BLAUWASSER-KATAMARAN · ZU VERKAUFEN

ZOË

Simpson 1201 · 1989 professionell von der Werft Henze, Deutschland, gebaut

Ein Katamaran aus Holz und Epoxid, der seit fast neun Jahren das Zuhause unserer sechsköpfigen Familie ist und uns 20.000 Seemeilen von Griechenland nach Französisch-Polynesien getragen hat.

12,8 m	20.000	3 + 1	2026	119.000 €
LÄNGE	SEEMEILEN	KABINEN	LETZTES REFIT	KAUFPREIS



DAS BOOT

Neun Jahre Zuhause

Zoë ist ein Simpson 1201, 1989 von der renommierten Werft Henze in Deutschland gebaut, die noch heute Boote baut. Sie ist in Holz und Epoxid gebaut, mit Rümpfen in Zedern-Streifenbauweise und einem Sperrholzdeck: leicht, stark und wunderbar leise in Fahrt. Außen ist sie rundherum mit Glas belegt. Das macht sie stabiler, und die Elastizität des in Epoxid laminierten Glases nimmt das natürliche Arbeiten des Holzes auf.

Seit fast neun Jahren ist sie das Zuhause unserer sechsköpfigen Familie. Sie ist ein zuverlässiges, starkes und schnelles Boot, auch alleine leicht zu segeln und gutmütig auf langer Passage. Ihre schlanken Rümpfe gleiten durchs Wasser und lassen die Meilen mühelos vergehen.

Wir halten sie ununterbrochen im allerbesten Zustand, pflegen und verbessern sie fachgerecht, ohne Pause.

Sie ist das Boot, das unseren Kindern das Meer beigebracht hat.

AUF EINEN BLICK

TYP Simpson 1201	BAUJAHR 1989 · Henze
LÄNGE ÜBER ALLES 12,8 m	BREITE 6,4 m
TIEFGANG 1,0 m	DURCHFAHRTSHÖHE 16 m
BAUWEISE Holz / Epoxid	LIEGEPLATZ Tahiti

DIE REISE

Von der Ägäis in den Südpazifik

Zwanzigtausend Seemeilen unter dem Kiel, und am Ende wartete das schönste Segelrevier, das wir je gefunden haben.



Wir haben Zoë von Griechenland über den Atlantik, durch die Karibik, die Bahamas, nach Honduras und Guatemala bis zu den San Blas und weiter über den Pazifik bis nach Französisch-Polynesien gesegelt.

Französisch-Polynesien ist für uns das beste Segelrevier der Welt, und Freunde, die überall gesegelt sind, sagen dasselbe. Wir lieben es mehr als Europa, mehr als die Kleinen Antillen, mehr als die San Blas, sogar mehr als die Bahamas. Hier ist die Reise angekommen.

Zoë ist, wie man uns immer wieder sagt, eine echte Schönheit - schlanke Linien, reines Weiß und lasergeschnittene Fenstereinfassungen aus Edelstahl. Nichts davon ist Zufall. Das reine Weiß ist Absicht und senkt ihre Oberflächentemperatur unter tropischer Sonne spürbar.

Die Fenstereinfassungen aus Edelstahl sind nicht nur schön; sie schützen die Verklebung, und es hat einige Anläufe gebraucht, bis die Fenstereinbettung genau richtig saß. Wir haben versucht, alles hübsch zu machen, doch auf Zoë folgt die Form stets der Funktion.

Wir würden sie unendlich gern behalten. Sie ist zuverlässig, stark und schnell und hat uns nie im Stich gelassen. Doch unsere vier Kinder wachsen schnell, und Zoë ist uns mit ihren wunderbar schlanken Rümpfen einfach zu klein geworden. Und durch Zufall haben wir in Tahiti einen größeren, aber ebenso alten und damit solide gebauten Katamaran gefunden.

Bis Anfang September haben wir zu sechst an Bord von Zoë gelebt, und alles auf dieser Seite war bis zu unserem Auszug täglich in Gebrauch. Von größeren Mängeln, die auf den nächsten Eigner warten, wissen wir nichts.

Zoë ist bereit für die Ozeane. Sie könnten morgen an Bord gehen und mit ihr nach Neuseeland segeln, oder wohin Sie möchten.

AUTARK

Gebaut für Unabhängigkeit

Solarpaneele, die auf jedem Kurs Ertrag bringen, zusammen mit einem zuverlässigen Wassermacher, lassen Zoë so lange draußen bleiben, wie man möchte. Die Webasto-Propangasheizung hält sie auch weit südlich der Tropen behaglich.

2000 W

Solar auf Heck, Bimini und Deck

800 Ah

LiFePO4-Lithium, zwei Bänke für Redundanz

70 L/h

Wassermacher, betrieben über die Solaranlage

3000 W

Victron-MultiPlus-Wechselrichter / 120-A-Ladegerät

DER REFIT

Aufgebaut, um Ozeane zu queren

Wir haben Jahre in Werften rund um die Welt verbracht, um Zoë auf echten Blauwasserstandard zu bringen.



Unsere längste Werftzeit hatten wir während der Corona-Zeit in Südspanien. Dort trugen wir das gesamte Deck und das Cockpit ab und verlegten rund 200 m² neues Glasgewebe. Die Fußreling aus Aluminium war korrodiert, also haben wir sie rundum erneuert, ebenfalls eine große Arbeit. Außerdem haben wir ein Hardtop und eine neue Plattform am Heck gebaut und den Wassermacher, die Lithiumbatterien und die ersten 800 W Solar eingebaut. Die Trampoline stammen ebenfalls aus dieser Werftzeit, schwarzes Netz, damit das Wasser durchscheint.

In Saint-Martin haben wir Zoë an Land heben lassen, um die Rümpfe zu spachteln und zu glätten und das Antifouling zu erneuern, und haben Heckverlängerungen für bequemes Anbordkommen und Schwimmen gebaut. Und dank der längeren Wasserlinie wurde Zoë dadurch noch schneller.

In Guatemala haben wir beide Ruder von Grund auf neu gebaut, nachdem wir Lochfraßkorrosion an den Ruderschäften aus Edelstahl entdeckt hatten. Für die neuen Schäfte verwendeten wir den besten Duplex-Edelstahl, den wir aus den USA beschaffen konnten: Aquamet 22, damit die Schäfte hoffentlich für immer halten. Wir haben den Mastfuß aus massivem Teak neu aufgebaut und den Mast längsseits einer Schute im Río Dulce wieder gestellt. Die Motorbedienung haben wir erneuert. Die gesamte hydraulische Steueranlage haben wir überholt.

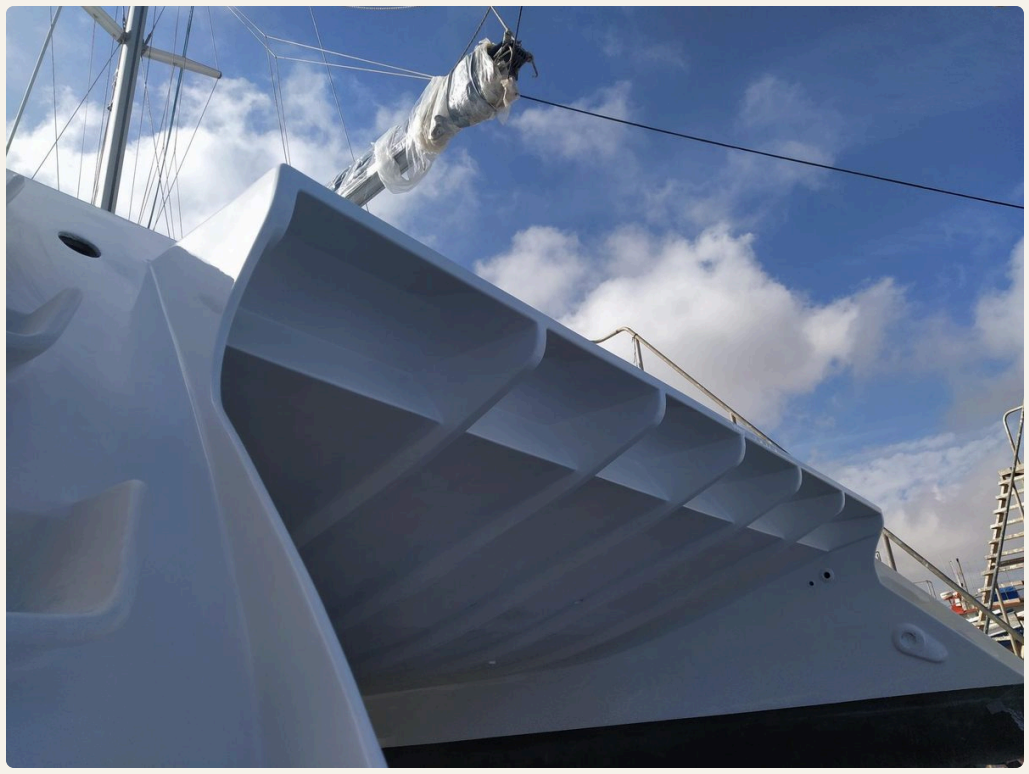
Auf der Passage vom Río Dulce zu den San Blas trafen wir einen treibenden Baumstamm. Der Schaden am Steuerbordbug war gering, ein gutes Zeichen für ihre solide Bauweise. In der Linton Bay Marina in Panama haben wir Zoë rasch aus dem Wasser holen lassen und den Bug repariert und neu gespachtelt. Solange sie an Land war, bauten wir einen Kielkühler für den Gefrierschrank ein.

