

C-Yacht 11.30 DS

Zaadnoorddijk Yachtbuilders bouwt al meer dan een halve eeuw zeiljachten. De Centaur en de Compromis jachten hebben de werf grote bekendheid gegeven. In de laatste jaren van de vorige eeuw is een nieuwe lijn van zeiljachten uitgebracht onder de naam C-Yacht. ECB Nederland testte de nieuwe C-Yacht 11.30 Deck Saloon in kielmidzwaard uitvoering op een ruig IJsselmeer bij Makkum.



Constructie & Indeling

Het geteste schip is vervaardigd van polyester. Zaadnoorddijk bouwt alle schepen uit een laminaat van glasvezel en vinylesterhars. Dit laatste materiaal heeft een grote, dichte structuur, waardoor de kans op waterinsluiting vrijwel nihil is. Hierdoor zal osmose in dit type schepen bijna nooit voor komen. De dikte van het laminaat varieert tussen de 10 en 30 mm. De dekken zijn door een sandwichconstructie verstevigd. De opbouw is dubbelschalig en de schotten en het meubilair worden in de binnenmal ingetimmerd. Het gewicht van de boot is 7.300 kilo, maar als de inhoud van de verschillende tanks en de normale bootinventaris wordt meeberekend komt de totale waterverplaatsing uit op 8.100 kilo. Het ballastaandeel van de 3800 kilo zware kielmidzwaardconstructie komt dan uit op bijna 47%. Dit houdt in dat de relatief hoge dekhuisconstructie, die een ongunstige invloed op de stabiliteit zou kunnen hebben, ruimschoots door de ballast onder water wordt gecompenseerd. Door de hydraulische kielmidzwaardconstructie is de diepgang met een druk op de knop te variëren van 1,35 m tot 2,50 m. De motorisering bestaat uit een Yanmar 40 Pk (29 kW) saildrive. Er is een optionele Slei-pner boegschroef voor de zijwaartse correctie van de aanlegmanoeuvres ingebouwd. De tankinhoud voor brandstof bedraagt 300 liter. Er kan 350 liter drinkwater worden meegenomen en er is een vuilwatertank van 60 liter beschikbaar. Onder de zitbank in de salon is een boiler van 40 liter gemonteerd. Er zijn vier 105 Ah, 12V accu's. Aan het uiterlijk van de boot is direct te zien dat ontwerper Frans Maas grote prioriteit heeft gelegd bij de concepten van ruimte en comfort. De boot heeft een verhoogd dekhuis dat met zeven forse ramen boven de romp uittorent. Door deze verhoogde salon is het mogelijk om alle tanks laag in het schip te plaatsen, wat een stabielere schip tot gevolg heeft. De ruimte komt ook tot uitdrukking in de indeling. In de spiegel van het schip is een bescheiden zwemplatform met uitklapbaar zwemtrapje weggewerkt. Via een opstap, die met de zitbank achter het stuurwiel kan worden afgesloten, wordt de kuip, die rondom door een hoge zeereling is omsloten, betreden. Hier is zitruimte voor vier personen exclusief de stuurman. In het achterste gedeelte zijn onder de banken diepe bakskisten gemaakt. In de bakboordkist is de gasbun ondergebracht. Het grote (80 cm diameter) stuurwiel is aan een centraal geplaatste polyester console achter in de kuip bevestigd. Vóór de console biedt een tweezijdig uitklapbare kuitafel steun aan handen (reling) en voeten van de bemanning. In de kajuit kom je eerst op het niveau van de deksaloon. Hier biedt aan stuurboord een vrijwel geheel ronde zithoek rond

een stevige tafel uitzicht over het omgevende water. Eén niveau lager is aan bakboord de deur naar de achterhut, daarvoor de navigatiehoek en nog verder naar voren de langsrij geplaatste keuken. De natte cel bevindt zich vóór de zitgroep aan stuurboord en helemaal voorin is de eigenaarshut. In de ankerkluis is een elektrische ankerlier te vinden. Bijzonder aan de C-Yacht is dat de schepen tegenwoordig standaard zijn uitgerust met een Boat Focus antidiefstal chipset. Hierdoor wordt de boot onaantrekkelijk voor diefstal en worden de kansen op terugvinden bij vermissing vergroot.



