



# C-Klasse

Die Compromis-Yachten der niederländischen Werft Zaadnoordijk waren schon seit den Anfängen konsequent als komfortable Tourenschiffe ausgelegt. Dafür, dass die Yachten obendrein noch gut segelten, sorgte ab Ende der Siebzigerjahre der bekannte Konstrukteur Frans Maas. Auch unser GFK-Klassiker Compromis 888 stammt aus seiner Feder. Jan Kuffel konnte auf den friesischen Gewässern erproben, ob der Kompromiss gelungen ist, und erlebte eine Yacht von echter „innerer Größe“.

Die Yachtwerft Zaadnoordijk im niederländischen Heerenveen blickt mittlerweile auf eine über fünfzigjährige Geschichte im Boots- und Yachtbau zurück. Der Firmengründer Zaadnoordijk begann bereits zu Beginn der Sechzigerjahre mit dem Bau hölzerner Kielboote wie der in den Niederlanden bis heute populären BM und Vrijheid. Wenig später kam noch die Centauer hinzu, eine 6 Meter lange, ebenfalls offene Konstruktion, die speziell für den Einsatz in Segelschulen konzipiert war. Auch hier begann man zunächst in Holz zu bauen, sah aber bald im damals neuen Material GFK die Chance, kostengünstiger und schneller zu produzieren. Zaadnoordijk wandte sich nun auch dem Bau von Kajütuyachten zu, und Mitte der Sechzigerjahre kam mit der Compromis 720 ein kleiner Kajütkreuzer auf den Markt, der

bald in großen Stückzahlen verkauft werden konnte, später folgten eine kleinere 620 sowie eine 8,50 Meter lange Version mit Achterkajüte. Der Typname kam nicht von ungefähr, sondern beschrieb bereits damals die Prioritäten, nach denen die Yachten bis heute, mittlerweile unter der Bezeichnung C-Yacht, entwickelt werden, nämlich als gelungener Kompromiss zwischen großem Komfort, einfachem Handling und guten Segeleigenschaften. Dieser Mix hat den Zaadnoordijk-Booten eine treue und ständig wachsende Fangemeinde beschert.

Der heutige Hauskonstrukteur Frans Maas wurde Ende der Siebzigerjahre mit dem Entwurf seiner ersten Compromis betraut. Auch sie wurde als vollwertiges, sicheres und komfortables Fahrtenschiff konzipiert, allerdings schrieb man dem erfolgreichen Designer, der sich einen



Große Gebo-Klappluken über Vorschiff und Salon sorgen für Licht und Luft unter Deck, alle Fallen und Reffleinen sind ab Werft nach achtern umgelenkt.



Durch die gute Leinenführung und eine sinnvolle Cockpitgestaltung ist das Boot einhandauglich, die Beschläge sind von guter Qualität und stabil verankert.

guten Ruf mit schnellen IOR-Racern und Cruiser-Racern erworben hatte, noch eine Prise Sportlichkeit ins Lastenheft. Das Ergebnis, die Compromis 777, erfüllte die Erwartungen der Werft und, noch wichtiger, die der Kunden. Das Schiff erwies sich als schnell, ohne dass Einbußen hinsichtlich des Komforts in Kauf genommen werden mussten. Der

Typ wurde über viele Jahre gebaut und war stark stilbildend für spätere Compromis- und C-Yacht-Entwürfe. So wurde das freistehende Balanceruder ohne Skeg genauso ein Markenzeichen wie die dicke, umlaufende Gummi-Scheuerleiste, das hochgelegene Cockpit mit hohen Sülls und der großvolumige Rumpf. Alle diese Merkmale finden sich

