

Comfortabel en zeker niet lui

Dagelijks worden nieuwe jachten gebouwd. Schepen die weer een tikkeltje beter zijn dan de vorige in vaargedrag. Soms drastisch veranderd in snelheid, in bewoonbaarheid of uitzicht. Door het op een andere manier combineren van die eigenschappen, trachten de ontwerpers het warm water opnieuw uit te vinden. Zij willen daarbij niet toegeven dat een comfortabele boot trager is, en een snelle minder gerieflijk. Hoe je het keert of draait, het blijft een compromis, en de keuze is aan de koper.

De C in "C-Yacht" verwijst nog naar "Compromis", de naam waaronder eertijds de zeilboten van Zaadnoordijk Yachtbuilders gedoopt werden. Waarschijnlijk omdat niemand het compromis als hoogste deugd erkent, werd dat woord weggevaagd en is enkel de C gebleven. Het

bedrijf bestaat al bijna zestig jaar, eerst onder vader, dan onder zoon Rob, nu is het Jan Muller die er directeur is en Roel Wever commercieel manager.

In 1949 begon vader Zaadnoordijk als zelfstandig eigenaar in zijn werf te Uitgeest met het bouwen van BM's en Vrijheidjachtjes. Ze wierpen zich al gauw op het toen nieuwe materiaal polyester. Na enkele jaren kende zoon Rob een opmerkelijk succes met hun Centaur-jol (weer met een C), een open zeilboot, die ze ook nu nog bouwen en waar uitgebreid wedstrijden mee worden gevaren. Het succes leidde ertoe dat de werf een bijkomende locatie nodig had en die ook vond in het Friese Heerenveen. Dankzij hun specialisatie in polyesterbouw van zeer hoge kwaliteit en het vakmanschap in houtbewerking liepen ook hier opmerkelijke jachten van de helling, zoals de kajuitzeilboten 777, 888 en 999 om gevolgd te worden door de hele reeks van Compromis. De bouwtekeningen kwamen steeds van Frans Maas uit Breskens, de bekende racer, bouwer en ontwerper van zeegaande jachten.

De administratie, zowel voor productie als verkoop, is nu gevestigd op de werf in

Heerenveen terwijl de verkoop zelf doorgaat vanuit het Flevo Marina Trade Center in Lelystad. Samen werken hier 35 mensen.

Het project

Er wordt soms gezegd dat Onze Lieve Heer wel alles weet, maar een werfbaas nog meer en beter! Daar hebben ze bij Zaadnoordijk verandering in gebracht. Ze openden de poorten, nodigden hun klanten en andere zeilers uit en in een forum vroegen ze wat er nog kon verbeteren aan hun product. Een waslijst van grieven, vindingen en wijzigingen (soms tegenstrijdige) was het gevolg. Maar de mensen van de werf hebben geluisterd en gehoorzaamd. Zo is de C-Yacht 12.50 ontstaan als een product van twee soorten ervaringen: de 55-jarige routine van het bedrijf én de honderdvoudige bevindingen van hun zeilend cliënteel.

De romp/dekverbinding van de vroegere modellen werd niet alleen veranderd, maar ook de rubber stootrand kon vervallen. Hierdoor oogt de C-Yacht 12.50 al een stuk eleganter dan zijn oudere broers. Het zeilplan werd herdacht met een groter grootzeil en een handelbaardere fok. Tientallen verbeteringen betroffen de leefbaarheid aan boord, met soms eenvoudige toepassingen waarvan we gingen denken: "Waarom heeft daar vroeger niemand aan gedacht?"

