

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

SONDERDRUCK FÜR

C-Yacht

MITTELCOCKPIT-YACHT
C 12.50: Die Konkurrenz
für Rassy und Najad



Weit gestecktes Ziel

Zaadnoordijk Yachtbuilders drängt mit dem neuen Flaggschiff in den stark umkämpften Markt komfortabler Mittelcockpit-Yachten für die große Fahrt

Das große, nach unten ausladende C im Großsegel kommt auf Anhieb bekannt vor. Und wer möglicherweise im Internet unter der Adresse www.c-yacht.nl nach einer Erklärung sucht, landet prompt auf der Webseite von Zaadnoordijk Yachtbuilders. Das C in typographisch leicht abgewandelter Form ist der Anfangsbuchstabe der Compromis-Yachten und kennzeichnet die neue Linie der Werft. Dort betreibt man seit 60 Jahren qualitativ hochwertigen Bootsbaus aus GFK.

Was damals mit einfachen Ruderbooten und Kanus begann, wurde bald um die offene Kieljolle Centaur erweitert, die bis heute – mittlerweile weit mehr als 2500-mal gebaut – dank ihrer Robustheit vor allem in Segelschulen zum Einsatz kommt.

Seit 1968 gehören die Compromis-Yachten zum Lieferprogramm, zunächst in den kleineren Einheiten 777, 888 und 999, wobei die Bezeichnungen für die jeweilige Schiffslänge standen. Die 999 war die erste Mittelcockpit-Yacht der Werft. Dieses Bootskonzept war sehr erfolgreich und wurde schließlich durch weitere Entwürfe des Typs ergänzt: Ein 34-, ein 36- sowie ein 39-Fuß-Modell rundeten im Laufe der Jahre die Palette ab.

Compromis-Yachten gelten auch heute noch als zuverlässig und wertbeständig, sind robust gebaut sowie einfach und von kleiner Crew zu segeln.

Neue Ziele

Mit dem neuen Jahrtausend beschlossen auch die Zaadnoordijk Yachtbuilders

– so heißt die Werft nach ihrer Umfirmierung –, neue Wege zu gehen. Unter dem geänderten Namen C-Yacht hofft man, das etwas hausbackene Image ablegen zu können. Dabei ist nicht daran gedacht, den Bau der Compromis-Yachten ganz einzustellen, die nach wie vor ihre Anhänger finden. Die 888 und die 999 gehören fest zur aktuellen Baureihe. Mit den neuen Typennamen kehrte man auch wieder zur alten Längenbezeichnung zurück. Die 34er wird heute nahezu baugleich mit geringfügigen Verbesserungen als 10.40 angeboten, aus der 36er wurde die 11.00; die Produktion der Compromis 39 stellte man ein.

Dafür erweiterten die Holländer das Programm 2001 um die C-Yacht 11.30 mit einer geräumigen und komfortablen Deckssalonyacht (s. YACHT 3/02). Die Entwicklung eines neuen Flaggschiffs wurde bald erforderlich, wollte man nicht die Abwanderung treuer Kunden zu anderen Marken riskieren, die auf der Suche nach größeren Yachten sind. Nachdem die Werft mit Hauskonstrukteur Frans Maas den äußeren konstruktiven Rahmen festgelegt hatte, wurden intensiv die Kundenwünsche ermittelt. Ein Kreis von möglichen Käufern und Compromis-Umsteigern auf größere Schiffe wurde eingehend nach Wünschen und Vorstellungen befragt und mit in die Konzeption und Gestaltung des neuen Entwurfs einbezogen. Das Ziel war ein gut segelndes, aber nicht übermäßig kompliziert zu bedienendes Tourenschiff mit viel Komfort für die Familie mit zwei Kindern oder das „Frührentnerpaar“, das gern auch mal Freunde mit auf die Reise nimmt.

