

ausgewogene Fahrtenyacht:

Compromis 999

Nomen est Omen: Die holländische Compromis 999 ist ein gelungener Kompromiß zwischen guten Segel-eigenschaften, Komfort, Sicherheit und überschaubaren Kosten.

Auf den ersten Blick wirkt sie hochbordig und gedungen: kein Schiff zum Verlieben. Doch bei genauerer Betrachtung zeigen sich die Vorzüge der auf der Yachtwerft Zaadnoordijk gebauten *Compromis 999*. So ist das Boot handwerklich - auch im Detail - ein Spitzenprodukt.

Die spiegelblanke Außenhaut, das Deck und der Aufbau sind makellos; Optik und Verarbeitung könnten nicht besser sein. Auch im Kunststoff wird nicht gespart: Die Werft laminiert als eine von ganz wenigen ihre Schiffe mit dem hochwertigen Vinyl-esterharz. Das ist teuer und hand-

werklich aufwendiger; der Kunde bekommt dafür allerdings ein ausgesprochen widerstandsfähiges Produkt. Das Laminat nimmt viel weniger Feuchtigkeit auf, und die Schiffe haben eine erheblich längere Lebensdauer. Osmose wird vermutlich - selbst nach zwanzig Jahren Dauerbetrieb - nicht auftreten.

Auch die Beschläge, Metallarbeiten, das Rigg und die wenigen Holzteile an Deck sind von ausgesuchter Qualität. Einzig die Ankerrolle ist zu klein, und sie ist ungünstig dicht an der Rollanlage plaziert. Außerdem fehlt eine Ankerwisch. Der Anker muß stets klar zum Fallen sein; das

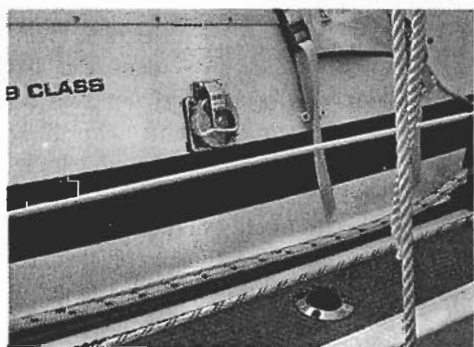
gebietet nun mal die gute Seemannschaft!

Das geschützte Cockpit ist nach ergonomischen Gesichtspunkten konstruiert. Die mit Teak belegten Duchten sind rutschfest, sitz- und augenfreundlich. Krängt das Schiff stark, findet man gut an den gegenüberliegenden Bänken Halt. Mit einer Länge von 1,73 Metern kann man sich auch mal auf der Ducht ausstrecken oder zu dritt auf der hohen Kante sitzen.

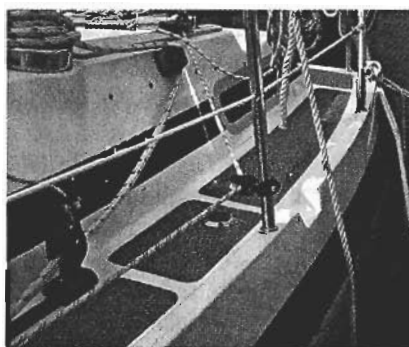
Auch auf der Teakgrating auf dem Cockpitboden findet man guten Halt. Wobei ich bemerken möchte, daß man außer Teak zum Beispiel auch



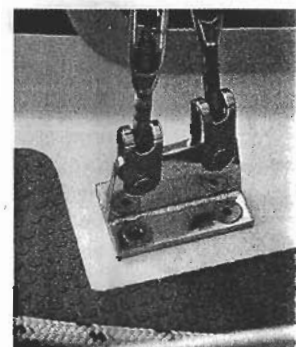
Die *Compromis 999* läßt sich auch einhand sicher segeln.



Gutes Detail: Serienmäßig ist eine Steckdose für den Landanschluß installiert.



Die Rollfockkleinen werden an den richtigen Stellen umgelenkt.



Die Rüsteisen sind sauber gearbeitet.

Oregon oder Lärche verwenden könnte, um denselben Effekt zu erzielen. Unter Deck erkennt man schnell die Bestimmung des Schiffes:

Die *Compromis 999* ist eine konsequente Fahrtenyacht; ideal für eine Familie mit zwei Kindern oder auch für ein oder zwei ältere Ehepaare. Die gesamte Einrichtung wurde auf diese Klientel zugeschnitten.

