

# SOUVERÄNER SEGELSPASS

*Die 17 Meter lange **CONTEST 55** markiert in etwa die Mitte der Modellreihe der niederländischen Werft. Unter Segeln zeigt sich die Neue überraschend agil, geblieben ist die perfekte Ausbauqualität. Der Test*

*Gut in Fahrt. Trotz ihrer fast 25 Tonnen Verdrängung ist die Contest am Wind flott unterwegs*



Der Code Zero zieht, das Schiff läuft Rumpfgeschwindigkeit und lässt sich präzise wie ein Skalpell führen



**ABGERUNDET**  
An Bord der 55CS überwiegen erstmals geschwungene Formen. Die lassen das Schiff optisch weniger wuchtig erscheinen



**E**s war Skipper Alessio Cannoni, der 2019 beim Test der Contest 85 die Sache auf den Punkt brachte: „Wenn eine große Segelyacht nicht gut segelt, dann ist sie sinnlos. Dann kauft der Eigner besser eine Motoryacht.“ Entwaffnend simpel und gleichsam vollkommen richtig.

Das Segeln muss Spaß machen, sonst steht schnell eine Elling E 6 oder eine Vertreterin der englischen Serienwerften à la Fairline oder Princess auf der Wunschliste. Aber keine Sorge: Dieser Gedanke kommt bei der Contest erst gar nicht auf, wirklich überhaupt nicht. Denn die 55 macht richtig Spaß. Sie ist geradezu leichtfüßig, trotz 25 Tonnen Gewichts. Am Steuer lässt sie sich feinfühlig dirigieren, Böen können souverän angesteuert werden, die Windkante findet sich geradezu spielerisch. Das ist fein.

Der Ruderdruck ist optimal ausgetüftelt für ein Schiff dieser Auslegung: für selbststeuernde Segler ausreichend spürbar, für den Autopiloten weitgehend wegrimmbar. Dabei helfen unter anderem die serienmäßigen Hydraulikkraftpakete für Achterstag und Kicker. Die Konstrukteure von Judel/Vroljik und Co. haben mithin bei der Planung wirk-

lich ganze Arbeit geleistet, die Werft hat ein steifes Schiff daraus entstehen lassen, das die Kraft aus dem Rigg gut ins Wasser bringt.

Wendewinkel und Amwind-Speed gehen mit unter 90 Grad und knapp 8 Knoten auf der Logge vollkommen in Ordnung. Dabei weht es zum Test mit böigen 4 bis 5 Beaufort. Hinzu kommt, dass das Süßwasser des IJsselmeers erstens weniger Auftrieb liefert, wodurch die benetzte Fläche größer wird, und zweitens nur gut vier Meter tief ist. Unter dem Kiel, der achteinhalb Tonnen wiegt, sind nur rund anderthalb Meter Platz. Auch das bremst ein wenig. Der Contest ist das scheinbar egal. Sie fährt los, besonders, als

**DAS BOOT  
IST FRAGLOS  
SCHWER, ABER  
KEINESFALLS  
SCHWERFÄLLIG**

der Code Zero ausgerollt wird. In Böen um die 20 Knoten klettert die Logge auf 12 Knoten, bei etwa halbem Wind. Sicher, bei solchen Bedingungen segelt nahezu jedes Schiff gut.

#### VERGNÜGEN AM RAD

Die Faszination liegt aber weniger in den reinen Zahlen als in der Direktheit und Präzision, mit der sich die Holländerin dirigieren lässt. Das Wasser kräuselt sich, die Bö kommt, das Schiff legt sich leicht auf die Seite, der Druck im Rad nimmt etwas zu, und ab geht die Post. Das erinnert an die Zeiten auf der BM-Jolle oder dem Valk. Nur dass hier 17 Meter Länge und fünf Meter Breite an Deck vor einem loslegen, was beeindruckt.

Das Gute an der Größe ist die Souveränität, mit der die Contest zu Werke geht. Auch als die Deckschante durchs Wasser zieht – was nicht leicht ist bei der enormen Höhe des Freibords –, bleibt alles unter Kontrolle; kein Sonnenschuss, der sich andeutet. Natürlich ist die Reffgrenze längst erreicht, wenn das Boot derart stark krängt. Ein paar Knopfdrücke später dankt die Große deshalb die nun reduzierte Segelfläche mit merklich weniger Lage, damit weniger Druck und schlussendlich mehr Speed.

Und während gegen Ende des Tests üblicherweise der Hafen unter Maschine angesteuert wird und der Tester sich unter Deck verkriecht, um alles und jedes zu vermessen, wird vor Medemblik zurück bis an den Hafen gekreuzt. Natürlich helfen dabei elektrische Genuawünschen oder die zentrale Großschot, deren eigene Winsch ebenfalls

über einen Knopf verfügt. Aber das ist es nicht. Es ist vielmehr schlicht der Spaß, den die Contest am Ruder vermittelt. Das Paradoxon zwischen Komfort und Segelspaß scheint aufgelöst. Chapeau. Motoryacht? Nein, kein Gedanke.