Aan de buitenkant

De forse zeeg, het teakdek, de centrale opbouw en de verhoogde middenkuip maken van dit schip een échte zeezeiler. Een toerboot met loden kiel waarmee langere afstanden te varen zijn dan de gewone weekendreisjes van Blankenberge naar Nieuwpoort en terug. De ganse romp uit airex en vinylester is veilig dicht, enkel in de spiegel zitten (om meer daglicht te brengen in de slaapruijnte) nog twee raampjes boven het zwemplatform en het opklapbaar trapje. Een windscherm van gehard glas in alu-profielen geeft beschutting aan de bemanning in de centrale kuip. De teakhouten banken hier hebben aan de voorkant een nooit eerder geziene opklapbare ruggensteun. Zowel staand als zittend aan de hoge of de lage kant houdt de stuurman goed uitzicht en valt het stuurwiel behoorlijk in de hand. Opbergvakken aan de zijkant kunnen helpen om tijdens het zeilen de spaghetti van schoten en lijnen redelijk binnen de perken te houden.

In de bakskisten op het achterdek zitten aan stuurboord de twee gasflessen. Preekstoel, reling en ook de twee hekstoelen zijn uit rvs, handrelingen uit teak. In de boeg zit het Bruce-anker en de 40 m ketting in de kluis met de ankerlier onder het kluisdeksel, waardoor het voordek vlak blijft. De mast van 17,50 m en de rodkicker met gasveer komen van Seldén. Alle vallen zijn vanuit de kuip te bedienen met een Andersen zelfhalende twee versnellingslier 40ST en valstoppers. Het ziet er allemaal prima uit, geen uitstekende delen, alles ergonomisch doordacht. Zelfs het gangway is behoorlijk breed (40 cm) en ongehinderd loopt hier de rolgenuialijn buiten de reling. Wel jammer dat de puttings en wanten (nog dikker door de robuuste spannerbuizen eromheen) deze breedte halveren en daarbij het naar voor gaan erg hinderen.

Binnen

Het vakmanschap in houtbewerking komt hier binnen nog meer tot uiting. Overal rvs handgrepen. Zeer scheeps, verder alles in teak met respect voor de houttekening.

Een uitschuifbaar tv-dvd-scherm in LCD dateert dit interieur als hedendaags. Naast de ingang aan stuurboord is de kombuis met al de vondsten voor scheepskoks. Een ruim werkblad, driepits gasstel met oven, magnetron, afvalemmertje, uittrekbaar snijplankje. De warmteafvoer van het koelaggregaat droogt het keukenlinnen, en vooral een apothekerskast valt op. Gedaan met het gebukt zoeken naar blikjes en gerei achter lage kastdeurtjes. Zo'n ding schuift open en alles staat zichtbaar en grijpbaar voor je. Perfect in de haven, maar bang voor het gewicht hebben we ze onder helling wel niet durven openen! De centrale tafel kan deels omlaag met rondom aan stuurboord in L-vorm een bank. Aan bakboord staan twee zeteltjes bij een klein meubel en dat doet eigenaardig aan, maar het is zo gevraagd door de eigenaar, wiens vrouw met rugklachten hier veel comfort van ondervindt. Op verzoek kan de werf hier ook een bank of iets anders voorzien. Aan de kaartentafel zitten we met de neus in de vaarrichting voor een kaartentafel (80 x 66 x 7 cm) die biedt wat we verlangen, met daarbij nog een vak voor het verticaal opbergen van zeekaarten. In de voorpiek is een royaal dubbel bed van 2,10 op 1,65 m. Achteraan is de eigenaarscabine met een even lang en breed bed, waaronder nog heel wat gestouwd kan worden.

Technisch

De scheepsdiesel is een saildrive Yanmar 4JH4-CE van 56 pk met een intergekoelde 4 cilinder die we bereiken via de bakskist of de kombuis. De startaccu levert 12 V 54 Ah, voor verlichting hebben we 12 V met 110 Ah. Een dynamo van 80 A en een lader op walstroom van Mastervolt houdt het verbruik wel bij. Om het licht intiemer te maken, kunnen de halogeenspotjes allemaal gedimd worden. Er kan 320 l water onder druk, 250 l brandstof en 80 l zwart water in de tanks. Via de wanten en verstaging is geïntegreerde bliksemafleiding voorzien naar de kiel.

