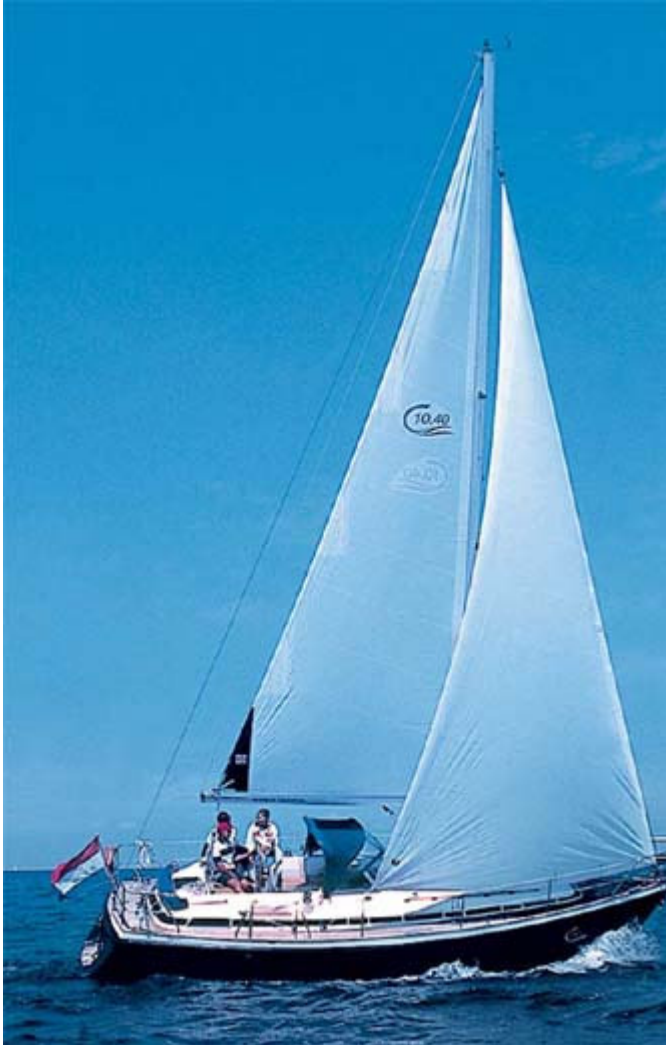


## C-Yacht 10.40

In Nederland worden traditioneel veel kajuitzeilboten gebouwd. Eén van de oudste en bekendste werven is Zaadnoordijk. In de afgelopen jaren heeft er een restyling plaatsgevonden en is de naam C-Yacht voor het bovenste segment van de werf geïntroduceerd. ECB Nederland testte de C-Yacht 10.40, duidelijk een afstammeling van de Compromis 34.



### Constructie & Indeling

De Zaadnoordijk werf bestaat al meer dan 50 jaar en is vooral bekend geworden door de razend populaire Centaur en de niet minder bekende Compromis zeiljachten. In bijna elke jachthaven in Nederland ligt wel een Compromis en ze behoren vrijwel zonder uitzondering toe aan tevreden eigenaren. Eén van de belangrijkste redenen voor dat enthousiasme is de grote hoeveelheid comfort met behoud van heel behoorlijke zeileigenschappen. Een echt compromis. Maar in deze tijd willen zeilers geen compromissen meer, maar willen eigenlijk alles. Elke werf droomt van een cruiser-racer met het comfort van een luxe motorjacht en de zeilkwaliteiten van een Whitbread racer. Zaadnoordijk heeft ingezien dat de oude naam in de internationale markt niet meer mee kon en is daarom begonnen met een nieuwe stijl voor haar luxe schepen en daarvoor is de naam C-Yacht gekozen. De schepen zijn ontworpen door

