



PASST

Gemütlich angelehnt, lässt sich der Daysailer genüsslich am Wind entlangführen. Dabei ist alles da, wo es sein soll

ANGENEHMER KUMPEL

Nur noch ein Daysailer? Mitnichten! Die DAY.M8 aus Friesland findet ihre eigene Linie und bereichert so den Markt. Doch was ist das Geheimnis des acht Meter langen Bootes? Wir waren an Bord und haben es entdeckt

Wortwitze, lernt der angehende Kaufmann in der Marketing-Vorlesung, sind meistens keine gute Grundlage für Produktnamen – zu groß ist die Gefahr, dass der Humor nicht die Zielgruppe findet oder sie den Scherz schlicht nicht versteht.

Bei der Day.M8 besteht diese Gefahr natürlich auch, dennoch ist der Name gut gewählt. Denn spricht man die 8 auf Englisch aus, heißt das Schiff Day-M-eight. Dieses Wort gibt es natürlich nicht, es klingt aber wie Day mate, das ist das Wortspiel. Und ein mate ist ein guter Kumpel, einer, mit dem man durch dick und dünn geht. Und vor allem: mit dem man gute Zeiten verbringt.

Und das ist der Übergang zum kleinen Segelboot – genau das soll es laut seinem Erschaffer Klaas Bood aus Terherne in Fries-

land leisten: viel Segel- und wenig Pflegezeit, typisch für einen Daysailer. Dafür sprechen das unterhaltsfreie Deck aus Kunststoffteak, der simple Segelplan und der E-Antrieb.

Der kostet zwar rund 10 000 Euro Aufpreis zum motorlosen Basistarif, verrichtet aber ebenso unterhaltsfrei und leise seinen Dienst unter dem Schiff. Der 2 Kilowatt leistende Pod kommt mit einem Akku vier Stunden lang voran bei rund 4 Knoten Fahrt. Ein zweiter Akku verdoppelt auf Wunsch die Reichweite, allerdings wechseln dann weitere 2500 Euro den Besitzer. Und legt der Käufer noch einmal 1300 Euro drauf, erhält er zudem ein Schnellladegerät, sodass die Fahrt nach zwei bis drei Stunden am Strom mit gefüllten Akkus fortgesetzt werden kann.

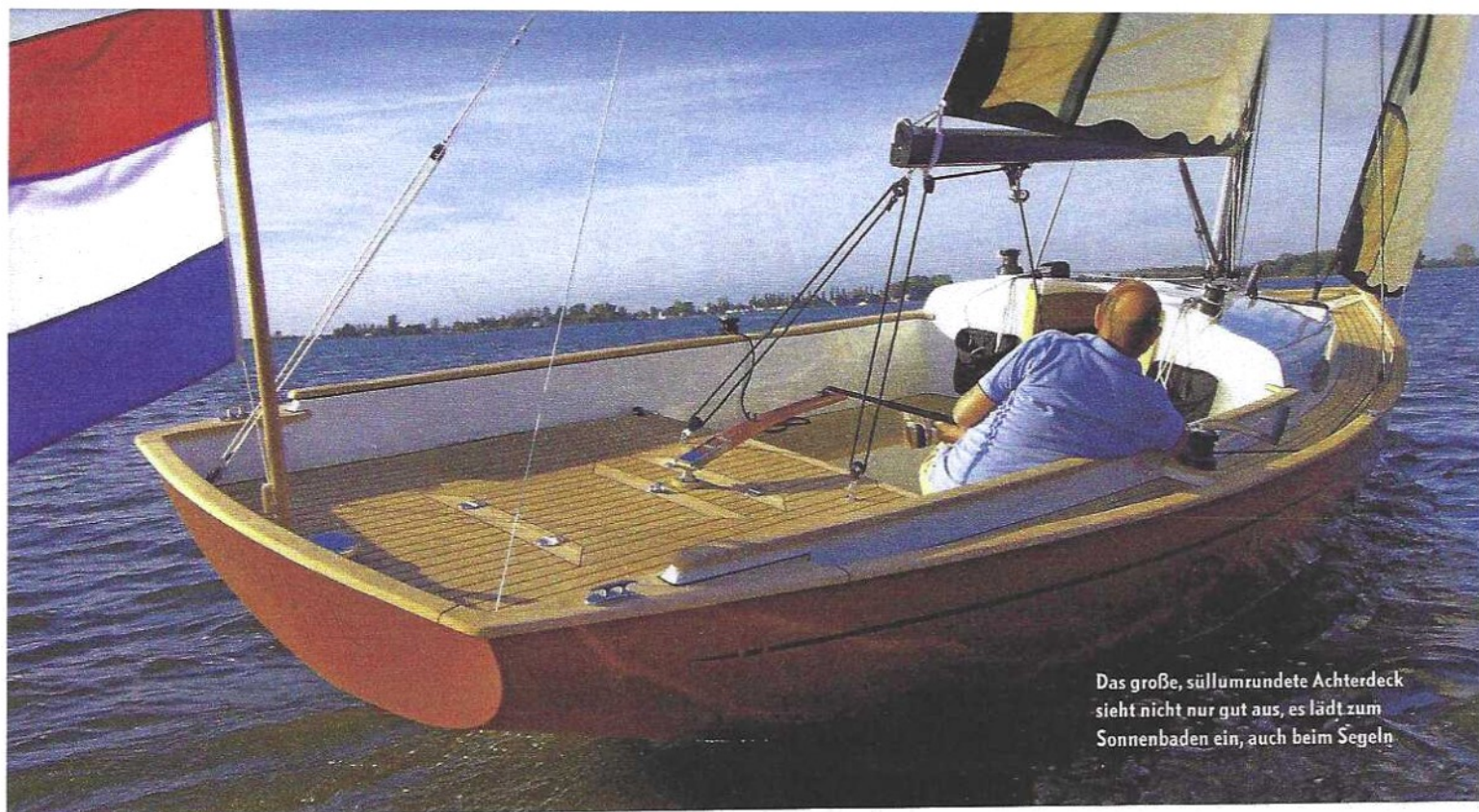
Der E-Antrieb ist also im Vergleich zu den für den Diesel-Einzyylinder aufgerufenen 12 200 Euro nicht wirklich teurer. Und so schiebt der flüsterleise Quirl den hübsch in