Natürlich: Die Segeltragzahl von 4,4 ist nicht üppig, und wenn es mal mit 8 statt 18

Knoten weht, wird sich die Contest sicher schwerer tun; sie ist immerhin rund sieben Tonnen fülliger als die gleichgroße Solaris 55. Swan und Oyster in gleicher Größe haben allerdings ein ähnliches Gewicht.

Das jedoch merkt man am Testtag wegen des ausreichenden Windes nicht. Dank der elektrischen und hydraulischen Helfer- →

#### DETAILS AN DECK



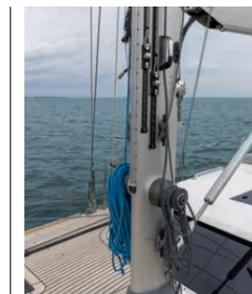
##### STAU(CH)T

Ankerkasten, Segellast, Crash-Box: Die Sektion im Bug erfüllt mehrere wichtige Funktionen



##### STANDARD

Der A-Frame genannte Bugspriet ist Serie – gut fürs Ankern und Furler für große Vorsegel



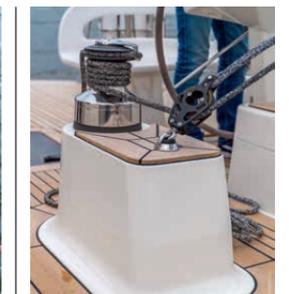
##### STECKT

Wie bei allen Contests steht der Mast direkt auf dem Kiel. Innen bleibt es dennoch still



##### STABILISIERT

Wird das wegnehmbare Kutterstag gesetzt, muss es durch die Backstagen gestützt werden



##### STEHT ...

... mitten im Durchgang ins Cockpit. Für den Zugwinkel der Großschot ist das Podest aber wichtig

## CONTEST 55CS

## MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,  
OHNE ABDRIFF UND STROM

45 Grad	8,1 kn
60 Grad*	8,8 kn
90 Grad*	9,2 kn
130 Grad*	7,2 kn
180 Grad*	6,3 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 15–18 kn (4 Bft.)

Wellenlänge: Dünung ca. 0,5 Meter

\* Mit Code Zero

## POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,4
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Mit 106-Prozent-Genua und Rollgroß ist die 55 gerade ausreichend betucht

## KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,60 m
Vorschiff (Stb)	2,00 x 1,10 m
Achtern	2,00 x 1,80 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur..... *Judel/Vroljik & Co*  
 CE-Entwurfskategorie ..... *A*  
 Rumpflänge ..... *17,00 m*  
 Breite ..... *5,02 m*  
 Tiefgang ..... *2,55 m*  
 Gewicht ..... *24,9 t*  
 Ballast/-anteil ..... *8,4 t/34 %*  
 Großsegel ..... *92,8 m<sup>2</sup>*  
 Rollgenua (106 %) ..... *71,0 m<sup>2</sup>*  
 Maschine (Volvo Penta) *110 kW/150 PS*

## RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf und Deck Vakuuminfusion,  
 Schaumkern, Massivlaminat über Kiel,  
 GFK-Strongback, Schotten anlaminiert

## PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft ..... *1 812 500 €*  
 Preis segelfertig<sup>2</sup> ..... *1 857 500 €*  
 Komfortpreis<sup>2</sup> ..... *1 914 400 €*  
 Garantie/gegen Osmose ..... *2/5 Jahre*

WERFT Contest Yachts BV in  
 Medemblik, [www.contestyachts.com](http://www.contestyachts.com).  
 Der Vertrieb erfolgt über die Werft

## Yacht-BEWERTUNG

Ein Blauwassercruiser par excellence, mit aufgeräumter Optik und erstaunlich agilen Segeleigenschaften. Dabei contesttypisch bestens verarbeitet und mit sinnvollen Details. Das alles macht das Schiff recht teuer

## KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Aufwändige Bauweise
- + Aufgeräumtes Deck
- Niedriges Brückendeck

## SEGELLEISTUNG UND TRIMM

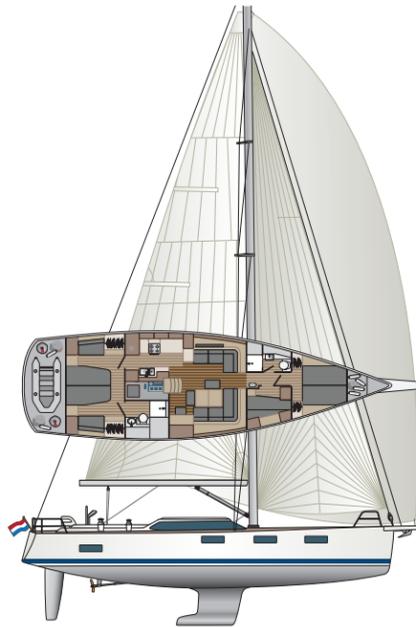
- + Trimmsensibel
- + Agiles Segeln

## WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Exquisite Holzarbeiten
- + Große Kojenmaße
- Wasserschläuche hinter Schaltpaneel

## AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Notsystemschalter
- + Sehr aufwändige Schallsollierung
- Doppelfilter nur gegen Aufpreis



Steiler Steven, Salonaufbau und hoher Freibord sorgen für viel Präsenz. Der Tiefgang von 2,55 Metern ist alternativlos

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{VS/VW}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

lein ist die Segelarbeit leicht zu handhaben und fix erledigt. So lädt das Schiff auch zu einem kurzen Spätsausflug nach Feierabend ein. Und wenn man danach nicht mehr den Heimweg antreten mag, bietet die Contest Komfort wie zu Hause.

