



Imposante Erscheinung: die Contest 42 unter Gennaker beim Test in Southampton

**G**enau 200 Kilometer pro Stunde – das gibt VW als Höchstgeschwindigkeit des Topmodells ihres Multivans an, einer Großraumlimousine. 217 gar sind es bei der Konkurrenz von Mercedes namens Viano. Nicht eben langsam für solch große Kfz mit komfortabler, weil hoher Sitzposition. Dabei haben die Gefährte auf

Wunsch bis zu sieben Sitze, gern auch in Leder, Multimedia-Soundsysteme, Kühlboxen und natürlich Klimaanlage sowie Standheizungen. Kurzum: alles, was schnelles und weites Reisen angenehm macht. Wer eher ankommt, findet den besseren Parkplatz und hat mehr vom Tag.

Wenn also Autohersteller in ein komfortables Reisemobil große Motoren schrauben, damit es dort ordentlich zur Sache geht,

warum nicht in einen komfortablen Tourer ein veritables Rigg stecken? Auch die elf Tonnen, die in tankgefüllter, voll ausgerüsteter Wahrheit wohl eher 13 sind, einer Contest 42 müssten schnell sein, wenn denn die Konstruktion aus der Feder des erfahrenen Georg Nissen stammt und der Antrieb – hier ist nicht der Diesel gemeint – mitspielt.

Also: auf Wunsch einen Carbonmast drauf, am besten durchgesteckt, einen bei

# REISEN UND RACEN



*Warum soll ein komfortabler **CRUISER** nicht auch schnell segeln können? Conyplex hat mit der neuen 42 darauf eine eigene Antwort gesucht. Auf Wunsch **SPORTLICH BETUCHT** – und trotzdem voll tourentauglich*



Contest ohnehin standardmäßig verbauten Bleikiel schön tief ins Wasser hängen und eben den Segelmacher bei North die Laminiermaschine anschmeißen lassen. Dazu ist dann ein verwindungssteifer, vakuuminjizierter Rumpf mit Balsakern hilfreich. Et voilà: Ab geht die Post. Auch mit sechs Kojen, Teakdeck, zwei echten Nasszellen, dicken Akkus und einem Generator. So weit zumindest die Theorie.

## KANN AUCH SPORTLICH

Die Baunummer 1 wurde ganz bewusst von der Werft mit allem bestückt, was schnell macht, um zu beweisen, dass es geht. Und um damit Regatten zu segeln. „Wir wollen zeigen, dass schnelles Reisen – oder sogar mal eine Regatta – auch mit komfortablen Touren machbar ist. Dabei ist die Performance-Version ja nur eine von diversen Möglichkeiten, das Schiff auf die eigenen Bedürfnis-

se abzustimmen“, gibt Marcel Offereins, Vertriebschef von Contest, Einblick in die Überlegungen während der Designphase.

45 Varianten sind es allein für die Einteilung unter Deck. Hinzu kommen weitere fünf bei der Auslegung des Cockpits. Dann noch die Wahl des passenden Riggs. Kurzum: ein Konzept, das viele Möglichkeiten bietet. Das ist neu für die Werft, zumindest in jüngerer Vergangenheit. →

## SELBST AUSSEN WANDELBAR



Klare Trennung bei diesem Layout:  
vorn relaxen, hinten arbeiten

Nur eines von fünf  
möglichen  
**COCKPITLAYOUTS.**  
Die Duchten sind  
zum Liegen etwas  
zu kurz, besonders  
in der **LOUNGE-**  
**AUSFÜHRUNG.**  
Das Steuergefühl  
an den Rädern ist  
ausgezeichnet



### OPTIMIERBAR

Die klappbare Badeplattform auf dem Testschiff ist klein und schwergängig. Auf der Boot steht eine andere Version der 42



### PERFORMANCE-LAYOUT

Der Traveller führt über die gesamte Breite, ist damit sehr effektiv und stört kaum. Allerdings fehlt es an Abstützpunkten im Cockpit ...