mattem Kupfer folierten Tages-Kumpel hinaus aufs Sneekemeer. Wie von selbst geht das Großsegel hoch, keine Lazybags oder -Jacks, an denen die Latten haken könnten; zwei Segelbänder reichen zum Auftuchen der 16,5 Quadratmeter. Die Fock rollt in null Komma nichts aus, und los geht es. Schoten dicht und an den Wind.

EINFACHHEIT ALS PRINZIP

Feine Beschläge sorgen für verdrussfreies Anziehen der Tücher. Jetzt macht es sich der Rudergänger in der Cockpitecke gemütlich, die Selbstwendefock wird getrimmt. Das geht beidseits auf dem Süll, die Winschen sind dafür nicht unbedingt erforderlich. Aber wenn sie schon einmal da sind, kann man die eigentlich für den Gennaker gedachten Trommeln auch nutzen.

Sodann das Groß dicht. Das hat zwei Besonderheiten: Zum einen sind beidseits →



Das große, süßlumrundete Achterdeck sieht nicht nur gut aus, es lädt zum Sonnenbaden ein, auch beim Segeln

des Ruders jeweils zwei Augen für die Fußblöcke der Schot angebracht, je einer weiter innen und einer weiter außen. In Kombination mit den Schnappschäkeln an den Blöcken kommt das der Funktion eines Travelers in etwa nahe, wenn umgehängt wird. Ein solcher wäre sicher auch möglich, würde auf dem schieren Achterdeck hinter der Pinne aber irgendwie stören. Vermisst wird er jedenfalls nicht, wo der Rodkicker im Lieferumfang enthalten ist (für 585 Euro Aufpreis).

Die zweite Besonderheit ist der Block am Baum, in dessen Curryklemme die Schot gehalten wird. So lässt sich das Tuch jederzeit leicht ditholen und ebenso einfach loswerfen, wenn eine Bö etwas giftiger daherkommt. Die Schot wird dabei einfach über den Kopf des Rudergängers hinweggeführt.

Hat man die Schoten nach Wunsch justiert und noch am ein oder anderen Strecker gezupft, bleibt Segeln in seiner reinsten Form übrig: Pinne, Schot, Wind, Rudergänger – mehr nicht. Das ist einfach großartig, im wahrsten Sinne des Wortes.

Die Einfachheit ist zum Prinzip erhoben, und sie ist das, was den meisten Spaß am Schiff vermittelt. Die Bö sehen, leicht anluven, Pinne und Sitzbank melden mehr Druck, die Krängung nimmt etwas zu, das Boot beschleunigt, Plätschern von der Bugwelle ist zu hören. Ballast und Kielfinne tun

DAS PRINZIP DER EINFACHHEIT ÜBERZEUGT

ihre Arbeit, ein neues Gleichgewicht stellt sich ein. Segel-Zen.

Jeder Segler kennt das. Nur geht leider genau das zu oft verloren im technisierten Wassersport von heute. Ach ja: Elektronik hat die Day.M8 serienmäßig nicht an Bord. Dafür schärft sie die Sinne, nimmt einen mit zurück zu den ersten Gehversuchen unter weißem Tuch. Und das macht die Ausfahrt mit der kleinen Yacht so wunderbar entspannt; alles im Griff, keine Ablenkung. Segeln pur – die Idee des Daysailing in Vollendung.

