

Sonderdruck aus *Yacht* 2/97

In Holland gebaut, für das Segeln an der rauhen Küste bestens geeignet. Überraschend: Die Compromis war im Vergleichstest stets die Schnellste.

DATENBLATT

Schiffstyp Compromis 888
 Konstrukteur Frans Maas
 L_üa (Rumpflänge) 8,50 m
 Gesamtlänge 8,70 m
 LWL (Wasserlinienlänge) 7,60 m
 Breite 3,00 m
 BWL (Wasserlinienbreite) 2,70 m
 Theor. Rumpfgeschwindigkeitk. ... 6,70 kn
 Längen-Breiten-Verhältnis 2,83/1
 Takelungsart Slup, toppgetakelt
 Großsegel 16,50 m²
 Genua 28,30 m²
 Segeltragezahl (\sqrt{S}/\sqrt{V}) 4,46
 Tiefgang 1,50 m
 Gewicht 3,40 t
 Ballast 1,40 t
 Ballastanteil 41 %
 Kiel Gußeisen, untergebolzt
 Masthöhe über Wasserlinie ... 12,00 m
 Maschine 18 PS/13,2 kW
 Tankkapazität Frischwasser 140 l
 Tankmaterial rostfreier Stahl
 Kojen 4 (+3 im Salon)

Rumpf- und Decksbauweise GFK-Mischlaminat im Handauflege-/Spritzverfahren mit Sandwichschaumkern. Deck und Rumpf verbolzt/laminiert.

Standardpreis ab Werft einschließlich MwSt. 141 500 Mark; mit folgender Grundausstattung: Motor, Großsegel, Fock, Schoten, Reling, Beleuchtung, Polster, WC, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, Anker, Festmacher, Fender, Feuerlöscher, Kühlfach, Segelkleid, Rollvorsegel, Kompaß, Antifouling, Cockpit/Teak, Zuwasserlassen/segelklare Übergabe.

Preis mit zusätzlicher Sonderausstattung wie Fäkalientank, Sprayhood, Faltpropeller: 144 590 Mark einschließlich MwSt.

Werft/Vertrieb Jachtwerf Zaadnoordijk BV, Lagendijk 7, NL-1911 MT Uitgeest, Tel. 0031/251/31 90 08, Fax 0031/251/31 23 57.



Fast schon luxuriös

Hohe Qualität hat ihren Preis. Eine ausgereifte Fahrtenyacht mit einem besonders aufwendigen Ausbau.

Konzept Die Compromis 888 stammt aus Holland. Dort lebt man an der Nordsee und segelt demzufolge küstentaugliche Schiffe. Dieses stammt von Frans Maas, einem erfahrenen Mann, der schon viele Jahre im Geschäft ist. Bereits auf den ersten Blick faßt man Vertrauen in die Qualitäten der Compromis, denn das Schiff vermittelt einen Eindruck von Solidität und Seetauglichkeit.

Konstruktion Die 8,50 Meter lange Yacht verdrängt etwa dreieinhalb Tonnen und gehört damit sicher nicht zu den Leichtgewichten. Rumpf und Deck bestehen aus Sandwichlaminat mit einem Kern aus Hartschaum. An besonders beanspruchten Stellen (zum Beispiel dort, wo Beschläge montiert werden) ist Mas-

siv- oder Sperrholz eingearbeitet. Rumpf und Deck werden verklebt und verschraubt, die Stöße überlaminiert. Eine dicke Gummischeuerleiste deckt den Schraub-Flansch nach außen wirkungsvoll ab. Der Kiel wird an einen GFK-Flansch gebolzt, so ergibt sich unter Deck eine kleine, aber doch wirkungsvolle Bilge. Der Innenraum wird konventionell mit Marine-Sperrholz ausgebaut.

Segel- und Manövriereigenschaften Obwohl die Grundkonstruktion schon ein Jahrzehnt alt ist (man hat das Schiff jedoch einige Male kräftig überarbeitet), macht sie gegen die weit jüngere Konkurrenz im Vergleichstest durchaus nicht den Eindruck, ein Oldie zu sein. Die Windgeschwindigkeit zwischen 10 und 12 Kno-

ten setzt die Compromis ohne Beschleunigungsprobleme schnell in Bootsgeschwindigkeit um. Das liegt an gelungenen Linien ohne konstruktive Bremsen (schließlich stammt der Riß noch aus bester IOR-Zeit), aber auch an den hervorragend geschnittenen De-Vries-Segeln. Am Wind notieren wir im Mittel 5,2 Knoten, etwas aufgefeiert steigert sich der Wert auf 6 Knoten. Den Maximal-Speed erreichen wir mit 6,2 Knoten bei halbem Wind. Einen Wendewinkel von 84 Grad ermitteln wir als das Optimum.