Das Vorschiff als Kinder- oder Gästezimmer ist nicht übermäßig üppig ausgestattet. Dafür hat die dort untergebrachte Doppelkoje wahrhaft königliche Ausmaße: Sie ist auf der Mittellängsachse 2,3 Meter lang und

auf den ersten 1,7 Metern Länge auch 1,7 Meter breit.

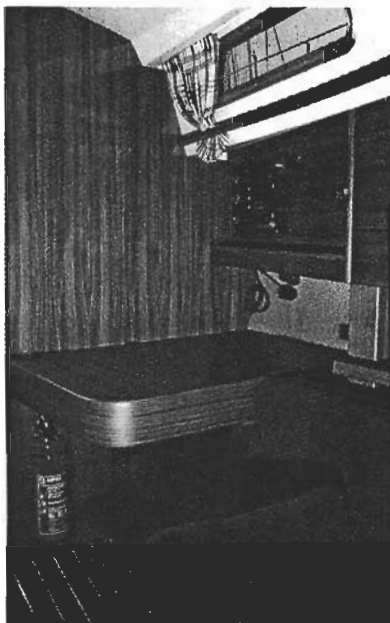
Der Salon ist gleichermaßen geräumig und gemütlich. Die Sofakojen sind gerade und nicht, wie heute Mode, halb- oder ganz rund gebaut. So läßt sich das Steuerbord-Sofa auch

Die *Compromis 999* ist eine konsequente Fahrtenyacht

als Seekoje benutzen. Der Teak-Ausbau ist allerdings nicht mehr auf der Höhe der Zeit - auch wenn mir Herr Zaadnoordijk zusicherte, nur Plantagenholz mit Zertifikat zu verarbeiten.

Als ökologisch einwandfreie Alternative mit gleichen Qualitätsmerkmalen haben sich im modernen Yachtbau längst einheimische Hölzer wie zum Beispiel Esche durchgesetzt. Die *Compromis 999* ist auch mit anderen Ausbauhölzern zu haben; dann allerdings zu einem höheren Preis.

Der Kartentisch befindet sich an der vorderen Wand des WC-Raumes. Der Navigator sitzt mit dem Blick zum Cockpit. Auf dem 65 mal 87 Zentimeter großen Tisch läßt es sich gut arbeiten; dabei hat sich die Werft für die richtige Arbeitshöhe einen schönen Trick ausgedacht: Der Tisch ist hoch



Der schwenkbare Sitz über der Sofakoje erlaubt die richtige Arbeitshöhe am Kartentisch.



Der Salon ist handwerklich sauber ausgebaut.



Dank mehrerer Handläufe und einer senkrechten Stütze läßt sich in dieser Pantry auch bei Seegang arbeiten.

genug, um im Stehen daran arbeiten zu können. Auf der Koje ist ein kleiner schwenkbarer Sitz installiert, so daß man auch sitzend eine bequeme Arbeitshöhe hat.

Hinter dem Kartentisch befindet sich der WC-Raum. Er ist ausreichend

geräumig und mit seiner Innenschale leicht zu pflegen. Gelungen: Die großen Backskisten sind auch von hier aus zugänglich. So sind durch eine kleine Tür Dinge schnell zu erreichen, die sonst in dem großen Stauraum unendlich weit unten vergraben wären. Die Seeventile des Klos liegen geschützt hinter einer Abdeckung. Sie sind - so wie alle anderen Seeventile an Bord auch - gut zugänglich.

Gegenüber der Naßzelle liegt die L-förmige Pantry, die mit ihrer langen Seite unter das Cockpit, in den Gang zur Achterkajüte ragt. Sie bietet viel Stauraum und Arbeitsfläche und ist auch auf See noch zu benutzen. Es sind an den richtigen Positionen reichlich Handgriffe vorhanden, die Sülkkanten sind richtig dimensioniert, und man kann sich während der Arbeit am Kocher gut an dem gegenüberliegenden Schott abstützen.