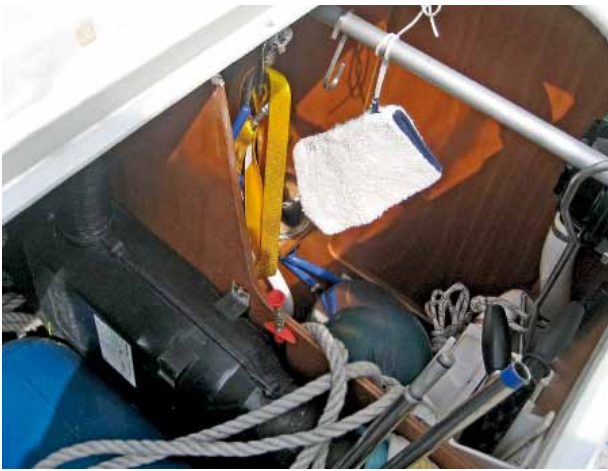
auch an der Compromis 888, einem weiteren Erfolgsmodell der Werft. 1987 vorgestellt, hatte die 888 mit 28 Fuß Länge ein damals für Fahrtenyachten sehr populäres Maß, dennoch konnte sie sich von Anfang an in diesem umkämpften Segment gut behaupten. Immer wieder in Details modifiziert, blieb die nach heutigen Maßstäben eher kleine Yacht bis 2005 im Bauprogramm der Werft, in einer letzten Entwicklungsstufe als Compromis 888 Class. Diese unterscheidet sich neben einigen Details unter Deck vor allem durch das 7/8-Rigg von den toppgetakelten früheren Versionen. Vom Steg aus betrachtet wirkt die 888 bereits größer als sie wirklich ist. Der Rumpf ist recht hochbordig, das hochgezogene Deck verstärkt diesen Eindruck zusätzlich. Das negative Spiegelheck ist verhältnismäßig breit ausgefallen, besonders, wenn man bedenkt, dass der Entwurf noch aus den Achtzigerjahren stammt. Der Aufbau ist bis weit nach vorn gezogen und konnte relativ flach gehalten werden, seine Linie setzt sich durch das Cockpitsüll bis zum Heck fort. Unter Wasser findet sich ein Flossenkiel aus Gusseisen mit 1,50 Metern Tiefgang, optional ließ sich ein 1,10 Meter tiefer Bleikiel ordern. Das Unterwasserschiff ist recht füllig, dennoch laufen die Linien zum Heck flach aus, fahrthemmende Einschnürungen oder andere ►



Auf späteren Exemplaren gehörten auch leinenverstellbare Holepunkte zum Standard.



Ab 1997 kam ein 7/8-Rigg an Bord, vorher trug die Compromis 888 ein Topprigg.



Das Ölzeugspind in der Backskiste ist auch vom WC-Raum zugänglich, nasses Ölzeug bringt so keine Feuchtigkeit unter Deck und ist dennoch jederzeit erreichbar.



Die Navigation fällt knapp, aber ausreichend aus, einen Sitzplatz für den Navigator gibt es nicht, dafür aber zahlreiche Schapps und viel Montagefläche für Instrumente.

IOR-Gimmicks, die sich damals oft auch an reinen Fahrtenschiffen eingeschlichen hatten, finden sich nicht. Das freistehende Balanceruder ist tief und schmal gehalten.

### Konstruktion

Rumpf und Deck der Compromis 888 sind als Sandwich ausgeführt, als Kernmaterial wurde Hartschaum verwendet. Unter der Wasserlinie sowie in allen hochbelasteten Bereichen ist das Schiff massiv laminiert, als Beschlagsunterfütterung setzt man auf Hartholz oder Aluminium. Rumpf und Deck sind komplett zusammenlaminiert, der Kiel hängt an einem angeformten Flansch, die Bilge wird durch zahlreiche Stringer ausgesteift. Die Püttinge sind über einlamierte Knie mit der Rumpfstruktur verbunden, eine solide Edelstahl-Maststütze nimmt den Druck des Riggs auf. Insgesamt liegt die strukturelle Qualität der Konstruktion weit über den im damaligen Serienbau üblichen Standards.