Das Ergebnis heißt C-Yacht 12.50 und kommt im Vergleich zu den früher eher



Langfahrtauglich: ein Cockpit, wie man es sich wünscht – teakbelegt, mit gut erreichbaren Schotwünschen und praxisgerecht proportioniertem Raum für die gesamte Crew



Gestreckt: Das dunkelblaue Gelcoat (Extra) kommt den Linien des fülligen Rumpfes zugute. Schön: Fenster im Spiegel

gedrungenen Linien etwas eleganter daher – wemgleich man nach wie vor zugunsten von Stehhöhe und Wohnraum auf relativ voluminöse Aufbauten setzte. Mit dem Flaggschiff hat die Werft neben Aufsteigern aus den eigenen Reihen eine Klientel im Visier, die sonst eher bei schwedischen Nobelmarken wie Hallberg-Rassy und Najad anzutreffen ist. Was den Preis und die Ausstattung angeht, kann das Schiff mit rund 280 000 Euro allemal Paroli bieten. So kostet zum Beispiel die in etwa vergleichbare Hallberg-Rassy 40 rund 310 000 Euro, und eine Najad 400 liegt mit 340 000 Euro noch einmal zehn Prozent darüber. In der Bauqualität hat man sich aber mittlerweile dem skandinavischen Standard genähert.

Solide Bauweise

Das beginnt schon bei der äußersten Schicht des Laminats. Sie besteht aus Neopentylglykol-Gelcoat, das über eine hohe Dampfsperre gegen Osmose verfügt. Rumpf und Deck sind als Sandwich aus schumpfarmem und sehr wasserresistentem Vinylsterharz sowie dem geschlossenzelligen Airex-Schaum gefertigt. In Belastungs- und Beschlagsbereichen des Decks befindet sich statt 20-Millime-

ter-Schaumplatten handverlegtes Massivlaminat, in das Aluminiumplatten mit Gewindebohrungen integriert sind. Das ermöglicht die Beschlagsmontage von Deck aus und macht Aussparungen in der Deckenverkleidung unnötig.

Während die Gesamtdicke des Deckslaminats maximal 28 Millimeter beträgt, misst das weit bis unter die Wasserlinie reichende Sandwich des Rumpfes über Wasser maximal 32 Millimeter und unter Wasser bis zu 40 Millimeter. Der Kielbereich und die Rumpfmittle bestehen in ganzer Länge aus Massivlaminat mit ebenfalls 40 Millimeter Stärke. Dank des anlaminieren Kielflansches können nicht nur die Kielkräfte optimal in den Rumpf eingeleitet werden; auch heftigere Grundberührungen werden so besser aufgefangen. Obendrein bildet diese Konstruktionsform eine vernünftige Sammelstelle für anfallendes Leckwasser. Zudem ist der Flansch im Vorderteil extra verstärkt, wo die Stauchkräfte des Mastes über die Maststütze eingeleitet werden.

Sichere Komponenten

Einzelne Innenschalenelemente, die als Basis für die Einbauten in den Rumpf einlaminieren sind, tragen zur weiteren

Versteifung der Konstruktion bei. Welchen Stellenwert die Werft der Sicherheit einräumt, beweist nicht nur der Einbau eines abgeschotteten Kollisionsbereichs unter den Vorschiffskojen. Das kostet zwar Stauraum, wird sich jedoch im Falle eines Zusammenstoßes bewähren, bei dem die Bordwand beschädigt wird. Des Weiteren soll die serienmäßig eingebaute Blitzschutzanlage in Form dicker Kupferkabel zwischen Wanten, Maststütze und einem der Kielbolzen das Schiff vor konstruktiven Schäden bewahren. Um den Schutz sinnvoll zu ergänzen, sollte die Werft allerdings auch Vor- und Achterstag in das System einbeziehen. Direkte Blitzeinschläge sind zwar erfahrungsgemäß in der Tat äußerst selten. Sie beschäftigen jedoch eine große Zahl von Seglern zumindest in der Theorie.

Dass die Werft bei der Rumpf-Deck-Verbindung der 12.50 vom bisherigen Verfahren abgerückt ist, mag mit zur Streckung der Linien beigetragen haben. Statt der etwa 15 Zentimeter unterhalb der Deckskante verlaufenden und nach außen ragenden Doppelflansch, die verklebt, verbolt und durch eine voluminöse Gummikante geschützt war, hat man nun die Verbindung in eine etwa fünf

Zentimeter hohe Fußreling integriert. In deren Oberseite sind Rumpf- und Decksfansch überlappend verklebt. Optisch abgerundet und obendrein noch verstärkt wird diese Verbindung durch eine robuste Winkelleiste aus massivem Teak. In diesem soliden Konstrukt sind auch die Relingsfüße eingelassen, wofür an den betreffenden Stellen zusätzlich Aluminiumverstärkungen eingebaut sind.

