

“Het is de tweede keer dat deze boot het water op gaat,” zegt hoofd verkoop Marcel Offereins van Contest. We zijn in Medemblik, de thuishaven van Contest. Ooit verrees hier Conyplex, de werf van Ed Conijn. Toen werden er Flying Dutchmans gebouwd. Nu, twee generaties later, bouwen ze er met behulp van vacuüm-infusiesysteem grote semi-custom jachten.

Tekst Marinus van Sijdenborgh /
marinus@zeilen.nl
Foto's Arthur Smeets



ULTRAMODERN ZEILJACHT MET KARAKTER



Een vlak en schoongeveegd achterdek, met de favoriete zitplaatsen op de hekstoel: de zogenaemde dolphin seats.

Dat de Contest 67CS een grote jongen is – hoewel boten natuurlijk vrouwelijk zijn, maar dat is een ander verhaal – zie je er niet aan af. Het water staat laag en de kademuur is hoog, dus ik hoef maar iets omhoog te stappen om aan boord te komen.

“Volgende week komt de eigenaar de boot ophalen,” zegt Annick Conijn, kleindochter van oprichter Ed Conijn, “dus graag je schoenen uit als je naar binnen gaat.” Minutieus bestudeer ik mijn schoenzolen en pluk hier en daar een steentje uit het profiel. Met alleen sokken aan kan ik binnen schaatsen op de vloer en dat lijkt me geen sport die je onder helling wilt beoefenen.

De boot ademt superjacht. Samen met een Britse journalist loop ik een rondje over de boot. Je kunt een aardig potje biljart spelen aan dek. Zelfs het achterdek is vlak vanaf de stuurstand.

Je kunt je haar kammen in de hoogglans gelakte kuitafel, in de koolstof mast en de stuurwielen, maar dan houdt de hoogglans ook op, omdat de eigenaar binnen de voorkeur heeft voor matte lak. De eigenaar heeft gekozen voor een alles erop-en-eraanversie, zoals ook een koolstof tuig.

Consequente lijn

De opvallende kajuitopbouw die we sinds 2010 kennen van de Contest 57CS hebben ze doorgevoerd op alle modellen – ook de kleinere 42CS. Je houdt ervan of niet, wat ook geldt ook voor de vaste boegspriet, die door Marcel wordt aangeduid als het A-frame. Het staat de boot in ieder geval goed. De lijn is wat dat betreft uitstekend doorgezet vanaf de voorgaande ontwerpen van Georg Nissen. Gezien de leeftijd van de Duitse ontwerper

heeft Contest in overleg met hem gezocht naar een opvolger die de continuïteit van de modellenserie kan waarborgen. “De keus is gevallen op Judel & Vrolijk,” zegt Annick. “En we hebben in de opdracht dan ook duidelijk aangegeven dat de boot goed tussen de huidige modellen moest passen.”

Geluidloos

We steken direct van wal. Ons kleine superjacht kan met de intrekbare boegschroef van de kade worden weggestuurd. Hier waait het nog niet zo hard, maar de hoge mast (bijna 31 meter de lucht in) vangt aardig wat wind. Ik voel er niets van op de boot. Er beweegt onder mijn voeten dan ook bijna 40 ton door het water. Wat zou een huis wegen? Marcel stuurt de boot naar buiten. In gedachten zie ik het met zeiljachten geplaveide water voor me van de afgelopen 24 uren, meer dan 600 zeiljachten die Medemblik in willen. De boot drijft geluidloos naar de havenuitgang, alsof de motor niet aan staat. “Ja, hij staat wel aan,” zegt Marcel. “Maar we passen vrij precies door de ingang met deze diepe kiel, dus ik doe het rustig aan.” Langzaam varen we langs de havenhoofden verder naar buiten om de zeilen te hisjen. Ik hoop dat we de grote gennaker ook kunnen hisjen, maar ook dat heeft wat voeten in de aarde. De eigenaar komt tenslotte volgende week al en het ding is nog nooit uit de zak geweest. “We wachten het af.” De meter geeft al 18 knopen ware wind aan.

Met een druk op de knop

We leggen de boot op de motor aan de wind. Dat er onder de kajuitvloer 180 paarden galopperen hoort niemand. Met een schuin oog op de dieptemeter hijst Marcel het grootzeil. De



BOUWWIJZE

In de hal heb ik de rompmal zien staan van de ruim 18 meter lange Contest. Contest was een van de eerste werven die volledig overging van hand lay-up (met de hand lamineren) naar een vacuüminfusiesysteem. Dat degelijkheid niet onlosmakelijk verbonden is met zwaar en dik bouwen, bewijst de Nederlandse werf daardoor al jaren. De boot wordt gebouwd in een sandwichconstructie met end grain balsa-hout, verdeeld in blokjes. De hars wordt tijdens het vacuüm-trekken door het vezelpakket getrokken, waardoor er ook hars tussen de blokjes komt. Lekkage? Dan is er hoogstens één blokje ingewaterd, de rest blijft onaangestast. Een voortschrijdend inzicht in de botenbouw waarvan ik zou willen dat men dat ook in mijn boot had toegepast.