### An Deck

Das Deckslayout der Compromis wurde konsequent auf komfortables Fahrtensegeln ausgelegt. Der breite Aufbau lässt nur relativ schmale Seitendecks zu, diese bieten dennoch genügend Fläche, um sich sicher

nach vorn zu bewegen. Bug- und Heckkorb sowie die Seereling sind solide verankert, ein hohes, eingeformtes Süllbord gibt den Füßen zusätzlichen Halt. Als Standard sind alle Laufflächen mit einem grauen Korkbelag versehen. Ins Vordeck ist ein großer Kettenkasten eingelassen, der Anker wird permanent im Bugbeschlag an Deck gefahren. Zwei

große Gebo-Luken bringen Licht und Luft unter Deck, die Aufbaufenster sind in Aluminiumrahmen gefasst. Das 7/8-Rigg unseres Testbootes steht an Deck und stammt von Seldén, Fallen und Reffleinen sind ans achtere Ende des Aufbaus umgelenkt und lassen sich bequem über zwei Andersen-Winschen aus dem Cockpit bedienen.



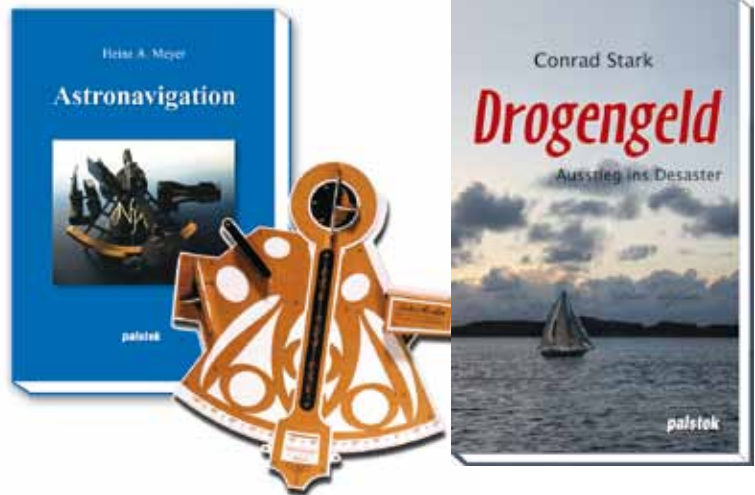
Die Pantry ist großzügig und gut ausgestattet, auch bei Lage kann man hier gut arbeiten. In einem umlaufenden Edelstahlrohr kann man sogar den Lifebelt einpicken.



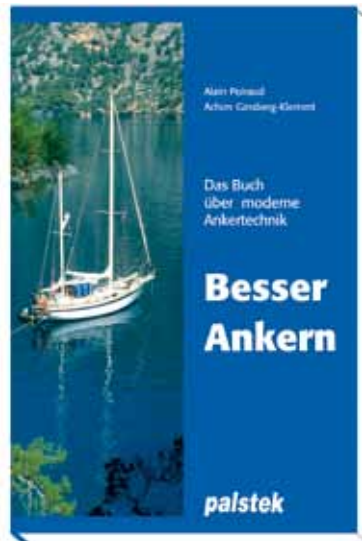
Mehr Bad als Nasszelle. 1,78 Meter Stehhöhe sowie viel Bewegungsfreiheit schaffen Komfort.

Hier geht es ebenfalls recht komfortabel zu. Die Duchten sind gut 2 Meter lang und laufen bis zum Heck, die Sitzflächen sind leicht nach außen geneigt und serienmäßig mit Teak belegt.

Ein Traveller findet sich auf dem Standardboot nicht, konnte aber als Extra geordert werden. Die Sülls sind hoch und im richtigen Winkel gestaltet, auch auf längeren Schlägen kann man sich gut und geschützt in Luv aufhalten und mit den Füßen an der Leeducht abstützen. Stauraum findet sich an Backbord in einer Backskiste mit für die Bootsgröße riesigen Ausmaßen, neben dem Zugang von Deck lässt sie sich auch durch eine Klappe in der Rückwand der Nasszelle erreichen. Die Compromis 888 kam schon ab Werft mit einer umfangreichen und sehr hochwertigen Ausstattung, neben dem bereits erwähnten Seldén-Rigg finden sich an Deck Anderssen-Edelstahlwischen, leinenverstellbare Holeyunkte, eine Furlex-Rollanlage, Easylock-Fallenstopper und viele weitere Ausrüstungsdetails, die üblicherweise auf der Optionsliste verzeichnet sind. Etwas knapp ist die Zwangsbelüftung ausgefallen, besonders die Vorpiek kommt hier ab Werft eindeutig zu kurz. Der Eigner der Testyacht hatte aus diesem Grund bereits einen Lüfter in der Scheibe des Vorluks nachgerüstet. ►