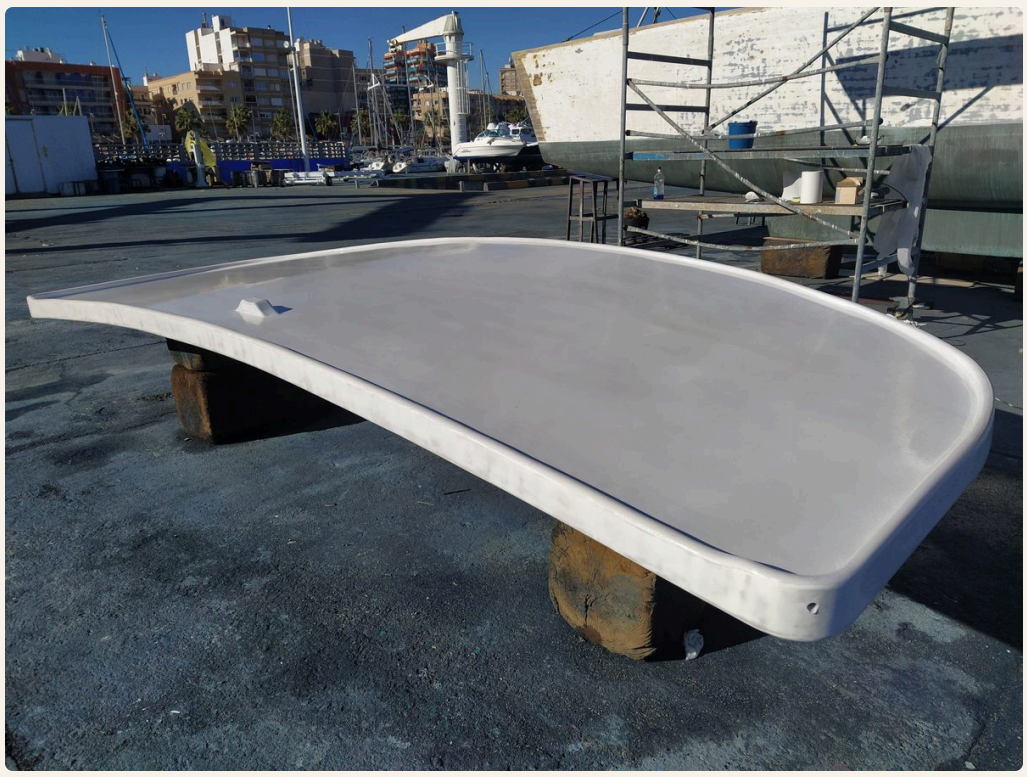
All diese Arbeiten führen wir selbst aus, fachgerecht und gründlich. Das dauert länger, aber das Ergebnis lohnt sich, und nichts davon ist bloße Kosmetik. Alles wurde gemacht, um zur See zu fahren, und vieles wurde gleich auf der Pazifiküberquerung erprobt.

2026 lag Zoë ein letztes Mal an Land, auf der Werft in Raiatea, während wir Freunde und Familie besuchten. Ende August kamen wir zurück, um das frische Antifouling aufzutragen. Zu reparieren war nichts, nur neue äußere Saildrive-Gummis, und dann segelten wir zurück nach Tahiti, hoch am Wind, in einer Kreuzsee: knapp 3 m Schwell aus Süden, steile Windsee aus Osten. Sie hielt 7 Knoten bei 35 Grad zum scheinbaren Wind von 20 Knoten. Unter der Wasserlinie geht sie frisch gestrichen an ihren nächsten Eigner über.

SÜDSPANIEN · 2020-2022 · DECK, FUSSRELING, HARDTOP UND PLATTFORM







SAINT-MARTIN · 2024 · SLIPPEN, SPACHTELN UND HECKVERLÄNGERUNGEN





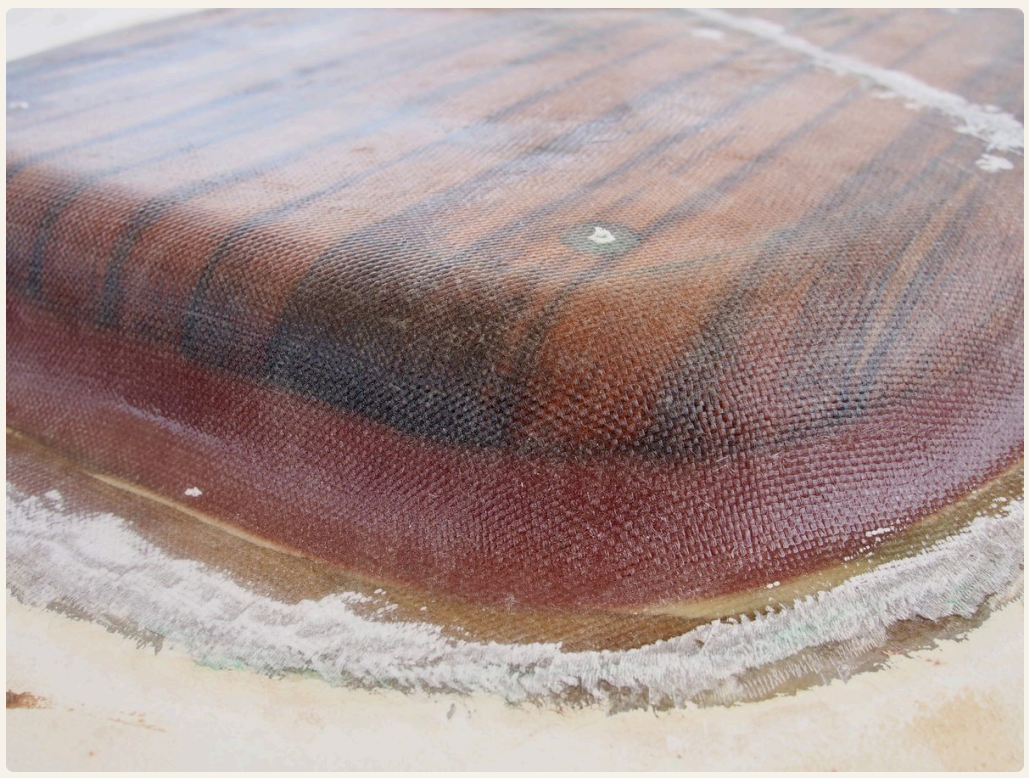






RIO DULCE, GUATEMALA · 2024 · MAST, RUDER UND SYSTEME


















RPM
X100
KUS
RPM
X100
KUS





Das Orange ist unser eigener Epoxidprimer, rot eingefärbt, damit jeder Kratzer durch das Antifouling sofort auffällt.