## SCHÖNER WOHNEN

Einige Beispiele: Stehhöhen von durchgängig über zwei Metern, das Bett in der Eignerkabine hat mit 1,80 mal 2,00 Meter Garde-maß, die Duschen sind mit 70 mal 80 Zentimetern ebenfalls so groß, dass eine Erfri-

schung ohne Komforteinbuße möglich ist. Klar, das erwartet man von einem solchen Schiff. Die konsequente Umsetzung und der Fokus auf echte Nutzbarkeit, ohne störende Ecken und Kanten, zeigen aber die Erfahrung der Werft mit den kleinen Dingen. Und

## DETAILS UNTER DECK



## GEDREHT

Die Navi kann seitlich oder in Fahrtrichtung installiert werden. Das kostet 5662 Euro Aufpreis



## GERÄUMIG

Da bleiben die Hafenduschen unbenutzt: 70 mal 80 Zentimeter ist das Abteil groß. Das ist üppig



## GEDÄMMT

Schallsollierung auf höchstem Niveau: Der Motor ist im Cockpit nicht zu hören



## GEORDNET

Die Elektrik ist sauber verlegt. Die Wasserschläuche sind an dieser Stelle jedoch unerfreulich



## GEFILTERT

Die Filter sind gut zugänglich und samt Wasseralarm in einem Pantryschrank verbaut

FOTOS: YACHT/IB. KOLTHOF; ZEICHNUNG: YACHT/N. CAMPE

ALEXANDER WORMS

die machen die Neue schlicht gut bewohnbar. Auch auf See: Handläufe, Leeseegel, Griffe – alles da, aber dezent im Design versteckt.

Dabei gibt es in der Standardausführung sechs feste Kojen, zwei davon in einem Etagenbett. Die Optionen im Innenausbau sind zunächst überschaubar, jedoch ist die Werft bereit, Kundenwünsche wenn möglich umzusetzen. Und dann sind da noch die vielen Details, die erfreuen. Zunächst die Holzarbeiten: Keine einzige Schraube ist zu sehen im Interieur. Auch sind alle Handläufe und Umleimer einteilig ausgeführt, aufwändig, aber äußerst durabel. Die Maserung läuft durch, keine hektischen Brüche treten zutage. Alle Spaltmaße passen, alle Nähte fluchten. Sicher, man muss solcherlei Dinge zu schätzen wissen, um das etwas längere Preisschild an der Contest zu akzeptieren.

## VIEL LIEBE ZUM DETAIL

Weitere Beispiele? So viele nach außenbords führende Schläuche wie möglich sind auf ein Stehrohr im Maschinenraum geführt, das reduziert die Anzahl der erforderlichen Borddurchlässe. Die, die noch da sind, sind aus Messing und allesamt auf eine Zinkanode geerdet, sodass galvanischer Verschleiß ausgeschlossen ist.

Die Schall- und Vibrationsisolierung des Motorraums ist dermaßen gut, dass man die Maschine im Cockpit wirklich nicht wahrnimmt, weder in Form von Geräuschen noch von Vibrationen unter den Füßen. Hinter einem Küchenschrank verbirgt sich bestens zugänglich das Filtersystem für den Kraftstoff. So lässt sich schnell auf den – aufpreispflichtigen – zweiten Filter umschalten, wenn der erste verstopft sein sollte. Der Generator hat einen eigenen Filter. Natürlich sind alle mit einem Wasseralarm ausgestattet. Der Tank selbst verfügt über eine Pumpe an der tiefsten Stelle, um sich dort ansammelndes Wasser leicht entfernen zu können.

Derlei Details gibt es in Hülle und Fülle auf der Contest. Das macht sie zu einem leicht nutzbaren Blauwassercruiser, der obendrein mit guten Segeleigenschaften zu punkten weiß. Beste Bauqualität ist bei Contest eine Familienangelegenheit. Auch die dritte Generation mag sich diesbezüglich keine Blöße geben. Sicher, für den Preis der Contest erhält man vier Hanse 548 vom gleichen Konstrukteur. Aber das ist eben der feine Unterschied.



## GEDIEGENER KOMFORT

Die Oberflächen in gekalkter Eiche sind Standard, andere Hölzer gibt es auf Wunsch. Achtern sind Schränke statt der Bänke möglich. Im Salon kann am Hauptschott ein Ölzeugschrank eingebaut werden. Die Pantry bietet viel Stauraum und ist seegerecht aufgeteilt

