit auf einer Bank arrangieren können. Das zugleich relativ schmale Cockpit hat ebenso seine Vorteile: So kann man sich gerade auf Amwindkursen und entsprechender Krängung bequem mit den Füßen an der gegenüberliegenden Bank abstützen.

Das lederbezogene Rad liegt gut in der Hand und lässt sich aus jeder Sitzposition problemlos führen. Dabei gibt es sich erstaunlich leichtgängig – wobei es dennoch ►



ImVorschiff findet sich eine konventionelle Dreieckskoje – durch Wegnehmen des vorderen Einlagebretts lässt sich auch eine Standfläche realisieren.

beständige Rückmeldung und unmittelbare Kontrolle vermittelt. Besser kann man ein Ruder wohl kaum ausballancieren – die Yacht lässt sich damit selbst in dieser kabeligen See quasi aufs Grad genau auf Kurs halten. Und dies, obwohl wir auf diesem Amwindkurs zeitweise sehr eng an der Reffgrenze segeln und entsprechende Lage schieben. Doch nicht ein einziges Mal neigt die C-Yacht 10.50 ernsthaft zum „Sonnenschuss“ – jedes ungewollte Anluven lässt sich durch einen entsprechenden Steuerimpuls umgehend kompensieren. Das Steuern gestaltet sich somit absolut ermüdungsfrei – lediglich die zu Hause vergessenen Handschuhe trüben den Segelgenuss.

Dabei läuft die Yacht selbst auf maximaler Höhe, die wir im Mittel bei etwa 46 Grad festmachen, beachtliche 6 Knoten (aufgrund des sehr böigen Windes und des un stetigen Seegangs weichen die auf verschiedenen Kursen gemessenen Werte teilweise erheblich voneinander ab, so dass wir alle Angaben gemittelt haben). Die frische Brise mit durchschnittlich guten 20 Knoten (5-6 Beaufort, in Böen mitunter auch über 25 Knoten) kommt dem 5,5 Tonnen schweren Schiff zweifellos entgegen – nichtsdestotrotz stellt ein solcher Speed auf dieser Höhe für

eine waschechte Fahrtenyacht dieser Konzeption einen sehr ordentlichen Wert dar. Auf optimaler Höhe erreicht die C-Yacht etwas tiefer mit 6,9 Knoten sogar annähernd Rumpfgeschwindigkeit.

Auch auf Halbwindkurs erzielen wir mit 6,5 Knoten eine ansprechende Bootsgeschwindigkeit – die lediglich im Raumgang merklich auf 4,8 Knoten zurückgeht. Hier macht

sich die reduzierte Vorsegefläche bemerkbar – für raume Kurse unter Leichtwindbedingungen empfiehlt es sich daher, den optionalen Blister mitzuordern, um ausreichend Vortrieb zu erzeugen.

Auf den Punkt gebracht: Trotz der ungemütlichen Bedingungen macht es rundherum Spaß, die neue C-Yacht 10.50 zu segeln. Man fasst zugleich rasch Vertrauen in das Boot und fühlt sich dementsprechend jederzeit sicher und geborgen. Dass dabei auch noch Speed und Höhe stimmen, deutet auf einen rundherum gelungenen Fahrtenyachtentwurf hin.

### Gemütlicher Ausbau in zeitlosem Ambiente

„Geborgenheit“ passt ebenso als Stichwort für den Blick unter Deck, wo sich das Mittelcockpit-Konzept in einem üppigen Raumvolumen niederschlägt. Das gilt insbesondere für die Eignerkajüte im Achterschiff. Hier finden sich neben einer komfortablen Doppelkoje (Länge: 1,97 Meter, Breite: zwischen 1,42 und 0,83 Meter), die seitlich an Steuerbord angeordnet wurde, ebenso ein großräumiger Kleiderschrank, ein weiterer Schrank am Heck sowie eine breite Standfläche – wobei die Stehhöhe aller-



Ebenso elegant wie pflegeleicht wurde die großzügige Nasszelle gestaltet – hinten ist der Durchgang zur begehbaren Backskiste zu sehen.

dings lediglich 1,66 Meter beträgt. Die zahlreichen Fenster im Aufbau, sowie das Heckfenster und das achtere Decksluk bringen zugleich viel Licht und bei Bedarf auch Luft ins Innere.

