

EIN SCHIFF mit vielen Gesichtern

Die niederländische Werft Contest Yachts bietet ihre 42er in zahlreichen Varianten an. So kann sich jeder Käufer sein Wunschschiff gestalten. Wir segelten die **Contest 42 CS** auf dem IJsselmeer



Text:
Kai Köckeritz

Gleich in der ersten Wende komme ich mit der Contest 42 nicht richtig durch den Wind und parke ein. Mein eigener Fehler, denn es ist meine erste Wende auf Knopfdruck. Ich möchte zu schnell auf den anderen Bug und schaffe es nicht, die Knöpfe für die elektrischen Winschen synchron zu bedienen. Während der Bug bereits im Wind steht, drücke ich noch auf den Knopf, um die Genua zu fieren. Schon längst hätte ich allerdings die andere Wunsch anwerfen müssen, um die 47 Quadratmeter Genua auf dem anderen Bug dicht zu holen. Jetzt stehen wir im Wind, die Genua steht back und drückt uns so aber immerhin durch den Wind auf den anderen Bug. Mit

etwas Verzögerung nehmen wir wieder Fahrt auf.

Im zweiten Anlauf läuft es flüssiger. In einem weiten Bogen drehe ich langsam durch den Wind, fiere die Genua schon früh weit auf und hole sie gleich wieder dicht. Meinen Platz an der Steuersäule verlasse ich während des ganzen Manövers nicht. Erst als die Genua auf dem neuen Bug gut steht, wechsele ich an das Rad in Luv. Ein entspanntes Manöver. Beinahe schon langweilig, wenn die Winschen sich wie von Geisterhand drehen und ich nicht mehr tun muss, als zwei Knöpfe in der richtigen Reihenfolge zu drücken.

Doch die niederländische Werft aus Medemblik bietet die 42er in drei verschiedenen Ausrichtungen an: als Racer-, Cruiser- oder Singlehanded-Version. Sie unterscheiden sich hauptsächlich in der Gestaltung des Cockpits. Ich segle die Sing-

leheaded-Version mit einem großen Podest zwischen den beiden Rädern für die elektrische Wunsch der Großschot. Bei der Racer-Ausstattung führt ein Traveller durch das gesamte Cockpit. So soll jeder Segler die 42 CS auf seine Gewohnheiten und Vorlieben abstimmen können.

Unter Segeln

Tatsächlich schafft Contest mit der 42 CS den gelungenen Spagat aus Racer und Cruiser. An unserem Testtag wehen leichte fünf bis acht Knoten aus West. In Böen klettert die Anzeige auf zehn Knoten. Keine idealen Testbedingungen, sodass wir schnell aus dem Hafen von Medemblik hinaus auf das IJsselmeer motoren – bevor uns der Wind endgültig verlässt. Die 57 Quadratmeter Großsegel rollen zügig aus dem Mast. Bevor wir die Genua ausrollen,

BEDINGUNGEN

Testrevier:
IJsselmeer

Bedingungen:
Zwei bis drei Beaufort, flaches Wasser

Konzept:
Exklusiver Cruiser-Racer

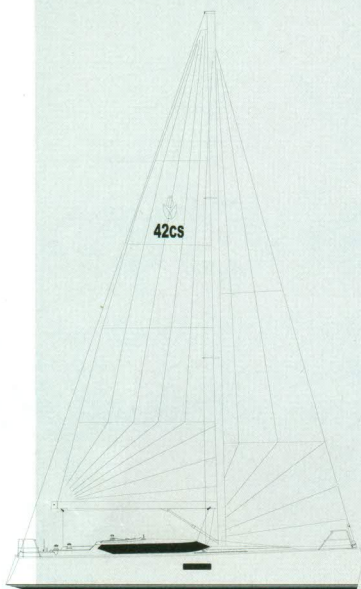
wuchten wir allerdings den signalfarbenen Gennaker an Deck. Das Vorschiff bietet sich für Manöver mit Vorwindsegel geradezu an. Der Aufbau vor dem Mast steigt kaum an, sodass eine große, ebene Fläche entsteht. Da die Luken bündig in das Deck eingelassen sind und die Fallen versteckt geführt werden, kann der Vorschiffsmann auf seiner Spielwiese nicht stolpern. Der Weg auf das Vorschiff kann hingegen sportlich werden, da auf dem erhöhten Salonaufbau keine Handläufe angebracht sind. Ein Punkt, den die Werft