Segelfachbücher: [www.palstek.de/shop](http://www.palstek.de/shop)





Platz für zwei. Die Achterkammer bietet eine vollwertige Doppelkoje, die lichte Höhe unter der Cockpitwanne beträgt 60 Zentimeter. Ein Klappfenster sorgt für Lüftung.



Auch im Vorschiff kann man zu zweit gut übernachten, es steht reichlich Platz zur Verfügung. Ab Werft fehlt leider eine wirkungsvolle Zwangsbelüftung.

## Unter Deck

Auch wer anhand der Linien bereits ein großzügiges und komfortables Interieur erwartet, wird beim Gang unter Deck sicherlich überrascht sein, denn mit dem Ausbau unter Deck ist Konstrukteur und Werft wirklich ein Meisterstück gelungen. Auch heute gibt es in diesem Größensegment nicht viele Yachten, die es in puncto Platzangebot und sinnvoller Aufteilung mit der Compromis 888 aufnehmen können. Der besondere Clou vorweg – trotz kompakter Abmessungen ist es gelungen, der Konstruktion eine vollwertige Achterkajüte mit komfortablem Doppelbett zu spendieren, in den Achtziger- und Neunzigerjahren eine Rarität auf Yachten in dem Größensegment unter 9 Meter Länge.

Das Doppelbett befindet sich hauptsächlich unter dem hochgelegenen Cockpit, der Zugang an Steuerbord neben dem Niedergang wird mit einer Tür verschlossen. Vor den Kojen ist noch ausreichend Standfläche zum Umziehen vorhanden, geschlossener Schrankraum ist ebenfalls in guter Kapazität vorhanden. Nach vorn schließt sich ein Navigationstisch an, der zwar knapp bemessen ist, für die normale Fahrtenavigation aber sicherlich ausreicht. Navigiert werden muss quer zur Fahrtrichtung im Stehen, was aber auch bei Lage gut funktioniert.

Der WC-Raum wurde an Backbord neben dem Niedergang platziert, er besteht aus einem großen, gut zu reinigenden GFK-Formteil und verfügt neben einem Pump-WC über einen großzügigen Waschtisch, viel Stauraum in zahlreichen Schränken und Schapps sowie über einen Boden mit direktem Ablauf in die Bilge. Nach achtern gibt eine weitere Tür den Zugang zu einem abgeteilten Bereich der Backskiste frei, der als Ölzeugschrank vorgesehen ist.

Eine sehr gute Idee: Die nassen Plünnen bringen so die Nässe gar nicht erst unter Deck und sind dennoch vom Innenraum her zugänglich. Die L-förmige Pantry wirkt für ein Schiff dieser Länge ebenfalls sehr großzügig, sie ist mit Doppelspüle, Kühlbox, Gasherd mit Backofen und viel Stauraum für Kochutensilien und Proviant komplett ausgestattet, ein umlaufendes Edelstahlrohr gibt dem Koch Halt bei Lage.

Der Salon ist durch ein halbhohe Schott von der Pantry separiert, hier findet sich ein angemessen großes U-Sofa an Backbord, gegenüber eine Längsbank, darunter ein 140 Liter fassender Frischwassertank aus Edelstahl. Hinter den Rückenlehnen sowie in geschlossenen Schapps über den Bänken findet sich eine Fülle an Stauraum. Weiteres Stauvolumen versteckt sich hinter den oberen Stufen des Niedergangs, hier ist ein spezielles Fach für Werkzeug, Ersatz-

teile und Ähnliches vorgesehen. Das Vorschiff ist wie allgemein üblich mit einer großen V-Koje ausgestattet, lange Schapps an den Rumpfseiten sowie ein Kleiderschrank nehmen die persönliche Ausrüstung der Crew auf. Trotz des praktischen Konzeptes der separierten Eigenerkajüte achtern bietet auch der Rest des Interieurs viel Bewegungsfreiheit, das Schiff wirkt nicht nur optisch sehr großzügig, auch die nackten Zahlen belegen den vorhandenen Wohnkomfort.

