

Ausgereiftes Fahrtenschiff

# C-Yacht 1040



Mittelcockpityachten gibt es wenige auf dem Markt. Die C-Yacht 1040 fällt darunter positiv auf, denn sie verbindet die Vorteile dieser Bauweise – sie ist geräumig und komfortabel – mit guten Segeleigenschaften und einer qualitativ hochwertigen Verarbeitung. Ein Test von Ralf Weise

**Y**achten um die 35 Fuß gibt es reichlich, ein heiß umkämpfter Markt, trennt sich doch in dieser Größe der anspruchsvolle Fahrtenkreuzer vom „preisgünstigen Segelboot“. Die Preisunterschiede sind entsprechend groß: Während günstige 33-Fuß-Schiffe schon für weniger als 90000 Euro zu haben sind, kosten hochpreisige 36-Füßer schon mehr als das Doppelte. Auf den ersten Blick ist nicht nachvollziehbar, was diesen großen Preisunterschied rechtfertigt, denn erst bei genauerer Betrachtung offenbaren sich Qualitätsunterschiede. Höhere Preise sind dabei entweder das

Resultat besserer Materialien oder zeitintensiver Arbeit, und auch gut ausgebildete Handwerker schlagen sich hier in den Kosten nieder. Meist ist das Ergebnis eine Summe dieser Faktoren.

Die C-Yacht 1040 gehört zweifelsohne zu den Yachten, die nicht über einen günstigen Preis den Käufer erreichen will, sondern über eine hohe Qualität. Während Mittelcockpityachten zu den aufgrund des aufwendigeren Ausbaus teureren Yachten gehören, so wird man bei der C-Yacht noch große qualitative Unterschiede zu anderen Yachten des gleichen Konzeptes bemerken.

## An Deck

Unser Testboot, eine C-Yacht 1040, besitzt eine dunkelblaue Außenhaut, eine blaue Cockpitpersenning hinter der Sprayhood aus gleichem Material, alles farblich mit dem blauen Streifen an den Kajütseiten abgestimmt. Das Deck, das Cockpit und die Relingleiste sind mit Teak belegt und über allem thront ein relativ hohes, leicht flexibles Zweisingrigg von Selden. Dadurch erhält das Schiff ein elegantes Erscheinungsbild, was beim Konzept einer Mittelcockpityacht nicht einfach ist, denn diese Schiffe werden mit

hohem Freibord gebaut, um den Raum neben dem Cockpit und die Achterkabine noch mit akzeptabler Innenhöhe ausstatten zu können. Die Sprayhood ist an einer festen Scheibe angeschlagen, und in die Persenning dahinter sind kleine Mützen für die Winschen eingearbeitet; mit ein paar Handgriffen lassen sie sich nach achtern klappen und mit einem kleinen Persenningschutz abdecken. Alles ist in hochglanzpolierten VA-Rohren ausgeführt und mit richtig platzierten Beschlägen am Aufbau befestigt. Das Stabdeck ist eine wahre Augenweide: Die Stöße der Leisten auf der Fußreling sind nicht stumpf gearbeitet, sondern V-förmig gesägt, und die Stäbe sind sorgfältig verklebt, ohne dabei zuviele Schrauben zu verwenden, die nach Jahren der Abnutzung zu Leckagen führen könnten. Schon das Vorschiff mit der eingearbeiteten Luke für den Ankerstauraum und der Stevenbereich sind so detailliert und sorgfältig gearbeitet, dass ein geübter Bootsbauer etliche Tage arbeiten muss, um es zu verlegen.

