



Das Profil des großen Gaffelschoners ist im Mittelmeerraum bekannt. Von Griechenland zu den Balearen, zu den Régates Royales und der Nioulargue befördert Ed Kasteleins Charteryacht Liebhaber komfortabler Segeltörns auf Oldtimern.

ZACA A TE MOANA



*Von Noëlle Duck
Fotos Bill Muncke*



NATHALIE LAGRANGE



Der Niedergang führt vom Cockpit direkt in den großzügigen Salon. Die Navigation ist perfekt in die Rumpfform eingepaßt.

Immerhin zwanzig Jahre ist es her, da entdeckte Segelyachten- und Geschichtsliebhaber Ed Kastelein ein Boot, das er damals für nicht restaurationsfähig hielt. Einige Zeit später beschließt der ehemalige Eigner von *Aile Blanche* und *Thendara*, sich eine Yacht bauen zu lassen und ihr den Namen des aus dem Pazifik stammenden, amerikanischen Schoners zu geben, der da im Hafen von Beaulieu-sur Mer vor sich hin rottete. Kurz darauf erfährt der Holländer aus der Presse, daß die einstige Yacht Errol Flynns, oder vielmehr das, was davon übriggeblieben war, einen Käufer gefunden hatte. Ergo konnte er die seine nicht *Zaca* taufen und entschied sich für *Zaca a te moana*, was in der Samoasprache soviel wie "Seefriede" bedeutet. "Ich wollte damit eine bestimmte Atmosphäre schaffen", erläutert der Yachtliebhaber. "An Bord von Oldtimeryachten überkommt mich immer ein starkes Gefühl."

Die Anforderungen an Konstrukteur Olivier Van Meer sind strikt: Ed Kastelein will eine klassische Leichtwetteryacht. Daher das schlanke Unterwasserschiff mit dem langgestreckten, tulpenförmigen Kiel, das Gillungsheck und -einziges Zugeständnis an die Moderne - das der Rumpfform angepaßte, schräge Ruderblatt.

SUPER-YACHT

ZACA A TE MOANA

Dank Gaffelschonerrigg würde die Segelgarde-robe üppig, aber einfach zu handhaben sein. Das Interieur sollte hell und großzügig ausfallen. Der Eigner, der die Regie des Projektes selbst übernimmt, achtet darauf, daß das Budget nicht übermäßig überzogen wird. "Ich will keinen Firlefanz an Bord, keine Ingenieure, sondern Seeleute, keine Computer, sondern Instrumente". Ein Beispiel für praktische, auf Erfahrung beruhende Lösungen ist die zentrale Pumpe, mit der sämtliche sieben Bordtoiletten in den sogenannten Holding-Tank entleert werden.

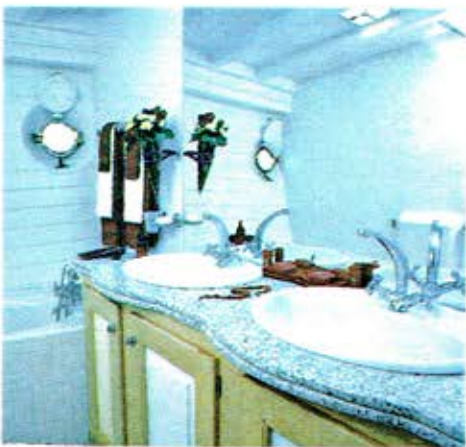
Der Rumpf wurde aus 8 mm starkem Stahl Spanten im Abstand von 50 cm gefertigt. Deck, bestehend aus einem verklebten und schraubten Verbund aus zwei Lagen Sperrholz und einer 20 mm dicken Teakschicht, hat schall- und wärmedämmende Gesamtstärke 60 mm. Die 40 t Gußeisenballast wurden direkt in den Kiel gegossen, die 37 und 34 m hohen Masten sind aus amerikanischer Douglasie.

"Damit eines klar ist: Eine Kopie wollte nicht. Natürlich wird dieser Bootstyp seit vielen Jahren nicht mehr in Holland gebaut. Deshalb habe ich den Konstrukteur nicht um einen Neuentwurf gebeten, sondern um ein aus klassischen Modellen weiterentwickeltes Konzept."

Dank ihrer leichten Besegelung, die sich für den Einsatz der großen Genua auf 1.250 m² spezialisiert, weist *Zaca a te moana* für diesen Bootstyp selten gute Leichtwetterleistungen auf. Das kommt, wie ich mich bei der Niulargue '94-'95 überzeugen konnte, schon bei Windstärke 1 in Fahrt. Optimal sind die Bedingungen bei 10 Knoten Wind: rapide Beschleunigung auch beim letzten Zug, vorzugsweise auf raum-seitlichen Kurs. Ab 5-6 Beaufort wird progressiv gekippt. Zunächst wird der Flieger gefiert, dann wird die Großsegel einmal gerefft. Wenn der Wind zu stark wird ein zweites Reff eingelegt und die I



Der Eßtisch erstreckt sich fast über die gesamte Längsseite des Salons mit Ahorneinrichtung und anheimelnd roten Lederpolstermöbeln.