Een oplossing in hetzelfde straatje is het spuiten van de romp achteraf. Geleerde gelcoat is namelijk mooi, maar het takelt een stuk sneller af dan tweecomponentenlak. “Als je ziet hoe donkerblauw gelakte boten na 15 jaar terugkomen uit de Middellandse Zee,” zegt Marcel, “dan kun je dat bijna niet geloven. Eén keer poetsen en ze zijn weer als nieuw.” Geen goedkope oplossing, maar iemand die een Contest 67 koopt hoeft het om de prijs niet te laten.

furler in de mast zoemt en er komt een 3Di-zeil van North Sails uit de mast rollen. De schoothoek komt dichterbij en Jan-Pieter Vredeveld haalt met een andere knop op de stuurstand de onderlijksrekker door. Een indrukwekkende lap zeil met verticale latten komt uit de mast. “Pak jij de genuaschoot? Dan rol ik hem af.” Ik haal de schoot een aantal slagen van de lier. “Hij kan!” De roller draait heel even en staat dan ineens stil. En wil niet meer aan. Jan-Pieter kijkt om het hoekje van de stuurstand. “Toevallig tegen de rode knop gestoten?” Aan het hoekje zit een noodstop. Jan-Pieter draait hem terug en roept naar binnen of de hydrauliek weer ingeschakeld kan worden. In mijn enthousiasme heb ik ergens de knop ingedrukt. Veiligheid boven alles. Dat zag ik op de werf ook al: netjes, schoon en bouwen volgens Lloyd’s certificates. De rolfook staat in een halve minuut. Uitgerold en getrimd.

Soepel zeegedrag

De door Judel & Vrolijk ontworpen boot is iets volumineuzer in het achterschip dan zijn voorgangers van de hand van Nissen. “Maar comfort blijft voorop staan, dus het moet niet te heftig worden,” zegt Annick. “Een Contest klapt niet op de golven.” De fijne lijnen in het voorschip en de v-vormige voorvoet van de 67-voeter staan garant voor comfortabel zeegedrag. Bovendien worden de bewegingen van de boot door het grote gewicht, de diepe kiel en de lange mast flink gedempt. Je kunt je aan boord dus gemakkelijk bewegen.

Sturen

Marcel geeft mij het roer. Ik stap in een kleine verdieping in het dek. Van het kuiltje is één kant afgeschuind, zodat je er lekker met je voeten tegenaan kunt zitten (of staan) onder helling. De stuurstand is vrijwel een kopietje van die aan stuurboord, met uitzondering van de motor- en boegschroefbediening. Hier kan ik het in- en uitrollen van de zeilen con-

troleren, maar ook de onderlijksrekker en de neerhouder. Het hekstag staat op een gebruikelijk model hydraulische spanner-met-hendel, bakboord achter. Zitten kan – en dan kun je ook gemakkelijk bij de genualier – maar staand sturen is prettiger. Of je zet hem gewoon op de stuurautomaat.

Ondiep water

Ik slinger een beetje met de boot om het roer aan te kunnen voelen. Van de verwachte directe sturing merk ik door de geringe waterdiepte niet veel. Af en toe hebben we slechts een meter water onder de kiel. Met een waterverplaatsing van bijna 40 kuub en een diepgang van 2,95 meter roeren we flink door de diepzee. Door de zuiging heb ik veel druk, maar mijn testcollega’s uit andere bladen zijn het er unaniem over eens: de Contest stuurt licht en direct.

Waar is de koffiemolen?

De knoppen voor de centrale grootschootlier zitten op de grond en zijn met de voet te bedienen. Ik voel me net een wedstrijdzeiler zonder koffiemolen als ik met mijn teen op de knop druk. De grote Lewmar 88 lier draait er vrolijk op los, de giek komt rap naderbij. Hetzelfde formaat lieren is gebruikt voor de genua. Omdat het zeil in 3Di is uitgevoerd, heb je een slag groter nodig volgens Marcel. “Of we specifiek voor Lewmar hebben gekozen? Harken kan natuurlijk ook, maar da’s de keuze van de eigenaar.”

