

7.2017

»»» Bootshandel
Skipper.

»»» Bootshandel **Skipper.**

Motor- und Segelboote

Ⓐ Ⓜ Ⓡ Ⓢ Ⓘ € 4,60 · ⒸⒹ sfr 8,00 · BeNeLux € 4,70 4,50 €

»»» 5 TESTS

Breedendam MTB fourzero WH
Fountaine Pajot MY 44
Saver 300 Sport
Ryds 548 Light
Interboat 6.5

»»» TECHNIK

Moderne Stromerzeuger
für den Bordgebrauch

»»» NEUE BOOTE

20 Boote und Yachten
im Kurzporträt



Themse- Törn

Mit dem Charterboot auf
Englands bekanntestem
Fluss

**25 SEITEN
BOOTSMARKT**

SEGELN Moody 45 DS – ein Decksalon-Kreuzer aus Greifswald

HOT SPOT Die Beneteau-Barracuda-Tour für den Sportangler

MENSCHEN Zu Besuch beim »Wassersport-Profi von der Oder«

CHARTERBOOT-TEST Keser-Hollandia 38 CL »Seepferdchen 33«



0.7

4 190553 504509

Die erste bei HanseYachts vor neun Jahren zu Wasser gelassene Moody DS45 markierte für die ehemals englische Traditionsmarke den endgültigen Neuanfang. Ihre radikale Abkehr vom klassischen Yachtdesign wurde indes äußerst kontrovers diskutiert.

Schöner
wohnen,
sportlich
segeln –
geht das?

Die »Yacht« sprach damals von einem »spannenden Experiment«. Das Wort Experiment impliziert allerdings, dass es hätte scheitern können, und das wiederum war ganz und gar nicht die Intention von Werftchef Michael Schmidt. Der war zwar immer wieder für Überraschungen gut, doch die sollten schon erfolgreich sein. Mit der Moody DS 45 hatte Schmidt das Konzept des Decksalons, das schon 1992 vom englischen Designer Andrew Winch in der Wauquiez 54 beispielgebend präsentiert und danach in verschiedensten Ausprägungen mehr oder minder gekonnt kopiert worden war, konsequent zu Ende gedacht.

Bei Schmidts Prinzip vom »Leben auf einer Ebene« gehen Cockpit und Kajüte mit Salon stufenlos ineinander über, so wie auf Motoryachten und großen Fahrtenkatamaranen, nur getrennt durch eine breite, gläserne Schiebetür. Natürlich implizierte dieses Prinzip auch den Bruch mit dem herkömmlichen Yachtdesign mit den relativ flachen Kajütaufbauten über einem Niedergang zum Salon tief im Rumpf – Spötter sprachen vom Keller – das je nach Ausführung von schnittig bis elegant reichte und an das sich die Augen der Seglergemeinde aber auch von Nichtsegelern gewöhnt hatten. Doch diesen Bruch nahm Schmidt bewusst in Kauf.

Für die Realisierung heuerte Schmidt Moodys langjährigen Hauskonstrukteur Bill Dixon an. Der schuf einen kompakten, hochbordigen Rumpf mit leicht eingezogenem Vertikalsteven, einem breiten Heck mit abgerundeten Kimmkanten und mit einem flachen Unterwasserschiff. Darauf setzte er den von außen massiv wirkenden Kajütaufbau mit Salon (Stehhöhe in der Mitte 1,93 m), der dann von der Windschutzscheibe nach vorn in die Bugsektion flach ausläuft.

Bei völlig geöffneter Schiebetür entsteht aus Salon und Cockpit ein großer Le-



Wie auf einer Superyacht - Cockpit und Decksalon mit L-Pantry auf einer Ebene. Jalousien schützen vor intensiver Sonneneinstrahlung

bensraum und wie bei einem Haus, dessen Terrasse teilweise mit einer Markise überdacht wird, lässt sich das Cockpit mit einem zwischen den Dachholmen ausziehbaren Bimini bis zu den Steuerständen vor Sonne und Regen schützen.

