

# Gutmütiger Seekreuzer

# Compromis 34

Mit der brandneuen *Compromis 34 class* bietet die holländische Werft Zaadnoordijk in der umkämpften „Mittelklasse“ der Yachten ein in Ausstattung und Segelleistung attraktives Boot an. Wir haben den Prototyp über 100 Seemeilen gesegelt.

Text: Peter Hahne • Fotos: Rainer Krisp • Grafik: Jochen Peschke

In Deutschland, so scheint es, denkt man gerne in Kategorien von „Entweder-Oder“; Kompromisse gelten hierzulande als faul. Ganz anders das kleine Nachbarland Holland: Dort weiß man die pragmatischen - und in der Regel ja auch lebensnahen - Lösungen zwischen den Polen durchaus zu schätzen. Kein Wunder also, daß eine holländische Werft den Kompromiß zum Motto einer ganzen Produktlinie macht. Gemeint ist die Yachtwerft von Rob Zaadnoordijk.

Seit 1977 baut Zaadnoordijk am Almaardermeer vor den Toren Amsterdams Fahrtenyachten. Er weiß, daß es die optimale Yacht, die allen Anforderungen gerecht wird, nicht geben kann: „Baut man ein extrem schnelles Boot, muß man Abstriche in der Fahrtauglichkeit und Seefreundlichkeit in Kauf nehmen, ein extrem geräumiges Boot wird schlecht segeln und zudem noch häßlich aussehen und so fort.“ Man muß also Kompromisse eingehen.

„Wir möchten den jeweils besten Kompromiß für ein Boot finden. Unsere Yachten müssen keine Renner sein, sie sollen aber gute Segeleigenschaften haben, sie sollen Sicherheit, Bequemlichkeit und Wohnkomfort bieten, und sie sollen so angenehm zu segeln sein, daß sich jedes Crew-Mitglied an Bord wohl fühlen kann.“

Konsequent nennt Zaadnoordijk seine Boote *Compromis*; mehr als 5.000 verkaufte Yachten geben seiner Philosophie recht. Die *Compromis 34 class* stand in diesem Frühjahr als Neuheit auf der Düsseldorfer Bootmesse.

Obwohl sie sich in der Länge nur wenig von der seit 1987 produzierten *Compromis 999* (vergleiche PALSTEK 1/98) unterscheidet, orientiert sich die 34 in Ausstattung und Design eher an der ebenfalls noch relativ neuen *Compromis 36 class*.

Auffällig ist die verhältnismäßig große Segelfläche des Bootes: Obwohl sie in der Wasserlinienlänge nur um drei Prozent größer ist als die *Compromis 999* steht auf der *Compromis 34* ein um 19 Prozent längerer Mast, der eine um fast 39 Prozent größere Segelfläche tragen kann als die Standardversion der kleineren Schwester. „Bisher haben wir unseren Schiffen einen eher kürzeren Mast gegeben,“ sagt Rob Zaadnoordijk. „Wir sind da sehr vorsichtig, denn unsere Fahrten-schiffe sollen auch von einer kleinen Crew sicher beherrscht werden.“ Nun hat sich die Werft entschlossen, die

Segeltragefähigkeit ihrer *Compromis 34* voll auszunutzen: „Sie ist sehr brav und läßt sich auch bei mehr Wind sicher handhaben. Unter Leichtwindverhältnissen macht die größere Segelfläche sie leistungsfähiger.“

Wie ihre Schwestern sieht auch die *Compromis 34* mit ihrem hochbordigen Rumpf nicht sonderlich elegant aus. Der hohe Freibord bietet aber in Verbindung mit dem geräumigen Cockpit Schutz und gibt der Crew ein angenehmes Gefühl der Geborgenheit. Auch der im Zeitalter der IMS-Cruiser langsam aussterbende große Überhang im Vorschiffbereich dient dem Wohlbefinden der Crew. Die große Auftriebsreserve im Bug läßt das Schiff sanft in die Welle tauchen und dämpft Stampfbewegungen. „Harte Bewegungen im Seegang ermüden jede Crew; sie müssen auf einem Fahrten-schiff vermieden werden,“ beschreibt *Compromis*-Konstrukteur Frans Maas seine Erfahrungen.