Kräftige Motorisierung

Zu einer auf Sicherheit getrimmten Yacht gehört eine kräftige Maschine. Mit den 55 PS des Yanmar 4JH4-E ist das Schiff denn auch ausreichend motorisiert. Das sind knapp 5 PS pro Tonne und dürfte genügen, um auch unter harten Bedingungen mal gegenan zu gehen. Unter Vollast verfehlt die 12.50 nur knapp die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 8,0 Knoten. Dafür bringt der dreiflügelige Flex-o-Fold-Faltpropeller des Saildrives auch bei 80 Prozent (Reise-) Drehzahl noch genug Schub für zügige 7,2 Knoten. Das bedeutet mit dem 250 Liter fassenden Dieseltank an Flaudentagen eine Reichweite von mehr als 500 Seemeilen.

Das übliche Pflichtprogramm absolviert die C-Yacht 12.50 mit Bravour, das Aufstoppen aus Marschfahrt schafft sie

sogar in zehn Sekunden und einer halben Rumpflänge. Das sind optimale Voraussetzungen für einen Notstopp. Das Manövrieren auf engstem Raum gestaltet sich aufgrund des relativ großen Abstands zwischen Ruder und Schraube zwar etwas zögerlich. Die Rückwärtsfahrt gerät jedoch mit ausreichend dosiertem Gas und dank des gut dimensionierten Ruders zielgerichtet und effektiv. Die Schalldruckpegel bewegen sich dabei im normalen Bereich.

Das Motorpaneel ist in die Rückseite der Steuersäule integriert. Das ist zwar deutlich sicherer gegen Beschädigung als die sonst übliche seitliche Platzierung in Süll oder Cockpitwand, doch wurde es gerade so eingebaut, dass die Bedienung des Zündschlüssels durch das Rad behindert wird. Sicher lässt sich die Platzierung um ein paar Zentimeter verlegen.

Ordentliches Potenzial

Das Rigg von Seldén ist mit zwei Salingspaaren ausgestattet, die um 22 Grad gefeilt sind. Der serienmäßige Kurbelspanner im Achterstag ermöglicht mit wenigen Umdrehungen ein Vorstag mit geringem Durchhang und – wenn erforderlich – eine wirksame Mastbiegung.

Die 100-Prozent-Genua wird auf ei-

ner Furlex-300-S-Rollanlage gefahren. Ein größeres Vorsegel ist nicht realisierbar, da die Schotleitschienen mit den serienmäßig leinenverstellbaren Holepunkten innerhalb der Püttinge für Ober- und Unterwanten direkt neben dem Kajütaufbau montiert sind. Das ergibt zwar bessere Werte am Wind und spart durch kurze Schotwege Kräfte auf der Kreuz, geht aber zwangsläufig mit einer Vortriebschwäche auf raumeren Kursen einher. Doch dafür empfiehlt die Werft ohnehin einen asymmetrischen Tourenspinnaker, der allerdings als Extra zu Buche schlägt.

Der Bugbereich ist für den Einsatz von Leichtwind-Segeln so gestaltet, dass sie sich auch ohne eine zusätzliche Spiere am Bug anschlagen lassen: Eine gut proportionierte Plattform aus Edelstahlrohr mit einer Trittläche aus Teak überragt den Steven um einen knappen halben Meter. Der Rohrbogen ist nach unten zur Bugkante hin durch einen Spanner abgefangen und hat im Scheitelpunkt ein festes Auge zum Anschlagen des Fußblocks für die Halsleine beziehungsweise einer entsprechenden Talje. Der Bugkorb verbindet Plattform und Steven zu einer harmonischen Einheit. Diese Lösung erleichtert obendrein das Anbordkommen, da genügend Platz zur Verfügung steht, um ▶



Integriert: Der Anker lagert unter der Bugplattform in einem Rumpfdurchbruch



Praktisch: Winde und Anker unter Deck, Steckschotten sind Teil des Niedergangs



Geschützt: Unter dem Schiebeluk steht ein eingebautes Fliegengitter zur Verfügung



Clever: Die klappbare Lehne gibt Halt, die Schwalbennester im Süll bringen Ordnung



Sicher: seitliche Bügel an der festen Scheibe für festen Griff auf dem Weg nach vorn



Versteckt: Der Kasten für die Gasflaschen ist nur über die Backskiste zu erreichen