Der Decksalon mit den großen Scheiben aus Sicherheitsglas bietet im Sitzen auf dem gemütlichen L-Sofa und zwei Hockern am großen Klappstisch einen 360° Rundumblick und das nicht nur im Hafen und vor Anker, sondern auch beim Segeln. Ergänzt wird die Einrichtung durch eine komplett ausgestattete L-Pantry sowie vorn an Backbord durch den Navigationsplatz mit Fahrhebel, Kartentisch und einer Instrumentenkonsole mit Plotter und Anzeigen. Zusammen mit der Fernsteuerung des Autopiloten wird die Navigation bei Schlechtwetter oder nur unter Motor zum »Innenfahrstand«.

Damit man aber nicht vergisst, dass man sich in diesem großzügigen Raum an Bord einer Segelyacht befindet, sind alle waagerechten Flächen mit Schlingerleisten versehen. Eine Dachstütze aus Edelstahl am Eingang sowie zwei Edelstahl Handläufe unter der Decke geben auf See zusätzliche Sicherheit.



Platz für sechs Personen am ausklappbaren Tisch mit 360° Rundumblick. Der Naviplatz vorn kann als Fahrstand genutzt werden

ausgedrückt, dass der Zuspruch nach wie vor ungebrochen ist? Nach Aussagen von Sven Haushahn hat er sogar angezogen, nachdem HanseYachts mit der Moody DS54 eine deutlich größere Schwester auf den Markt brachte.

Auf weniger als 14 m Länge wartet die Moody DS45 mit gewaltig viel Raum auf – die Backskisten unter den Cockpitbänken sind so groß wie kleine Kabinen, da muss schon ein Tritt beim Einstieg helfen. Der Motorraum mit Hauptmaschine und allen technischen Aggregaten ist gebückt »begebar«, achtern findet ein Schlauchboot unter großen Klappen seinen Platz und dahinter lässt sich eine Badeplattform abklappen. Unter den Steuersitzen lassen sich die Rettungsinseln gut geschützt und doch schnell griffbereit verstauen.

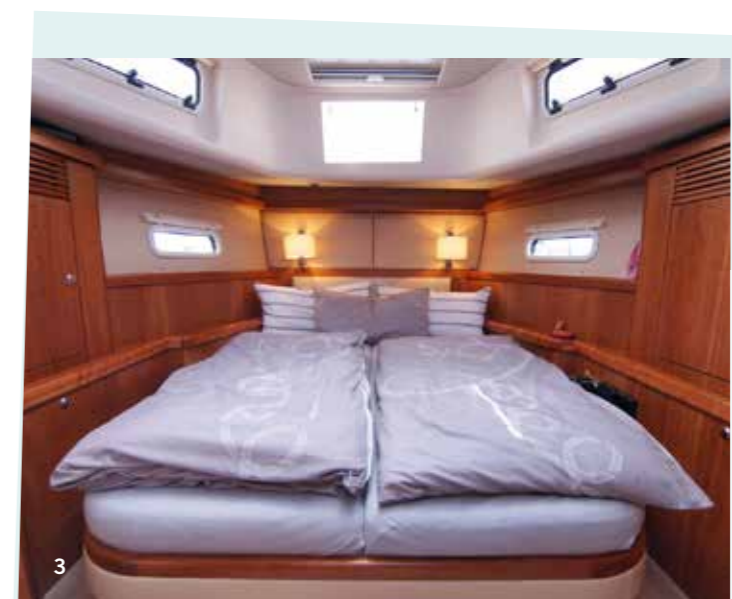
Auch in den Kabinen findet sich reichlich Stauraum in Schränken, Regalen und Schubladen sowie unter den Betten und die mit separaten Duschen versehenen Bäder haben nichts mehr mit den üblichen »Nasszellen« gemeinsam. Durch Rumpf- und Aufbaufenster gelangt Tageslicht in Bäder und Kabinen und ein zentrales Fensterband im Deck erhellt

Flur und Eignerkabine. Das alles findet sich in einem GFK-Sandwichrumpf mit Corecell-Kern und einem Vinylester-Laminat, in den ein GFK-Strongback zur Aufnahme der Lasten von Rigg, Kiel und Maschine eingezogen ist. Das Deck besteht aus einem Balsa-Sandwich mit Vinylester Laminat außen und Polyester-Laminat innen.