Lust voor het oor

Een van de grote voordelen van het dikke kernmateriaal is dat het niet alleen thermisch, maar ook akoestisch isoleert. Als ik tijdens het varen naar binnen ga, hoor ik het zachte geruis van het water langs de romp. Maar op een veel lager niveau dan ik gewend ben. Bijkomend voordeel van de dikke balsalaag: er ontstaat er vrijwel geen condens op de huid en



De knoppen voor de centrale grootschootlier zijn met de voet te bedienen



Langs de navigatietafel, door de gang, langs de kaptafel, kijk je zo op het nachtkastje.



Op iedere kastsluiting is een passend stukje hout aangebracht.



De stoelen staan vast aan de tafel, precies waar je het verwacht zit een handgreep (midden op het plafond) en staand kun je 280 graden rondom kijken.

Degelijke handgrepen, prachtig met leer bekleed. Kombuis, van alle gemakken voorzien.



Ook op de oceaan overnacht je in stijl.



VERTREKKER!

Ik heb de Contest 42CS, het kleine broertje van de 67, wel eens geschaard onder de toerjachten – en niet onder de langeafstand-toerjachten of toer-wedstrijdjachten. Mijs inziens viel de boot meer in het straatje luxury cruisers, een categorie waar het vaak meer draait om het comfort en de luxe. Dat werd mij niet in dank afgenomen, vooral omdat de term luxury cruiser meestal wordt geassocieerd met compromissen op het gebied van degelijkheid en zeileigenschappen. Het een sluit het ander echter geenszins uit. Er zijn zat degelijke luxe-jachten. Van buiten kun je bijna nooit zien welke compromissen er zijn gesloten. Je zou kunnen zeggen dat de prijs van zo'n jacht de enige hint is. Ook zaken die je niet ziet kosten geld. Die verborgen kwaliteiten zie je pas als je let op de details.

De finesse, de afwerking, het comfort en de prachtige details van de Contest leiden gemakkelijk de aandacht af van de zaken waar het werkelijk om gaat: veiligheid, comfort en zeilplezier. De Contest 67CS is een compromisloos jacht, waarbij aandacht is besteed aan een comfortabel verblijf: grote eigenaarshut, aparte kaptafel, buiten een bijbootgarage, kuipdouche, zwemplatform, hydraulische bediening van lieren, rollers en niet te vergeten de prachtige hoogglans kuptafel. De degelijkheid en kwaliteit komen voort uit het productieproces en de materiaalkeuzes. Het steeds weer vacuüminjecteren van de diverse onderdelen: de dwars- en langsverbanden, het kielframe en de composiet schotten. Maar ook het vastlamineren aan de romp van de schotten en alle grote interieurdelen. Ook elders komt het terug. Zo

zijn diverse filters dubbel uitgevoerd en is de geluidsisolatie van de motorruimte subliem. De zeewaardigheid zie je terug in details. In het midden van de kajuit, op de plaats waar je houvast verwacht, is precies boven je hoofd een handgreep aangebracht. En geen lullige handgreep, maar een waar je met vier man tegelijk aan kunt hangen. Voor degene die zich afvroeg hoe je onder helling blijft liggen in een breed bed zoals in de eigenaarshut in het achterschip: de ogen voor de slingerzeiltjes zijn reeds aangebracht in wand en plafond. Ongetwijfeld zal er op de Contest 67 ooit ook wel eens wat kapot gaan. Maar de reputatie en de prijs van een Contest maken dat er geen concessies worden gedaan op het gebied van systemen en veiligheid. Dat wil de werf niet en dat kun je je als werf ook niet veroorloven.

ALTERNATIEVEN


OYSTER 675

Afmetingen (lxbxd) **21,07 x 5,65 x 2,95 m**
 Waterverplaatsing **37,5 m³**
 Zelloppervlak (150% genua) **229 m²**
www.oysteryachts.com

Ontworpen door Humphreys Yacht Design en voorzien van dubbel roer. Ook verkrijgbaar met kiel-midzwaard voor minder diepgang. Luxe lan-geafstandtoerjacht in een soortgelijke prijsklasse als de Contest. Minder fijne lijnen in voor- en achterschip dan de Contest.


DISCOVERY 67

Afmetingen (lxbxd) **20,61 x 5,63 x 2,60 m**
 Waterverplaatsing (leeg) **32,2 m³**
 Zelloppervlak (140% genua) **262 m²**
www.discoveryyachts.com

Het vlaggenschip van de Discovery-werf uit Zuid-Engeland is alweer uit 2010, maar daarvoor niet minder luxe. Eveneens bedoeld als blue water cruiser en voorzien van alles wat je daarop mag verwachten. Minder ruimtelijk in de salon en met smallere secties in het voor- en achterschip. Een vernieuwde versie van de 67 is in de maak.