In puncto Größe und Ausstattung ebenfalls nichts zu wünschen übrig lässt die im Durchgang zur Achterkabine eingebaute Längspantry. Zur Grundausstattung gehören unter anderem ein Drei-Flammen-Gasherd mit Backofen, ein Edelstahl-Spülbecken und ein 40-Liter-Kühlfach. Hinzu kommen zahlreiche seetaugliche Staufächer und Schränke sowie viele praktische Detaillösungen – wie zum Beispiel die durchdachten Schapp-Verschlüsse und die Gitter-Auszüge an den Schränken. Neben der eigentlichen Arbeitsfläche steht noch eine große Ablage über dem Motorraum zur Verfügung – der sich ebenso wie die hier untergebrachten Batterien über große Serviceluken hervorragend erreichen



Etwas spärlich fällt indes die Navigation aus.

lässt. Sämtliche Ablagen und Regale sind ausnahmslos mit ordentlichen Schlingerleisten versehen. Etwas gewöhnungsbedürftig mag vielleicht die Schräge im Boden vor der Pantry sein – so konnte jedoch auf eine Stufe im Übergang zum Achterschiff verzichtet werden. Die Stehhöhe im Bereich vor Herd und Kühlschrank beträgt 1,70 Meter.

Der Salon erweckt mit seinen dominierenden Holzoberflächen und den sehr komfortablen Polstern einen urgemütlichen Eindruck – wobei das schnörkellose Interieur-Design dennoch keinesfalls altbacken wirkt. ►



Insbesondere die Eigenerkabine im Achterschiff beeindruckt durch ihr schieres Platzangebot – allerdings fehlt es hier an ausreichender Stehhöhe.

Das Ganze präsentiert sich vielmehr in einem absolut zeitlosen Ambiente und strahlt eine hohe Wertigkeit aus. Der Teak-Ausbau gestaltet sich durchgehend makellos – von der Holz Auswahl bis zur handwerklichen Ausführung. Hinzu kommen auch hier zahlreiche bemerkenswerte Details – wie zum Beispiel die durchgezogenen Handläufe auf beiden Salonseiten, die Schubladenauszüge unter den Salonbänken und die überall dimmbare Halogen-Beleuchtung.

Auf der L-förmigen Sitzecke und dem gegenüberliegenden Sofa finden bis zu acht Personen einen bequemen Sitzplatz rund um den beidseitig abklappbaren Salontisch – recht beeindruckende Dimensionen für diese Bootsgröße. Die Sitzfläche an Backbord lässt sich auch problemlos als weitere Koje nutzen (Länge: 2,17 Meter, Breite: 0,62 Meter; das gegenüberliegende Sofa kommt hingegen lediglich auf eine Länge von 1,71 Meter). Vielfältig und großzügig gestalten sich auch die Stau- und Ablagemöglichkeiten. Die zahlreichen Fenster und Luks sorgen außerdem für ein liches Ambiente. Die Stehhöhe liegt im Salon bei rund 1,85 Metern.

Lediglich der Navigationsbereich fällt etwas spärlich aus – er reduziert sich auf einen kleinen Kartentisch mit Staufach am Ende des Salonsofas an Steuerbord. Für eingehende Kartenarbeit und eine ambitionierte Auswahl an Einbauinstrumenten dürfte dieser Bereich kaum ausreichen. Zudem fehlt es auf der Testyacht an einer Sitzgelegenheit, da unter dem Kartentisch ein Schrank eingebaut wurde.

Von der „komprimierten“ Navigation profitiert die Nasszelle im Achterschiff an Steuerbord, die wiederum sehr großzügig ausfällt – und obendrein ebenso elegant wie pflegeleicht gestaltet wurde. Ein echtes Highlight bildet der Durchgang in die große



Die Pantry lässt in puncto Größe und Ausstattung keine Wünsche offen.

begehbare Backskiste, in der auch zahlreiche Installationen wunderbar zugänglich untergebracht wurden – wobei wir auf der C-Yacht 10.50 insgesamt geradezu vorbildliche Elektro- und Sanitärinstallationen vorgefunden haben.

Im Vorschiff steht schließlich noch eine klassische Dreieckskoje mit einer Länge von 2,20 Metern und einer Breite von 1,65 Metern im Schulterbereich zur Verfügung, die sich in der Vorpiek auf 0,33 Meter verjüngt. Hinzu kommt auch hier ein geräumiger Kleiderschrank. Eine Standfläche vor der Koje ist indes nicht explizit vorgesehen – lässt sich aber bei Bedarf durch Wegnahme des entsprechenden Einschubrettes realisieren (dann kommt man hier auf eine Stehhöhe von 1,83 Metern).


## Fazit

Die größten Trümpfe der C-Yacht 10.50 dürften sich wohl unter den Stichworten Komfort und Sicherheit subsumieren lassen. Das vertrauenerweckende See- und gutmütige Steuerverhalten bei zugleich solidem

Vortrieb sowie die gediegene Lebensraumgestaltung prädestinieren die Yacht für genüssliches Cruisen bei allen Wettern – sofern man die durch das Mittelcockpitkonzept bedingten Einschränkungen (Stichwort: Platz im Cockpit und Stehhöhe unter Deck) hinzunehmen bereit ist, wobei gerade diese Konzeption ein Segeln von derart geschützter Warte aus sowie eine entsprechende Wohnfläche unter Deck wiederum erst möglich macht.

