



C-YACHT 10.40



## Diese Kleine ist ganz groß

*Die C 10.40 entpuppt sich als unaufgeregtes, aber sehr solides und gut gebautes Fahrtenschiff, das ein sicheres Gefühl vermittelt und dabei auch noch anständig segelt*

**R**ein äußerlich betrachtet kommt die C-Yacht 10.40 eher unscheinbar an. Doch wie bei jeder guten, soliden Fahrtenyacht offenbaren sich die echten Werte erst bei genauerem Hinsehen und auf See. Und dort macht die kleinste echte Mittelcockpit-Yacht auf dem Markt einen soliden Eindruck, was auch an der geräumigen Achterkabine und einem Durchgang von vorn nach achtern unter Deck liegt. C-Yachts sind reine Fahrtenboote und für das Segeln am Wochenende ebenso wie für den langen Törn geeignet. Dennoch wurden hier die Segeleigenschaften nicht vergessen. Die Wasserlinie fällt nicht zu breit aus, die Segelfläche nicht zu klein, dazu findet man an Deck nur hochwertige Beschläge. Und: Die Boote sind solide gebaut. Etwa 20 C-Yachts werden im Laufe eines Jahres hergestellt, aus einem Laminat mit Vinylesterharzen, das unter Wasser

massiv und über Wasser und an Deck ein Sandwich mit Schaumkern ist. Ein kräftiger GFK-Rahmen fängt die Belastungen von Mast, Kiel und Püttings auf, und die Bilge ist tief und wäre sogar noch als Stauraum für Getränke oder Ähnliches zu nutzen. Der andere Vorteil einer solchen Bilge: Dort befindliches Wasser schwappelt beim Segeln nicht gleich bis in jedes Schapp.

**TRADITIONELL UND PRAKTISCH** ist das Schiff auch außenherum: Eine dicke Gummischeuerleiste ist für eine robuste Fahrtenyacht wie diese ideal. Damit kann man auch jederzeit einmal an Pfählen oder einer rauen Spundwand festmachen. Bei der C 10.40 verbirgt sich unter der Scheuerleiste auch die Rumpf-Deck-Verbindung.

Von außen und speziell aus dem Cockpit heraus wirkt das Schiff eher klein, von innen dafür ganz groß. Dazu trägt sicher das freie Blickfeld bei, das man, im Salon sitzend, erlebt. Die Niedergangstreppe

steht quasi frei im Raum, der Blick geht bis in die Küche hinein, die im Durchgang nach achtern untergebracht ist: Das schafft optisch Luft. Apropos Küche: Arbeitsflächen und Staufächer gibt es reichlich, der Kocher mit drei Flammen und Backofen ist auch groß. Eng wird es hingegen nach oben: Volle Stehhöhe darf man nicht erwarten.

**ABER VON VORN:** Das Vorschiff wird von einer gut dimensionierten Doppelkoje ausgefüllt. Gleich hinter dem Schott befindet sich der Salon, mit ausreichend Platz um den Tisch für eine gesellige Runde von sechs oder auch mal mehr Personen. Der Navigationstisch ist in Längsrichtung angeordnet, was für einige Segler gewöhnungsbedürftig sein mag. Der ausschwenkbare Sitz, mit dem man sowohl am Navigationstisch als auch mit am Salontisch sitzen kann – dann jedoch deutlich höher als alle anderen – verdient das Prädikat »clever«. Wem diese Anordnung nicht gefällt, der



kann stattdessen auch eine längere Sofakoje bekommen, der Navigator säße dann am Kopfende dieser Koje an einem Navigationsstisch, der dann wieder in Querrichtung eingebaut ist. Derartige kleinere Änderungen an der Einrichtung lassen sich durchaus realisieren; schließlich wird jedes Schiff auf Bestellung und von Hand auf der Werft in Heerenveen gebaut.