Die Verarbeitung der von uns vor Laboe in der Strander Bucht gesegelten Baunum-

mer 97 erwies sich durchweg als erstklassig. In der Vorderkabine war nur ein leichtes Plätschern zu hören. Unter Motorfahrt war vorn nur ein angenehmes Brummen zu vernehmen, achtern und im Salon war es etwas stärker zu hören. Die Verarbeitung der eingesetzten Materialien, in diesem Fall die helle Kirschtäfelung, lässt sich als hochwertig beschreiben.

Bei in der Richtung schwankendem, östlichem Wind von 10 bis 12 Knoten, in einigen



Hell und freundlich – die Eignerkabine im Vorschiff mit opulentem Insel-doppelbett und gut belüftetem Stauraum

AN BORD MOODY DS 45



Böen auch deutlich darüber, erreichten wir auf verschiedenen Kursen Geschwindigkeiten von 5,6 bis an die 8 Knoten und das mit der standardmäßigen Selbstwendefock mit Unterdeck-Furler und einem Rollgroß mit durchgehenden Vertikallatten und einer ausgeprägten Achterlieksrundung.

Zugegeben, ich bin kein Freund von Rollgroßsegeln, da sie im Allgemeinen mit einem Verlust an Segelspaß einhergehen. Doch dieses, wie die Selbstwendefock aus Elvström HPM (High Performance Membrane) gefertigt, ließ sich leicht in den schwarz lackierten Seldén Mast ein- und ausrollen und mit der German-Großschot auf dem Kajütdach feinfühlig trimmen.

Die Werte am Wind überzeugten mit Wendewinkeln um die 85° und Kursen

zum scheinbaren Wind von 27° bis 35° und bis zu 7,8 Knoten Fahrt. Schon ein geringes Dichtnehmen der Großschot wurde mit mehr Ruderdruck der beiden Ruderblätter und der Tendenz zu mehr Höhe beantwortet. Sobald Groß und Fock auf einem Kurs von 30° bis 32° zum Wind optimal eingestellt waren, lag die Moody DS45 vollkommen ausgeglichen auf dem Ruder. Mit leicht raumem bis achterlichem Wind brachte sie es immer noch auf über 6 Knoten Fahrt. Für mehr Fahrt bei leichterem Wind, sprich mehr Segelspaß, hat der Eigner inzwischen auch einen Code Zero bestellt und damit die sinnvolle, weil Arbeit sparende Kombination aus großem Großsegel und Selbstwendefock sinnvoll ergänzt.

Um leichter und damit auch sicherer in engen Häfen, davon gibt es in der Ostsee genug, manövrieren zu können, hat

sich der Eigner zusätzlich zu dem vorderen auch für ein ausklappbares achteres Querstrahlruder entschieden. Und um das Wechseln von einem zum anderen Steuerstand zu erleichtern, gibt es auf jedem einen Motorhebel und in den Achterkanten der Dachholme doppelte Segelanzeigen.

Zum Thema sicheres Fortbewegen an Bord gehören die Antirutschstruktur der GFK-Laufflächen an Deck ebenso wie die breiten, mit Teak belegten Seitendecks und der hohe umlaufende Süllrand mit der geschweißten Edelstahl Reling. Fallen, Leinen und Schoten sind unter Deck auf zwei Winschen und die dazugehörigen Klemmenbatterien auf den Cockpitsüllen geführt, wo sie sich bequem und geschützt von den Mitseglern, und unter Autopilot auch vom Skipper, bedienen lassen. Zusätzlich hat der Eigner sich