Auch aus seemännischer Sicht stimmt das Decks-konzept: Die Fußreling ist hoch genug, um den Füßen auch wirklich Halt zu geben. Das Vorschiff ist breit genug, um auch bei rauher See sicher arbeiten zu können, und es gibt große Handläufe und Beschläge, in denen Gurte für Sicherheitsleinen angeschlagen werden können. Die Klampen sind groß genug, und mittschiffs gibt



**Runder Schwanenhals: Hier kann nichts hängenbleiben**



**Aufwendig gearbeitetes Teakdeck**

es Springklampen, an denen auf der Teakleiste VA-Profile als Scham-filschutz aufgeschraubt sind. Auf Deck sind die Beschläge sorgfältig



**Geschütztes Cockpit mit fester Scheibe**



**Das Rollgroß steht schlecht**

versenkt, damit man sich nicht ver-letzt und sich nichts verhakt. Dabei fällt wieder ein besonderes Detail auf: Die Rollen zum Umlenken der Leine des Fockrollers sind am Fuß der Relingstütze integriert und mit Kugellagern ausgerüstet.

## Unter Deck

Wenn man die Schiebeluke zur Ka-jüte hin aufschiebt, fällt einem die Leichtgängigkeit auf. Die Werft hat ein selbstschmierendes Kunststoffprofil so gefräst, dass die Plexiglasluke mit der Teakholzblende reibungsarm darin läuft. Nachdem man den sicheren Niedergang hinuntergegangen ist, kommt man in einen zunächst relativ kurz erscheinenden Salon: Durch die Mittelcockpitbauweise reicht der Raum nicht weit nach vorne. Aber nach achtern ist aus-reichend Platz, um die Pantry unter dem Backbordseitendeck gekonnt zu integrieren. Dadurch, dass kein ►



**Von achtern verstellbare Holepunkte und die richtige Winschengröße helfen beim Trimmen der Rollgenau**

Hauptschott am Niedergang steht, ist der Raum sehr offen. So befindet sich hinter der Niedergangslleiter eine große Ablage/Arbeitsfläche für die Pantry. Diese Fläche reicht über die Längsachse des Schiffes bis nach Steuerbord an das Schott des WC-Raumes, sodass sich insgesamt eine sehr voluminöse Kombüse ergibt. Immerhin ist sie backbordseitig 2,3 Meter lang und hat noch einen Meter Nutzlänge mittschiffs zur Verfügung. Größer habe ich sie auf Schiffen, die deutlich länger als 40 Fuß sind, noch nicht gesehen.

Weiter achtern gibt es die Eignerkabine, noch knapp 1,70 Meter hoch mit einer 2,02 Meter mal 1,47 Meter großer Doppelkoje. Darunter befindet sich – leicht zugänglich – ein Teil der Technik wie Heizung und Boiler. Die Steuerung der Yacht ist wartungsfreundlich in einem Schrank eingebaut. Neben der Koje sind eine Sitzbank und weiterer Schrankraum vorhanden und, in meinen Augen besonders wichtig: Es befindet sich eine Decksluke im Aufbaudeck. Sie ist auch als Fluchtluke zu nutzen, ein Detail, das bei vielen Achtercockpityachten fehlt. Im Vorschiff befindet sich eine Doppelkoje, ihre Backbordseite ist bis ganz ans Schott durchgezogen, Steuerbord verbleibt ausreichend Bewegungsraum mit voller Stehhöhe, sodass man den dort eingebauten Schrank und den Stauraum unter der Koje gut erreichen kann. Es gibt sowohl an Backbord, gut erreichbar unter der Koje, Platz zum Stauen als auch an ihrer Frontseite.

Der Platz unter der Koje ist noch einmal unterteilt und nach oben hin mit einem wasserdichten Deckel verschlossen. So kann bei einer eventuellen Leckage kein Wasser von vorne weiter ins Schiff dringen.

Wenden wir uns noch einmal dem Salon zu. Nicht sehr lang, wie gesagt, doch durch die Breite des Schiffes von 3,47 Metern, der Stehhöhe von 1,87 Meter und der Öffnung nach achtern hin wirkt er trotzdem geräumig. Steuerbordseitig ist ein Kartentisch eingebaut, mit 67 mal 88 Zentimetern groß genug für eine einmal gefaltete BSH-Karte. Davor ein schwenkbarer Hocker, der bei Nichtgebrauch unter den Tisch geklappt wird. Das Elektropaneel, eine praktische Sonderanfertigung für C-Yacht, ist leicht zu öffnen, und die Verdrahtung dahinter wirkt sehr sorgfältig ausgeführt. Davor befindet sich ein Zwei-Personen-Sofa und gegenüber ein L-Sofa. Der Salontisch ist handwerklich sehr schön gearbeitet, mit einem als Intarsie eingelegten Firmenlogo und Flaschenstauraum, doch auf See kann man nichts darauf stehen lassen, da die Schlingerleisten fehlen. Dahinter befindet sich an Steuerbord der WC-Raum, pflegeleicht als Kunststoffinnenschale. Ein nettes gestalterisches Detail sind die verspiegelten Türen des Schrankes hinter dem Waschbecken und dem WC.