C-YACHT 12.50

▶ TECHNISCHE DATEN
(WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Frans Maas
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	12,50 m
Gesamtlänge	12,88 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,90 m
Breite	3,90 m
Tiefgang/Alternative	1,80/2,20 m
Theor. Rumpfeschw.	8,02 kn
Gewicht	11,0 t
Ballast/-anteil	4,4 t/40 %
Masthöhe über Wasserlinie	19,20 m
Großsegel	43,0 m ²
Rollgenau (100 %)	38,0 m ²
Segeltragezahl ($2\sqrt{S^3/V}$)	4,05
Maschine	Yanmar 4JH4-E, 40 kW/55 PS
Kraftstofftank	Edelstahl, 250 l
Frischwassertank	PE, 320 l
Fäkalientank	PE, 80 l

Rumpf- und Decksbauweise GFK-Sandwich, in Beschlags- und Kraftbereichen Massivlaminat, stellenweise mit Aluminiumeinlagen. Größtenteils im Handauflegeverfahren gefertigt, Teilbereiche gespritzt. Kernmaterial Airex-Schaum. Rumpf-Deck-Verbindung mit überlappenden Flanschen in der Fußreling; Bleikiel wird unter ausgeformten Kielflansch gebolt

▶ MESSWERTE
(INNEN)

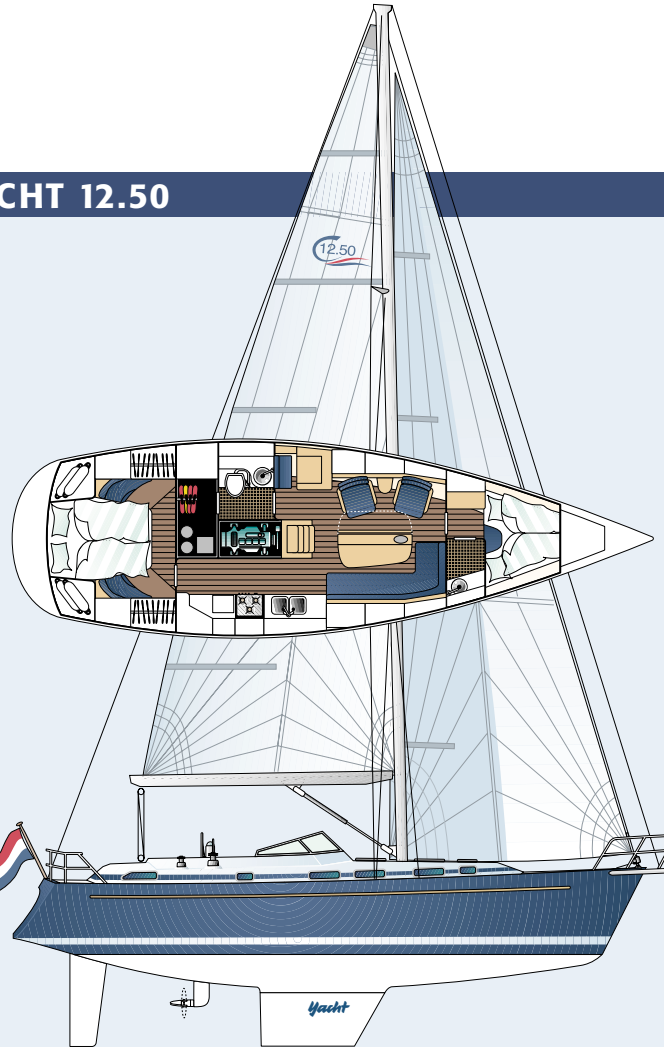
Koje Vorschiff	2,00 x 1,60/0,35 m
Koje Salon	2,25 x 0,70 m
Koje Achterkammer	2,05 x 1,50/1,30 m
Stauraum Vorschiff	ca. 800 l
Stauraum Salon/Navig.	ca. 500/100 l
Stauraum Pantry	ca. 650 l
Staur. WC vorn/achtern	ca. 120/190 l
Stauraum Achterkammer	ca. 800 l
Stauraum (sonstiger)	ca. 2800 l
Höhe Vorschiff/Salon	1,89/2,05 m
Höhe Pantry	1,87 m
Höhe WC vorn/achtern	1,95/1,87 m
Höhe Achterkammer	2,05 m