SAN BLAS, PANAMA · 2025 · WASCHMASCHINE EINGEBAUT







GAMBIER, FRANZÖSISCH-POLYNESIEN · 2026 · RIGGARBEITEN, EBENFALLS SELBST GEMACHT

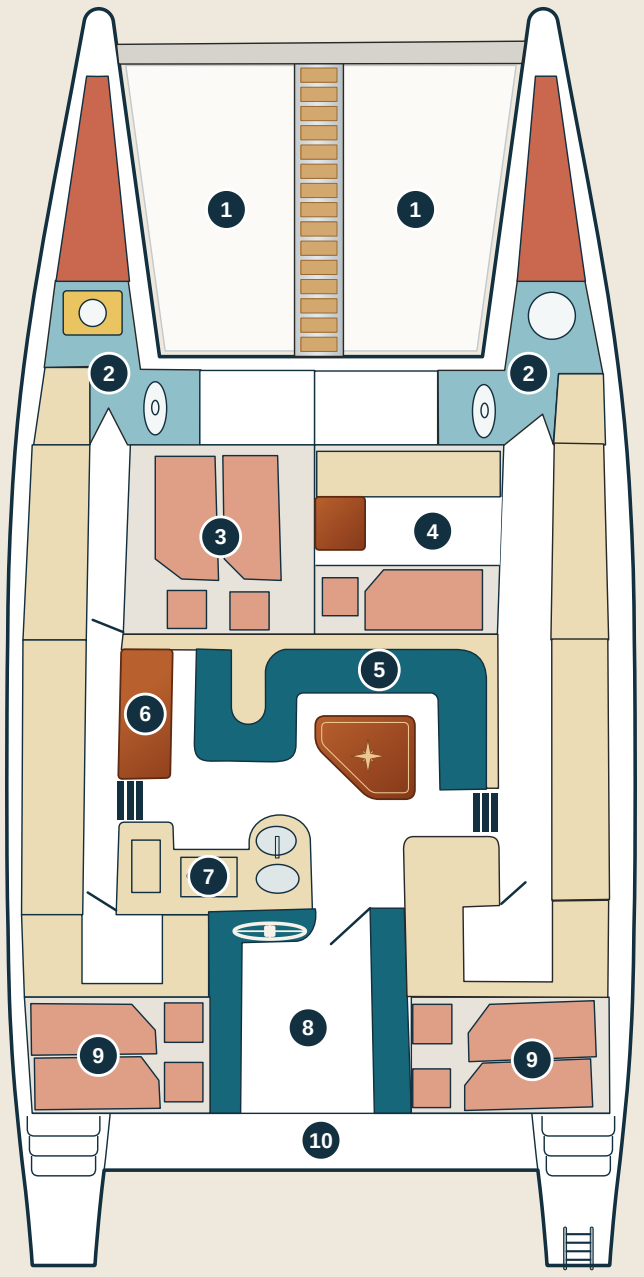






GRUNDRISS

Drei Doppelkabinen und eine Einzelkoje



Ansicht von oben, die Bugspitzen oben und Backbord links. Insgesamt 12,8 m lang und 6,4 m breit. Der Plan beruht auf einer alten Zeichnung aus Papierausschnitten, die Maße sind ungefähr.

1. Trampoline, in der Mitte ein abnehmbarer Laufsteg aus Aluminium mit quer liegenden Holzbohlen
2. Nasszellen, eine in jedem Rumpf, die Waschmaschine backbord
3. Eignerkabine
4. Atelier, mit der Einzelkoje und dem Gefrierschrank
5. Salon
6. Kartentisch
7. Pantry, mit dem Kühlschrank zur Rumpfseite
8. Cockpit mit Klapptisch, und der Steuerstand
9. Achterkabinen, eine in jedem Rumpf
10. Plattform und Heckverlängerungen, die Badeleiter steuerbord

AKTUELLE FOTOS

Zoë heute

Alle Fotos in diesem Abschnitt haben wir im Oktober 2026 gemacht, und sie zeigen Zoë ehrlich so, wie sie heute ist. Pantry und Salon haben wir gestrichen und viel Holz lackiert. Die Renovierung abzuschließen, ist Aufgabe des neuen Eigners. Die Polster im Innenraum sind in die Jahre gekommen und sollten ersetzt werden; die Cockpitpolster sind in gutem Zustand.