Auf dem Weg zur Achterkajüte muß man dann den Kopf einziehen, denn die lichte Höhe

beträgt an der niedrigsten Stelle nur noch 1,47 Meter. Die achtern liegende Eignerkabine bietet mit ihren üppigen Ausmaßen einen wohlthuenden Kontrast zu den zur Zeit modernen kleiderschrankgroßen Kabinen auf Schiffen mit Achtercockpit. Die Doppelkoje hier mißt 2,18 Meter Länge und 1,45 Meter größte Breite, dabei hat man eine lichte Höhe über dem Polster von 1,07 Metern. Von hier aus ist die gesamte Steueranlage gut zugänglich und leicht zu kontrollieren beziehungsweise zu warten. Ebenso leicht zugänglich ist der Dreizylinder-Yanmar-Diesel, den wir bald starten. Eindrucksvoll demonstriert Herr Zaadnoordijk die Manöviereigenschaften des Schiffes unter Motor. In Leerlaufdrehzahl und fast ohne Fahrt drehen wir aus dem Stand auf weniger als eineinhalb Schiffslängen in dem kleinen Vorhafen einen Vollkreis. Bei etwas mehr Fahrt schrumpft der Durchmesser des Drehkreises auf eine gute Schiffslänge.

Auch rückwärts läßt sich das Schiff einwandfrei dirigieren, der Stoppweg

beträgt zirka zwölf Meter, und ein „Radeffekt“ ist kaum zu spüren. Unter Vollast erreichen wir die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von knapp sieben Knoten, die Marschfahrt liegt bei sechs Knoten.

Als wir bei eher flauem Wind auf dem Alkmaadermeer die Segel setzen, bekommen wir einen ersten Eindruck davon, wie einfach dieses Boot zu bedienen ist: Die Fallwischen liegen in der richtigen Arbeitshöhe und sind leicht erreichbar; die Hebelklemmen davor liegen an der richtigen Stelle. Eine große und feste Scheibe auf dem Deckshaus schützt vor Wind und Spritzwasser. An den Cockpitbänken kann man sich gut abstützen. Man kann sowohl vor dem Steuerrand stehend als auch dahinter die Genua ausrollen und die Schoten dichtholen. Das Eintrimmen des Großsegels mit Schot und Traveller ist dagegen nur von

Die ausgeglichenen Segeleigenschaften des Bootes stellen einen erheblichen Sicherheitsfaktor dar

einer Position hinter dem Rad möglich. Bei den vorherrschenden leichten Winden zeigt das

Boot, daß es auch bei nur zwei bis drei Knoten Eigenfahrt sehr direkt auf das Ruder reagiert und sehr lebendig durch die Wende geht.

Langsam frischt es bis auf knapp vier Windstärken auf. Unter diesen Bedingungen zeigt das Boot, wie gut es segelt. Dabei liegt seine Stärke nicht in einer hohen Absolutgeschwindigkeit, sondern in der perfekten Ausgeglichenheit des Bootes auf allen Kursen zum Wind. Ist der optimale Winkel zum Wind gefunden, kann man getrost das Ruder loslassen: Bei etwa 50 Grad Höhe sucht sich das Schiff den richtigen Wind, macht alle Winddreher ohne Eingreifen des Steuerannes mit und läuft dabei ruhig und stetig seine fünf Knoten. Absolut erstaunlich das Verhalten nur unter Großsegel: Selbst unter einem Segel kann man, ist einmal die richtige Segeleinstellung vorgenommen, das Rad loslassen, und wieder sucht sich das Boot am Wind die richtige Höhe alleine.

Das ausgeglichene Segelverhalten der *Compromis 999* stellt einen erheblichen Sicherheitsfaktor dar: Das Boot



Auch wenn man die Vorsegelwünschen bedient, bleibt das Ruder in erreichbarer Nähe.

ist wendig und läßt sich sehr direkt steuern, und man kann es problemlos auch einmal sich selbst überlas-

Die Werft:

Rinus Zaadnoordijk hatte schon vor 50 Jahren am Almaardermeer Boote verchartert und eine kleine Bootsbauerei betrieben. Auf der Suche nach einem besseren Bootsbaumaterial fing er dann an, die ersten GFK-Boote in Holland zu konzipieren und zu bauen. So ist die *Centaur* entstanden, von der seit 1959 über 2.500 Einheiten gebaut worden sind. Dieses gutmütige offene Boot wird als Kielversion oder Kielschwerter geliefert. Es eignet sich bis heute noch gut für Segelschulen, Bootsverleihe, für Segelneulinge und Liebhaber kleiner Boote mit klassischen Linien.