Die 42 CS ist
das kleinste
Schiff der Werft

»Tatsächlich
gelingt Con-
test mit der 42
CS der Spagat
aus Racer und
Cruiser«



TECHNISCHE DATEN



Konstrukteur	Georg Nissen
Lüa	12,85 m
LWL	11,76 m
Breite	4,15 m
Tiefgang	2,20 m / 1,80 m
Verdrängung	11 t
Ballast	4,6 t
Groß	57 m ²
Genua	47 m ²
CE-Zertifikat	A
Motor	Yanmar 54 PS
Dieseltank	250 l
Wassertank	480 l
Preis (o. MwSt.)	ab 412.000 Euro

Adresse:

Werft

Contest Yachts, Overleek 5
1671 GD Medemblik, Niederlande
www.contestyachts.com

inzwischen nachgebessert hat, aber auch der neue Handlauf ist etwas zu kurz geraten.

Am Gennaker Pole klinken wir den Hals ein, befestigen Schoten und Fall, und ein paar Sekunden später legt sich die Contest leicht auf die Seite und nimmt an Fahrt auf. Trotz ihrer elf Tonnen lässt sich die Contest gut steuern und reagiert agil auf Bewegungen des Ruders. Unter Gennaker gehen wir höher an den Wind. Endlich spüre ich etwas Druck

Markant sticht der hohe Salon-aufbau hervor. Die Fenster lassen viel Licht in den Innenraum



im Ruder. Auf dem Reachkurs luvt die Contest leicht an, ich kann sie aber ohne Probleme halten. Mit 7,8 Knoten auf der Logge legt sie bei Böen mit zehn Knoten ein gutes Tempo vor. Marcel Offereins, Vertriebschef bei Contest, blickt mich dennoch leicht unzufrieden an. Sie könnte noch schneller, sagt er, aber das flache IJsselmeer bremse sie aus. Nicht schlimm, denn das Segeln macht richtig Freude. Ohne Bewegung im Schiff gleiten wir mühelos dahin – kein großer Druck auf dem Ruder, kein Kurbeln an den Winschen.

Auf der Kreuz

Die unter Gennaker zurückgelegten Meilen kreuzen wir im schwächer werdenden Wind wieder zurück. Die Genua rollt

auf Knopfdruck hervor, und ich suche mir einen guten Platz zum Steuern an der Windkante. Sowohl aus Luv als auch aus Lee habe ich beide Segel gut im Blick. Nichts verstellt den Blick auf die Trimmfäden. Auf der Kante sitze ich bequem. Das Rad ist für mein persönliches Empfinden etwas zu klein geraten, aber ich erreiche es von der hohen Kante noch ohne Weiteres. Allerdings fehlen Fußrasten oder Möglichkeiten, um sich bei Lage abzustützen. Das Winschenpodest ist so eben noch in Reichweite, fällt aber bei einer anderen Ausbaubversion weg. Auch auf den Cockpitbänken verzichtete die Werft auf Fußrasten. Vorbildlich setzte die Werft hingegen überall im Cockpit Einpickmöglichkeiten ein. Das widerspricht den feh-

lenden Haltemöglichkeiten auf dem Weg zum Vorschiff. Ihr Lieblingskurs am Wind liegt bei etwa 30 Grad, 25 stellen aber auch kein Problem dar. Dann macht sich im leichten Wind aber eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit bemerkbar, sodass wir die Strecke nach Medemblik mit einem kleinen Schrick in der Schot zurückkreuzen. Die Logge pendelt noch immer zwischen sechs und sieben Knoten, die Knopfdruckwenden funktionieren immer besser. Dennoch würde ich lieber an den Schoten reißen und den Winschen mit einer Kurbel statt eines Knopfes zu Leibe rücken. Aber ich müsste nur eine andere Ausstattung wählen. Das gilt auch für die Inneneinrichtung: knapp 50 verschiedene Kombinationen sind möglich.