SALON



Salon und Pantry, frisch gestrichen





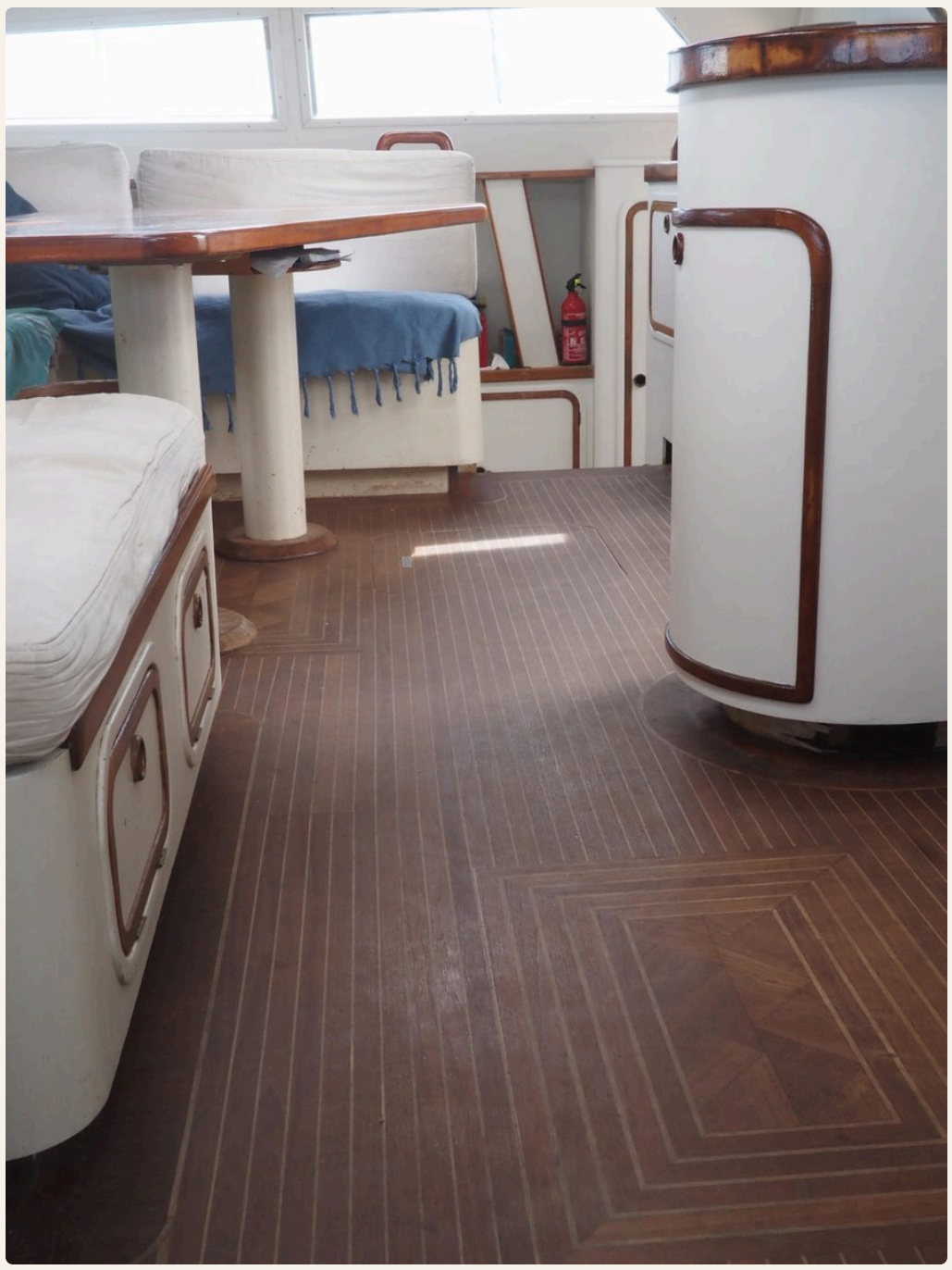






SALONBODEN







PANTRY



Die Pantry, frisch gestrichen











KARTENTISCH







BACKBORDRUMPF





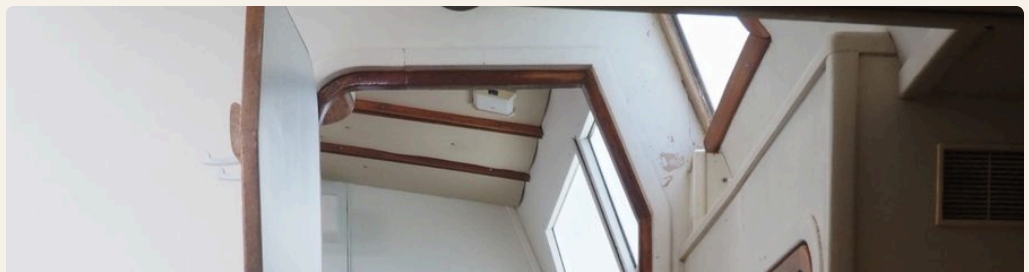


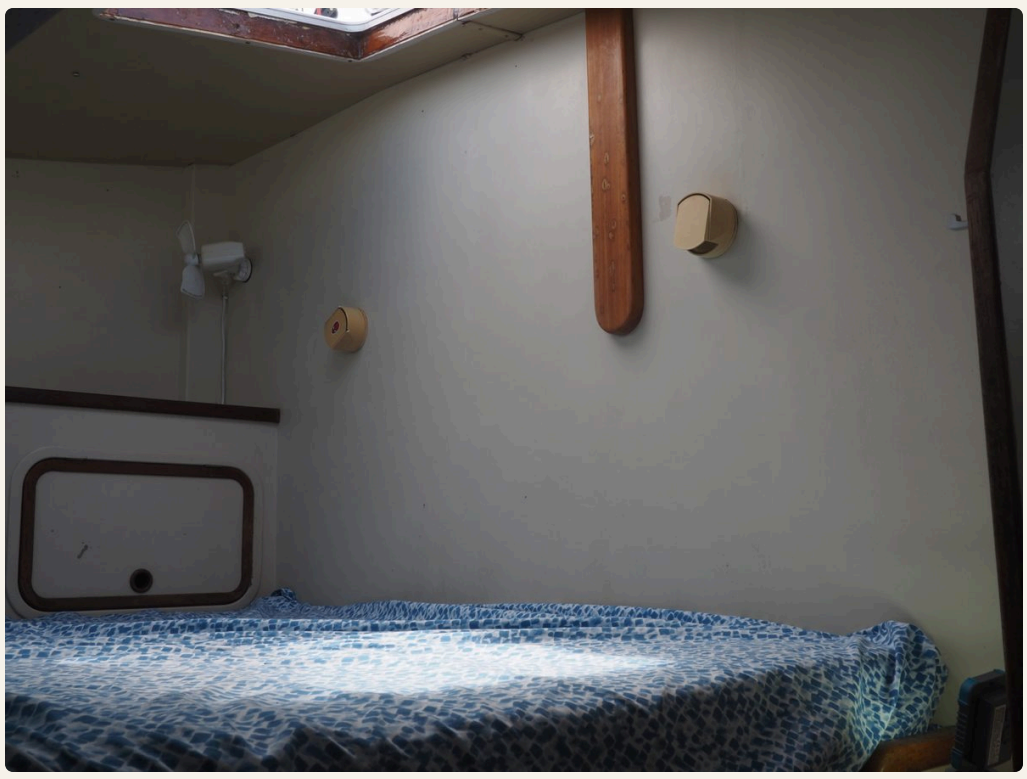


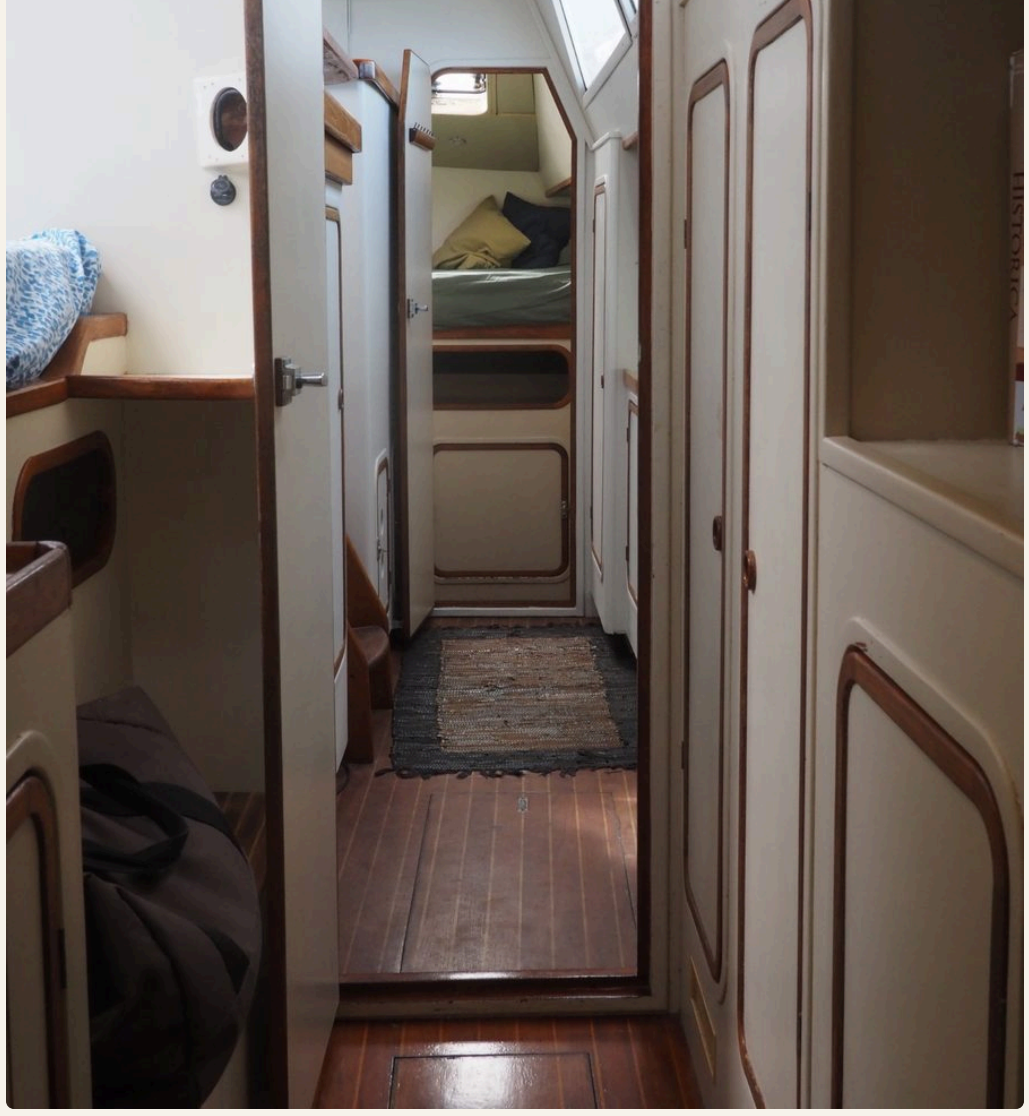


EIGNERKABINE









STEUERBORDRUMPF









