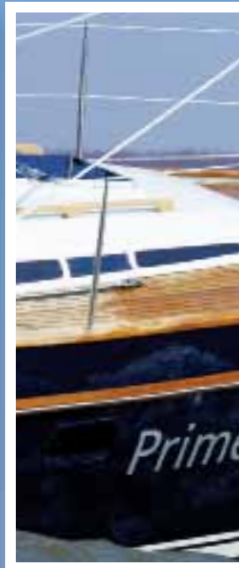


Total entspannt

TEXT UND FOTOS:
SILKE SPRINGER



Beim Segeltörn auf dem IJsselmeer erweist sich die C-Yacht 11.50 als formstabil, schnell und komfortabel



Es ist doch bloß Wasser!« Nur ein Holländer wie Ron Bakker kann sich auf eine derart lapidare Antwort versteigen, wenn es um die Frage geht, ob man in den Niederlanden den Anstieg des Meeresspiegels fürchte. Seit Jahrhunderten kämpfen die Holländer gegen Sturmfluten an und sind dabei bekanntermaßen sehr erfolgreich. Es gelingt ihnen, die Nordsee im Zaum zu halten und ihr sogar noch Land abzutrotzen. Der riesige Polder, auf dem der heute 74.000 Einwohner zählende Ort Lelystad steht und in dessen Flevo Marina inzwischen an die tausend Boote beheimatet sind, fiel erst 1957 trocken. Mit dem Bau von Straßen und Häusern wurde 1967 begonnen.

In dieser jungen Stadt hat der begeisterte Segler Bakker einen äußerst attraktiven Arbeitsplatz gefunden. Durch die Fenster seines Büros schaut er direkt auf den Steg, an dem die Schiffe von Zaadnoordijk Yachtbuilders liegen. Bakker ist für die Werft vor Ort und sorgt dafür,



dass Endausrüstung und Verkauf in der Dependance Lelystad reibungslos über die Bühne gehen. Als die allerersten Zaadnoordijk-Boote vom Stapel liefen, gab es die Polder-Provinz Flevoland noch nicht, denn das ist 64 Jahre her. Man produzierte am Uitgeestmeer, wo Firmengründer Rinus Zaadnoordijk ebenfalls beeindruckende Pionierarbeit leistete, wenn auch auf gänzlich anderem Gebiet. Sehr bald nach der Markteinführung des neuen Werkstoffes Polyester begann Zaadnoordijk mit diesem neuen Material zu experimentieren. 1963 stellte er die erste Centaur-Jolle, die er Jahre zuvor entworfen und bis dato in Serie in Holz gefertigt hatte, als Kunststoff-Variante vor. Dem neuen Bootsbaumaterial vertrauend und auf den aufkommenden Wohlstand der Holländer bauend, begann Rinus zeitgleich mit dem Bau von Kajütjachten, die er ebenfalls selbst entwarf und unter dem Namen Compromis vermarktete – er verkaufte sie so gut, dass die Werkstatt Räume am Uitgeestmeer bald nicht mehr genug Platz für den rasant wachsenden Mitarbeiterstab boten. Man zog um nach Heerenveen, wo noch heute produziert wird. Nachdem Rinus die Werfleitung an seine Kinder übergeben hatte und 1975 ganz aus der Firma ausschied, trafen seine Nachfolger die Entscheidung, den Schwerpunkt auf den Bau größerer Schiffe zu legen – und mit dem renommierten holländischen Yacht-Designer Franz Maas zusammenzuarbeiten. Aus seiner Feder stammen unter anderem die Erfolgsmodelle Compromis 777 und 999. Noch heute ist Maas Haus- und Hof-Designer von Zaadnoordijk Yachtbuilders. Geändert hat sich jedoch das Firmen-Gerüst. 2001 übernahm Jan Muller, der 1996 als Direktor ins Unternehmen eingestiegen war, die Werft. Er brachte frischen Wind in die Traditions-Firma, ging dabei aber mit Bedacht vor. Vorsichtig wurde die Produkt-



TECHNISCHE DATEN

Länge über alles	11,97 m
Länge Wasserlinie	9,80 m
Breite	3,65 m
Tiefgang	1,80 m Bleikiel
Verdrängung	7.800 kg
Ballast	3.200 kg
Durchfahrtshöhe	18,25 m
Großsegel	40,50 qm
Rollreffgenua serienmäßig	31,50 qm
Trinkwassertank	320 l
Brennstofftank	160 l
Motor	28,7 KW/39 PS Yanmar
Preis	ab 259.985 Euro inkl. MwSt.
Entwurf	Frans Maas
Produktion & Entwicklung:	Zaadnoordijk Yachtbuilders, Heerenveen (NL)

c-yachts.nl

palette überarbeitet und aus Compromis C-Yachten gemacht. Was blieb, ist der Pioniergeist. Nichts wurde und wird bei Zaadnoordijk so gefördert wie Innovation – jedoch immer in Verbindung mit sehr guter Bauqualität und hohen Sicherheitsstandards.