FAHRBERICHT CONTEST 42 CS

RESULTATE

Wichtige Ergebnisse

Segeltragezahl: 4,6



Yachten mit hohen Segeltragezahlen können auf Grund ihres hohen

Krängungswiderstands mit höheren Geschwindigkeiten länger ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen Werte von 5 und mehr.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 104 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 11 \text{ t}}} = 4,6$$

Ballastanteil: 42%

Mit einem Ballastanteil von 42 Prozent liegt die Contest 42 CS im mittleren bis oberen Bereich. Die fast fünf Tonnen Ballast sind ausreichend dimensioniert. Einen Ballastanteil von 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: 2,8:1



Das Längen-Breitenverhältnis von 2,8:1 spricht für eine schnelle Fahrtenyacht. Reine Racer können das Verhältnis 2,2:1 erreichen.

Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf Stabilität, das Segeltragevermögen und die Segeleigenschaften am Wind oder raumschots.

Rumpfschwindigkeit: 8,3 kn

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser am Testtag: 7,8 kn bei 65° zum Wind und 3 Beaufort.

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 11,76 \text{ m}} = 8,3 \text{ kn}$$

KOMMENTAR segeln -Tester Kai Köckeritz



Exklusives Fahrtenschiff

Es verwundert nicht, dass die Contest gut segelt. Etwas anderes wäre bei Werft und Konstrukteur auch nicht zu erwarten gewesen. Und ganz ehrlich: Welches Schiff segelt heutzutage nicht gut? Das besondere an der Contest ist die Bandbreite an Seglern, die das Schiff anspricht. Mit ihr kann ein Regattasegler genauso glücklich werden, wie ein gemütlicher Fahrtensegler, der längere Reisen unternehmen möchte. Die Frage, ob der Regatta- oder Fahrtensegler für sein Schiff eine halbe Million Euro ausgeben möchte, bleibt jedem selbst überlassen. Für das Geld bekommt er jedenfalls ein ausgereiftes, hochqualitatives Schiff, das ihn wahrscheinlich nie im Stich lassen wird. Bei Contest wird Wert auf das Detail gelegt. Allein die Fertigung im Vakuuminfusionsverfahren spricht für die gute Bauqualität.

nv charts

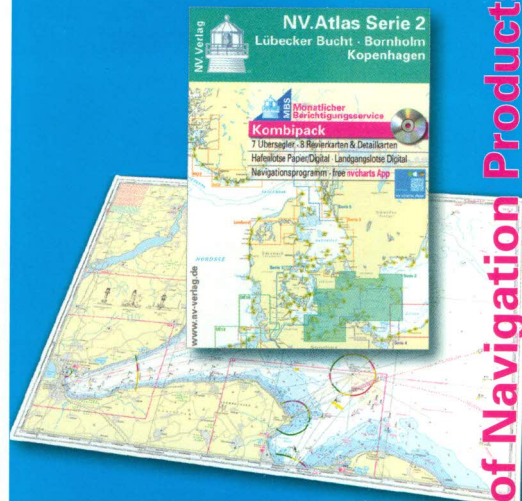


kostenlose
nv charts App



**optimiertes Format
gleicher Inhalt**

NV.Atlas



jetzt neu
NV.Atlas Niederlande

nvcharts App



www.nvverlag.de

A Full Line of Navigation Products · paper · digital · plotter · app