### SHORT-HANDED-LAYOUT

... die bietet die Winschkonsole an der breitesten Stelle. Ohne Traveller empfiehlt sich ein hydraulischer Niederholer zum Trimm

Denn bei den größeren Modellen wird voll auf Semi-Custom-Bau gesetzt. Solange es in den Rumpf passt, bekommt der Kunde, was er will. Die 42 muss aber größere Stückzahlen bringen, eine kleine Serie sogar. Da wird die Anpassung an den Kundenwunsch über die enorme Vielfalt der Layouts erreicht.

„Sie wird genauso gebaut wie zum Beispiel eine 72. Nur geschieht die Customisierung eben etwas mehr über die Ausbauparameter. Es bleibt aber eine echte Contest“, so Offereins. Damit ist die Holländerin eine erfreuliche Ausnahme am Markt. Eine XC-42 bietet zwei Versionen, Hallberg-Rassys 412 derer vier. Beide genannten Boote haben ihr Cockpit achtern. So auch die 42 CS.

Ein weiteres Novum für die Werft: „Ja, es ist die erste Contest seit langem mit einem Achtercockpit. Aber die Pflicht in der Mitte geht wegen der Raumeinteilung unter Deck erst ab etwa 45 Fuß, finden wir“, so Offereins. Die Entscheidung tut der Neuen gut: gestreckte Linien, ein nahezu ebenes Vordeck und ein erhöht liegendes Salondach als Hingucker. Fast schon wallyesk wirkt das – obwohl es sich „nur“ um 42 Fuß handelt.

### SEGELPREMIERE

Doch genug der Theorie: Jetzt muss sie zeigen, was sie kann. Die Neugierde auf die Segeligenschaften ist bei allen zum Test Anwesenden groß. Das gilt auch für den Werft-

vertreter, er ist ebenfalls gespannt auf die Leistung: „Es war wie immer bei der Nummer 1 – sie war erst kurz vor der Messe in Amsterdam fertig. Zu kurz: Wir hatten keine Zeit zu testen. Da hieß es nur: Motor an und so schnell wie möglich ab zum ersten Messeauftritt in der Hauptstadt.“

Das zeugt übrigens von einem gesunden Selbstbewusstsein der Werft: den ersten Segelschlag gleich mit der YACHT an Bord. Da muss man sich seiner Sache sicher sein.

Zur Verstärkung mit dabei ist Frans Hinfelaar. Er ist Admiral's-Cup-Veteran und mittlerweile Chef von North Sails in den Niederlanden, von seinen Leuten kommen die 3Di-Segel. Kaum auf dem Markermeer an-

## DIE QUALITÄT IST AUF HÖCHS- TEM NIVEAU. AUCH DA, WO ES NIEMAND SIEHT

gelangt, gehen die auch schon hoch. Doch da hilft alles nichts: Ohne Wind tun es selbst die besten Tücher nicht. Rundherum hängen zwar Gewitterböen am Himmel, „dunkle Luft“ nennen sie das in Holland. Aber an Bord regt sich nichts. Also: Warten. Zum Glück nicht zu lange.

Die ersten Böen kommen, der Wind springt an, die neue Contest mit ihm. Bei 16 Knoten Wind bringt sie es auf knappe 8 Knoten bei rund 40 Grad am Wind. Hinfelaar pumpt in Böen am hydraulischen Achterstag: „Das brauchst du für den optimalen Trimm im Groß.“ Ebenso hilfreich ist der Traveller. Der läuft entweder über den Cockpitboden in der Performance-Version oder auf dem Kajütdach bei der Performance-Cruising-Ausstattung. Dritte Alternative ohne Schiene: die Short-Handed-Ausführung. Dann benötigt man den hydraulischen Niederholer, der zusammen mit dem Achterstag an Bord kommt.