Bekijk de video:
 scan de QR-code of
 kijk op zeilen.nl



Een van de grote voordelen van het dikke kernmateriaal is dat het thermisch en akoestisch isoleert

het beschermt zowel tegen koude als warmte. Het is het soort comfort dat vooral opvalt als je het niet hebt.

Wegdromen

Vanuit de luie stoel kun je de wereld aan. De hekstoel is aan beide zijden voorzien van mijn favoriete stukje nutteloos comfort aan boord van een zeilboot: een doodgewone houten plank. Helemaal in de hoek, met uitzicht over het water en de boot, geniet ik hoog en droog van de rust. Als een vliegend tapijt scheert de Contest met mij erop over het water.

Marcel besluit een uur later dat we de gennaker niet hijsen en voordat de broodjes tevoorschijn komen, schuiven we de enorme zeilzak weer in het achteronder waar je normaliter ook je bijboot kunt opbergen. Die ligt er nu niet. In de aangename warmte van de kajuit - de kachel doet het uitstekend - geniet ik van mijn broodje met eiersalade. Ik stel me voor dat ik achter het anker lig in de baai van een of ander idyllisch Grieks eilandje.

Volledig doordacht

In de middag is de zon verdwenen. Ik ben blij dat ik mijn zeiljas heb meegenomen, want het is nog behoorlijk fris op het water. Zonder de stralingswarmte van de zon ligt de watermassa van het IJsselmeer als een berg ijsklontjes onder de boot. Annick, de Brit en ik zijn in de kuip gaan zitten. Het is opvallend om te voelen hoe de vaste ruit en de buiskap precies tot de rand van de kuip luwte creëren. Dat hebben ze mooi uitgekiend! Je zit exact uit de wind op comfortabele kussens. Die blijven met deze wind nog netjes liggen, ondanks dat ze niet vast zitten. Waar zo'n luwte al niet goed voor is. Door de tafel in tweeën te delen heb je op beide banken voldoende steun voor je voeten. Klap je het ding naar elkaar toe, dan kun je al gauw met tien personen aan tafel zitten.

Voor de 3Di-zeilen zijn de schootlieren een maat groter uitgevoerd. Lewmar 77 en 88 staan aan dek.


Hoog en snel

We hebben binnen drie kwartier de meer dan zes mijl naar Kreupel afgelegd. "Misschien moet je iets verder afsturen," zegt Annick. "Ik weet niet van wanneer de kaart is." Op de plotter zie ik een lichtblauw lijntje dichterbij komen. Ik stuur tien graden omhoog. Als je achteroverleunend 10 knopen loopt, wordt de wereld snel kleiner. We vinden het wel mooi geweest voor vandaag. Deze boot vraagt om lange afstanden op de lange golven van de oceaan, en niet op het afgetrainde wasbordje van het IJsselmeer.

Ik loop naar achteren om het kielzog onder helling te bekijken. Door de smalle waterlijn van het achterschip is er maar weinig turbulentie te zien in het water. Zoals het een vliegend tapijt betaamt. Een grijze waterkoude lucht heeft de warmte nu volledig verdrongen en we trimmen de boot op hoog aan de wind. Met hoogstens 20 graden helling spoeden we ons naar Medemblik. Het log wijst alweer 8,3 knopen aan. We gaan steeds verder tegen de wind in. Jan-Pieter trekt de genuaschoot nog een stukje strakker aan en ik kan weer een paar graden hoger, zonder snelheid te verliezen. Volgens de meters varen we op zo'n 23 graden aan de schijnbare wind. Deze boot kan absurd hoog! Ik beschouw het als een toegift van dit meesterstukje. Alsof de boot onder zijn moderne uiterlijk en productiemethoden toch de liefde en het karakter heeft overgenomen van zijn bouwers. ●

SPECIFICATIES CONTEST 67CS

Lengte over alles (loa)	21,71 m
Lengte romp	21,26 m
Lengte waterlijn (lwl)	18,50 m
Breedte (Bmax)	5,65 m
Diepgang	2,95 m
Waterverplaatsing	39,5 m³
Ballastgewicht	13.500 kg
Ballastpercentage	34%
Zelloppervlak(14S+10B)	253 m²
Motor	Volvo Penta 180 pk (132 kW)

INFORMATIE

Bouwer en leverancier Contest Yachts,
 Overleek 5, Medemblik, +31(0)227-543644
info@contestyachts.com
www.contestyachts.com