In der Mitte des Salons steht eine Stehhöhe von 1,88 Metern zur Verfügung, in der Nasszelle sind es immer noch 1,78 Meter. Die Doppelkojen im Heck und im Vorschiff weisen mit 2,50 x 1,60 Meter beziehungsweise 2,20 x 1,50 Meter auch für großgewachsene Crewmitglieder komfortable Liegemaße auf, wer will, kann auch im Salon nach Absenken des Tisches drei weitere Schlafplätze nutzen, die dann aber mit knapp über 1,90 Meter Länge für große Schläfer etwas kurz sind. Dies wird aber sicherlich nur selten nötig sein, denn generell ist die Compromis 888 mit vier Seglern gut belegt, Bug und Heck bleiben dann dem Schlafen vorbehalten, ohne großartig umbauen oder aufräumen zu müssen. Für den Ausbau der Compromis wurden weiße GFK-Innenschalen sowie reichlich Teak-Sperrholz verwendet, alle Kanten sind mit massiven Leisten und Umleimern versehen. Die

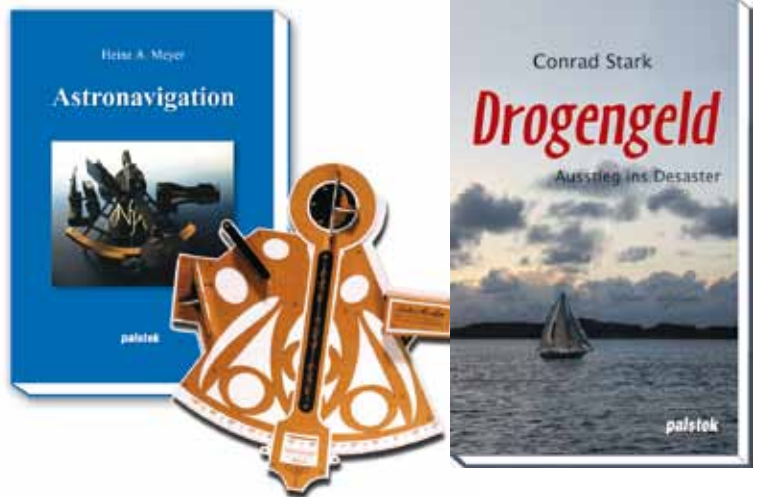
Bauausführung kann man getrost als erstklassig bezeichnen, alles ist makellos glatt, solide und passgenau verarbeitet, die Maserungen der Hölzer sind gut aufeinander abgestimmt. Tragende Elemente sind mit breiten Winkellaminaten an Rumpf und Deck angebunden, auch in schwer einsehbaren Bereichen findet sich kein offenes Laminat, alles ist sauber mit Topcoat versiegelt.

Den gleichen positiven Eindruck hinterlassen die technischen Installationen, die Elektrik ist übersichtlich verkabelt und mit Automaten abgesichert, die Gasanlage mit selbstlenzendem Flaschenfach im Cockpit entspricht gängigen Sicherheitsnormen.