Frans Maas, die door veel zeilers op handen wordt gedragen voor zijn bijdrage aan de ontwikkeling van jachtdesign in Nederland. Met Piet Vroon als stuurman boekte hij in de Fastnet race grote successen. Bovendien heeft hij veel prachtige one-offs en de bejubelde Standfasts getekend. Kortom, een grote naam in de zeilsport. Voor het ontwerp van de C-Yachts is hij uitgegaan van het interieur. Dat moest eigentijds praktisch zijn en voldoen aan de wensen van de veeleisende tochtenzeilers. Daaromheen tekende hij een romp, waarbij zeileigenschappen en bedieningsgemak voorop staan. Kenmerkend voor dit schip is in ieder geval de centercockpit, die veel bescherming op zee biedt en zorgt voor extra ruimte in de eigenaarshut in het achterschip. De romp wordt in Heerenveen bij Zaadnoordijk vervaardigd van NPG gelcoat, glasvezel en vinylesterhars. Dit laatste product is door DSM ontwikkeld en geldt als een van de meest hoogwaardige harssoorten voor de vervaardiging van kunststof schepen met uitstekende osmosewerende eigenschappen. Onder en boven de waterlijn is een sandwichconstructie met coremat toegepast. In totaal bestaat het schip uit vier schalen: de romp, de binnenschaal, het plafond en de dekschaal. Het complete interieur wordt eerst ingebouwd, waarna het plafond en het dek worden vastgelamineerd. De gietijzeren kiel heeft een rechte vinvorm. De kiel zorgt voor een ballast van 2200 kilo op een totaal scheepsgewicht van 5500 kilo en brengt daarmee het ballastaandeel op 40%. Optioneel is er een loden variant van 2480 kilo en met een diepgang van 1,75 m beschikbaar, waardoor het ballastaandeel naar bijna 43% verschuift. Het balansroer wordt via een Jefa kabelsysteem met het stuurwiel verbonden. De motorisering bestaat uit een Yanmar driecilinder saildrive dieselmotor met een vermogen van 20,1 kW (27,3 Pk). Aan het staartstuk is een Flex-O-fold tweebleds klapschroef bevestigd. Een Maxpower boegschroef is optioneel. Het elektrische boordnet is met de dynamo uitgevoerd met twee 105 Ah accu's, die via een schakelaar verbonden zijn. In de walstroomaansluiting is een gezeekerde 40A acculader opgenomen. Voor brandstof is een 100 liter RVS tank beschikbaar en er kan 200 liter water in een kunststof tank worden meegenomen. De lensvoorziening in de bilgeput bestaat uit één elektrische en één handlenspomp.

De indeling: zoals gezegd is het een schip met een middenkuip, die je gemakkelijk via de gangboorden kunt binnenstappen. De spiegel ontbeert het gebruikelijke zwemplateau (opt.), maar er hangt wel een mooie lange zwemtrap. In de kuip is een bank achter het bescheiden stuurwiel en vormen twee langsscheepse banken de plaats voor de bemanning. In het interieur valt op dat de ruimte inderdaad op deze lengte ongeëvenaard is. Dat heeft te maken met de eigenaarshut, die zich in de achterkajuit bevindt en de plaatsing van de keuken aan weerszijden van de doorgang. De natte cel is aan stuurboord en heeft een doorstap naar de diepe bakskist. Dit is een voorziening die zo praktisch is, dat het de vraag is waarom niet veel meer werven deze toepassen. Aan stuurboord is ook de navigatiehoek en langsscheeps zijn twee banken geplaatst. In het voorschip is de gastenhut met een V-vormig bed.