Und dann gibt es dahinter noch einen Raum: Eine begehbbare Backskiste. Ein ungemein praktisches Detail, denn so kann die gesamte Raumhöhe sinnvoll als Stauraum

genutzt und gut zugänglich auch noch weitere Technik eingebaut werden. Man kann entweder von oben durch die Luke oder durch den WC-Raum weitere Dinge wie Fender oder Tauwerk einstauen.

Insgesamt ist die Einrichtung im Detail durchdacht, innenarchitektonisch geschickt gestaltet und dazu gut verarbeitet. Besonders die gut erreichbaren Handgriffe, der geschickt genutzte Stauraum, die gute Zugänglichkeit der Technik und die erstklassige Verarbeitung des ausgesuchten Teakholzes haben mir gut gefallen.

## Unter Motor

Bei Achtercockpityachten ist der Platz zum Einbau der Maschine beschränkt, bei einer Mittelcockpityacht steht zumeist der gesamte Raum unter der Cockpitwanne zur Verfügung. So hat man auch bei der C-Yacht einen Motorraum eingebaut, der diese Bezeichnung wahrlich verdient. In dem beleuchteten Raum ist der Dreizylinder Yanmar so untergebracht, dass er von drei Seiten und von oben gut erreichbar ist. Seine Steuerbordseite ist sogar wartungsfreundlich über die Backskiste zugänglich. Hier befinden sich auch die Starterbatterien und das Steuergestänge mit seiner Umlenkung aus der Steuersäule heraus nach achtern. Weiter vorne sind das Ladegerät und die Hauptverteilung der Stromversorgung in einem separaten Raum untergebracht.



Die Pantry liegt im Durchgang nach achtern unter dem Cockpit



Der Hocker in der Navigationsecke kann ausgefahren werden



Die begehbbare Backskiste bietet viel Platz und ist gut zugänglich



**Der Salon ist sorgfältig ausgebaut und bietet dank des längs eingebauten Navigationstisches ausreichend Bewegungsraum**

Ausgerüstet ist das Schiff mit einem zweiflügeligen Faltpropeller, der beim Aufstoppen relativ gut greift. Ein wirksamerer Dreiflügler ist gegen Aufpreis zu haben. Das Schiff reagiert bei Rückwärtsfahrt etwas spät, aber genau, und der Drehkreis liegt eben über einer Schiffslänge. Obwohl der Propeller relativ weit vor dem Ruder sitzt, wird es durch den Propellerstrom wirksam angeströmt. Das Schiff reagiert auch ohne Fahrt durchs Wasser und bei voraus drehendem Propeller gut.

Als wir mit langsamer Fahrt den Hafen verlassen, beeindruckt mich die gute Schallisolierung der Maschine. Bei knapp fünf Knoten Fahrt, das sind 2.100 Umdrehungen pro Minute, hört man im Cockpit fast gar nichts. Auch im Salon ist es mit 69 Dezibel (dB) sehr ruhig. Die Marschfahrt ist bei 3.000 Umdrehungen pro Minute erreicht, dabei läuft die Yacht 6,2 Knoten. Im Salon messen wir dabei moderate 72 Dezibel, im Vorschiff ist es mit 68 dB ebenfalls relativ ruhig. Selbst direkt neben dem Motor in der Pantry sind 76 dB ein akzeptabler Wert. Auch unter Vollast, unter der das Schiff 7,1 Knoten, also knapp über Rumpfgeschwindigkeit läuft, kann man sich im Salon noch normal unterhalten (75 dB).