Einer der vielen Rahmen, die wir lackiert haben





Die Kabinen müssen noch gestrichen werden

ATELIER, MIT DER EINZELKOJE







Der Gefrierschrank, ein Isotherm CR 63 F Inox

COCKPIT







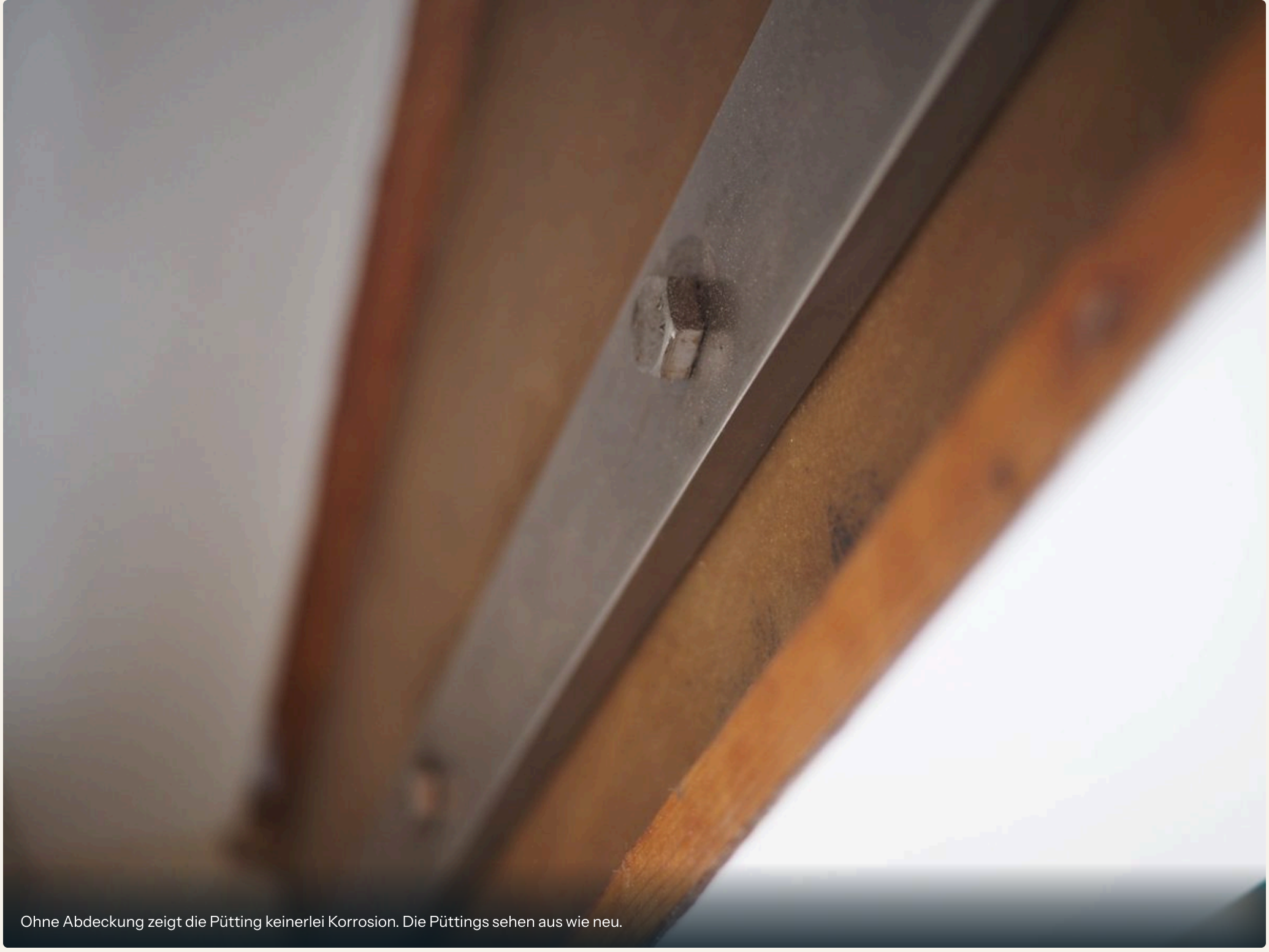
DECK, RIGG UND PÜTTINGS











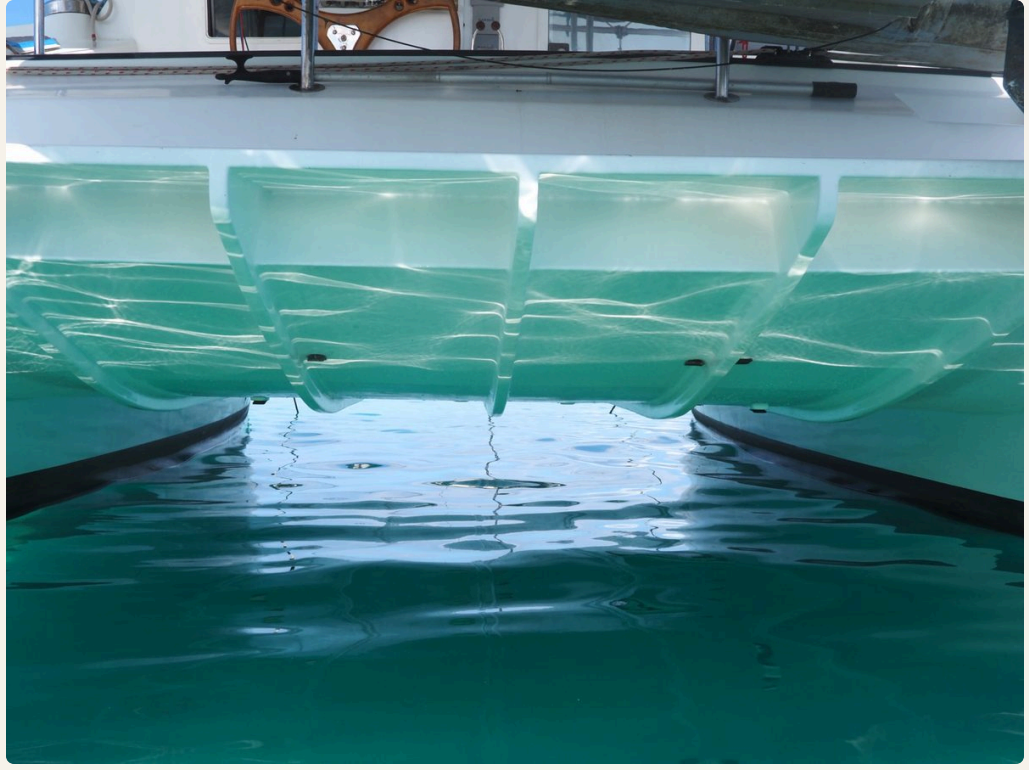
Ohne Abdeckung zeigt die Pütting keinerlei Korrosion. Die Püttings sehen aus wie neu.