Comfort & Ergonomie

Op de plaats van de stuurman is niet veel aan te merken. De zitting verloopt een klein beetje bol, precies goed om de bank na een regenbui mooi snel droog te laten worden. De zeereling is achter de stuurpositie vervangen door demontabele banden die steun in de rug kunnen geven. Dwars zittend op één van de kuipbanken is ook goed te sturen. Er is voldoende ruimte voor de voeten om comfortabel aan het roer te staan. De ruimte rond het 80 cm diameter stuurwiel is ter hoogte van de banken 21 cm, net genoeg om een beetje hellend te kunnen passeren. De lieren voor de schootbediening zitten binnen handbereik van de stuurman en daardoor is het jacht gemakkelijk solo te zeilen. De zitdiepte van de kuipbanken is 45 cm, comfortabel en er is tenminste 30 cm ruggesteun. In het gangboord is de genuarail te beschouwen als een potentieel struikelobject, Door de goed geplaatste handrelingen op het dekhuis en de opbouw kun je echter veilig over de minimaal 24 cm brede gangboorden naar voren lopen. De ronde bank in het dekhuis biedt een prettige en comfortabele plaats om uit te rusten, te eten of over het water uit te kijken. De bedden zijn voldoende van afmeting. Het bed vóórin is 2,15 m lang en verloopt in de breedte van 2,10 m tot 0,65 m in de punt. De matrassen zijn 10 cm dik en niet op lattenbodems geplaatst. Het bed in de achterhut meet 2 m bij 1,60 m. De natte cel is relatief ruim (1,30 m x 1,30 m) bij twee meter stahoogte. Met het risico dat alles nat wordt, moet er wel in de toiletruimte worden gedoucht,. De brilhoogte van het toilet is 50 cm, en dat maakt het zittend gebruik ervan comfortabel. De ventilatievoorzieningen zijn voldoende. Er zijn vier luiken of patrijspoorten te openen. De navigatiehoek (80 x 60 cm werkoppervlak) is voorzien van een ruimtebesparend en comfortabel zitje. Het navigeren moet wel dwars op de vaarrichting gebeuren en daar zijn niet altijd alle ingewanden tegen bestand. De boot biedt veel kastruimte. Er zijn drie hangkasten en tegenover de kombuis is een overvloed aan bergruimte onder de deksalon bank. Op deze ideale plaats voor de middagborrel is tevens de uittrekbare flessenkast te vinden. De keuken is praktisch ingedeeld en er is een grote hoeveelheid aanrechtruimte (180 x 55 cm). De koelbox is daar tegenover geplaatst en er is een praktische oplossing voor het altijd aanwezige vuilnisbakprobleem. Een diepe en simpel te openen vuilniskast. De Webasto heteluchtverwarming demonstreert tijdens de test zijn goede werking. Het geluidsniveau bij

het varen op de motor is uitstekend. Maximaal werd op vol vermogen in de kajuit 77 dB(A) gemeten.



Afwerking

De binnenbetimmering is van teakhout. Dit is 'op de vlam' verwerkt en dat zie je tegenwoordig niet vaak meer. Het houdt in dat deuren en lijsten uit één paneel zijn gezaagd en dat de houtnerf van de lijst doorloopt in de deuren. Het geeft het interieur een fraaie en rustige aanblik. Het hang- en sluitwerk is netjes en degelijk. Alleen de voorziening om het luik, dat toegang biedt tot de motor, vast te zetten is niet van deze tijd. Een simpele gasveer in plaats van de nu gebruikte vensterhaak zou een enorme verbetering zijn. Er zijn geen slordigheden in de afwerking aangetroffen. Wel waren verschillende kitranden te zien bij de verbinding tussen de schotten en de binnenschaal. De onderhoudsvriendelijkheid werd als zeer positief beoordeeld. De romp en de teakhouten dekken hebben bijna geen extra verzorging nodig en de technische voorzieningen zijn goed bereikbaar voor service en onderhoud. De motorkamer is vanuit meerdere kanten te bereiken. De ruimte is in één handeling te openen en alles is overzichtelijk en netjes ingebouwd. De accu's, vier 105 Ah onderhoudsarme batterijen, zijn prachtig onder de vloer bij de voorhut ingebouwd. De andere onderdelen van het elektrische systeem zijn deugdelijk aangelegd.

Veiligheid

Overal op het schip zitten de handgrepen op de goede plekken. De roestvast stalen stut (slingerpaal) in het dekhuis vormt een uitgelezen aangrijpingspunt voor het afdalen naar het niveau van de hutten en de keuken.

