



Seit über 50 Jahren Qualitätsyachtbau: Contest Yachts

Die Traditionsyachtmanufaktur Contest Yachts hat ihren Sitz im beschaulichen Medemblik, einer nordholländischen Perle, wie sie im Buche steht. Am Rande der bereits im 10. Jahrhundert gegründeten Stadt führen Grachten und Kanäle in das Zentrum, den Hafen, der in mehreren Becken ins IJsselmeer mündet.

An einem der beschaulichen Kanäle gründete 1959 Ed Conijn seine kleine Werft und produzierte Jollen-Klassiker, wie die Flying Dutchman. An die 600 Einheiten wurden in Medemblik produziert und fanden sich auf Regattabahnen in ganz Nordeuropa wieder.



Der hohe Fertigungsstandard wird mit einem Balsa-Würfelkern und Infusionstechnik gesichert. *Foto: Tom Stender.*

Im Laufe des Wirtschaftswunders, das es auch in den Niederlanden gab, stieg der Bedarf an kleinen Segelbooten, auf denen auch übernachtet werden konnte. So entwickelte Ed Conijn die erste Serie von Kajütsegelbooten der Marke Contest 25 und bediente den schnell wachsenden

Markt bereits in den späten 50er Jahren. Nach der Contest 25 folgte die nächst größere 27er, die den Weg für größere Schwestern, wie der 29er, bereitete. Mit der Contest 31 HT schuf Conijn die Basis für einen Erfolg in der Seekreuzer-Szene und setzte gleichzeitig Standards in der Fertigung. In der zweiten Generation folgte der Sohn, Fritz Conijn, der erfolgreichen Linie des Vaters und schuf in den frühen Siebzigern einen weiteren Meilenstein auf dem Cruising-Sektor: die Contest 33. Ein Klassiker mit einem Novum wurde geboren: die Radsteuerung in der 10-Meter-Klasse. Mit diesem Schiff wurden nicht nur unzählige Reisen ins In- und Umland unternommen, sondern auch Weltumseglungen, wie sie zum Beispiel aktuell von Johannes Ermann auf seiner Maverick II zelebriert wird.

In den 80ern experimentierte man in Medemblik mit namhaften Konstrukteuren, wie Dick Zaal, Doug Peterson oder Georg Nissen, an verschiedenen Kielformen und entwickelte zum Beispiel den Wing-Kiel, einen Flügel-Kiel, mit dem größere Yachten mit wenig Tiefgang immer noch genügend aufrichtenden Moment und Stabilität aufwiesen.

Die Werft wuchs weiter und der Standort Medemblik erwies sich als die richtige Wahl. Gleichzeitig wuchsen die Ansprüche der Kunden, so dass auch damit die Yachten länger und länger wurden.

In der Jahrtausendwende übernahm Arjen Conijn die

Das Beste zum Schluss: hochwertiges Equipment in der Endmontage.

Foto: Tom Stender



Der erfolgreiche Start in den 60iger Jahren: Contest 25. *Foto: Contest Yachts.*

gewachsene Werft und führt sie seitdem in dritter Generation auf internationalem Kurs.

Moderne Technik schafft Brücken ins tiefere Wasser.

In zehn Fertigungshallen werden die im Vakuum-Injektionsverfahren hergestellten Yachten bis zu Größen von jenseits der 20 Meter produziert. Ein limitierender Faktor war die Schleuse vom Werftkanal zum IJsselmeer. Mittlerweile werden die großen Einheiten auf





Eine Qualitätsyacht, die nicht nur komfortabel, sondern auch noch schnell segelt: das Einstiegsmodell Contest 42CS.

Foto: Contest Yachts.

Auf große Innerlayer, also Einbauschalen, wird bei dieser aufwendigen Fertigung verzichtet. Der Vorteil: Nach Abnahme der Verkleidungen können zum Beispiel Beschlagsverschraubungen im Decksbereich eingesehen werden. Zudem bleibt der Rumpf bis zu dieser Bauphase in der Negativ-Schale, also in der Fertigungsform, und kann in Ruhe aushärten.

Nach der Hochzeit, also der Rumpf-Decksverbindung, folgt die Außenlackierung mit 2-Komponenten-Lack in der hauseigenen Lackierhalle. Das gibt nicht nur eine zusätzliche Festigung der Außenhaut, sondern ebenso eine UV-Stabilität, wie sie herkömmliche Gelcoats kaum liefern können. Zudem kann der zukünftige Eigner sich beinahe jeden Farbton aussuchen.

In der ebenfalls hauseigenen Tischlerei werden die Möbel nicht nur inhouse gefertigt, sondern ebenfalls auch noch 2-komponentig lackiert. Jetzt wird deutlich, warum sich Contest von vielen Serienproduzenten unterscheidet. Hier können zum Beispiel, ähnlich wie im Semi-Custom-Bau, Eignerwünsche nicht nur aufgenommen, sondern auch umgesetzt werden.

Am Ende der Fertigung steht die Yacht im werfteigenen Hafen zum Probetörn bereit. „Die meisten der von uns ausgelieferten Yachten bleiben die erste Saison bei uns, bis die Eigner 100 %ig zufrieden sind und die Funktionen ihres Schiffes kennen, wie wir das tun“, erklärt Arjen Conijn gegenüber der Segler-Zeitung. „Unser 80-Mann starkes Team arbeitet genauso wie unser deutscher Partner, Dines Pontoppidan von Diamond Yachts aus Laboe, bis zur letzten Minute an der Erfüllung der Wünsche unserer Kunden. Erst, wenn unsere Kunden zufrieden sind, haben wir unser Ziel erreicht“, beendet der Werftbesitzer Arjen Conijn den Rundgang auf seiner Werft in Medemblik.

www.contestyachts.com
www.diamond-yachts.de

(TS)

Schwimmpontons geladen und weiter draußen ins Wasser gesetzt.

Die aktuelle Range von Contest beginnt mit der 42CS, die der Test-Crew der Segler-Zeitung zur Verfügung gestellt wurde. Danach folgen 45, 50, 57, 62, 67 und das Flaggschiff mit 72 Fuß.

Bei Contest setzt man seit frühen Zeiten auf eine individuelle und aufwendige Fertigung. Bereits die äußerste Schicht besteht aus hochwertigem Spritzgelcoat, dass wiederum mit osmoseresistenten Harzen fixiert wird. In der Nachfolge wird der Balsa-Kern aus Würfeln eingelegt und mittels Unterdruckfolien belegt. Durch die Rumpfform bedingt, stehen die einzelnen Balsa-Würfel leicht auseinander, wodurch das mit Unterdruck eingepresste Spezialharz in jeden erdenklichen Winkel des Geleges fließen kann. Mittels eines ausgeklügelten Infusionssystems wird dabei das Harz von unten in die Rumpfform gepresst, so dass es zu keinen Lufteinschlüssen kommen kann. Gleichzeitig wird nur eine kontrollierte Harzmenge abgegeben, so dass der Rumpf im Gegensatz zum

Handlaminat dünner aber sehr viel fester wird.

Im nächsten Gang werden die Schotten sowie Quer- und Längsstringer anlamiert, was die Festigkeit des Rumpfes in seinen Verbänden zusätzlich versteift. Erst wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, erfolgt der Einsatz von Einbaumodulen.



Zwei erfolgreiche Unternehmer ziehen an einem Strang: Contest-Werftbesitzer in dritter Generation, Arjen Conijn (li) und die deutsche Contest-Vertretung, Diamond Yachts aus Laboe, mit dem Geschäftsführer Dines Pontoppidan (re).

Foto: Tom Stender