RÜMPFE UND BRÜCKENDECK · 30. OKTOBER 2026

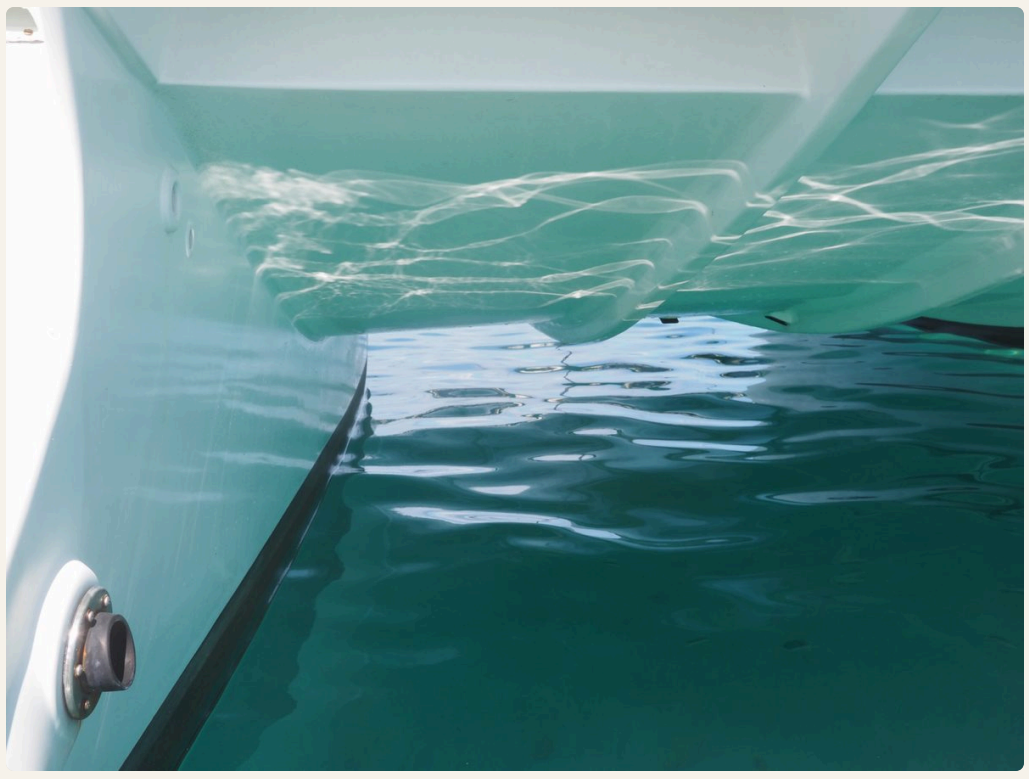




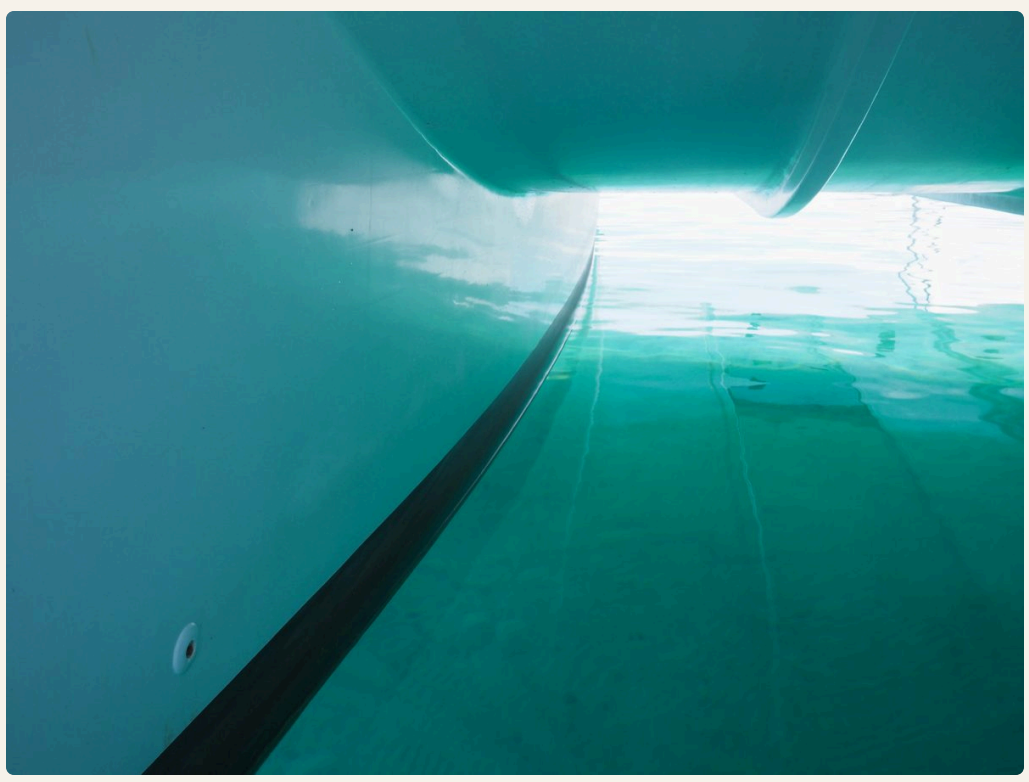

Zoe

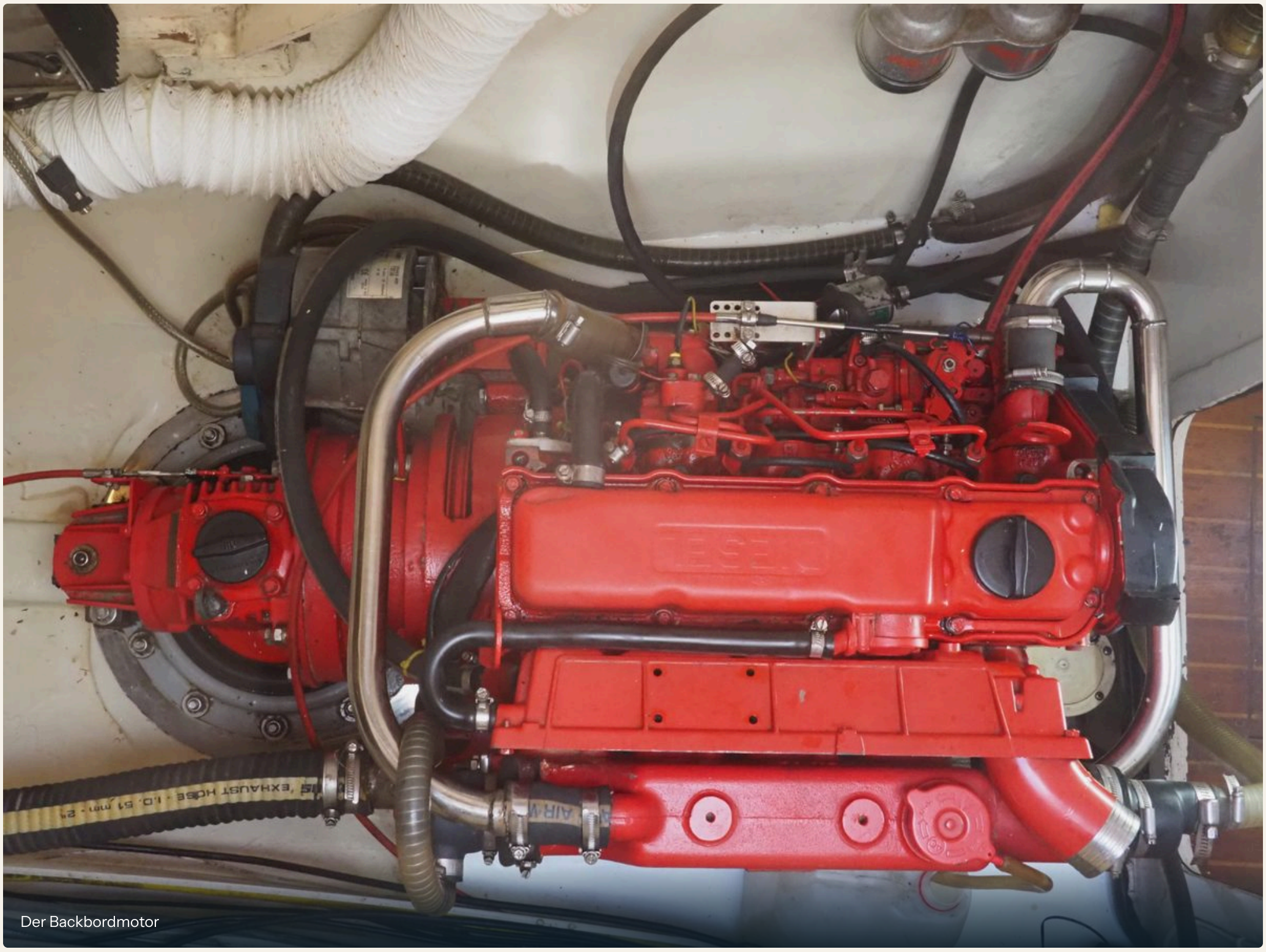






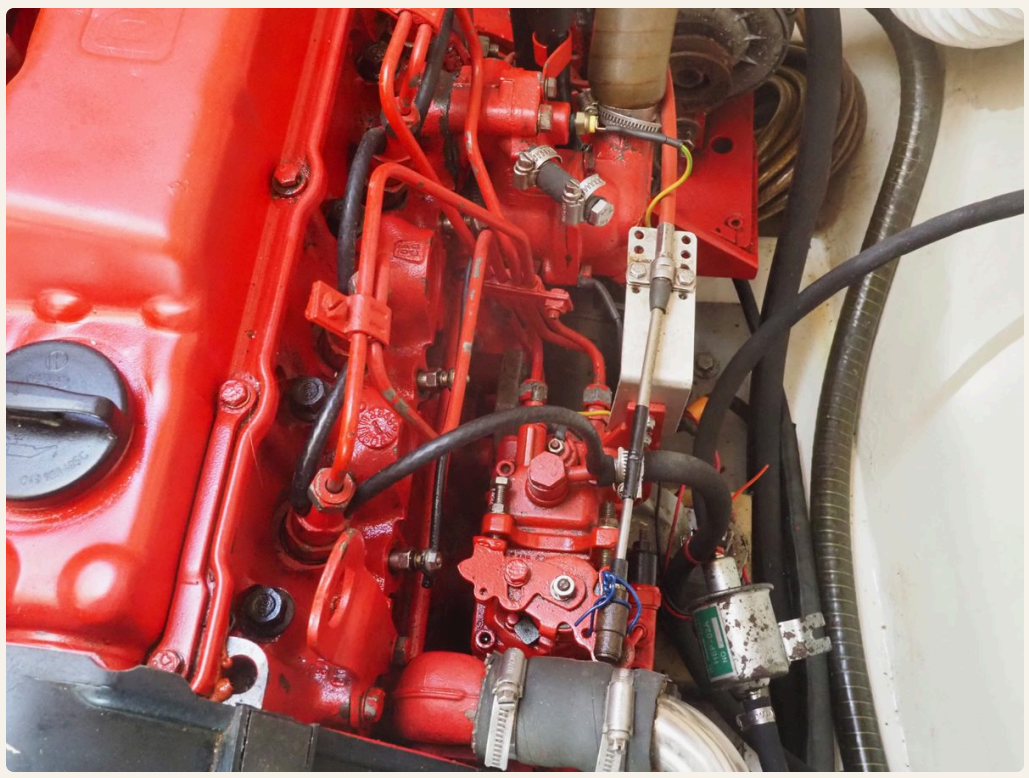






Der Backbordmotor



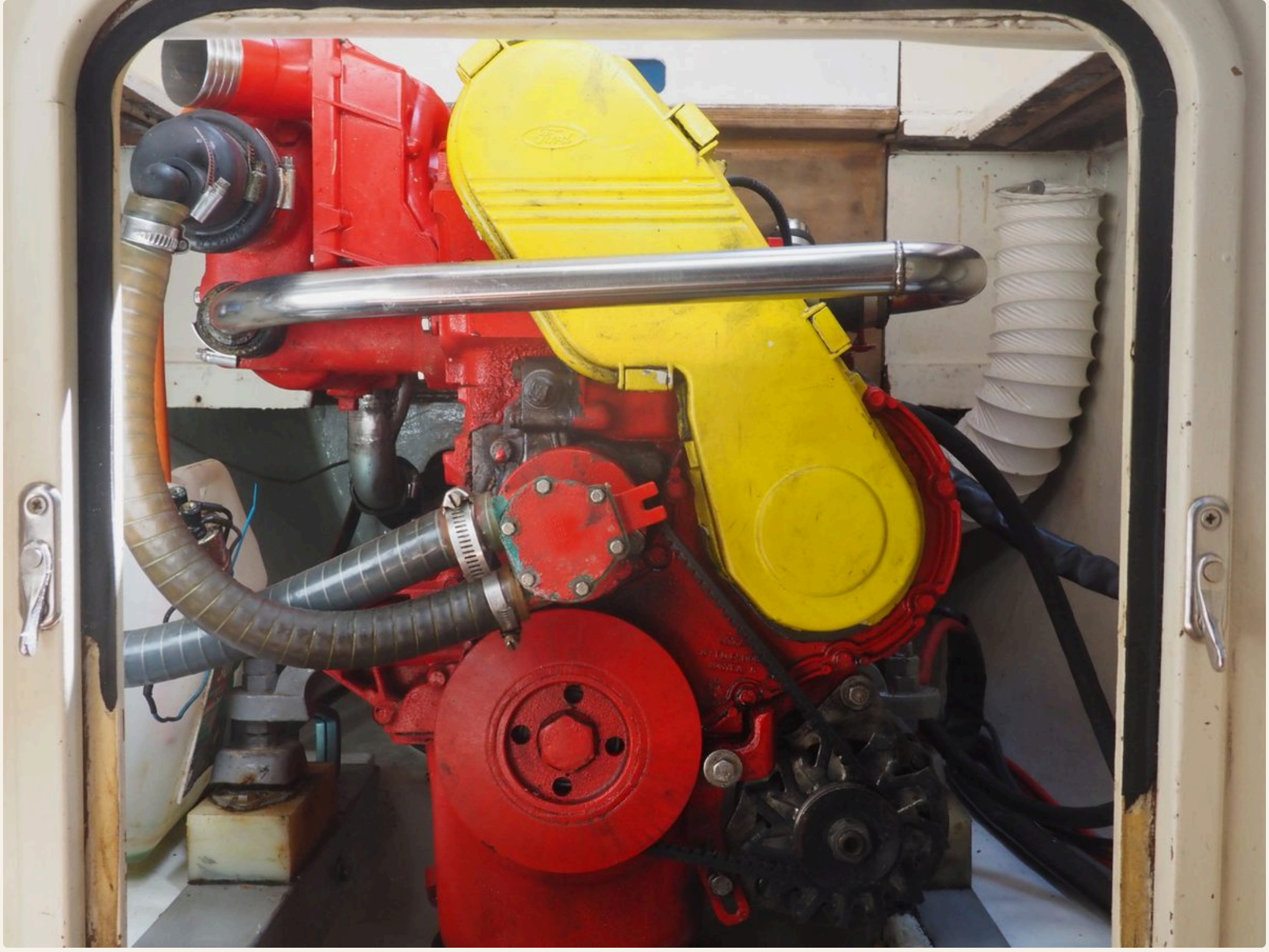








Der Steuerbordmotor



IM DETAIL

Vollständige technische Daten

Alles an Bord, vollständig aufgelistet. Die Jahreszahlen zeigen, wann Ausrüstung zuletzt erneuert oder ergänzt wurde.

01 Abmessungen

Länge über alles	12,8 m
Breite	6,4 m
Tiefgang	1,0 m
Durchfahrtshöhe	16 m
Leergewicht	7,2 t

02 Unterkunft

Doppelkabinen	3
Kojen	Eigner 150 cm, zwei achtern 140 cm
Einzelkoje	1 × 80 cm, im Atelier
WC	1 elektrisch

03 Segel

Großsegel	47 m² schweres Hydranet
Genua	35 m² schweres Hydranet
Gennaker	78 m² an Bugspriet-Rollanlage
Spinnaker	120 m²
Spinnaker	110 m²

Groß und Genua beide aus schwerem Hydranet, in sehr gutem Zustand. Der leichte UV-Schutzstreifen des Gennakers ist fällig zum Erneuern; das Material für die Reparatur ist bereits an Bord.

Beide Spinnaker sind gebraucht und geflickt, doch das Tuch knistert bei beiden schön. Wir haben eine Socke an Bord.

04 Rigg

Hauptwanten	erneuert 2026
Stehendes Gut	ab 2016
Mastfuß	aus Teak neu aufgebaut, 2024
Winschen	Andersen Edelstahl, 2 × 56, 1 × 46, 3 × 40

05 Motoren

Motoren	2 × 54 PS Ford LT, 1,6 l Diesel, marinisiert von Bowman
Antriebe	Volvo 120S Saildrives
Saildrive-Membranen	2019 in Tunesien erneuert
Propeller	Brunton Autoprop, selbstverstellend
Bedienung	erneuert 2024
Starterbatterien	beide 2024 in Saint-Martin erneuert

Originalmotoren, 2019 und 2022 überholt und neu lackiert, durchgehend gut gewartet. Für ein Boot dieser Größe überdimensioniert, mit Leistungsreserven, und die Brunton Autoprops verstellen ihre Steigung selbsttätig für beste Effizienz unter Segeln und volles Drehmoment, wenn es gebraucht wird. Sie kommt mit einem umfangreichen Ersatzteilsatz, bis hin zu einem kompletten Ersatz-Saildrive.