Da Rob Zaadnoordijk den Prototyp der neuen *Compromis 34* einige Tage entbehren kann, haben wir Gelegenheit, das Schiff über eine längere Distanz zu segeln und darauf zu wohnen. So können wir seine Eigenschaften sehr umfassend beurteilen.

**Unter Motor:** Wir übernehmen das Testboot im werfteigenen Hafen und motoren quer durch Amsterdam zum Markermeer. Um die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von sieben Knoten zu erreichen, müssen wir Vollgas geben: 3.000 Umdrehungen zeigt der Tourenzähler. Unter Deck ist der Motor mit einem Schalldruckpegel von 79 dB(A) deutlich zu



**Gut gelöst: Auf den Anker kann man einen kleinen Tritt stecken, der das Besteigen des Bootes vom Steg aus erleichtert.**



Die *Compromis 34 class* läßt sich auch einhand sicher segeln.

hören. 2.200 Umdrehungen bescheeren uns eine vertretbare Reisegeschwindigkeit von sechs Knoten und ein mit nur noch 74 dB(A) als angenehm leise empfundenen Motorengeräusch.

Überrascht sind wir, als wir vor der ersten - geschlossenen - Brücke aus Marschfahrt aufstoppen wollen: Etwa vier Schiffslängen legen wir noch zurück, und es dauert fast eine halbe Minute, bis wir ganz zum Stehen kommen. Ganz offensichtlich arbeitet der Faltpropeller am Yanmar Saildrive in Rückwärtsstellung nicht sonderlich effektiv. Das muß man in engen Häfen ebenso berücksichtigen wie eine spürbare Seitenwindempfindlichkeit des Bootes in langsamer Fahrt. Die kleine Lateralfläche entwickelt nur wenig Widerstand gegen Quertreiben.

Ein „Radeffekt“ ist in Rückwärtsfahrt kaum feststellbar, das Boot braucht aber etwa drei Knoten Fahrt über den Steven, um sicher manövrierbar zu sein. Auch voraus muß Fahrt im

Schiff sein, damit man steuern kann. Dies ist der Nachteil des Saildrive: In dieser Anordnung ist die Schraube recht weit vom Ruder entfernt; entsprechend ungünstig ist dessen Anströmung. Hat man aber erstmal Fahrt aufgenommen, reagiert das Boot spontan wie eine Jolle auf das Ruder und macht einen quicklebendigen Eindruck. Für den Vollkreis aus Marschfahrt brauchen wir eine knappe Schiffslänge Raum, und er ist so schnell durchfahren, daß uns die Kaffeetassen von den Duchten fliegen.

**Unter Deck:** Wir beschließen, die erste Nacht im Hafen von Durgerdam am Südwestzipfel des Markermeers zu verbringen. Es ist lausig kalt, und wir ziehen uns, kaum daß die Leinen fest sind, in den Salon zurück.

Der macht mit seinem hellen Himmel, den hellen Seitenwänden und dem durchdachten Einsatz von Holz einen erfreulich hellen und großzügigen Eindruck. Einzig, daß ein Teil

der Seitenwände mit „Teppichboden“ verkleidet ist, stört uns: Dieser Belag läßt sich schlecht sauberhalten, und seine ästhetische Wirkung ist nicht jedermanns Sache.