Der Wind ist gerade so kräftig, das Lee-deck in Wassernähe zu bringen. Bis etwa 25 Grad Lage reagiert die 888 sehr ausgewogen. Nimmt die Krängung zu, verlangt sie eine kräftige Hand an der Pinne, und bei 30 Grad reißt die Strömung am Ruder schon mal ab. Aber keine Panik: Großschot etwas fieren, und der beginnende Sonnenschuß ist beendet.

Nach einiger Zeit fällt auf, daß die Pinne etwas länger sein könnte, denn der Ruderdruck wäre dann etwas geringer.

Trotz der sparsamen Ausstattung ohne Traveller und Achterstagspanner läßt sich die Garderobe am Seldén-Rigg vernünftig einstellen. Für ein Fahrtenschiff reichen die Strecker allemal.

Positiv auch das Verhalten unter Maschine. Was zunächst auffällt: Die Schallisolierung ist bestens gelungen. Ganze 71 dB(A) messen wir bei Marschfahrt im Salon. Das ist ein Wert, den selbst Luxus-Hochseeyachten überschreiten. Maximal 6,7 Knoten erreichen wir mit dem Hebel auf dem Tisch.

Vorwärts wie rückwärts läßt sich die Compromis gut auf Kurs halten, vorausgesetzt, man hat Fahrt im Schiff. Da der Prop sehr weit vom Ruder entfernt sitzt (Saildrive), muß immer mit einer etwas verzögerten Reaktion gerechnet werden.

Wohnen und Ausbauqualität Spitze, wie wir finden! Ein Ausbau, der sich sehen lassen kann, der aber natürlich auch seinen Preis hat. Die Compromis ist mit rund 145 000 Mark auch die teuerste Yacht im Dreier-Test.

Auf den ersten Blick wirkt der Salon im Vergleich zu den anderen Kandidatinnen klein, denn Vor- und Achterschiff sind konventionell mit Vollschotten voneinander getrennt. Sicher ein Nachteil in Sachen großzügiger Optik, aber ein nicht zu



Vorteilhaft: zu den Schlafkabinen abgeteilter Salon.



Solide Pantry: Doppelspüle, Gasherd und Staufächer.



Das Gasfach im Cockpit: vorschriftsmäßiger Einbau nach Norm.

unterschätzender Vorteil. Man muß die Schlafkabinen nicht aufräumen. Tür zu, und schon sind die Kojen verschwunden.

Dank des hochbordigen Rumpfes hat man in Salonmitte eine lichte Höhe von 1,88 und im WC-Raum immer noch 1,78 Metern. Die Doppelkojen vorn (2,20 x 1,50) und achtern (2,50 x 1,40 x 0,60) sind ausreichend groß. Im Salon stehen mit den Sofas von 1,93 Meter Länge drei weitere Schlafplätze zur Verfügung.

Salontisch (0,62 x 0,94) und Kartentisch (0,72 x 0,68) sind gut bemessen, geht man von einer Vierer-Crew aus.

Das mattlackierte Teak macht überall einen sehr guten Eindruck. Die Compromis ist ein Schiff, auf dem man sich schnell wohl fühlt.

Praxisgerecht ist die kleine Pantry, allerdings sollte in Zukunft der Gasabsperrhahn im Sichtbereich installiert sein. Etwas klein geraten ist das runde Waschbecken im WC-Raum, das bei Seegang kaum zu benutzen ist.

Ausrüstung und Technik Wie schon der Preis widerspiegelt, die Compromis ist gut gerüstet: Seldén-Rigg, Furlex-Fockroller, De-Vries-Segel, Meissner-Winschen, Gebo-Luken, Polygrip-Decksbelag, die Werft geht in die vollen. Hervorzuheben ist besonders die Motorinstallation. Die Maschine ist leicht erreichbar und sehr gut isoliert. Ebenfalls mustergültig ist die Innenbeleuchtung. Überall gibt es Halogenleuchten, die helles und blendfreies Licht liefern. Zwei große Batterien unterhalb des Cockpitbodens versorgen die Bordelektrik. Zu verbessern wäre das Instrumentenbrett am Kartentisch – es fehlt ein Klappscharnier.

Fazit Man darf die Compromis nicht am Geschwindigkeitspotential einer IMS-Yacht messen. Sie segelt ordentlich, vor allem aber kann schlechtes Wetter sie nicht aus der Fassung bringen. Der schöne Innenausbau und beste Technik garantieren eine wertbeständige Yacht für die Küstensegelei.