## Comfort & Ergonomie

In de kuip heeft de bemanning door de hoge kuiprand voldoende ruggesteun (29 cm) en zitdiepte (46 cm) om er vele comfortabele uurtjes door te brengen. Je kunt je schrap zetten tegen de schuine zijdes van de banken en dat is onder helling prettig. Bovendien belast het de knieholtes tijdens het zitten minder. Daarnaast biedt de beugel bij de stuurconsole een goede gelegenheid om je aan vast te grijpen. Achter het roer is de ruggesteun beperkt en rondom het stuurrad is er slechts 16 cm om er omheen te lopen. Hierdoor ligt een stap op de met teak beklede kuipbank meer voor de hand dan een slangenmensbeweging om het stuurwiel heen. In de kuip zit je wel lekker uit de wind door de grote aluminium omlijste raampartij. Voor de vallen is er een handig opbergvak naast de valstoppers en de vallier op het kajuitdak. In de salon is, zoals al eerder is opgemerkt, veel ruimte. De stahoogte loopt er van 187-175 cm. De vloer ligt relatief hoog en eronder is een diepe bilgeput. De bank aan stuurboord is korter dan die aan bakboord, maar voor het tafelen is een uitklapbare tafel beschikbaar die in de grootste stand 70 x 105 cm meet. In de voorhut is de stahoogte 175 cm, maar in de achterhut heb je maar maximaal 164 cm hoogte vanaf de vloer. Daar is wel een groot bed, dat maximaal 2 x 1,50 m meet. In de voorhut is het bed 2,15 m lang, en op het breedste punt 1,80 m, maar omdat het bed in V-vorm loopt, is het bij het voeteneinde slechts 40 cm breed. Toch is het als voorbed ruim bemeten voor een 34 voet schip. De polyethyleen matrassen zijn 12 cm dik, maar niet geplaatst op een comfortverhogende en ventilatieverbeterende lattenbodem. In de natte cel is de stahoogte beperkt (1,82-1,72 m) en het toilet is tamelijk laag (44 cm, waar 48 cm als norm mag worden aangehouden). Dankzij een ruim vloeroppervlak van 100 x 60 voelt het niet krap aan. En in de twee bespiegelde kastjes is genoeg opbergruimte voor de toiletpullen en de medicijnkist. De kombuis beschikt over enorm veel aanrechtruimte (70 x 90 cm en aan de overzijde 100 x 53 cm), dat bovendien op een prettige 92 cm hoogte is geplaatst. De spoelbakken zijn met 15 cm niet heel diep, maar gelukkig met 30 cm diameter wel voldoende groot voor het afwassen van de pannen of de bakplaat uit de oven. De dwarsscheeps geplaatste navigatiehoek heeft een beschikbaar tafelloppervlak van 66 x 88 cm, lekker ruim en heeft een mooi praktisch wegklapbaar zitje. De opbergruimte is voldoende voor het ondernemen van een trip naar de Noordpool, maar de ventilatiemogelijkheden in de salon zijn beperkt. Naast het toegangsluik en de 2 dorades is maar één patrijspoort en één dakluikje van 37 x 50 cm te openen. In de natte cel is ook maar een patrijspoort. In de keuken zou de ventilatie eveneens ruimer bemeten mogen worden. Een optionele 3,5 kW Webasto kachel kan voor extra comfort in koude tijden zorgen. Gelukkig zijn in de ruime achterhut drie goede ventilatiemogelijkheden. Het gemeten geluidsniveau is goed. Maximaal werd in de salon 77 dB(A) gemeten, maar het dient te worden opgemerkt dat een deel van het geluid veroorzaakt werd door een met de motor meerammeland fornuis.

## **Afwerking**

In de buitenbetimmering is standaard veel netjes verwerkt teakhout inbegrepen en het interieur heeft eveneens een fraaie betimmering met teak. Bijzonder is het, dat het op de vlam is verwerkt, hetgeen getuigt van vakmanschap van de scheepstimmerlieden. In de voorhut is tapijt tegen de wanden geplakt, maar dat zal in de komende exemplaren niet meer worden toegepast. Dan zullen de wanden door de werf worden betimmerd. De inbouw van de systemen is netjes en de motor heeft een plekje gekregen onder het deel van het aanrecht onder de kuip. Daar is het gemakkelijk te bereiken via een groot luik in de keuken en voor kleine inspecties kan gebruik worden gemaakt van de minder praktische luikjes in de natte cel of de bakskist. De accu's zijn van het vloeistoftype, maar wel goed te bereiken en uitstekend afgeschermd.

## **Veiligheid**

De gasinstallatie aan boord is netjes en veilig geïnstalleerd. Een motorkamer brandblusser ontbrak op het testschip, maar zal volgens de werf in alle nieuwe schepen worden aangebracht. Er zijn wel twee ABC poederblussers van 2 kg voorhanden. In het elektrisch systeem zitten voldoende zekeringen en de lensvoorziening is voldoende verzorgd. Het vluchtluik in de voorhut is met 1,08 m voldoende bereikbaar. De zeereeling is stevig en hoog genoeg en is een mooie stevige teakhouten voetlijst.