Unsere Mägen knurren, und so gehe ich in die Küche, um einige mitgebrachte Steaks in die Pfanne zu legen. Diese Pantry ist so, wie ich sie mir auf einem Fahrtenschiff wünsche. Sie ist nicht nur mit Herd-Backofen, Kühlschrank, großer Spüle und jeder Menge Ablagefläche und Stauraum wirklich üppig ausgestattet, sie ist auch groß genug, um bei Bedarf im Hafen mehrgängige Menüs zubereiten zu können. Zugleich ist sie so sinnig im Durchgang zur Achterkabine angeordnet, daß man sich auf See überall sicher verkeilen kann. Halt findet man zusätzlich an einer starken Metallstange, in die man bei Seegang auch einen Gurt picken kann. Am letzten Tag unseres Tests kann ich hier bei sechs Beaufort und kurzer, steiler IJsselmeerwelle kleine Zwischenmahlzeiten bereiten, ohne mich



**Der starre Salontisch ist recht unpraktisch.**



**Viel Platz in der großzügigen Achterkabine.**



**Naßraum und Pantry sind fahrtengerecht ausgestattet.**



**Über große Inspektionsluken gelangt man an die Maschine.**

auch nur einen Moment lang unsicher oder unwohl zu fühlen. Weniger Lob verdient der Salontisch, an dem wir wenig später unsere

Steaks zu uns nehmen: Der läßt sich nicht klappen oder wegdrehen, so daß man sich hinter seine Kanten zwingen muß, um auf den ansonsten sehr bequemen Salonsofas Platz nehmen zu können. Außerdem fehlen dem Tisch Schlingerleisten. Die zarte Schmuckleistemumrandung wird keinen Teller aufhalten können, der im ruppigen Seegang Flieh- und Schwerkraft folgend über die Kante schießen will.

Die Abendtoilette im hellen und freundlich wirkenden Bad ist wiederum eine Freude. Der Naßraum ist geräumig genug, um sich im Hafen nicht beengt zu fühlen; man kann sich auf der Toilette sitzend oder vor dem Waschbecken stehend so verkeilen, daß einen auch rauhe See nicht umwerfen wird. Da wir nach mehrstündiger Motorfahrt nicht an Energie sparen müssen, genießen wir fließend warmes Wasser: Die Druckwasseranlage gehört zum Standardumfang, Warmwasser gibt es gegen Aufpreis. Gut: Von der Naßzelle aus gelangt man in eine begehbare Backskiste. Hier kann man in Ruhe Segelsäcke ordnen, die man während der Segelmanöver achtlos vom Cockpit aus runtergeworfen hat. Durch ein ausreichend großes Inspektionsluk gelangt man von hier aus auch an die Steuerbordseite der Maschine.

Nachdem das Los entschieden hat, ziehe ich mich zur ersten Nachtruhe in die Achterkabine zurück. Die ist für ein 34-Fuß-Schiff wirklich üppig geraten. Die große Doppelkoje bietet ausreichend Platz für zwei Erwachsene, eine Polsterbank davor lädt zum Sitzen ein, und in zwei großen Schränken kann man die Garderobe für einen mehrwöchigen Törn stauen. Geradezu vorbildlich empfinde ich angesichts leidvoller Erfahrungen von anderen Schiffen her die große Fluchtluke in der Kabinendecke. Einziger Wermutstropfen: Die Doppelkoje läßt sich bei Seegang nur eingeschränkt nutzen, da ein Leeseegel nicht vorgesehen ist.

Die Vorderkabine, in der mein Kollege übernachtet, entspricht mit ihrer V-Koje dem Standard auf Booten dieser Größe. Auch hier kann man Garderobe in einen Kleiderschrank stauen. Am Ende des zweiten Tages finden wir im Vorschiff nasse Polster und eine nasse Wandverkleidung vor. Unter der Koje haben sich etwa fünf Liter Seewasser angesammelt. Wir

vermuten, daß der Ankerkasten nach innen nicht vollständig dicht ist; kein ungewöhnlicher Fehler auf dem ersten Schiff einer neuen Baureihe und für die Werft leicht zu beheben. Da nun aber das Vorschiff für die Übernachtung ausfällt, muß ich auf dem Backbordsofa nächtigen. Dort spüre ich schmerzhaft die Kante des nicht klappbaren Tisches im Rücken. Damit dieses Sofa uneingeschränkt als Koje genutzt werden kann, muß die Werft den Tisch modifizieren.