GUTE SEGELLEISTUNG? CHECK!

Die Daten sind ansprechend, gewendet wird über 90 Grad hoch am Wind, der Kiel steckt nur 1,15 Meter tief im Wasser. Mit mehr Tiefgang wäre sicher mehr Höhe drin. Allerdings

würde das auf dem Heimatrevier Friesland einige Bereiche für den Segelspaß ausschließen. Andere Tiefgänge sind derzeit nicht geplant. Bei den guten 4 Beaufort reicht es bei sinnvoller Höhe am Wind für 5,8 Knoten. Ebenfalls ordentlich.

Geschrickt werden es mehr, bis bei etwa halbem Wind die Selbstwendefock ihre Funktion verliert. Ein Gennaker ist lieferbar. Er wird, wie die Fock, am Bugspriet angeschlagen und endet, ebenfalls wie die Fock, bei 7/8 der Masthöhe. Gehalst wird wegen des Vorstags also außen herum. Bei allem liegt die Day.M8 gut auf dem Ruder und gibt, was die Rückmeldung betrifft, keine Rätsel auf. So lässt sich dank des sanften Drucks an der Pinne die Windkante spielend leicht finden, das Segeln nach Trimmfäden im Vorsegel ist ein Kinderspiel. Auch das passt genau zum Anspruch des Schiffs.

Unter Deck setzt sich die Einfachheit fort. Eine große V-Koje vorn, Sitzhöhe, etwas Stauraum und zwei Hundekojen, die allerdings zum Schlafen leider zu schmal sind, zumal die Rückenpolster nicht ohne weiteres entfernt werden können; das löst der Wettbewerb besser. Künftig wird eine kleine Küchenzeile mit Kocher und Spüle angeboten, sie erhält einen Ablauf nach außen. Abgesehen davon gibt es keine Rumpfdurchbrüche, wenn der E-Motor installiert ist. Das

SCHÖN ENTSPANNT

Schiff kann also, ohne eingewintert zu werden, frostsicher im Wasser die kalte Jahreszeit überstehen.

Ebenfalls ist es fortan möglich, das WC unter dem Brückendeck zu verbauen. Das ist dann ausziehbar, die Luke klappt nach oben in den Niedergang und sorgt für etwas Privatsphäre. Damit ist es nicht mehr, wie sonst allgemein üblich, unter der Vorschiffskoje verbaut, wo es bei nächtlicher Nutzung größere Herausforderungen mit sich bringt.

Natürlich sind Sprayhood und Küchenbude fürs Cockpit machbar, zumindest Letztere würde die Idee des Einfach-Lossegelns jedoch behindern. Die Duchten außen sind mit 1,85 Metern lang genug für ein Schläfchen vor Anker. Die Sülis sind angenehm geformt, sodass komfortables Sitzen kein Problem ist. Auf dem Achterdeck lässt sich ebenfalls mit Kissen ein bequemer Entspannungsort schaffen.

Einziger Kritikpunkt an der Plicht sind die Lenzer. Die entsprechen zwar den CE-Vorgaben, sind aber erstens ziemlich klein für das Volumen des Cockpits, und zweitens verlaufen sie fast waagrecht zum Spiegel hin. Das bedeutet, dass bei Fahrt achteraus Wasser ins Cockpit gespült wird. Nasse Füße sind die Folge. Das ließe sich durch Rückschlagklappen in den Schläuchen jedoch leicht lösen.

INDIVIDUELL UND GUT PLATZIERT

Gebaut wird die Day.M8 im friesischen Heeg bei Hoorra. Die Werft hat eine lange Erfahrung im GFK-Bau. Gleiches gilt für Klaas Bood, der früher selbst eine Werft für Semi-Custom-Yachten betrieb. Jetzt möchte er →



Die Bedienbarkeit der Day.M8 SETZT MASSSTÄBE. Die Klemme der Großschot ist am Baum, wo sie sich stets leicht öffnen lässt



UMGELENKT

Der Weg über das Kajütdach wird ohne Organizer erledigt, das senkt die Reibung. Die Selbstwendeschiene steht weit achtern



FEHLT

Schiebeluk? Fehlanzeige. Der Niedergang bleibt offen, die Kappe liegt lose im Schiff, der Einstieg gerät etwas beengt

„Custom-made“ Katamaran Yachten

Blauwasser-, Segel-, Motorsegler- und Motorkatamarane aus Aluminium • 55 - 75 Fuß • Made in Holland

toif@catamaris.com • Telefon +49 (0)228 933 999 08

chris@catamaris.com • Telefon +31 71 408 15 23

catherine@catamaris.com • Telefon +33 689 27 92 06

www.catamaris.com

CATA[®]
MARIS

DAY.M8

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	5,8 kn
60 Grad	6,6 kn
90 Grad	6,3 kn
130 Grad	6,2 kn
180 Grad	5,5 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 14–16 kn (4 Bft.)