Generell ist die Maschine als sehr laufruhig zu charakterisieren. Das gilt sowohl für die Geräuscent-

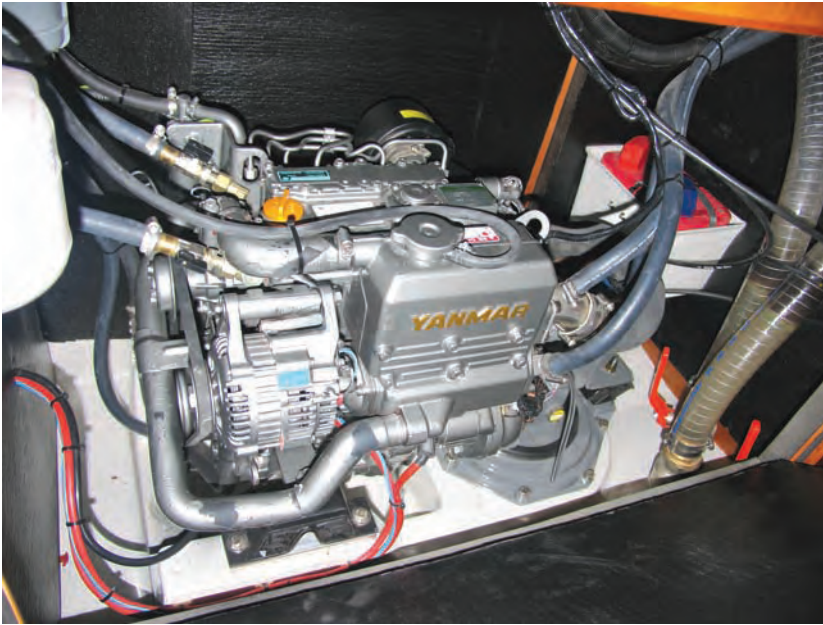
wicklung als auch für die geringen Vibrationen und die kaum zu spürnden Turbulenzen am Ruder.

## Unter Segeln

Auf dem Ijsselmeer weht eine ideale Segelbrise: Fünf Windstärken bauen eine halben Meter hohe Welle auf. Nun kann das Schiff zeigen, wie es damit umgeht.

Zunächst setzen wir nur das Rollgroßsegel von de Vries. De Vries gibt es viele in Holland, so auch einige Segelmacher desselben Namens. Hier ist de Vries in Grouw gemeint, mit dem die Werft seit vielen Jahren zusammenarbeitet. Bei den Rollgroßsegeln versucht man ja seit Jahren, den generell mäßigen Stand durch besondere Schnitte und Lattenkonfigurationen zu verbessern. Das gezeigte Segel ist noch relativ konventionell mit radialen Bahnen und kurzen Latten im Achterliek ausgestattet. In meinen Augen stehen diese Segel generell nicht besonders und auch das Segel der C-Yacht krallt im Achterliek deutlich ein. Trotz dieses Mankos und dem damit verbundenen Verlust an Segelleistung bestellen 90 bis 95 Prozent der C-Yacht-Kunden Rollgroßsegel – ein Grund mag die vermeintlich einfachere Bedienung sein.

Trotz dieses nur mäßig stehenden Großsegels läuft die C-Yacht damit tüchtig los. Bei 60 Grad Höhe ►



**Der ruhig laufende Yanmar-Dreizylinder-Diesel ist wartungsfreundlich und gut zugänglich im Maschinenraum untergebracht**

zum Wind laufen wir vier Knoten, und das Schiff manövriert gut. Es geht etwas langsam, aber sicher durch den Wind und liegt erstaunlich ausgeglichen auf dem Ruder. Die nur leichte Luvgerigkeit stört nicht. Die Großschot ist über leicht laufende Blöcke geführt und kann über den Traveller achterlich vom Rudergänger nachgetrimmt werden. Hier sind die Kontrolleinen zu dünn: Man kann nicht richtig zupacken, denn sie schneiden beim Holen unter Last in die Haut. Das wird die Werft abstellen, wie uns zugesichert wurde.