**Unter Segeln:** Nachts hat es kräftig geweht und etwas geregnet; als wir aber nach einem gehaltvollen Frühstück das Schiff segelfertig machen, pegelt sich der Wind auf handige vier Beaufort ein, und die Sonne kommt durch. Vor dem Hafen setzen wir das durchgelattete Groß (Extra), dessen Vorliek an leichtgängigen Harkenschlitten geführt ist. Alle Fallen, Streker und Reffleinen sind unter der feststehenden Windschutzscheibe hindurch auf zwei Batterien von Stoppern geführt. Die stehen auf dem Brückendeck; ihnen ist jeweils eine selbstholende Fallwinsch zugeordnet. Trotz aufgeklappter Sprayhood haben wir hier genug Platz zum Arbeiten. Die Reffleinen wollen während des Segelsetzens ab und zu klariert werden; anderenfalls neigen sie dazu, sich vor den Stoppern zu verknäulen. Mit etwas Sorgfalt läßt sich das Groß aber problemlos heißen.

Nur unter Groß erreichen wir drei Knoten Fahrt und können etwa 53 Grad an den wahren Wind gehen. In der Wende „sackt“ das Boot zunächst etwa zehn Grad nach Lee durch, ist dann aber schnell wieder auf Kurs gebracht.

Nachdem wir die 140-Prozent-Genua ganz ausgerollt und die Schoten dicht genommen haben, legt sich die *Compromis* deutlich auf die Seite und marschiert mit knapp sechs Knoten Fahrt los. Über Stag gehen wir mit 80 Grad, können also 40 Grad Höhe am wahren Wind segeln: Das ist für ein Fahrtenboot ein sehr guter Wert. Hart am Wind liegt das Leesüll nur noch wenig über der Wasseroberfläche, und wir spüren einen kräftigen Druck am Steuerrad, mit dem eine mechanische Ruderanlage bewegt wird. Mit vier Beaufort Wind ist die Grenze für die volle Segelfläche erreicht. Würde es weiter auffrischen oder wäre es böiger, müßten wir reffen. So aber haben

wir das Boot trotz deutlicher Luv-gierigkeit sicher im Griff; zu keinem Zeitpunkt drohen wir „in die Sonne zu schießen“.

Das durchgelattete Groß steht gut und läßt sich mit Traveller und Rohrkicker schön flach trimmen. Den Trimm der Genua erleichtern Holepunkte, die sich auch unter Last verstellen lassen. Schaumstoffprofile hinter dem Vorliek bewirken, daß sich die Genuafläche um 15 Prozent reduzieren läßt, ohne daß der Stand des Segels zu wünschen übrig ließe. Erst wenn man mehr als 15 Prozent wegrollt, entstehen Falten im Tuch, die etwas Leistung kosten.

Unter Segeln können sich vier Personen im Cockpit wohl fühlen, für eine größere Crew wird es eng. Zu zweit haben wir jede Menge Platz: Einzig das Steuerrad teilt die Pflicht, denn der Traveller ist auf dem Achterdeck hinter dem Rad angebracht. Der Vorschoter arbeitet vor dem Rad und hat hier die Genuaschoten, die Reffleinen und alle Fallen und Strecker im Griff. Der Rudergänger bedient Traveller und Großschot, wobei er einzig darauf zu achten hat, in der Wende nicht versehentlich auf die Schot zu treten und sie so aus ihrer Klemme zu reißen. Auf den breiten Duchten sitzen wir gut und können uns mit den Füßen sicher in Lee abstützen. Einziger Kritikpunkt: Das Cockpitsüll ist als Rückenlehne unbequem.

Auch einhand zu segeln ist kein Problem. Zwar muß der Rudergänger dann in der Wende um das Rad herumturnen, um an die Vorschoten zu kommen; da das Schiff sich aber ausgesprochen gutmütig verhält, ist dies kein wirkliches Problem.

In einer der ersten Wendungen passiert uns ein Mißgeschick. Die Vorschot bleibt an einer - nicht serienmäßigen - Maststufe hängen, und die Genua schlägt so unglücklich gegen die untere Saling, daß sie hinter dem Achterliek einreißt. Es empfiehlt sich, wie auf allen Schiffen, die Salingenden mit Gummi, Tape oder ähnlichem zu „entschärfen“.