Wellenhöhe: glattes Wasser

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,8

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Schon mit Am-Wind-Garderobe und
Selbstwendefock ordentlich betucht

KOJENMASSE

Vorschiff	2,20 x 1,60 m
Hundekojen	2,60 x 0,62/0,48 m

Knapp

Durchschnitt

Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Klaas Bood
CE-Entwurfskategorie	C
Rumpflänge	7,80 m
Breite	2,35 m
Tiefgang	1,15 m
Gewicht	1,25 t
Ballast/-anteil	0,5 t/40 %
Großsegel	16,5 m ²
Selbstwendefock	10,5 m ²

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf: Massivlaminat, Handauflege-
Verfahren, außen Vinylesterharz. Deck:
Sandwich in Vakuuminfusion

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	59 450 €
Preis segelfertig ²	63 520 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

WERFT UND VERTRIEB Hoorra

Watersport, Heeg/Holland;
www.bybood.com

Yacht-BEWERTUNG

Solide gebaut, ohne Schnickschnack und aufs Wesentliche reduziert: genussvolles Segeln mit einfachster Bedienung – ideal für die kleine Auszeit zwischendurch

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Konsequenter Daysailer
- + Großes Achterdeck
- Kein Schiebeluk am Niedergang

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

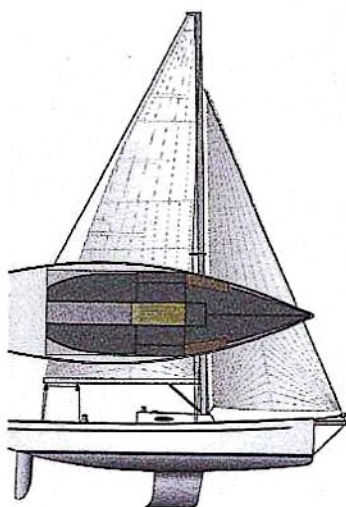
- + Agile Segeligenschaften
- + Durchdachtes Schotkonzept

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Große Vorschiffskojen
- Hundekojen zu schmal

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + E-Antrieb ideal für Konzept
- + Flexible Innenraumgestaltung
- Cockpitlenzer



Klassische Linien: steiler Steven,
Bugsprit und Yachtheck. Das sorgt für
ein großes Achterdeck und Cockpit

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

sich auf kleinere Formate konzentrieren. „Die enge Zusammenarbeit mit den Kunden, die wir von den großen Yachten gewohnt sind, wollen wir aber beibehalten. Das eigene Boot soll kein Massenprodukt sein, sondern eben, so weit möglich, eine persönliche Note bekommen“, erläutert der umtriebige Bootsbauer.

Und so legt er großen Wert auf vielfältige Wahlmöglichkeiten bei Stoff, Farben und Decksmaterial. Das Resultat ist ein sehr individuelles Schiff.

Welches auch ordentlich gebaut ist: „Wir laminieren längs und quer tragende solide Elemente in den Rumpf. So erhalten wir maximale Verwindungs-Steifigkeit“, erklärt Bood. Das zeigt sich auch unter Segeln: kein Knarzen und keine spürbare Schwäche, nicht einmal bei viel Krängung.

Braucht ein Markt, in dem es Saffier, ebenfalls aus Holland, und Tofinou aus Frankreich gibt, die Day.M8 überhaupt? Ganz klar: Ja! Denn die Positionierung ist stimmig. Tofinou legt Wert aufs Aussehen,

Saffier bringt ausgezeichnete Funktionalität mit. Die überzeugende Einfachheit aber hat die Day.M8 exklusiv. Sicher, gut segeln können sie alle, doch der Entwurf von Klaas Bood ist einen Tick reduzierter, puristischer als die Schiffe der Konkurrenz und folgerichtig auch etwas günstiger. Überdies sieht die Day.M8 gut aus.

Der Weg nach Friesland lohnt also, wenn ein Daysailer auf der Wunschliste steht.

ALEXANDER WORMS



LANG

Die Kojen im Vorschiff ist mit 2,20 Meter Länge auch für große Menschen geeignet. Die Unterzüge stören etwas beim Liegen



LÄNGER

Der Lithium-Ionen-Akku des Torqeedo-Pod-Antriebs sorgt für rund vier Stunden Marschfahrt – für einen Daysailer genug



AM LÄNGSTEN

2,60 Meter sind die Hundekojen lang, dabei ohne Rückenlehne 62 Zentimeter breit. Das ist zum Schlafen etwas knapp