Alle C-Yachts werden serienmäßig mit Kollisionsschott, Blitzableiter, elektrischer und manueller Bilgepumpe und mehreren Feuerlöschern ausgerüstet. Einer davon hängt im Maschinenraum und wird automatisch über eine Schmelzleitung aktiviert, sobald dort Feuer ausbricht. Dass C-Yachten auch sicher und komfortabel segeln, dafür sorgen unter anderem ein hoher Ballastanteil von bis zu 41 Prozent – wie bei der C-Yacht 11.50 – und ein dän-

Als Fahrtenyacht ist sie manch einem Ideal nahe

niger Kiel. Er ist in den Rumpf integriert und federt selbst Stöße ab, die bei voller Fahrt erfolgen.

Gefertigt wird in Sandwich-Bauweise. In Bereichen mit hohen Belastungen sorgen Verstärkungen für eine bessere Kräfteverteilung. Je nachdem, welche Technik die besten Ergebnisse erzielt, werden einzelne Sektionen in unterschiedlichen Techniken erstellt. Dabei kommen sowohl Handauflege-Verfahren, als auch Vakuum- oder Spritztechnik zur Anwendung.

Doch zurück zu den Innovationen: Als eine der ersten Werften überhaupt verarbeitete Zaadnoordijk Yachtbuilders Vinylester-Harze. Vinylester bringt mehr Steifigkeit und macht die Außenhaut Wasser- und Wasserdampf undurchlässiger, schützt also besser vor Osmose. Außerdem findet man überall an Bord pfiffige Details, von deren Praxistauglichkeit wir uns während eines Segelausflugs mit einer C-Yacht 11.50 überzeugen können.

Der Wind weht mit gut vier Windstärken aus West, die Sonne scheint, das Wasser des IJsselmeeres leuchtet hellgrün. Die Segel sind gesetzt, die Fallen liegen ordentlich aufgeschossen in den Schwalbennestern hinter der festen Sprayhoodscheibe verstaut, und die klappbaren Rückenlehnen rechts und links des Niedergangsschotts sind hochgestellt. Über eine dreifach verstellbare Rasterschiene kann man den Neigungswinkel der Lehne individuell anpassen. Bequemer, leichter und simpler geht es nicht mehr. Ein Klapp-Mechanismus wie dieser ist einfach herzustellen und einfach zu montieren. Man muss nur auf die Idee kommen. Dasselbe gilt für die Backskiste an Steuerbord. Sie ist begehbar, und zwar durch eine Tür an der Rückwand der Nasszelle. Der Trockenraum für nasses Ölzeug und andere Utensilien kann auch direkt vom Cockpit aus genutzt werden. Öffnet man den Backskistendeckel, kann man zur Jacke greifen, die an einer veritablen Kleiderstange hängt.

Es sind die vielen praktischen Details, die den Bordalltag der C-Yacht 11.50 sehr angenehm gestalten. Man merkt, dass sie von Seglern ausgeführt wurden und nicht einfach auf dem Reißbrett entstanden. Der Prozentsatz an segelnden Mitarbeitern ist bei Zaadnoordijk Yachtbuilders außergewöhnlich hoch. Verbesserungsvorschläge der Belegschaft sind immer willkommen. Lange hatte man sich beispielsweise darüber geärgert, dass die Motorwartung der C-Yacht 11.50 nur mit akrobatischen Verrenkungen möglich war, bis jemand auf die Idee kam, die Seitenteile des Maschinenraumes auf beiden Seiten herausnehmbar zu machen. Sind die Wände erst einmal beiseite gestellt, kommt man ungehindert an alle Teile heran. Eine Deckenlampe sorgt außerdem dafür, dass der Raum gut ausgeleuchtet ist. Er liegt mittig unter dem Cockpitboden und ist an Steuerbord durch das Bad und an Backbord durch den Flur zwischen Achterkajüte und Pantry begrenzt.



Gemütliches Ambiente



Saubere Elektrik



Am Salontisch



Batteriebank

Dieser Durchgang ist bewusst schmal gestaltet, denn dadurch hat man die Möglichkeit, sich während des Kochens zu »verkeilen« – und braucht auch bei starkem Seegang nicht auf eine warme Mahlzeit zu verzichten.