Auf allen Kursen läuft die *Compromis 34* ausgeglichen und flink. Halbwinds überschreiten wir die theoretische Rumpfgeschwindigkeit. Ausgeglichenheit ist für ein Fahrtenschiff wichtig, denn so lassen sich ermüdungsfrei gute Durchschnittsgeschwindigkeiten ersegeln. Am nächsten Tag ist der

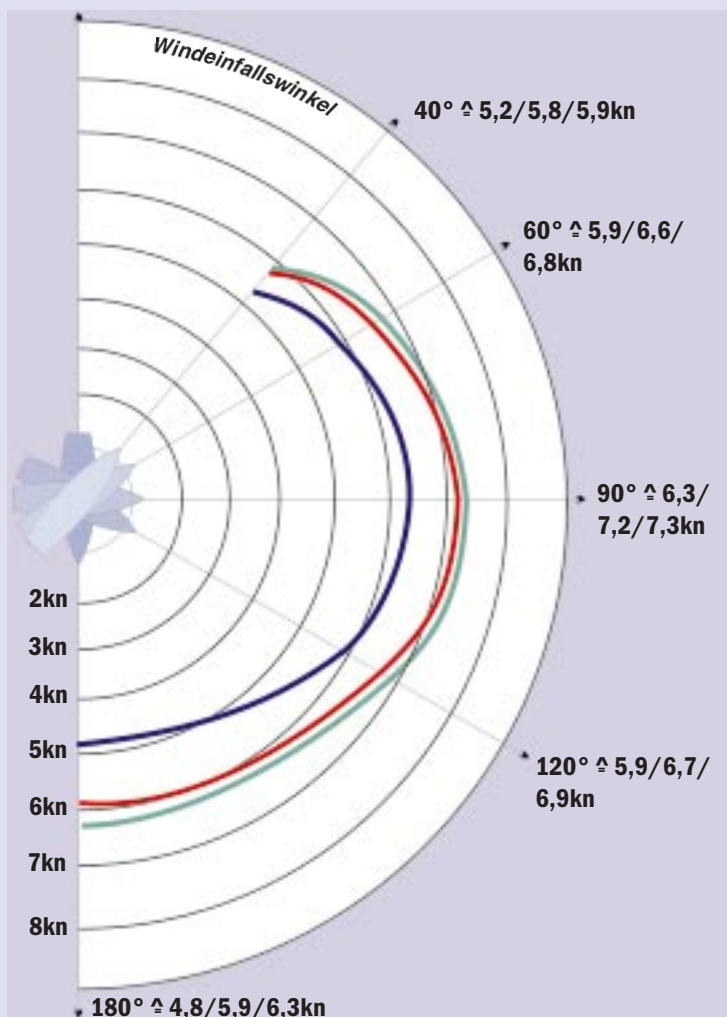
Wind auf knapp drei Beaufort abgeflaut, und wir lassen das Boot unter Autopilot eine 20-Meilen-Strecke mit halben Wind laufen. Etwas mehr als dreieinhalb Stunden brauchen wir; das entspricht einem Schnitt von 5,6 Knoten!

Am letzten Tag können wir die *Compromis* unter Starkwindbedingungen unter Segeln: Zwischen 22 und 25 Knoten zeigt der Windmesser im Schnitt. Wir drehen 15 Prozent der Genuafläche ein und binden mit Hilfe des praktischen Einleinen-systems das erste Reff ins Groß. Dieses genial einfache System sollte übrigens längst Standard auf allen Booten sein! Trotz bockiger Welle laufen wir etwa die gleichen Geschwindigkeiten wie ungerafft bei vier Beaufort. Wieder zeigt sich das Boot gutmütig und perfekt ausgeglichen.