Groß genug gestaltet ist in jedem Fall der WC-Raum, in dem optional auch eine Dusche installiert werden kann. Von hier aus gibt es durch eine Tür auch einen Unterdeckszugang in die große Backskiste hinein. Durch die Küche hingegen gelangt man, wie erwähnt, in die schöne, große Achterkabine mit breiter Doppelkoje, Schrank, Sofa – ein besonders kuscheliger Raum zum An-Bord-Schlafen.

WIEDER AN DECK, ist das Cockpit der zentrale Platz und bequem zum Segeln. Das gilt aber auch im Hafen, wo sich bei schlechtem Wetter die praktische, weil fest installierte »Kuchenbude« schnell aufbauen und damit einen weiteren Raum dazugewinnen lässt. Diese Cockpitpersenning wird beim Segeln mitsamt Bügeln einfach

nach achtern geklappt, wo sie hinter dem Luk auf der Achterkajüte liegt.

Der Rudergänger hat seinen Platz auf der erhöhten Steuermannsbank hinter dem Rad. Die Großschot läuft auf einem Traveler im Rücken, ist aber gut zu greifen, und auch die Genuawinschen lassen sich vom Rad aus erreichen. Wenn die Arme lang genug sind, kann man beim Steuern in Luv auf dem Süll sitzen und behält alles gut im Blick. Gemütlicher ist es auf der Bank, aber dann sieht man die Windfäden im Vorsegel nicht mehr und auch die Instrumente werden immer mal von den Mitseglern im Cockpit verdeckt. Das Steuergefühl am Ruder kann man jedenfalls als sehr angenehm, direkt und ausgewogen beschreiben.

FÜR EIN REINES Fahrtenschiff segelt die C 10.40 erstaunlich gut. Das merkt man schon bei leichtem Wind, aber erst recht bei einer handigen Brise. Es reagiert exakt und springt bei Böen an, bei 15 Knoten Wind erreichten wir am Wind segelnd 5,8 bis sechs Knoten. Und das mit einem Rollgroßsegel – das optional erhältliche Latten-groß hat rund dreieinhalb Quadratmeter mehr Fläche. Das Zwei-Saling-Rigg von

Seldén machte einen sehr guten Eindruck, der Segelplan mit der weit überlappenden Genua verursacht jedoch beim Kreuzen einige Arbeit: Es darf gekurbelt werden! Die Höhe am Wind ist denn auch in Ordnung, jedoch nicht ganz so optimal wie es mit einer schmalen, weiter innen geschoteten Fock möglich wäre. Dafür sind die Segel beim Bergen einfach zu handhaben. Böen steckt das Schiff locker weg, es gerät nie außer Kontrolle und vermittelt ein sehr sicheres



## C-YACHT 10.40



Rumpflänge:	10,40 m
Wasserlinie:	8,30 m
Breite:	3,47 m
Tiefgang:	1,50 m (1,70 m als Option)
Verdrängung (ca.):	5,5 t
Segelfläche am Wind:	57,7 qm
Motor:	Yanmar 21,3 kW / 29 PS

PREIS\*: 137.500 Euro\*\*

c-yacht.de

\*\*PREIS AB WERFT – EXKLUSSIVE MWST.

ZENTRALER PLATZ: Dies ist die kleinste echte Mittelcockpit-Yacht am Markt



Gefühl. Insgesamt segelt das Schiff für eine komfortable Fahrtenyacht dieser Konzeption überdurchschnittlich gut. Der Konstrukteur Frans Maas gilt als alter Fuchs, und wenn er eine Linie zeichnet, dann sitzt sie – auch ohne Computerhilfe.

FAZIT: Ein sicheres, gut segelndes und komfortables Fahrten- und Familienschiff, das Wohnlichkeit und Segelspaß ermöglicht. Größer muss ein solches Schiff nicht sein, im Gegenteil: je kleiner, desto einfacher die Manöver. DETLEF JENS □