Einige Jahre später folgte der Vorläufer der *Compromis 27*, die nur kurze Zeit produziert wurde. Das erste Boot der neuen Linie, die *Compromis 777*, wird seit 1977 gebaut. Seit dieser Zeit hält auch der Junior, Rob Zaadnoordijk, die Fäden der Werft in der Hand.

1982 wurde die *Compromis 909* auf den Markt gebracht. Von diesem Vorläufertyp der 999 wurden bis 1987 etwa 100 Boote gebaut. Wie alle Yachten wurde sie, nach deutlichen Vorgaben der Werft, von Franz Maas konstruiert. Mit der 909 begann der Einstieg in eine größere Produktpalette, die heute neben der *Centaur* fünf solide Fahrtenyachten zwischen 7,9 und 11,6 Metern Länge umfaßt. Die von uns gesegelte 999 wurde seit 1987 230 mal gebaut und hat einen nicht unerheblichen Anteil am Erfolg der Werft, die bis heute 5.000 Yachten verkauft hat.

SICHERHEIT

Ein CE-geprüftes Stück

ENTSPRICHT DER EG-VERORDNUNG FÜR PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG

Glauben Sie, daß wir in eine Segeljacke eine selbstaufblasbare Rettungsweste und einen Lifebelt integrieren können, und daß die Jacke, die wir **Hurricane** nennen, einen guten Tragekomfort hat, wasserdicht und atmungsaktiv ist?

Nein, dann besuchen Sie uns auf der Boot, Halle 11, Stand F 47, oder fordern Sie unseren Katalog an.

vauDe 

vauDe
Obereisenbach 85
D-88069 Tett nang
Tel. 0 75 42/53 06-0
Fax 0 75 42/5 29 30

MANITAS YACHT CHARTER
Habichtstr. 10
A-6063 Neu-Rum
Tel. 05 12/3 35 10
Fax 05 12/34 42 10

JUSPO Textil & Sport
Krattigstr. 48
CH-3700 Spiez
Tel. 033/655 09 09
Fax 033/654 64 38

sen. Gerade diese Eigenschaften sind es darüberhinaus, die die Freude beim Segeln vergrößern und die einem das Gefühl geben, es mit einem guten Schiff zu tun zu haben.

Bei der nun guten Segelbrise erreicht die *Compromis* nahezu Rumpfgeschwindigkeit. In den Wenden und Halsen ist sie auch einhand leicht zu bedienen. Sehr schnell geht sie durch den Wind, und ebenso flink läßt sich die Genuaschot dichtnehmen und das Großsegel einstellen. Das heißt, daß die Beschläge nicht nur von der Positionierung, sondern auch von der Größe her stimmen.

Ein Probereffen mit dem Einleinenreffsystem bestätigt dies: Mit den entsprechenden Leinen vom Cockpit läßt sich das Groß über eine gut dimensionierte Winsch einfach und sicher den herrschenden Wetterbedingungen anpassen. Man sollte alle Schiffe standardmäßig mit einem solchen Reffsystem ausrüsten: Ich halte es für eine der besten Neuerungen der letzten Jahre.

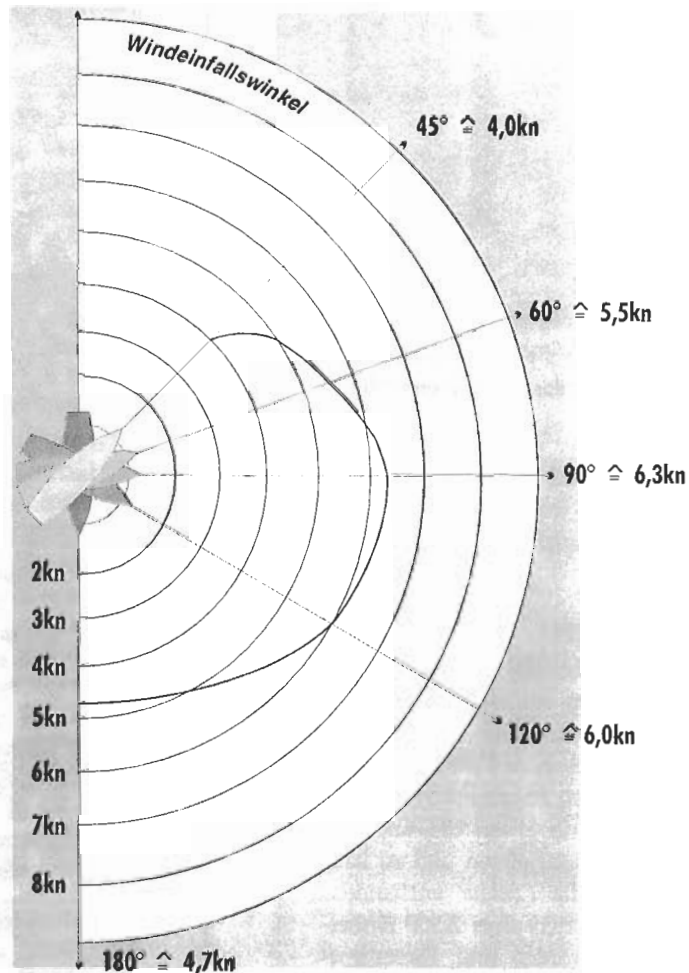
Ein wichtiges Detail der Zaadnoordijk'schen Verkaufsphilosophie: Jeder, der mit einer *Compromis* liebäugelt, kann das Schiff ausgiebig probesegeln.