Für eine Kaffeepause drehen wir bei. Mit backstehender Genua und dichtgeholtem Groß legt sich die *Compromis 34* etwa 120 Grad zum wahren Wind und driftet mit knapp zwei Knoten nach Lee. Die Krängung ist mit etwa zehn Grad moderat, und wir liegen angenehm ruhig in der ruppigen See. Auch hier zeigt sich die harmonische Abstimmung von Rumpf und Rigg. Auf ein Ankermanöver verzichten wir angesichts der beobachteten Undichtigkeiten. Die Anker-ausrüstung ist gegenüber der in diesem Punkt in PALSTEK 1/98 bemängelten *Compromis 999* wesentlich verbessert: Der Anker hängt klapperfrei am Bug und ist dort ständig klar zum Fallen. Im Ankerkasten ist eine Winsch untergebracht, die sich mit aufsteckbarer Kurbel auch bei geschlossenem Ankerkasten bedienen läßt. Alle Beschläge sind richtig dimensioniert.

**Fazit:** Die neue *Compromis 34 class* bietet beispielhaft ausgeglichene Segel-eigenschaften und viel Fahrtenkomfort. Wenn auch kein Renner, muß das Boot in Punkto Geschwindigkeit den Vergleich mit anderen Cruisern nicht scheuen. Bis auf wenige Kinderkrankheiten (undichter Ankerkasten) ist die Verarbeitungsqualität des mit hochwertigen Venylesterharz laminierten Bootes sehr gut. Angesichts der reichhaltigen Grundausstattung halten wir den Preis von 248.600 Mark für angemessen.

## Technische Daten



### Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 5 bis 8 Knoten = 2 bis 3 Beaufort (blaue Kurve)  
 12 bis 15 Knoten = 4 Beaufort (rote Kurve)  
 22 bis 25 Knoten = 6 Beaufort (grüne Kurve)

Wellenhöhe: 0,1/0,4/0,8 Meter

Besegelung: Groß und Genua: 57,6 Quadratmeter (2 bis 4 Bft)  
 einmal gerefftes Groß und um 15 Prozent reduzierte Genua: zirka 45 Quadratmeter (6 Bft)