## **Tuigage en zeilen**

De C-Yacht 10.40 is fractioneel 19/20 getuigd met een aluminium Seldén mast die op het kajuitdak rust. Het geheel wordt ondersteund met continue 1 x 19 verstaging. De achterstag is niet vertrimbaar en loopt vrij schuin, zodat je bij het doorkruisen van het achterdek hieromheen moet stappen. Het dekbeslag is van Lewmar en de valstoppers zijn geleverd door Spinlock. Er zijn vier lieren van het merk Andersen, twee 40 ST (selftailing) schootlieren en 2x12ST vallier. De plaats van de schootlieren is vrij ver naar voren, zodat ze niet echt gemakkelijk door de stuurman te bedienen zijn. Als trimvoorzieningen zijn een onderlijkstrekker, een rodkicker en een overloop beschikbaar. De testboot was uitgerust met een optionele stow-awaymast met een ongelat grootzeil van 23,2 m<sup>2</sup>. Daarmee wordt bijna 3,5 m<sup>2</sup> op het standaard grootzeil ingeleverd. Het reefstelsel van de 31,2 m<sup>2</sup> grote genoa is van Furlex. De zeilen zijn afkomstig van S. de Vries. Optioneel zijn er nog een spinnaker of een gennaker te leveren.

## **Vaareigenschappen**

Onder winterse omstandigheden werd vanuit de nieuwe verkoophaven van Zaadnoordijk in Lelystad getest. Gelukkig bood de buiskap goede beschutting tegen de koude (4 graden Celsius) oostenwind, die met ongeveer 3 Bft over het IJsselmeer blies. Eerst werden de obligate motorgegevens opgenomen, die aangaven dat dit schip gemakkelijk te manoeuvreren is. Zowel vooruit als achteruit is de boot ook zonder boegschroef gemakkelijk op de gewenste plaats te krijgen. Bij een snelle bocht op volle snelheid (7,2 kn) helt het schip wel flink over. Dan is het gemakkelijk dat de kuip goede bescherming biedt en je binnenin praktische handgrepen kunt vinden. Als de zeilen worden uitgerold wordt eerst de halvewindse koers parallel aan de dijk ingezet. Met 12-14 knopen ware wind wordt een maximale snelheid van 6,6 knopen gemeten, net iets onder de berekende rompsnelheid van 7 knopen en dat is onder deze kalme omstandigheden een goede score. Op deze koers is het met de aanwezige trimmogelijkheden lastig om het grootzeil in de optimale vorm te krijgen. De zeillatten en een paar meter in het achterlijk van een standaard zeil kun je nu eenmaal niet ongestraft ter verbetering van het gebruiksgemak weghalen. Vervolgens varen we voor de wind het IJsselmeer op en op deze koers doet de C-Yacht 10.40 precies wat je ervan verwacht: rustig varen zonder veel behoefte aan stuurcorrectie. De laatste rakken zijn aan de wind. Het schip ligt dan stabiel op één oor en is nauwelijks loefgierig. Ondertussen geeft de GPS bij 12 knopen wind een constante snelheid van rond de 6 knopen aan en dat is een respectabele score. De hoogte ten opzichte van de ware wind lag rond de 40 graden, maar hierbij moet wel worden opgemerkt, dat deze hoek moeilijk te bepalen was, omdat de wind nogal draaide. De trim van de genua is, dankzij een mooie lange genuarail en de goed geplaatst shapetape in het voorlijk, kinderspel. De vorm van het grootzeil voldoet op deze koers goed. Bij het invaren van de haven wordt het grote voordeel van de rolzeilen nog weer eens duidelijk. We kunnen tot ver in de haven doorzeilen en hoeven pas op het allerlaatste moment de motor aan te zetten. Binnen tien tellen zijn de zeilen weggeborgen en kunnen we de boot gaan opruimen. Het was heel opvallend dat de gevoelstemperatuur veel hoger was dan wat de thermometer aangaf. Dat zal met de goede beschutting te maken hebben gehad, maar het komt zeker ook doordat zeilen een hartverwarmende bezigheid blijft.

## **Conclusie**

Het is niet verwonderlijk dat de C-Yacht 10.40 al jarenlang een groot verkoopsucces is. De boot is goed geconstrueerd en netjes afgewerkt. Aan binnenruimte is geen gebrek en het interieur is goed doordacht en comfortabel ingericht. Voor de zeilprestaties hoeft de werf zich niet te schamen, dus wellicht treffen we over een aantal jaren in vrijwel elke haven wel weer een C-Yacht aan.