▶ SEGELLEISTUNGEN
O. ABDRIFF U. STROM

Am Wind (ca. 43 Grad)	6,0 kn
60 Grad Windeinfall	7,5 kn
90 Grad Windeinfall	7,0 kn
130 Grad Windeinfall	6,0 kn
180 Grad Windeinfall	5,2 kn

Testbedingungen

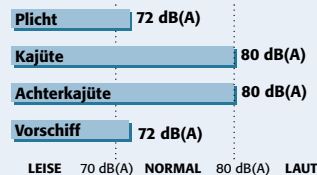
Windgeschwindigkeit 14 kn (4 Bft.),
Wellenhöhe 0,2 m



Variabel: Die Werft geht auf Kundenwünsche ein. Statt der beiden drehbaren Einzelsitze im Salon ist auch der Einbau einer Längskoje möglich

▶ SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,2 kn, 2400 min⁻¹



Der Yanmar 4JH4 mit Saildrive und 3-Blatt-Faltpropeller ist mittelmäßig schallisoliert. Wartung und Reparatur sind über die Seitenklappen gut möglich



Sicher: Die Druckleitung der Löschautomatik platzt über der Brandstelle

▶ AUSSTATTUNG UND PREISE
INKLUSIVE MWST.

Grundpreis ab Werft . . . 280 256 Euro

Standardausrüstung mit Motor, Großsegel, Segelkleid, Rollflock, Schoten, Anker einschließlich 40 Meter Kette, Reling, Badeleiter, Positionslaternen, Kompass, Polster, Pantry mit dreiflämmigem Kocher und Backofen, Lenzpumpe, WC mit Fäkalientank und Absaugung, Festmacher, Fender, Feuerlöscher, elektrisches Kühlfach, Antifouling-Anstrich, Zuwasserlassen und segelklare Übergabe

inklusive Preis segelfertig ² 280 256 Euro

Aufpreis für Komfort-Ausstattung nach YACHT-Definition, gültig für Seeschiffe ab 10 Meter Gesamtlänge:

Sprayhood	1250 Euro
Leinenverstellb. Holepunkte	inkl.
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwinch	inkl.
Rohrkicker	inkl.
Achterstagspanner	inkl.
Springklampen	inkl.
Teak im Cockpit	inkl.
UKW-Funk-Anlage	970 Euro
Autopilot	4730 Euro
Lot/Logge	1580 Euro
Windmessanlage	1360 Euro
Landanschluss	inkl.
Ladegerät	inkl.
Heizung	3505 Euro
Druckwasserpumpe	inkl.
Warmwasser	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	555 Euro

Komfortpreis (inklusive YACHT-Komfort-Paket) ² 294 206 Euro

Darüber hinaus im Preis enthalten Gasdruckfedern für alle Backskisten-deckel, 3-Blatt-Faltpropeller, Blitzschutzanlage, Feuerlöschanlage im Motorraum

Generelle Garantie 2 Jahre
Garantie gegen Osmose 5 Jahre

Werft Zaadnoordijk Yachtbuilders
Flevo Marina, Lelystad
Tel. 0031-320-264-660
www.C-Yacht.com

Yacht - BEWERTUNG

Die C-Yacht 12.50 ist eine ausgewogene Fahrtenyacht für vier Personen zu einem interessanten Preis mit umfangreicher Ausstattung und vielen guten und praktischen Ideen

▶ Konstruktion und Konzept

- + Solide Bauweise
- + Hohes Qualitätsniveau

▶ Segelleistung und Trimm

- + Ausgewogene Segelleistungen
- + Gutmütiges Verhalten
- + Handhabung und Trimm einfach

▶ Wohnen und Ausbauqualität

- + Aufwändiger Ausbau
- + Hochwertiges Finish
- Fehlende Separierung
- Kein Eignerzugang zur Nasszelle

▶ Ausrüstung und Technik

- + Beschlags- und Ausrüstungsqualität
- + Umfangreiche Ausstattung

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $2\sqrt{S^3/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

ohne Verrenkungen an der Rollanlage vorbeizugelangen.

Etwa 4 Beaufort mit leichten Böen und nahezu glattes Wasser sind Bedingungen, die das Schiff einen Wendewinkel von 85 Grad und eine Geschwindigkeit von 6 Knoten hoch am Wind erzielen lassen. Dass sich damit das Potenzial der 12.50 noch nicht erschöpft hat, ist in den leichten Böen zu bemerken, die sofort spürbar in Speed-Zuwachs und etwas mehr Höhe umgesetzt werden. Die Krängung hält sich dabei in Grenzen, der Ruderdruck bleibt moderat und gerade noch für effektives Steuern an der Windkante ausreichend.