Dann rollen wir die Genua aus. Eigentlich zuviel Segelfläche unter diesen Verhältnissen, aber wir wollen sehen, wie das Schiff reagiert, wenn zuviel Tuch steht. Das Schiff legt sich mit ungefähr 35 Grad zwar ordentlich auf die Seite, doch Wasser kommt nicht auf das Leedeck, und die Luvgerigkeit hält sich in Grenzen. Auf jeden Fall bleibt das Schiff auch bei stärkeren Böen gut steuerfähig und nimmt Kurskorrekturen nach Lee schnell und direkt an. Danach rollen wir die Genua zu 25 Prozent ein – hilfreich sind dabei die von achtern verstellbaren Holeyunkte. Wie die meisten Rollvorsegel zieht sie Falten und wird bauchiger, doch das Schiff läuft auf diesem leicht aufgeschrickten Kurs weiterhin seine alte Geschwindigkeit, und der Rudertrimm verändert

sich kaum. Dann probieren wir den Vorteil eines Rollgroßsegels aus und reffen zirka 25 Prozent der Fläche weg. In der Tat funktioniert das einfach und schnell, doch das Segel steht danach nicht besser. Nach meiner Erfahrung ist man mit einem herkömmlichen Mast und Einleinenreffsystem – das genauso einfach bedient werden kann – besser dran, das Segel zeigt dann ein besseres Profil. Dieses System wird in der Standardausrüstung der C-Yacht ausgeliefert.

Unter nunmehr 40 Quadratmetern Tuch ist die C-Yacht richtig eingestellt. Am Wind liegt sie ausgeglichen auf dem Ruder, die Krängung liegt moderat bei zirka 25 Grad und die Bewegungen in der Welle sind weich und harmonisch. Spritzwasser kommt nur sehr wenig ins Cockpit: Ich muss zwar ab und zu meine Brille putzen, doch das Ölzeug bleibt in der Tasche verpackt. Etwas abgefallen kommt das Schiff auf Halbwindkurs knapp auf Rumpfgeschwindigkeit, und als wir später auf einem Raumbang noch einmal ausreffen, sogar ein paar Zehntel darüber – jedenfalls, wenn eine etwas höhere Welle von achtern schieben hilft.

Auf solch einem Raumbang muss man aber am Rad gut aufpassen, denn das Schiff ist dann extrem lebendig und möchte spontan anluven. Am Wind kann man dagegen

das Rad feststellen. So läuft das Schiff auch ohne Autopilot eine gute Höhe und steuert Winddreher von alleine aus. Unterstützt man die Yacht von Hand, kommt man auf eine optimale Höhe von gut 45 Grad bei fast 5,5 Knoten Fahrt. Etwas gekniffen liegen wir bei 40 Grad und vier Knoten Geschwindigkeit. In Anbetracht des komfortablen und überdurchschnittlich großen Wohnraumes ein guter Wert. Die Wenden klappen gut, das Vorsegel kommt ohne Verhaken über und lässt sich mit den gut dimensionierten Andersen-40-Winschen leicht dichtnehmen, was aufgrund der guten Platzierung der Winschen in Nähe des Rudergängers auch einhand kein Problem darstellt. Will man trotzdem am Rad vorbei in den vorderen Teil des Cockpits, kommt man gut am Steuerrad vorbei, ohne über die Duchten klettern zu müssen. Zusammen mit den gut dimensionierten Beschlägen ist die gesamte Segelbedienung sehr leichtgängig. Da man im Cockpit zudem noch sehr geschützt sitzt, ist das Boot auch zum Einhandsegeln gut geeignet.

Ein Nachteil der C-Yacht liegt in den schlechten Sichtverhältnissen unter der Genua hindurch nach Lee, wo man bei Krängung einen Bereich von zirka 30 Grad nicht einsehen kann. Dieses Problem haben aber alle Mittelcockpityachten, es sei denn, man fährt ein extrem kleines und hoch geschnittenes Vorsegel.