Varen

Er stond een behoorlijke 4 Beaufort met stoten van 5 en golfjes van een halve meter tijdens onze proefvaart op het IJsselmeer. De Yanmar is zeker opgewassen voor zijn taak, want we voeren al gauw sneller dan de rompsnelheid van 5,7 knoop. Ook al beschikten we (maar) over een Flex-o-fold tweebleds klapschroef. Het opgemeten geluid bleef daarbij mooi binnen de perken. Ook bij het maximum van 3.000 tpm maten we nooit meer dan 70 dBA in de salon, bij kruissnelheid was dat 60 dBA. Zoals verwacht wendde de C-Yacht 12.50 zich over beide boegen praktisch om zijn eigen as. Stilliggen na een noodstop uit een 6 knoopsvaart nam 2 à 3 scheepslengtes in beslag en duurde maar 11,5 seconden. Goed bevonden. Om zeil te zetten hebben we hier alle lijnen naar de kuip. Dat schijnt modern en gemakkelijk, maar betekent flinker trekken door al die meer vereiste blokjes, en wanneer we het zeil weer laten vallen, moeten we evenwel naar de mast lopen en aan het voorlijk trekken tot het topplankje op de giek ligt. Toch wil blijkbaar niemand nog een grootzeilval die vanaf de mast bediend moet worden. Onder zeil toonde de C-Yacht 12.50 algauw wat hij kon. Wij lieten alle doek van top staan, maakten 20° helling en meer. Op het roer reageerde de boot levendig, maar niet te onbesuisd. Het water reikte bij de windstoten tot aan het potdeksel. Nooit kwam het aan dek. Later met nog meer wind en één reef in het grootzeil lag het jacht zeer rustig, en verdween zijn lust om uit het roer te gaan lopen. De gevaren snelheid

die we aflazen op de aanwezige boordapparatuur was meer dan behoorlijk. We logden geruime tijd 8 knoop bij 18 knopen wind, komende op 60° van bakboord. Het loog er niet om, niettegenstaande het vele comfort en de 11 ton waterverplaatsing met nog vijf mensen bij aan boord voortgejaagd door 81 m² doek, of 7,3 m² per ton, was de C-Yacht 12.50 zeker geen lamzak. De ervaring van de ontwerper Frans Maas, zelf oceaandracer, kan daar niet vreemd aan zijn.

Een opmerkelijke helemaal opnieuw getekende nieuwkomer is deze C-Yacht 12.50, die zopas genomineerd werd met nog twee anderen voor de Hiswa Award "Boot van het Jaar 2005". Wij gunnen hem de titel. Hij voldoet zeker aan de doelgroep die een snel en handelbaar toerschip wil, goed voor langere reizen op zee, dat ook in wedstrijden rond de boeien geen slecht figuur slaat. Het schip is standaard vrij compleet, maar zoals altijd bestaat ook hier een lijst van opties zoals diepere loodkiel, teakdek, sprayhood, rolgrootzeil en andere. Wie die nodig vindt, kan ze bijbestellen mits een bijkomend prijskaartje. Naar standaard afgeleverd in Lelystad kom je toe met 273.000 EUR incl. BTW.

Tekst en foto's: Lieve Aerts en Joris Danckaers

Technische gegevens

- Lengte over alles: 12,88 m
- Lengte op de waterlijn: 10,90 m
- Breedte: 3,90 m
- Diepgang: 1,80 / 2,00 m
- Waterverplaatsing: 11 ton
- Ballast: 4,4 ton
- Grootzeil: 43 m²
- Rolgenua: 38 m²
- Motor: Saildrive Yanmar 56 pk

Werf

C-Yacht, IJsselmeerdijk 2, NL-8221 RC Lelystad, tel. 00-31/320264660, fax 00-31/320263351, www.c-yacht.nl .

Uit: Varen november/december 2004

 **Andere boottesten**