Bei den sehr direkt zu steuernden Wenden (trotz der zweieinviertel Radumdrehungen von Anschlag zu Anschlag) zeigt sich ein weiterer Vorteil des begrenzten Vorsegels auf der Kreuz: Es steht deutlich schneller als eine große Genua wieder im richtigen Trimm, dadurch bleibt der Geschwindigkeitsabfall während des Manövers gering.

Mit leicht gefierten Schoten erreicht die C-Yacht 12.50 bei etwa 60 Grad am Wind 7,5 Knoten. Auch das ist unter den gegebenen Bedingungen ein guter Wert. Sobald aber tiefere Kurse gesteuert werden, macht sich erwartungsgemäß die Begrenztheit des Vorsegels bemerkbar. Die

Das hat gefallen Gute Ideen und nützliche Details fallen ins Gewicht



Positiv: Batterie- und Ladetechnik vor dem Motorraum, Platz für Zusatz-Akkus im Bodenvor; Blitzschutz als Standard; Trockenfach für Tücher; zusätzlicher Stauraum für Karten

Logge zeigt nur noch 7 Knoten, raumschots sind es lediglich 6 und vor dem Wind trotz ausgestellter Segel gerade noch 5,2. Es fehlt dann einfach an Fläche.

Daran war auch nicht die Standard-Garderobe von De Vries Sails schuld. Die triradial geschnittenen Tücher aus Dacron standen optimal und ließen sich gut trimmen. Das Achterliek des Vorsegels war mit drei kurzen flexiblen Latten stabilisiert, das konventionelle Groß hatte unten drei halbe und oben zwei durchgehende Latten.

Gelungene Cockpitgestaltung

Das Teak auf Duchten und Fußboden ist serienmäßig, der Steuersitz weist eine

ausgeprägte Wölbung für komfortablen Sitz bei Krängung auf. Der Arbeitsplatz des Steuermanns wurde fahrtengerecht und einhandauglich gestaltet. Die Vorschot-Winschen sind so platziert, dass sowohl von vorn die Crew als auch vom Ruder aus der Steuermann gut daran arbeiten kann. Zwar stehen die Großschot-Winschen etwas zu dicht dahinter, sodass man sich bei gleichzeitigem Kurbeln behindert. Aber da sich der Großsegeltrimm übergangslos beliebig von beiden Seiten bedienen lässt, ist dieser Engpass recht leicht zu beheben, indem man einfach jeweils auf die gegenüberliegende Winsch wechselt.

Das lederbezogene Steuerrad ist leider



Aufwändig: Bei den Einbauten wurde möglichst auf durchgängige Maserung geachtet



Komfortabel: Die Doppelkoje in der achteren Eigenerkammer hat Kingsize-Format



Gemütlich: Der lichtdurchflutete Salon vermittelt eine angenehme Atmosphäre und hat Platz für sechs, die drehbaren Einzelsitze können in der Mittelstellung arretiert werden



Üppig: Die lang gestreckte Pantryzeile bietet viel Stauraum und große Arbeitsflächen



Patent: Der ausziehbare Vorratsschrank der Pantry erlaubt Zugriff von allen Seiten



Getrennt: Dusche im Vorschiff, das WC achtern, Varianten sind auf Wunsch möglich

etwas klein ausgefallen. Wer gern vom Sill aus steuert, um zum Beispiel die Windfäden besser beobachten zu können, sollte sich als Extra eine Version mit größerem Durchmesser gönnen. Noch eine Besonderheit: Der Steuermann hat über eine Backskistenklappe Zugriff auf einen mannshohen Stauraum, der unter Deck begehbar ist. So kann zum Beispiel dort Ölzeug aufgehängt werden, sodass man dafür nicht mehr unter Deck muss.

Der vordere Teil des Cockpits wird von einer robusten und aufwändigen Tischkonstruktion beherrscht. Deren Seitenteile sind abklappbar, und das dicke Edelstahlrohr dient als Haltegriff sowie als Fußstütze bei Krängung. Die Rückwand des Kajütaufbaus ist zwar für eine bequeme Rückenstütze etwas zu niedrig ausgefallen. Das wird jedoch durch aufstellbare Lehnenelemente ausgeglichen, die im Dach des Aufbaus integriert sind. Das um den Niedergang laufende große Sill – es dient als Basis für eine Sprayhood – ist als Stauraum nutzbar. Darin verschwinden sämtliche ins Cockpit umgelenkte Fallen und Leinen, was den sonst üblichen Tauwerkwust in der Plicht oder im Niedergang erspart.