Jede C-Yacht ist auch für Langfahrten gemacht. Wer Tag und Nacht segelt, muss nicht nur sicher kochen, sondern auch bequem sitzen und liegen können. Die Sofas im Salon werden mit hochwertigen Matratzen ausgestattet, ebenso die Betten, die mit 2,20 Metern Länge großzügig bemessen sind. Wie die Kojen aufgestellt werden sollen, ob mittig oder an eine Bordseite gerückt, obliegt dem Wunsch des Eigners. Dasselbe gilt für den Holzbaus. Teak ist das bevorzugte Material der Werft, aber selbstverständlich können auch andere Hölzer ausgewählt werden. Die werfteigene Tischlerei fertigt das Interieur erst an, wenn der Eigner seine Wunschliste abgeliefert hat. Zur Auswahl stehen nicht nur diverse Farben und Materialien, sondern auch Stilrichtungen. Unsere C-Yacht 11.50 hat ein klassisches Interieur, die kleinere C-Yacht 10.50, die





C-YACHT 11.50

DIE SJ-MEINUNG

Die C-Yacht 11.50 ist sehr gut ausbalanciert. Sie überzeugt durch hohe Formstabilität und sehr ruhiges Segelverhalten und ist dabei schneller und wendiger, als man es von einer Center-Cockpit-Yacht erwartet. Das Deckslayout ist gut auf eine kleine Besatzung abgestimmt. Man kann das fast 12 Meter lange Schiff allein segeln. Der Wohlfühlfaktor an und unter Deck ist hoch, was nicht zuletzt an der guten Materialwahl und der sorgfältigen Verarbeitung liegt. Auch bei den Beschlägen wird auf höchste Qualität geachtet: Andersen-Winschen, Ronstan-Blöcke und Seldén-Rigg gehören zum Standard. Mit einer C-Yacht 11.50 kann man beruhigt auf Langfahrt gehen – oder auf einen total entspannten Tagestörn.

DAS BESONDERE DETAIL

Es sind viele praktikable Einzelheiten, die das Segelvergnügen erhöhen, wie die hochklappbare Rückenlehne, die begehbare Backskiste oder der große Salontisch, an dem man so bequem sitzt wie daheim.

wir im Anschluss an unseren Törn besichtigen, ist moderner eingerichtet, mit eckigen Schranktüren, Rollwagen in der Pantry und viel Weiß.

Die Flexibilität in Bezug auf individuelle Kundenwünsche wird möglich durch die Belegschaftsgröße von etwa 50 Personen. Außerdem gehört sie zum Firmen-Konzept. Eine C-Yacht ist für anspruchsvolle Eigner gedacht, die von ihrem Schiff den gleichen Komfort wie daheim erwarten und in erster Linie in kleiner Besatzung unterwegs sein wollen. Damit man auch zu zweit entspannt bleiben kann, sind alle Bedienelemente in Reichweite des Steueramts umgelenkt. Während die

Freiwache unter Deck kocht, liest oder schläft, übernimmt der Ruder-gänger auch die Segeleinstellung.

Den Rest erledigt das Schiff selbst. Es segelt ausgesprochen ruhig und ausgewogen – von Nervosität ist rein gar nichts zu spüren. Außerdem verträgt es eine gute Portion Wind. Während um uns herum ge-reffert wird, fahren wir noch unter Vollzeug, mit der Roll-Genua, die es bei dem 9/10-Rigg auf immerhin 31,5 Quadratmeter bringt und mit vollem Lattengroß von 40,5 Quadratmetern Größe. Obwohl wir ordentlich Lage schieben, ist so gut wie kein Ruderdruck zu spüren. Das ist wirklich verblüffend.

Ron Bakker erklärt die Philosophie der Werft. Eine C-Yacht soll in jeder Situation sicher segeln, auch im dicksten Sturm, daher das Centercockpit, die hohe Formstabilität und das umfangreiche Sicherheitspaket. Sicherheit erlangt man aber auch, indem man einem Schiff gute Segeleigenschaften verleiht. Wer schnell segelt, läuft rechtzeitig vor dem Sturm in den sicheren Hafen ein.

Dass die C-Yacht 11.50 schnell segeln kann, beweist sie an diesem Tag eindrucksvoll. Hoch am Wind erreichen wir sieben Knoten, später auf dem Halbwindkurs sogar acht und neun. Um die Zahlen auf der Logge zu verifizieren, werden sie mit denen des Plotters auf der Steuersäule abgeglichen. Beide Instrumente machen die gleichen Angaben.

Das Philosophieren bringt uns zurück zum Klimawandel. Selbstverständlich verfolgen auch die Holländer den Anstieg des Meeresspiegels mit Sorge. Doch im Gegensatz zu vielen anderen Anrainerstaaten verzagen sie nicht, sondern stellen sich der Herausforderung. Sie planen neue, noch höhere Deiche und bauen immer bessere Boote, mit denen man äußerst komfortabel alle Weltmeere durchkreuzen kann. □

HOLMATRO