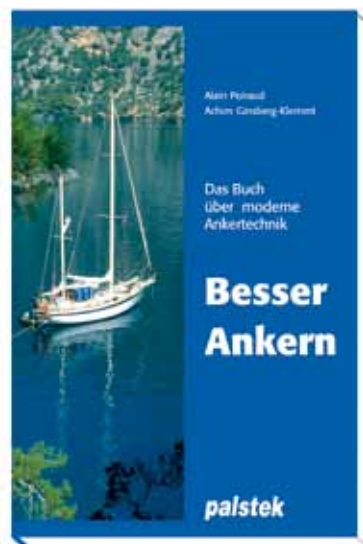
## Unter Segeln

Aufgrund der zuvor genannten Qualitäten in puncto Lebensqualität an Bord liegt es nahe, in der Compromis 888 ein behäbiges „Häusleboot“ zu vermuten. Wie falsch diese Einschätzung ist, belegt unser Testboot bereits bei leichtem Wind um 3 Beaufort, der uns für die Segelerprobung zur Verfügung steht. Kaum ist das Groß gesetzt und die Genua ausgerollt, beides erledigt eine Person allein bequem aus dem Cockpit, kommt Leben in das Boot. Nachdem wir die Schoten zunächst für halben Wind getrimmt haben, beschleunigt die Konstruktion ohne Mühe auf über 5 Knoten, ein guter Wert für ein reines Fahrtenschiff mit knapp 4 Tonnen Verdrängung laut Werftangabe.

Nach und nach gehen wir höher an den Wind und ermitteln schließlich nach einigen Schlägen einen Wendewinkel von knapp unter 90 Grad, wobei die Geschwindigkeit noch immer um 5 Knoten pendelt. Dabei liegt die Compromis federleicht auf dem Ruder und lässt sich spielend dirigieren. Später frischt der Wind auf, und wir ermitteln die Reffgrenze bei circa 18 Knoten wahren Wind. Eine deutlich verstärkte Luvgerigkeit tritt erst auf, wenn die Scheuerleiste durchs Wasser zieht, dann heißt es allerdings durch schnelles Fieren den Druck aus dem Groß zu nehmen, um ein Durchluven ►



Segelfachbücher: [www.palstek.de/shop](http://www.palstek.de/shop)





## Unter Motor

Im Standard wurde die Compromis 888 mit einem Yanmar Saildrive mit 13kW/18PS ausgeliefert, der für die Yacht angemessen erscheint. Durch den Saildrive ist der Abstand zwischen Propeller und Ruderblatt recht groß, was zu einer kleinen Verzögerung beim Drehen aus dem Stand führt, ansonsten sind die Manöviereigenschaften der Compromis sehr gut. Mit etwas Fahrt im Schiff dreht die Konstruktion bei Hartruder schon fast schleudernd um den Kiel, was natürlich Manöver auf engstem Raum ermöglicht, andererseits aber immer eine Hand an der Pinne benötigt, da das Schiff ansonsten schnell aus dem Kurs dreht, ein Verhalten, das wir auch schon vor-

die Crew benötigt erst spät ihr Ölzeug. Angemessen besegelt, kann die Konstruktion eine gehörige Mütze Wind vertragen, ihr Stabilitätsumfang ist groß und auch die Bauausführung gibt keinen Grund zur Besorgnis, auch beim „Gegenanbolzen“ bleibt es überraschend still unter Deck, hier lässt sich kaum ein Knacken oder Knarzen vernehmen, das auf eine große Verwindung von Rumpf und Deck schließen ließe. Auch das Rigg steht bei Hartwetter sicher, einen großen Durchhang der Leewanten oder ein Pumpen des Mastprofils traten nicht auf.


zu verhindern. Insgesamt sind die Segeleigenschaften sehr gutmütig, die guten Segelleistungen müssen nicht durch permanentes Trimmen sowie hypersensibles Steuern erkauft werden. So lebendig wie sich das Schiff bei leichtem Wind präsentiert, so gelassen reagiert es, wenn die Bedingungen rauer werden. Auch kurzen, ruppigen Seegang nimmt die Compromis weich und gelassen, durch den hohen Rumpf bleibt es lange trocken an Deck und auch

her unter Segeln festgestellt haben. Gesteuerte Rückwärtsfahrt gestaltet sich problemlos, verlangt aber einen festen Griff an der Pinne, da das Ruderblatt ansonsten schnell querschlagen kann. Der Yanmar-Diesel ist etwas beengt unter dem Niedergang montiert, auch nach dem Wegnehmen der Treppe ist das Aggregat für Wartungsarbeiten nur eingeschränkt zugänglich. Durch kleine Klappen im Durchgang zur Achterkajüte sowie im WC-Raum kommt man an die Rückseite der Maschine heran, aber auch dies gelingt nur mit Verrenkungen.