Ungewöhnliches Wohnkonzept

Die an sich im Grunde konventionelle Raumaufteilung unter Deck weist bei näherem Hinsehen einige Eigenarten auf, die etwas gewöhnungsbedürftig sind. Der Salon, die Navigation sowie die lang gezogene Pantryzeile bilden eine sehr komfortable ausgefallene ineinander übergehende Einheit, die in ihrer Üppigkeit begeistern kann. Allerdings war das nur auf Kosten des vorderen Wohnbereichs möglich. Die für eine Yacht dieser Größe sehr klein ausgefallene Nasszelle ohne Toilette

mit Dusche rückt in die Vorschiffskammer und reduziert dort nicht nur den Bewegungsraum, sondern schränkt auch den Zugang zur Koje ein.

Eine Toilette ohne Dusche findet sich wiederum lediglich in der achteren Nasszelle. Sie liegt an Steuerbord hinter dem Kartentisch und ist nur von dieser Seite aus zu erreichen. Denn dahinter wurde dort, wo man eigentlich eine separierbare Dusche erwartet, der schon erwähnte begehbare Stauraum untergebracht. Dieser trennt auch die komfortabel konzipierte Eignerzimmer im Achterschiff vom direkten Zugang in die Nasszelle, sodass deren Bewohner für den Gang zur Toilette oder zum Duschen immer erst durch Pantry und Salon wandern müssen.

Das Konzept macht die normalerweise auf Schiffen dieser Größenordnung erwartete und auch gewünschte Privatsphäre durch Separierung zunichte. Dass die Werft es dennoch realisiert hat, mag an der Zusammensetzung der Urheberschaft liegen. Schließlich sollte letztendlich die Stimme des Käufers ausschlaggebend sein. Doch ist man nach Aussage von Roel Wevers, dem Verkaufschef von Zaand Noordijk Yachtbuilders, darauf vorbereitet, auf individuelle Kundenwünsche so weit wie möglich einzugehen.

Erreichte Zielsetzung

Lässt man das ungewöhnliche Wohnkonzept, welches möglicherweise mehr Anhänger finden wird als zunächst vielleicht vorstellbar, einmal außen vor, so hat die Werft ihr Ziel erreicht. Die C-Yacht 12.50 ist in der Tat als Alternative in ihrer Klasse ein angenehm und gut segelndes Schiff für längere Reisen, das nicht nur durch hohe Bauqualität, ein perfektes Finish und seine umfassende Ausstattung,

sondern auch durch eine Vielzahl durchdachter Details zu gefallen weiß.

Das beginnt mit sicherheitsrelevanten Elementen wie etwa der rund um die Maststütze montierten robusten Griffstange an der Salondecke oder der in ganzer Länge an der Pantryzeile entlanglaufenden Halterung sowie der im Motorraum installierten automatischen Feuerlöschanlage. Es geht weiter mit der vielfältigen Nutzung vorhandener Stauräume, unter anderem für ein senkrechtes zusätzliches Kartenfach hinter der Sofalehne oder dem riesigen in die Pantryzeile integrierten Vorratsschrank auf schienengelagerten Rollen. Die Liste mit originellen Ideen lässt sich beliebig fortführen, wie zum Beispiel das mithilfe der Abwärme des Kühlkompressors beheizte Fach zum Trocknen von Geschirr- und Handtüchern.

Für die C-Yacht 12.50 haben sich Praktiker und Pragmatiker zusammengesetzt, um ein leistungsfähiges Schiff in gehobener Bausubstanz mit hohem Komfortfaktor zu schaffen. Es ist ihnen gelungen.

Meimert Matzek



Tests zu Vergleichsschiffen als Pdf-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test

© Copyright by Delius, Klasing & Co

*Nominiert für
„european yacht
of the year“ 2006*



Zaadnoordijk Yachtbuilders | Flevo Marina TC | Lelystad (NL)
t: +31 (0)320 26 46 60 | www.c-yacht.com | e: info@c-yacht.com