Es donnert schon, dennoch treibt die Crew die Neugier, was die Neue kann. Also: Gennaker hoch! Die 94 Quadratmeter ziehen, schnell zeigt die Logge zweistellig, und das auf dem flachen Markermeer. In der tieferen Fahrwinde klettert die Anzeige noch ein wenig. Am Rad dabei volle Kontrolle. Wie wäre das jetzt wohl auf der Nordsee, bei tiefem Wasser, Platz und Wellen? Wie auch immer. Auch hier macht die Contest Spaß, sie

läuft stur geradeaus, gehorcht jedem Steuerbefehl. Autopilotfreundlich.

Als die Windanzeige auf dem Carbonmast plötzlich ausfällt, wird die Crew wieder ans nahende Gewitter erinnert. Also die Blase runter, noch eben rechtzeitig, dann geht der Schauer los. Ein echter Test war das nicht, zu kurz die Netto-Segelzeit, eher ein Vorgeschmack. Aber: Sie kann es, das Segeln, die Contest 42.

Glücklicherweise hatte die YACHT im Rahmen der Wahl zu Europas Yacht des Jahres vor Southampton auch die Möglichkeit, die Baunummer 2 zu segeln, mit normalem Rigg und ohne Traveller, also in besagter Short-Handed-Version. Obwohl unter Verhältnissen durchgeführt, die nicht wirklich herausfordernd waren, bescheinigt Kollege Michael Good dem Boot „erfreulich gute Segeligenschaften, auch bei wenig Wind“.

### MODERN GEMÜTLICH

Zurück auf dem Markermeer, bleibt Zeit für einen Rundgang unter Deck. Hell ist es da. Das liegt zum einen an dem großen Fensterband im Aufbau, zum anderen an den Rumpfenstern im Salon sowie an den verwendeten Materialien. Eiche mit White Wash, einer Art Kalkung, dominiert beim Ausbau. Das war Kundenwunsch; Standard ist Teak. Die Oberschränke der Pantry sind schlicht weiß. Nicht jedermanns Geschmack, aber sicher praktisch, da gut zu pflegen sowie eben hell. Und auf Wunsch ja, wie so vieles, änderbar.

Nicht variabel sind die Kojenmaße achtern. Wer zwei Achterkammern wählt, hat diese durch einen breiten Tunnel in der Verlängerung des Motorraums akustisch gut voneinander getrennt. In dem Tunnel ist Raum für den Einbau des Generators und weiterer Technik. Da sich die 42 kein allzu ausladendes Heck leistet, bleiben in den Kojen allerdings nur noch 1,40 Meter Breite an den Schultern übrig.

Das ist gerade das Mindestmaß dessen, was eine Doppelkoje aufweisen sollte (siehe dazu auch YACHT 24/2013). Länge und Höhe über den Betten gehen völlig in Ordnung. Im Vorschiff ist die Koje in der getesteten Version üppig. Hier haben Eigner und Partner gar 1,76 Meter auf Schulterhöhe – also Platz genug. →