1. Bewährte Sonderausstattung – die vordere Winsch auf dem Cockpitsüll. So können mehrere Leinen wie Großschot und Fockschot gleichzeitig getrimmt werden
2. Übersicht am Steuerstand – der Kompass auf der Konsole und die Segelinstrumente am Ende des Dachholms sind gut einsehbar
3. Praktisch bei Manövern – Kompass, Motorfahrhebel und Joysticks für Bug- und Heckstrahlruder sind auf beiden Steuerkonsolen vorhanden
4. Immer im Bilde – Plotter, Motoranzeige und UKW-Sprechfunk zwischen den Steuerständen



noch für ein weiteres Winschenpaar entschieden, das die Arbeit mit mehreren Fallen und Schoten erheblich erleichtert. Ein großer Kartenplotter an der Achterkante des großen, mit zwei Klappflügeln versehenen Cockpittisches hält den Steuermann immer auf dem neuesten Stand.

Fazit: Es sind viele einzelne Gründe, sich als Langfahrtsegler für eine Moody DS45 zu entscheiden, dazu zählen neben dem

Konzept »Leben auf einer Ebene« nicht zuletzt auch die überzeugenden Segel-eigenschaften. »Leben auf einer Ebene« gibt es schon lange bei Fahrtenkatamaranen und die sind inzwischen auch deutlich schneller als Einrümpfer, was man aber an Bord kaum spürt. Es fehlt das Gefühl des sportlichen Segelns und das ist eng verbunden mit dem Krängen. Auf der Moody DS45 spürt man die Kraft des Windes und des Wassers direkt, wenn

eine Bö die Yacht auf die Seite drückt und Steuermann und Mannschaft auf die Krängung reagieren müssen. Mit der Moody DS45 ist es Michael Schmidt gelungen, das großartige Raumgefühl von Katamaranen mit dem elementaren, sportlichen Segelgefühl der Einrümpfyachten zu verbinden. ■

Text: **Jochen Halbe**

TECHNISCHE DATEN

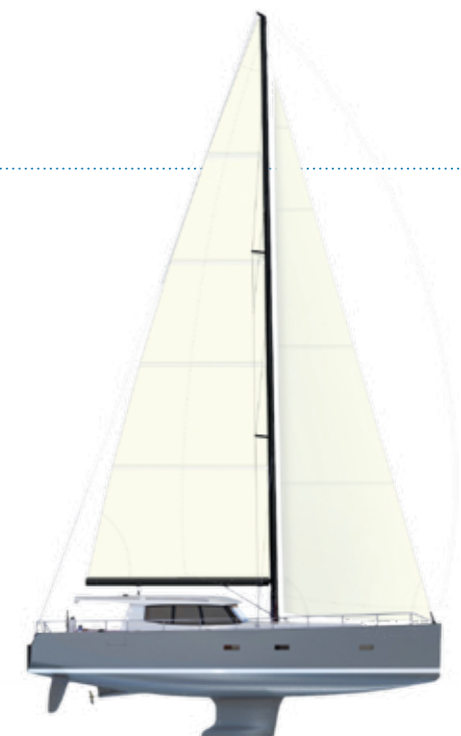
Länge ü. A.: 13,72 m
LWL: 12,93 m
Breite: 4,57 m
Tiefgang: 1,99 m/1,65 m optional
Verdrängung: 14,0 t
Ballast: 4,3 t
Masthöhe ü. W.: 21,8 m
Segel: Elvström Sails, HPM
Segelfläche Groß: 62 m²
Selbstwendefock: 48,7 m²
Code Zero max: 104,9 m²
Gennaker: 148,7 m²
Mast/Baum: Seldén, Aluminium
Motor: Volvo Penta D3-110, 106 PS/78 kW
Antrieb: Welle, Drei-Blatt Flexifold Propeller
Frischwasser: 800 l
Treibstoff: 600 l

CE Zertifikat: Kategorie A
Konstruktion: Dixon Yacht Design
Interieur: Design Unlimited
Preis: 379.000 € zzgl. 19 % MwSt (Standard Ausführung)
 487.000 € zzgl. 19 % MwSt (gesegelte Ausführung)
Baujahr: 2016

WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

Moody, www.moodyboats.com

Diamond Yachts,
www.diamond-yachts.de



Fotos: Diamond Yachts (4), Jochen Halbe (4)