Dabei kann der Kunde alleine oder mit einem Werft-Skipper das Boot ausprobieren und auf Herz und Nieren testen; wenn er möchte einen ganzen Tag lang. Das Ganze kostet ihn keinen Pfennig.

Er wird dann sehr schnell feststellen, was für Eigenschaften in dem Boot stecken und ob es für ihn geeignet ist oder nicht. Dieses Vertrauen in einen Kunden findet man (ob zu Recht oder Unrecht) selten in der Branche. Es könnte auch für andere Anbieter als positives Beispiel gelten, dem es nachzueifern gilt.

Fazit:

Die *Compromis 999* ist ein gelungenes und ausgereiftes Fahrtenschiff mit vorbildlich ausgewogenen Segel-eigenschaften. Die Qualität der Kunststoffverarbeitung und des Ausbaus ist ohne Makel. Einzig die Ankervorrichtung ist in der Dimensionierung und Konzeption verbesserungswürdig. Der Werftpreis von 178.000 Mark inklusive Mehrwertsteuer für die Grundausstattung ist fair.



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 8 - 15 Knoten = 3 - 4 Beaufort

Wellenhöhe: 0,1 Meter

Besegelung: Groß und Rollgenua
insgesamt 41,6m²

Preis und Ausstattung

Ab Werft inklusive 15% Mehrwertsteuer zirka DM 178.000,-

Darin enthalten:

2 Batterien à 88 Ah, Furlex Rollanlage, BSH-Positionslaternen, Großsegelkleid, Einleinenreffsystem, Kompaß, Druckwasseranlage, Kühlbox, 2 Feuerlöscher, Antifouling.

Die von uns gesegelte Class-Ausführung kostet ab Werft zirka DM 197.000,-, darin enthalten sind zusätzlich:

Ladegerät, Sprayhood, Autohelm ST 50 Log und Speedometer, Großbaumkicker, Kompressor-Kühleinheit.

Info:

Jachtwerf Zaadnoordijk BV

Legendijk 7

NL 1911 MT Uitgeest

Tel.: 0031 - 251 - 319 008

Fax: 0031 - 251 - 312 357

Technische Daten

Takelungsart 9/10-Rigg
 Bauweise Deck und Rumpf in GFK-
 Sandwich-Bauweise,
 Rumpflaminat in Venylesterharz