Hinzu kommt eine hohe Wertstabilität, die die ebenso liebevolle wie makellose Bauausführung verheißt. Dies gilt übrigens ebenso mit Blick auf die „inneren Werte“: So kommt bei der Fertigung laut Werft ein Vinylesterharz zum Einsatz, das in Kooperation mit dem niederländischen Chemiekonzern DSM speziell

für diesen Einsatzzweck entwickelt wurde und erheblich dampfdichter sein soll als andere Polyesterharze. Die Gefahr etwaiger Osmose will man dadurch auf ein absolutes Minimum reduzieren und zugleich einen festeren Rumpf realisieren. Zur Kräfteverteilung werden bedarfsgerecht zusätzliche Verstärkungselemente eingebaut. Hinzu kommt eine Innenschale für eine optimale Steifheit und Wärmeisolierung.

Mit einem Grundpreis von 184.450 Euro (inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) stellt die „Kleinste“ aus der C-Yacht-Range zwar nicht gerade ein Schnäppchen dar – Ausstattung sowie Bau- und Ausbauqualität siedeln sie aber ohnehin in einem gehobenen Marktsegment an, für welches ein solcher Preis wiederum durchaus marktüblich erscheint. Und immerhin bringt sie ab Werft auch schon alles mit, was man zum genüsslichen Cruisen braucht – selbst Fender, Festmacher und ein voller Tank sind im Grundpreis bereits enthalten, so dass man tatsächlich gleich zum ersten Urlaubstörn ablegen kann. 

# C-Yacht 10.50

## Technische Daten

Konstrukteur .....Frans Maas  
 CE-Entwurfskategorie.....A  
 Takelungsart.....9/10-Sloop  
 Bauweise .....GFK  
 Länge über Alles.....10,85 m  
 Länge Wasserlinie.....8,45 m  
 Breite.....3,45 m  
 Tiefgang \*.....1,50 m  
 Verdrängung.....5.500 kg  
 Ballastanteil .....ca. 40 %

Masthöhe (über WL).....15,40 m  
 Segelfläche am Wind \*\* .....52,1 m<sup>2</sup>  
 Großsegel Standard.....27,6 m<sup>2</sup>  
 Vorsegel Standard.....24,5 m<sup>2</sup>

Maschine \*\*\* .....Yanmar 3YM30C 21,3 kW (ca. 29 PS)  
 Tankkapazität Diesel .....100 l  
 Tankkapazität Wasser.....200 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon .....2  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....5  
 Stehhöhe in der Messe.....ca. 1,85 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....7,1 kn  
 Längen/Breitenverhältnis.....3,14/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis \*\* .....4,09  
 Spez. Segelfläche \*\* .....9,47 m<sup>2</sup>/t

\* Gusseisen, optional wird auch ein Bleikiel mit einem Tiefgang von 1,75 Metern angeboten, \*\* bezogen auf Standardbesegelung mit konventionellem Großsegel und Rollfock (jeweils De Vries Cruising Offshore), alternativ sind auch ein „High Performance“-Segelsatz oder ein Rollgroßsegel verfügbar, \*\*\* mit Saildrive sowie standardmäßig mit Zwei-Flügel-Faltpropeller (gemessener Schalldruck während des Tests: 74,5 dB im Salon, 65 dB im Vorschiff und 78 dB in der Achterkabine).

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe (im Mittel).....46° .....6,0 kn  
 Optimale Höhe.....59° .....6,9 kn  
 Aufgeschrickt.....70° .....6,2 kn  
 Halber Wind.....90° .....6,5 kn  
 Vor dem Wind.....140° .....4,8 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 20 kn (in Böen darüber), Wellenhöhe: ca. 1 m.



## Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 184.450 Euro inkl. 19 % USt.  
 Darin enthalten unter anderem: Rigg, Schoten, Fallen und Strecker, Standard-Großsegel, Rollfock inkl. Rollanlage, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwinschen (Andersen 40 ST) und zwei Arbeitswinschen (Andersen 12 ST), Radsteuerung, leinenverstellbare Holeyunkte, Rohrkicker, Antirutschbelag auf Deck und Kajütdach, Anker (Bruce) inkl. 30 m Kette, Mittschiffsklampen, Maschine mit Saildrive, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter- und Service-Batterie (54 Ah und 110 Ah), Landstromanschluss inkl. Ladegerät, Positionslaternen, Teak-Innenausbau, Pantry mit Edelstahlspüle, Kühlfach und Drei-Flammen-Gasherd mit Ofen, Druckwassersystem, Nasszelle mit Pump-WC und Waschtisch (60 l Fäkalientank).

## Werft

Zaadnoordijk Yachtbuilders / C-Yacht-Verkaufsbüro  
 IJselmeerdijk 2 (Flevo Marina TC), NL-8221 RC Lelystad  
 Telefon: 0031 - (0) 320 - 26 46 60  
[www.c-yacht.de](http://www.c-yacht.de)



Grafiken: Michael Herrmann