## Fazit

Die Compromis 888 ist eine äußerst komfortable und sehr gut segelnde Fahrtenyacht in besonders hochwertiger Bau- und Ausrüstungsqualität,

mit der bis zu vier Crewmitglieder auch auf längeren Törns entspannt und sicher unterwegs sind. Sowohl das Deckslayout wie auch das Interieur sind mit viel Liebe zum Detail entwickelt und umgesetzt, die Möglichkeiten wurden angesichts der kompakten Abmessungen der Konstruktion durch viele gute Ideen maximal ausgereizt. Typische Schwachstellen sind nicht bekannt, je nach Baujahr sollte allerdings beim Gebrauchtbootkauf auf altersbedingte Verschleißerscheinungen geachtet werden. So neigen die ab Werft montierten Scheiben der Gebofenster und Luken zum Verspröden und zur Rissbildung. Leckagen finden sich hingegen eher bei frühen Exemplaren, die noch über aufgeschraubte Plexifenster im Aufbau verfügten. Der graue Kork-Decksbelag bleicht im Laufe der Jahre stark aus und

seine Verklebung kann sich an den Kanten lösen, Komplettersatz ist relativ teuer, wenn ein Fachbetrieb beauftragt wird. Wasser in den Ruderblättern tritt ebenfalls auf, häufig ist der Eintritt der Achse in das Blatt undicht. Aufgrund der gebotenen Qualität waren die Compromis-Schiffe schon neu kein Schnäppchen, auch auf dem Second-Hand-Markt sind die Preise dementsprechend stabil. Wer ein gut gepflegtes und ausgestattetes Boot sucht, wird kaum unter 40.000 Euro fündig, jüngere Exemplare werden oft für weit über 50.000 Euro gehandelt. 



Friendship 28 | In den Niederlanden sehr beliebtes Fahrtenschiff von Konstrukteur Dick Koopmans, ausgeglichene Segeleigenschaften, verschiedene Tiefgangsoptionen, über viele Jahre gebaut und häufig modifiziert, bei werftausgebauten Exemplaren solide Qualität.

### Technische Daten

Konstrukteur	Dick Koopmans
Werft	Meijer, Niederlande
Takelung	Topp
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	Sandwich
Länge ü.A:	8,50 m
LWL	6,90 m
Breite	2,75 m
Tiefgang	1,45 m
Verdrängung	3.000 kg
Ballast	1.500 kg
Segelfläche a.W.	40 m <sup>2</sup>
Spinnaker	62 m <sup>2</sup>
Kojen	5/6
Gebrauchtboote	ab 18.000 Euro



Duetta 86 | Gut segelndes Fahrtenschiff, Interieurkonzept der Compromis ähnlich, allerdings Zugang zur Achterkajüte nur über das Cockpit, solide Großserienqualität, Radsteuerung, in großen Stückzahlen gebaut, verschiedene Ausführungen, auch mit Achterplicht.

### Technische Daten

Konstrukteur	E.G. van de Stadt
Werft	Dehler, Deutschland
Takelung	9/10
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	Sandwich
Länge ü.A:	8,60 m
LWL	7,40 m
Breite	2,95 m
Tiefgang	1,50 m
Verdrängung	3.400 kg
Ballast	1.400 kg
Segelfläche a.W.	43 m <sup>2</sup>
Spinnaker	58 m <sup>2</sup>
Kojen	4/5
Gebrauchtboote	ab 20.000 Euro



### Technische Daten Compromis 888

Konstrukteur	Frans Maas
Werft	Zaadnoordijk / NL
Takelung	Topp, ab 1997 7/8
Bauweise	Rumpf GFK Sandwich
Deck	Sandwich
Länge ü.A.	8.80 m
LWL	7.60 m
Breite	3.00 m
Tiefgang	1.50 m
Verdrängung	3.950 kg
Ballast	1.600 kg
Segelfläche a.W.	41 m <sup>2</sup>
Spinnaker	65 m <sup>2</sup>
Kojen	4/7
Motor (Diesel)	Yanmar 13 kW/18 PS
Neupreis 2002	ca. 144.000 Euro
Gebrauchtboote	ab 45.000 Euro