Anzeige

clear ahead

DIMENSION-POLYANT

... the true sailcloth producer

sailcloth  
technology

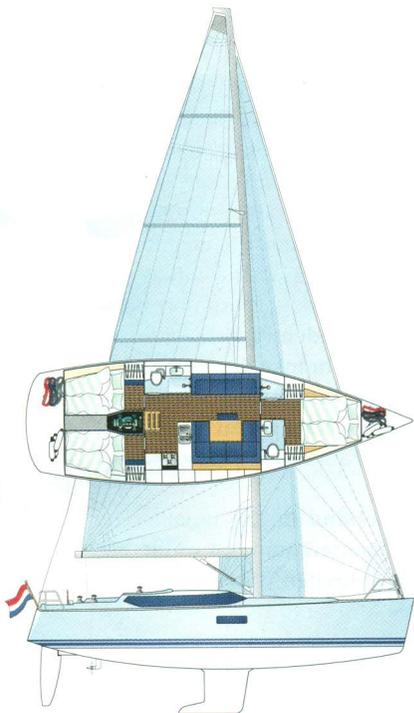



### Wir haben die UVi®-Technologie entwickelt!

**WARUM:** Für viele Fahrtensegel bleiben gewebte Polyesterstertuche nach wie vor die beste Wahl. Denn sie bieten längste Haltbarkeit und die Widerstandsfähigkeit gegen UV Licht spielt hierbei eine große Rolle. DIMENSION-POLYANT ist dies bewusst und deshalb wurde die neue UVi® Technology entwickelt, um die UV Stabilität bei den hochwertigen Polyesterstertuchen grundsätzlich zu verbessern. Die UVi® Technology ist in die Veredelungsprozesse integriert und verbessert die Widerstandsfähigkeit gegen UV Strahlen um 10 – 15 %. Unsere Vergleichstests haben gezeigt, dass es keine Polyesterstertuche mit einer besseren UV Stabilität gibt. Die neue UVi® Technology bedeutet einen wichtigen Schritt nach vorne für die allgemeine Haltbarkeit unserer Polyesterstertuche. In Verbindung mit Garnen höchster Qualität, die seit jeher bei DIMENSION-POLYANT eingesetzt werden, setzen unsere Tuche damit eindeutig den Qualitätsstandard für Polyesterstertuche. In unseren Produktbeschreibungen haben wir die relevanten Artikel mit dem neuen Qualitätssiegel markiert.



## CONTEST 42 DS



Nur eine der 45 Ausbaupvarianten unter Deck. Gemäßigter Steven und tiefer Vorfuß sorgen für gutes Seeverhalten

## MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE  
ABDRIFT UND STROM

42 Grad	7,5 kn
60 Grad	8,0 kn
90 Grad*	10,0 kn
130 Grad*	10,3 kn
180 Grad*	7,0 kn

Windgeschw.: böig, 10–18 kn (3–5 Bft.)  
Wellenhöhe: Dünung ca. 0,3 Meter

\* Mit Gennaker

## POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,6
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Schon als Tourer gut betucht, in der Performance-Version sportlich (STZ 4,7)

## KOJENMASSE

Vorschiff	2,01 x 1,76 / 0,72 m
Salon (Option)	2,18 x 1,20 / 0,70 m
Achtern (Bb/Stb)	2,07 x 1,41 / 1,37 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Georg Nissen
CE-Entwurfskategorie	A
Lüa (Rumpflänge)	12,85 m
Breite	4,15 m
Tiefgang/alternativ	2,20/1,80 m
Gewicht	11,0 t
Ballast/-anteil	4,6 t/42 %
Großsegel	57,0 m <sup>2</sup>
Rollgenau (105 %)	47,0 m <sup>2</sup>
Maschine (Yanmar)	40 kW/54 PS

## RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

E-Glas und Vinylester in Vakuum-  
infusion mit Balsakern, belastete Be-  
reiche massiv. Schotten voll anlamiert

## PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft	462 910 €
Preis segelfertig <sup>2</sup>	462 910 €
Komfortpreis <sup>2</sup>	537 790 €
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre

Werft Contestyachts, Overleek 5,  
1671 GD Medemblik, Niederlande;  
[www.contestyachts.com](http://www.contestyachts.com)

## Yacht-BEWERTUNG

Die Contest 42 CS ist ein Reiserenner. Beindruckende, leicht abzurufende Segeligenschaften kombiniert mit exquisitem Wohnkomfort und bester Verarbeitung zeichnen sie aus. Der zunächst hohe Preis geht bei näherer Betrachtung daher in Ordnung

## Konstruktion und Konzept

- Durchweg hochwertige Bauweise
- Große Variantenvielfalt
- ➖ Keine Möglichkeit zur Querlüftung