Bietet ungewöhnlich viel Stehhöhe und Platz: Die Eignerkabine mit dem in die Schotten eingebauten Schrankraum nutzt die gesamte Rumpfbreite.

geführt. Die Fahrtleistung beträgt am Wind, bei 40-50° zum wahren Wind und mittlerem Seegang, 11-12 kn und auf raumem Kurs, unter gleichen Bedingungen, 15 kn. Auch platt vor dem Wind legt die Yacht dank ihres langen Kiels ein stabiles Verhalten an den Tag.

**“ICH MÖCHTE MIT SEELEUTEN,
NICHT MIT INGENIEUREN
SEGELN.”**

Am Wind legt sie sich rasch auf die Seite, wobei die Verschanzung vom Wasser umspült wird, doch bei ca. 16° stabilisiert sich die Schräglage. Auch bei starker See sind die Schiffsbewegungen bei unverändert guter Kursstabilität weich. Das reaktionsfreudige, leichtgängige, spritzige und kurstreue Steuerrad vermittelt dem Rudergänger, der dank der unterteilten Segelfläche alles unter Kontrolle hat, ein tolles

Gefühl. Die vorletzte Nioulargue, das einzige Rennen das *Zaca a te moana* 1994 bestritt, war eine gute Gelegenheit zum Trainieren und zum Kennenlernen der Yacht. Auf die Ergebnisse kann die Crew stolz sein: Rang 7 in der

Gesamtwertung ohne jegliche Vorerfahrung. Bei der 95er Ausgabe reichte es bei minimalem Wind und nur einem gesegelten Teilrennen nur für einen 9. Platz vor *Orion* und *Tbendara*. Dank hydraulischer Unterstützung kommt

ZACA A TE MOANA

man mit einer 5-Mann-Crew aus. Unter Motor, bei 1.400 U/min, liegt die Reisegeschwindigkeit bei 10 kn, die Höchstspeed beträgt 13 kn und die Reichweite ohne Segel 2.000 sm.

Den Salon erreicht man über einen breiten Niedergang mit Handlauf aus Kupfer. Die BB-Seite ist dem zu Füßen des Niedergangs placierten Kartentisch vorbehalten. Daran schließt sich nach vorn ein langes, weinrotes Ledersofa an, während die Essecke für acht Personen an StB untergebracht ist. Das gesamte Interieur ist mit seidenmatt lackierten, gepunkteten Ahornpaneelen ausgekleidet. Über den langen Mittelgang gelangt man in die Galley und in die wunderschöne Eignerkabine mit Oberlicht, Himmelbett und in die Schotten eingearbeiteten Stauräumen. Die drei restlichen Doppelkabinen sind ähnlich ausgestattet. Durch die durchgehende Nutzung der gesamten Schiffsbreite treten die Formen des Rumpfes, die eine wiegenähnliche Behaglichkeit ausströmen, in sämtlichen Räumen, einschließlich den Bädern, zutage. Kein Zweifel, man befindet sich an Bord eines Segelbootes!

Im Charterbetrieb wird *Zaca a te moana* von einer 6-köpfigen Crew bedient: Kapitän, Erster Offizier, Matrose, Smutje, Steward et Stewardess. Auf Wunsch der Kunden wird den acht in vier Doppelkabinen wohnenden Gästen internationale Küche angeboten. Zwei der Doppelka-



An den Salon schließt sich nach vorn die freundliche Galley an mit Profigerät für den perfekten Service, auch auf hoher See.



binen sind mit Einzel-, zwei mit Doppelbetten bestückt, die Eignerkabine mit Bad, die übrigen mit Duschen, Heizung und Klimaanlage gehören selbstverständlich zur Ausstattung. Zahlreiche Stauräume, Fächer, Schubladen und Schränke, mit gesuchter Ahornmaserknolle verziert, helfen, Ordnung zu halten. Da *Zaca a te moana* den WMT-Vorschriften entspricht und die Mehrwertsteuer entrichtet wurde, können europäische Gäste überall in der Europäischen Union an Bord gehen. Bleibt hinzuzufügen, daß die umweltfreundliche Yacht in Ankerbuchten keine Abwässer oder sonstigen Unrat hinterläßt.

Die Yacht ist auf See äußerst komfortabel und das Leben an Bord sehr angenehm. Ihre Gäste kommen in den Genuß der für klassische Schoner so typischen Power sowie einer modernen Yachten um nichts nachstehenden Ausstattung und haben allen Grund, stolz auf ihre Schiffsreise zu sein. □

ZACA A TE MOANA

Konstrukteur	Olivier F. Van Meer
Interieur und Design	Ed Kastelein
Schiffstyp	Gaffelschoner
Werkstoffe	Kiel: Stahl; Deck und
Aufbauten	Teak
L.ü.A.	43,80 m
Deckslänge	38 m
Breite	7,20 m
Tiefgang	4,28 m
Starkwindbesegelung	815 m ²
Verdrängung	175 t
Maschine	8-Zylinder-Rolls Royce mit 220KW/300 PS
Reisegeschwindigkeit unter Motor	8-10 kn
Treibstoff	8.000 l
Frischwasser	21.000 l
Kommunikation	Zelltelefon, Fax, Seefunk, Satcom-Telex
Elektronik	Wetterfaxdecoder, Tiefenmesser, GPS, Radar
Freizeitangebot	Wasserski, Schnorcheln, Stereo/CD, TV Pal/Secam
Wert	Amstel B.V., Holland
Agentur	Annie Bénard, Antibes