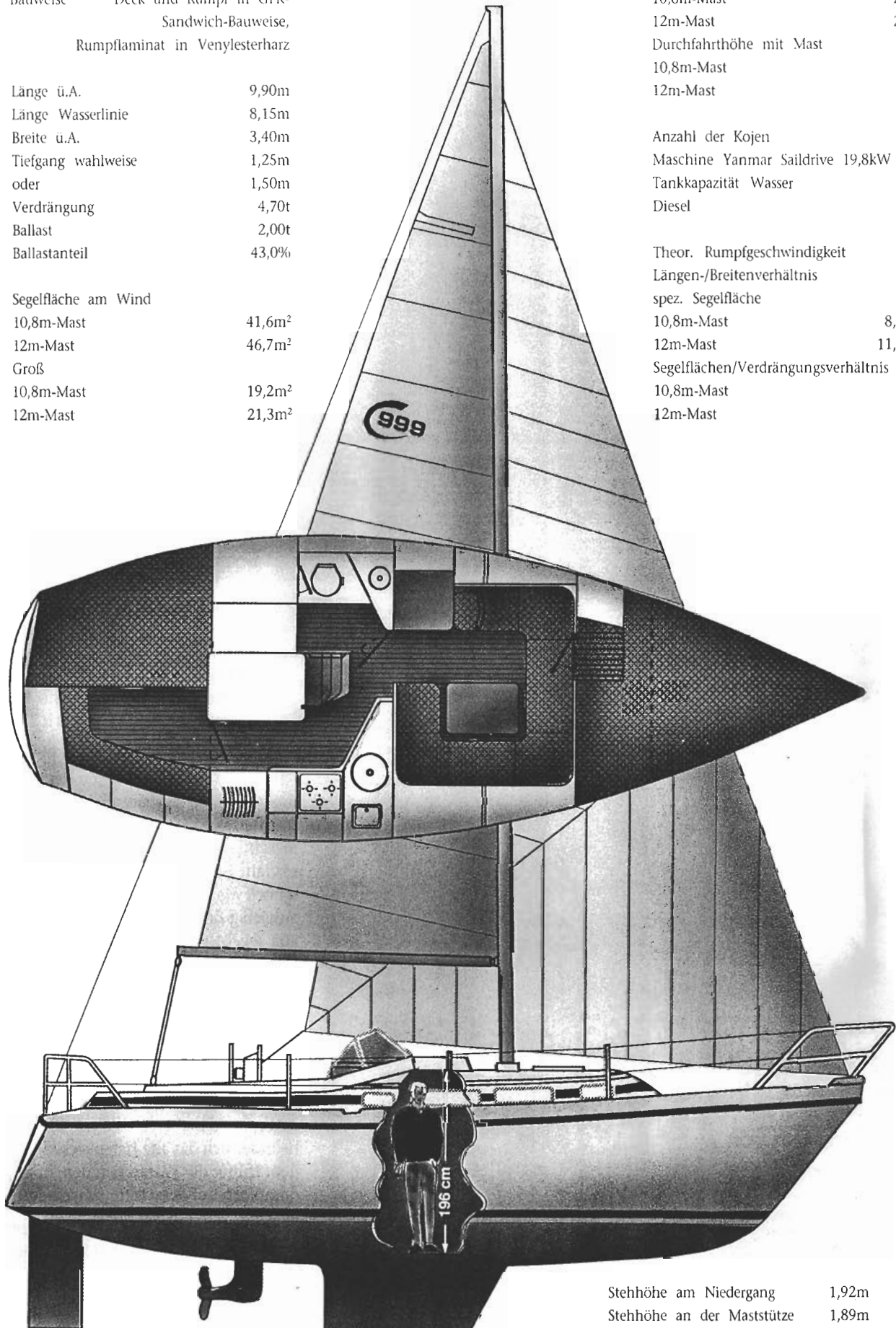
Länge ü.A. 9,90m
 Länge Wasserlinie 8,15m
 Breite ü.A. 3,40m
 Tiefgang wahlweise 1,25m
 oder 1,50m
 Verdrängung 4,70t
 Ballast 2,00t
 Ballastanteil 43,0%

Segelfläche am Wind
 10,8m-Mast 41,6m²
 12m-Mast 46,7m²
 Groß
 10,8m-Mast 19,2m²
 12m-Mast 21,3m²

Rollgenau
 10,8m-Mast 22,4m²
 12m-Mast 25,4m²
 Durchfahrhöhe mit Mast
 10,8m-Mast 12,5m
 12m-Mast 14,0m

Anzahl der Kojen 5
 Maschine Yanmar Saildrive 19,8kW (27PS)
 Tankkapazität Wasser 175l
 Diesel 70l

Theor. Rumpfgeschwindigkeit 6,94kn
 Längen-/Breitenverhältnis 2,91/1
 spez. Segelfläche
 10,8m-Mast 8,85m²/t
 12m-Mast 11,82m²/t
 Segelflächen/Verdrängungsverhältnis
 10,8m-Mast 3,85/1
 12m-Mast 4,08/1



Stehhöhe am Niedergang 1,92m
 Stehhöhe an der Maststütze 1,89m
 Stehhöhe in der Achterkajüte 1,64m