## Segelleistung und Trimm

- Direktes, agiles Steuergefühl
- Je nach Ausstattung gut trimmbar

## Wohnen und Ausbaupqualität

- Tadelloses Finish
- ➖ Kojen achtern knapp
- ➖ Belüftung WC-Raum Vorschiff

## Ausrüstung und Technik

- Viele sehr gute Details
- Nur hochwertige Komponenten
- ➖ Hohlpunktverstellung gegen Aufpreis

## DIE VIELFALT DER VARIANTEN IST IN DIESER FORM IM MARKT EINZIGARTIG

Ebenfalls angenehm sind die Dimensionen in den Nasszellen. Sie funktionieren, auch mit Ölzeug, und die Duschen sind ausreichend groß. Fein.

Im Vorschiff ist der Nassbereich geteilt. An Steuerbord wurden die Dusche und das Waschbecken untergebracht, backbords das WC. Das geht in Ordnung. Was fehlt, sind jedoch ausreichende, trockene Staumöglichkeiten. Hier will die Werft noch nachlegen. Ebenso fehlte eine Lüftungsmöglichkeit im WC-Raum. Das Decksluk ist bei diesem Layout neben dem Raum installiert, und im Rumpf dürfen bekanntlich keine zu öffnenden Luken verbaut werden. Eine elektrische Absaugung ist die Lösung, die fortan eingesetzt wird.

Thema Lüftung: Es gibt viele Luken im Deck, allerdings keine an den Seiten. Das ist konzeptbedingt: Da das umlaufende Lichtband nicht unterbrochen werden sollte, sind keine aufklappbaren Fenster installiert – querlüften ist so nicht möglich. Wer jedoch Reisen in heiße Gebiete plant, wird wohl ohnehin ein Kreuzchen bei der Klimaanlage machen. Ein Kompromiss.

## QUALITÄT IM VERBORGENEN

Was bei Contest immer wieder auffällt, sind die vielen Details: Die Türen klappern nicht, wegen spezieller Schließer, Bodenbretter knarzen nicht, die Filter für Kühlwasser und Diesel sind an einer zentralen Stelle gut erreichbar angebracht. Letzterer enthält einen Sensor für Wasser im Kraftstoff, ein Alarm warnt automatisch davor.

Die Bilgenpumpen sind ebenfalls mit dem Alarmsystem verbunden. Alle Seeventile werden per Kabel an eine zentrale Erdrungsplatte geklemmt, Korrosion ist so nahezu ausgeschlossen. Die Leinen des fran-

zösischen Herstellers Lancelin folgen einem sinnvollen Farbkonzept, um Verwechslungen bei der Bedienung zu vermeiden. Der Faltpropeller ist Serie, die verbauten Komponenten sind hochwertig, und im ganzen Innenausbau ist keine einzige Schraube sichtbar. Auf diesem Niveau bauen nicht mehr viele Yachtwerften.

Wer sich an solchen Details erfreuen kann, wird auch verstehen, warum solch ein Schiff gut eine halbe Million Euro kostet, dann allerdings voll ausgestattet mit Elektronik und allem, was das Reisen angenehm macht. Die Contest liegt damit gut im Rahmen ihrer Konkurrentinnen und bietet dennoch viele Alleinstellungsmerkmale: das Design, die Vielfalt der Wahlmöglichkeiten bei Ausbau, Farben, Holzsorten und Cockpitdesign sowie die Bauweise in Vakuuminjektion mit Balsakern. So ist sie gerüstet, für schnelles und bequemes Reisen.