De brandblussers bij de kajuitingang en in de voorhut zijn direct in het zicht geplaatst en de motorkamer is voorzien van een automatische brandblusinstallatie met smeltleiding. Het uitzicht van de stuurman is centraal gezeten goed. Als dwars wordt gestuurd is de hoge opbouw teveel in het zicht, zodat nogal naar buiten moet worden gehangen om goed overzicht op het vaarwater te blijven houden. De hoeken in het interieur zijn allemaal netjes afgerond. De zeereling is voldoende hoog en de gasinstallatie is volgens alle voorschriften aangelegd. De gasafsluiter bij het kooktoestel is goed te vinden in geval van nood. Het vluchtluik in de voorhut is 120 cm boven het bed geplaatst en dat is goed bereikbaar voor personen van gemiddelde lengte.

Tuigage en zeilen

Het C-Yacht 11.30 deksaloon is fractioneel 9/10 getuigd. De testboot heeft een stowaway grootzeil van 34,8 m² en een rolgenua van 29,6 m². De verstaging is discontinue, type 1 x 19, via twee paar licht gepijlde zalingen en diagonale tussenstagen. De achterstag is tot op ongeveer drie meter boven het dek in twee delen gesplitst, maar is niet trimbaar. Het beslag is degelijk met onder meer Lewmar airblokken. De grootschoot grijpt aan de onderzijde aan op de reling van de kuitafel. Het is jammer dat er geen overloop voor de grootzeiltrim beschikbaar is. De lieren voor de schootbediening zijn prima bereikbaar voor zowel stuurman als fokkemaat. De vallier op het kajuitdak staat goed in lijn met de vallen en de valstoppers.

Vaareigenschappen

Het C-Yacht 11.30 deksaloon in de kielmidzwaard uitvoering werd getest op een koude en winderige najaarsdag. Vanuit Makkum werd eerst een indruk van de prestaties op de motor verkregen. Het roer is in twee omwentelingen helemaal van boord naar boord, dus kun je gemakkelijk een snelle bocht maken. De draaicirkel is verbluffend klein: minder dan 15 m over beide zijden. Zelfs op volle snelheid lukte het om zo kort te draaien! Achteruit varen is met dit jacht een feest. Moeiteloos lukte het om de boot achteruit door de haven te zigzaggen en op de centimeter nauwkeurig te parkeren. De maximale snelheid werd vastgesteld op 7,9 knopen, gelijk aan de theoretische rompsnelheid. Daarvoor was niet eens het volledige vermogen van de 40 Pk nodig, want al bij 3400 toeren (van de maximale 3600) werd de top gehaald. Vervolgens is de werking van het kielmidzwaard bekeken. Door de hydraulische installatie is het neerlaten en ophalen van het zwaard kinderspel. Het uitrollen van de zeilen is ook een gemakkelijke klus. Er was onder de omstandigheden (4-5 Beaufort) wel wat kracht nodig om de genua strak aan te krijgen, maar al vrij snel liep de boot 6,5 knopen aan de wind. Het was niet nodig om te reven, want ook in vlagen was het schip uitstekend te controleren. Overstag gaan is simpel, omdat de rolgenua maar een klein stukje voorbij de mast steekt en nergens blijft hangen of steken. Aan de wind zeilend, in een hoek van 46 graden ten opzichte van de ware wind, behaalden we 6,2 knopen snelheid, 11,4 km/uur. De vaart liep op de halve windse koers op tot 8 knopen, bijna 15 km/uur. Dwars op de korte IJsselmeer golven ligt het jacht als een huis. De tanks en accu's zijn laag in het schip geplaatst en dat heeft als voordeel dat de boot niet erg helt en zich niet gemakkelijk door de golven opzij laat zetten. Voor de wind zeilend gaf de GPS 6 knopen aan. De omstandigheden waren perfect voor het bereiken van hoge snelheden. Toch kan geconcludeerd worden dat de scores voor de zeileigenschappen datgene opleveren, waar een veel minder comfortabel wedstrijdacht zich niet voor hoeft te schamen.

Conclusie

Het C-Yacht 11.30 DS is een ruim en goed geconstrueerd schip, waarbij de vaareigenschappen in positieve zin opvielen. De veiligheid en de afwerking zijn van een hoog niveau. Zowel onder zeil als op de motor is de boot uitstekend manoeuvreerbaar. Zaadnoorddijk Yachtbuilders heeft de lange traditie van ruime en goed zeilende comfortjachten met dit schip weer een nieuwe impuls gegeven.