## Fazit

Die C-Yacht 1040 ist eine ausgereifte und sehr gut verarbeitete Yacht. Das bezieht sich sowohl auf die Struktur von Rumpf und Deck als auch auf den Ausbau und die gesamte Technik. Die Segelleistungen sind dem Charakter des Bootes entsprechend gut. Somit ist der verhältnismäßig hohe Einstandspreis gerechtfertigt, vor allem, wenn man die umfangreiche und hochwertige Standardausrüstung in Betracht zieht. Durch die einfache Segelbedienung im Verhältnis zum Platzangebot ist sie besonders für Familiencrews oder auch ältere Ehepaare geeignet. Auch wer gern allein segelt, kommt mit dieser Yacht sicherlich gut zurecht. ■

# C-Yacht 1040

Grafik: Michael Herrmann

## Technische Daten

Konstrukteur .....	Frans Maas
Takelungsart .....	9/10 Sloop
Bauweise .....	Rumpf GFK massiv, Deck Balsasandwich
Länge ü.A. ....	10,40 m
Länge Wasserlinie .....	8,3 m
Breite .....	3,47 m
Tiefgang Flach-/Tiefkiel .....	1,5/1,75 m
Verdrängung .....	5.500 kg
Ballast .....	2.200 kg
Ballastanteil .....	40 %
Mast über WL .....	15 m
Segelfläche am Wind* .....	54,4 m <sup>2</sup>
Großsegel Standard .....	26,5 m <sup>2</sup>
Rollgroßsegel .....	23,2 m <sup>2</sup>
Genua .....	31,2 m <sup>2</sup>
Maschine .....	Yanmar, 3 Zyl. 21 kW
Tankkapazität Diesel .....	100 l
Tankkapazität Wasser .....	200 l
Fäkalientank .....	60 l
Stehhöhe am Niedergang .....	1,87 m
Stehhöhe Pantry .....	1,73 m
Stehhöhe WC .....	1,83 m
Anzahl der Kojen .....	4-5
Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....	7,0 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	3,0/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis .....	4,18
Spez. Segelfläche .....	9,9 m <sup>2</sup> /t

\* Segelfläche wie gesegelt mit Rollgroßsegel und Rollgenua

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe am Wind .....	40° .....	3,9 kn
Optimale Höhe .....	45° .....	5,4 kn
Aufgeschrickt .....	60° .....	6,7 kn
Beste Geschwindigkeit bei		
Halbem Wind .....	90° .....	6,9 kn
Backstagsbrise .....	130° .....	6,2 kn
Ausgerefft .....		6,5 kn
Vor dem Wind (Schmetterling) 180° .....		5,5 kn
Ausgerefft .....		5,8 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Großsegel und Genua zu zirka 25% eingerollt, insgesamt zirka 40 m<sup>2</sup>, Windgeschwindigkeit 16-19 kn (5 Bft), Wellenhöhe: 40-60 cm



## Preise und Ausstattung

Preis: 151.960 Euro inklusive 16% MwSt.

Im Preis enthalten unter anderem: Großsegel mit Einleinenreffsystem und Rollgenua, Baumkicker mit Gasdruckfeder, 4 selbstholende Winschen, Landstromanschluss, Blitzschutz, Anker mit Kette, 2 Lenzpumpen, Druckwasseranlage, dreiflammer Kocher mit Backofen, Antifouling, Feuerlöscher, Leinen, Fender, Übergabe und Einweisung in den Niederlanden. Die Standardausführung beinhaltet schon eine umfangreiche Ausrüstung. An zusätzlicher Ausrüstung waren weiteres Zubehör und ein Teakdeck an Bord. Zusammen mit Rollgroßsegel und umfangreicher Instrumentierung beläuft sich der Preis des Testbootes auf zirka 180.000 Euro.

## Händler

Zaadnoordijk Yachtbuilders C-Yachts  
Flevo Marina TC  
NL 8221 RC Lelystad  
Telefon: 0031 320 26 33 51  
[www.c-yacht.nl](http://www.c-yacht.nl)



Grafik: Michael Herrmann