## ALEXANDER WORMS



Die Contest 42 auf der boot in Düsseldorf:  
Halle 16, Stand C 54

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt[3]{S/V}$ . 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

## INNEN ANDERS



Unter Deck dominieren **HELLE OBERFLÄCHEN**, je nach Geschmack. Der Salontisch enthält auf Wunsch ein **KARTENFACH**, die Navi-Ecke wird dann zur Dusche



### FUNKTIONAL

Fast wie daheim: riesige Arbeitsfläche, Schränke oben und unten. Und auf Wunsch sogar zwei Kühlschränke



### HIGH-LIGHT

Sieht von außen wie innen einfach klasse aus: das Lichtband über dem Salon. Dessen Decke scheint fast zu schweben



### GERÄUMIG 1

Die Vorschiffskabine gehört dem Eigner. Sie bietet viel Schrank- und Schlafraum und ein geteiltes, daher großes WC-Abteil



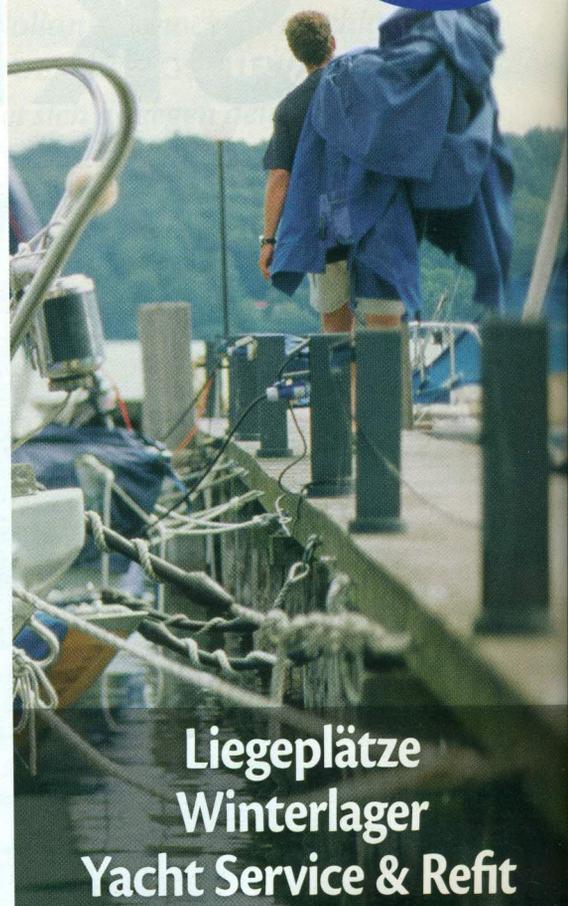
### GERÄUMIG 2

Ebenfalls viel Platz im Gäste-WC neben dem Salon. Die Dusche ist abtrennbar und auch als solche zu gebrauchen

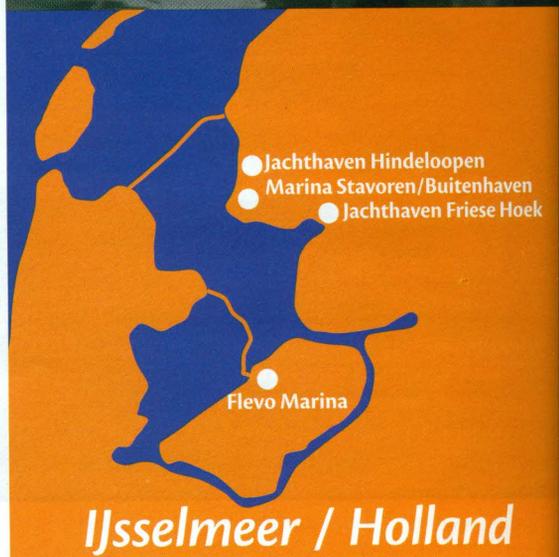
Mehr Fotos unter [www.yacht.de](http://www.yacht.de), webcode # 85297



Wir sind auf  
Boot Düsseldorf  
Hall 15, F44



Liegeplätze  
Winterlager  
Yacht Service & Refit



IJsselmeer / Holland

Alles für Ihr Schiff  
und Ihre Crew!

[www.skipsmaritiem.nl](http://www.skipsmaritiem.nl)  
tel +31 (0)514 - 684 684