### Preis und Ausstattung

ab Werft Holland

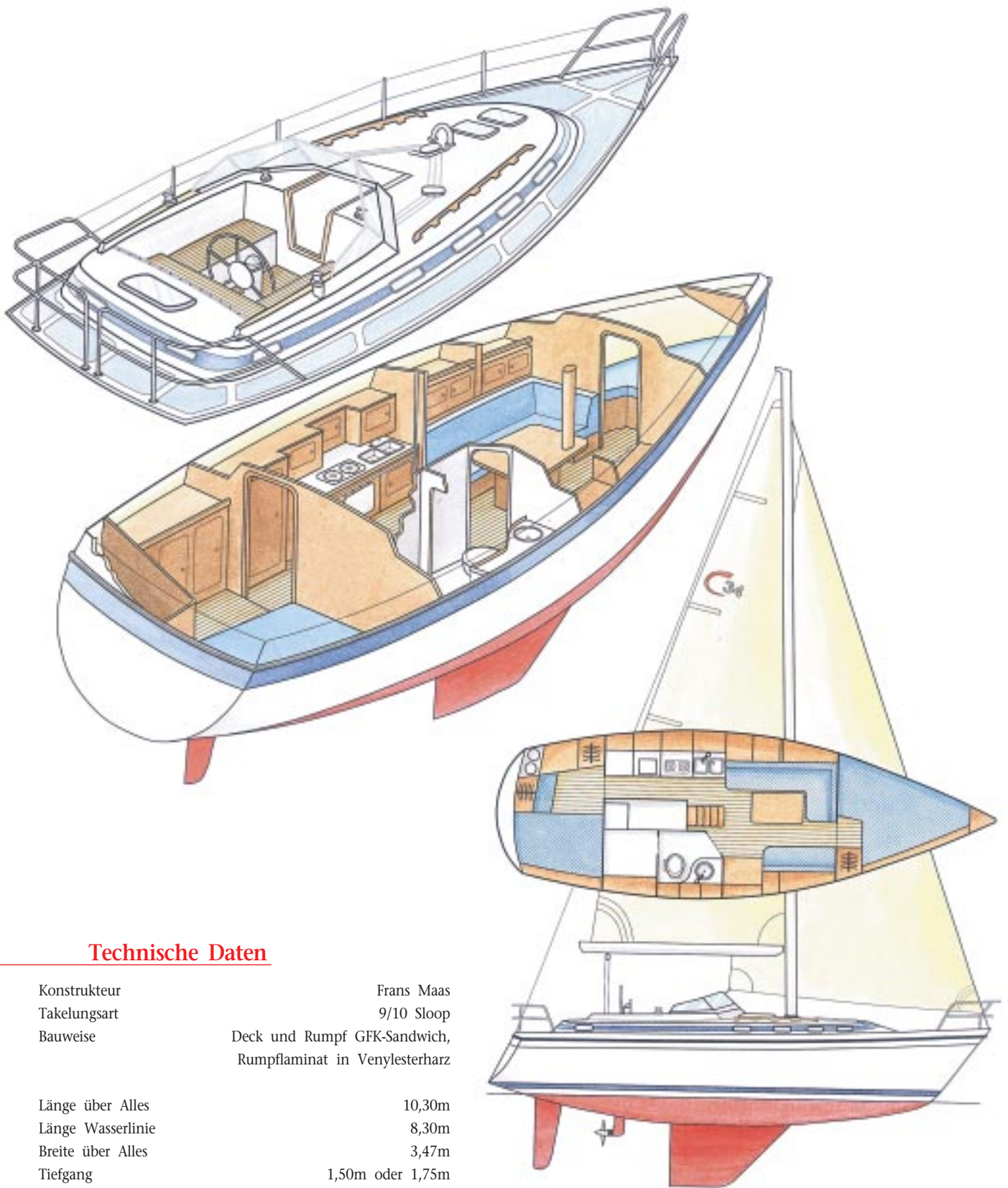
DM 248.600

inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer  
 darin unter anderem enthalten: 9/10-Rigg mit Zwei-Saling-Mast, Groß mit zwei Reffreihen (Einleinenreffsystem), Rollgenua, Rohrkicker, selbstholende Fall- und Schotwischen, Bug- und Heckkorb, Seereling, feste Windschutzscheibe, BSH-Beleuchtung und Ankerlicht, Innenbeleuchtung mit Schaltpanel, Anker mit Kette und Leine, Druckwasseranlage, Fäkalientank, Wasser- und Dieseltank mit Inhaltsanzeige, dreiflammiger Kochherd mit Backofen, Kühlschrank, Yanmar Saildrive Diesel 20,1 Kilowatt.

Info: Jachtwerf Zaadnoordijk BV, Uitgeest (Niederlande)

Telefon 0031 - 251 - 319 008

Fax 0031 - 251 - 312 357



## Technische Daten

Konstrukteur	Frans Maas		
Takelungsart	9/10 Sloop		
Bauweise	Deck und Rumpf GFK-Sandwich, Rumpflaminat in Venylesterharz		
Länge über Alles	10,30m		
Länge Wasserlinie	8,30m		
Breite über Alles	3,47m		
Tiefgang	1,50m oder 1,75m		
Verdrängung	5,50t		
Ballast	2,20t		
Ballastanteil	40 Prozent		
Segelfläche am Wind	57,65m <sup>2</sup>		
Groß	26,45m <sup>2</sup>		
Rollgenua	31,20m <sup>2</sup>		
Sturmfock	6,00m <sup>2</sup>		
Spinnaker	82,00m <sup>2</sup>		
Durchfahrtshöhe	15,0m		
Maschine	Yanmar Saildrive Diesel 20,1 kW		
		Tankkapazität Diesel	100l
		Tankkapazität Wasser	200l
		Stehhöhe maximal	1,90m
		Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	4 bis 5
		Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,0kn
		Längen-/Breitenverhältnis	2,97/1
		Segelflächen/Verdrängungs-Verhältnis	4,30/1
		spezifische Segelfläche	10,5m <sup>2</sup> /t