Der Ölwechsel an den Volvo 120S lässt sich im Wasser machen, ein Service ist also vor Anker möglich. Die Saildrive-Membranen wurden 2019 in Tunesien erneuert, die äußeren Gummis zuletzt 2026 in Raiatea.

06 Steuerung

System	Hynautic hydraulisch
Steuerzylinder und Konsole	Hynautic, Zylinder am Backbordruder
Ruderanlenkung	Edelstahlstange, Steckbolzen
Notpinne	zwei Ruderköpfe an Deck
Überholung	gesamte Anlage, 2024

Der Zylinder arbeitet auf das Backbordruder, im Inneren des Bootes verbindet eine Edelstahlstange beide Ruder. Ein einziger Bolzen löst die Verbindung; bei blockiertem Steuerbordruder steuert sie dann allein über Backbord. Beide Ruderköpfe kommen an Deck durch und nehmen die Notpinne auf.

Der Hynautic-Steuerzylinder und die Steuerkonsole wurden in Guatemala komplett gewartet.

Eine hydraulische Ersatzpumpe für den Autopiloten liegt an Bord.

07 Elektronik

Instrumente	Garmin, TD 50 Display im Cockpit
Kartenplotter	Garmin
Autopilot	Garmin Reactor 40 hydraulisch, GHC 50 am Steuerstand
Radar	Garmin
AIS	Simrad
Seefunk (VHF)	Icom
Starlink	feste Antenne, 12 V

Autopilot, Windgeber, Log und Echolot, die Hauptinstrumente und der Seefunk wurden 2025 vor unserer Pazifiküberquerung erneuert. Alle Instrumente sind aufeinander abgestimmt und voll funktionsfähig.

Die feste Starlink-Antenne läuft mit 12 V, von Netzspannung umgerüstet, und zieht so weniger Strom aus den Batterien.

08 Elektrik & Energie

Solar	2000 W gesamt
Paneele	alle starr, letzte 2026 montiert
Batterien	800 Ah LiFePO4
Wechselrichter / Ladegerät	Victron 3000 W / 120 A
Generator	Hyundai 2000 W, tragbar
Netzspannung	230 V
Schalttafel	Philippi

Winston-Zellen als zwei Bänke für Redundanz verschaltet. Solar auf Heck, Bimini und Deck verteilt für Ertrag auf jedem Kurs. Batterien und Victron-System sämtlich von 2022; die Philippi-Schalttafel ist sauber verkabelt.

09 Pantry & Geräte

Kühlschrank	250 L wassergekühlt
Gefrierschrank	Isotherm CR 63 F Inox, 63 L, kielgekühlt
Waschmaschine	5 kg (2025)
Kochen	mobiles Induktionskochfeld
Heizung	Webasto Propangas

Zweiflammiger Force-10-Gasherd mit Backofen an Bord als Reserve.

Die Webasto-Heizung läuft ebenfalls mit Propan, damit bleibt Zoë auch weit außerhalb der Tropen behaglich: ein europäischer Winter, Neuseeland und weiter südlich.

10 Wassermacher

Anlage	Seawater Pro (2022)
Stromversorgung	12 V über die Solaranlage
Leistung	70 L pro Stunde

Die Pumpe wurde 2025 vor der großen Überfahrt erneuert; die alte Pumpe liegt als Ersatz an Bord.

11 Tanks & Stauraum

Diesel	2 × 180 L
Wasser	300 L
Fäkalientank	~60 L

Der Steuerbordtank wurde zu Stauraum umgebaut (unsere „Bierbilge“) und lässt sich jederzeit wieder zum Tank machen. Mit dem Wassermacher muss man kaum Wasser mitführen, und das Bimini ist so eingerichtet, dass es Regen wirkungsvoll auffängt.

Insgesamt hat Zoë 114 Staufächer, Bilgen und Ablagen - erstaunlich viel Stauraum.

12 Bauweise

Rümpfe	3 cm Zederstrip / Epoxid
Deck	Sperrholz, neu laminiert, ~200 m²
Trampoline	Schwarzes Netz, in Spanien erneuert
Dämmung	Styrodur in allen Decksunterseiten
Kiele	lang, Opferkiele
Ruder	durch Skegs geschützt
Borddurchlässe	TruDesign-Komposit

Die 3 cm starken Zedernrümpfe bieten echte Sicherheit bei Stößen, und die langen Kiele geben große Stabilität unter Segeln. Die Kiele sind Opferkiele und die Ruder durch Skegs geschützt, sodass eine Grundberührung von Teilen aufgefangen wird, die genau dafür ausgelegt sind.

Deck und Cockpit wurden in Südspanien neu laminiert, dann gespachtelt und lackiert. Außen ist überall Glas aufgebracht.

Maßgefertigtes Hardtop, neue Heckplattform und Heckverlängerungen, Fußreling aus Aluminium rundum erneuert.

Alle Decksunterseiten sind mit Styrodur zwischen den Holzlatten gedämmt, die Stöße abgeklebt, und die Kabel laufen hinter abnehmbaren Paneelen auf Hebelklemmen. Das hält die Kabinen in den Tropen kühler und das Kondenswasser in kälteren Breiten in Grenzen.

Die Borddurchlässe sind aus TruDesign-Komposit, unter der Wasserlinie kann also nichts korrodieren.

13 Beiboot

Dinghy	2,9 m Aluminium-RIB
Außenborder	15 PS Yamaha Zweitakter

Das RIB ist in die Jahre gekommen und sollte ersetzt werden. Der Yamaha ist bewusst alt - wir haben den ältesten Zweitakter gewählt, den wir wegen seiner Zuverlässigkeit finden konnten - aber in gutem Zustand und kräftig genug, um uns alle sechs samt Einkäufen ins Gleiten zu bringen.

14 Ankergeschirr

Hauptanker	38 kg Bügel
Kette	90 m × 10 mm
Zweitanker	Dela-Typ, Edelstahl
Ankerwinde	Lofrans Cayman 1000 W

Der 38-kg-Bügelanker ist für Zoë etwas überdimensioniert, aber das zusätzliche Gewicht macht das Ankern besonders sicher. Der Plattenanker aus Edelstahl hält gut in Seegras. Die 90 m 10-mm-Kette sollten in nächster Zeit erneuert werden; die Ankerwinde wurde 2022 überholt.

15 Sicherheit

Rettungsinsel	Zodiac, 6 Personen, Hartschalencontainer
Rettungsringe	2
Rettungswesten	Mehrere, alle älter

Zum letzten Service der Rettungsinsel liegen uns keine Unterlagen vor, und die Rettungswesten sind alle älter. Beides sollte vor dem nächsten Seetörn geprüft werden.

IMPRESSIONEN

Zoë auf See

Zum Vergrößern auf ein beliebiges Foto klicken.





















Zoë liegt in Tahiti vor Anker, bereit für ihren neuen Besitzer

KAUFPREIS

~~150.000 €~~

119.000 €

Dieser Preis ist eigentlich ein Witz für ein so gutes Boot. Zoë ist ein stärkeres, schnelleres und weit besser gebautes Boot als ein Serienkatamaran gleicher Größe. Und deutlich langlebiger - eine 2020er Lagoon wird vermutlich keine 37 Jahre lang die Weltmeere befahren.

Aber uns läuft die Zeit davon, denn wir wollen zurück in die Tuamotus. Zoë in Tahiti an einer Boje zu lassen, kommt für uns nicht infrage, dazu haben wir sie zu sehr lieb. Also bieten wir sie nun zu dem Preis an, den wir vor knapp neun Jahren bezahlt haben. Inflationsbereinigt und mit den rund 100.000 € an Verbesserungen, die wir in sie investiert haben, liegt ihr Wert bei etwa 250.000 €.

ANFRAGEN

Besuchen Sie Zoë

Sie liegt in Tahiti, Französisch-Polynesien, und kann nach Absprache besichtigt werden. Für die vollständige Historie, weitere Fotos oder ein Gespräch freuen wir uns über Ihre Nachricht.

Kontakt über zoe-catamaran.punkrats.com

KAUFPREIS	LIEGEPLATZ	TYP	BESICHTIGUNG
119.000 €	Tahiti	Simpson 1201, 1989 Henze	nach Absprache