

yacht

Neue Ziele auf Nord- und Ostsee

Mit wechselnden Crews ferne Orte erreichen. Tipps für großartige Törns

Das perfekte Segelvideo

Von der Story bis zum Schnitt: So gelangen Ihnen spannende Filme

Vergessene Schätze

Lotsenkoje, Zitrone, Schwalbennest: Gute Erfindungen, die wir vermissen

Schiff mit Geschichte

Unterwegs mit Prinz Heinrichs Sonderklasse „Tilly XV“



Die wunderbare Welt des Segelns

Ulli Libor – mit über 80 auf der Überholspur, Lisa Blair – solo um den Südpol, Paul Lenz – im Banana-Boot nach Russland

Jetzt geht es ans Eingemachte

Im dritten Teil des großen Vergleichstests der Elf-Meter-Performance-Cruiser müssen die sechs Yachten ihre inneren Werte preisgeben. Es geht um die Bordtechnik, die Bauweise und um die Bauqualität



Attraktives Band

Die sechs Vergleichsyachten bieten unter Segeln und zum Wohnen viel. Wie aber ist es um die Technik und um die Qualität bestellt?



ARCONA 385 Schnell und schick

Die Schwedin überzeugt nicht nur mit optischen Reizen, sondern auch unter Segeln. Die Konstruktion von Stefan Qviberg segelt am Wind schnell und steif und kann sich vor allem auf der langen Kreuz leicht von der Konkurrenz absetzen. Das Handling allerdings ist nicht überall ideal. Unter Deck gefällt das schöne, schiffige Interieur im skandinavischen Stil. Auch zeigt sich die Arcona 385 wandelbar bezüglich der möglichen Ausbaupvarianten.

Technische Daten

Konstrukteur	Stefan Qviberg
Rumpflänge	11,28 m
Wasserlinienlänge	10,60 m
Breite	3,80 m
Tiefgang/alternativ	2,10/1,90/2,25 m
Masthöhe über WL	19,50 m
Gewicht	6,8 t
Ballast/-anteil	2,4 t/35 %
Großsegel	52,0 m ²
Genua (107 %)	36,0 m ²

Preise

Grundpreis ab Werft	342.510 €
Preis segelfertig*	367.680 €
Komfortpreis*	408.270 €

* nach YACHT-Definition

DEHLER 38 SQ Die goldene Mitte

Das Boot aus Greifswald trifft den Kompromiss zwischen sportlichen Segeleigenschaften und komfortablem Unterwegssein nahezu perfekt. Ihr Konzept ist gradlinig und schnörkellos und begegnet auch den Ansprüchen von Fahrten-seglern, die mit der Familie auf Törn sind, zum Beispiel mit der großen Badeplattform achtern. Dafür steht auch der wohnliche und gemütliche Innenausbau mit zwei oder drei Kabinen und einem sehr funktionalen Toilettenraum.

Technische Daten

Konstrukteur	Judel/Vroljik & Co
Rumpflänge	11,30 m
Wasserlinienlänge	10,40 m
Breite	3,75 m
Tiefgang/alternativ	2,04/2,24/1,60 m
Masthöhe über WL	17,70 m
Gewicht	7,5 t
Ballast/-anteil	2,4 t/32 %
Großsegel	42,8 m ²
Genua (105 %)	35,1 m ²

Preise

Grundpreis ab Werft	254.540 €
Preis segelfertig*	259.440 €
Komfortpreis*	283.780 €

FAURBY 370 Schlanke Schönheit

Sie ist der Klassiker innerhalb der Testgruppe und zeigt sich bezüglich Konstruktion und Design eher konservativ. Umso mehr überrascht das attraktive und vielseitige Boot aus Dänemark mit starken Leistungen und guten Segel-eigenschaften insbesondere am Wind. Beim Layout und Innenausbau zeigt sich die Faurby extrem wandelbar. Wenn möglich, realisiert die Werft sämtliche Kundenwünsche und baut individuell nach höchsten Qualitätsstandards.

Technische Daten

Konstrukteur	Lars T./Steen Olsen
Rumpflänge	11,27 m
Wasserlinienlänge	9,70 m
Breite	3,30 m
Tiefgang/alternativ	1,85 m/div.
Masthöhe über WL	16,00 m
Gewicht	5,6 t
Ballast/-anteil	2,2 t/39 %
Großsegel	34,5 m ²
Genua (105 %)	27,0 m ²

Preise

Grundpreis ab Werft	331.620 €
Preis segelfertig*	331.620 €
Komfortpreis*	356.400 €

FIRST 36 Innovativer Racer

Die jüngste und modernste Konstruktion innerhalb der Gruppe kommt aus dem Hause Bene-teau. Im Vergleich ist das Manuard-Design vor allem im Heck extrem breit und dazu mit zwei Ruderblättern ausgestattet. Insbesondere auf den Kursen raumschots mit Gennaker zeigt die Französin eine überragende Performance und lässt der Konkurrenz kaum Chancen. Der Innenausbau ist einfach, nüchtern und vor allem eins: fokussiert leicht gebaut.

Technische Daten

Konstrukteur	Sam Manuard
Rumpflänge	11,00 m
Wasserlinienlänge	10,66 m
Breite	3,80 m
Tiefgang/alternativ	2,25/1,90 m
Masthöhe über WL	17,80 m
Gewicht	4,8 t
Ballast/-anteil	1,5 t/32 %
Großsegel	39,0 m ²
Genua (110 %)	36,0 m ²

Preise

Grundpreis ab Werft	259.180 €
Preis segelfertig*	288.210 €
Komfortpreis*	317.230 €

J 112 E Sportliche DNA

Gute Segeleigenschaften und ein hohes Leistungspotenzial sind ihr von Haus aus in die Wiege gelegt. Die in Frankreich gebaute Amerikanerin segelt über alle Kurse ausgewogen stark und zeigt mit ihrem langen, ausziehbaren Bugspriet vor allem auf Raumschotskursen mit Gennaker Vorteile. Das Handling im Cockpit ist perfekt und auf eine aktive Mannschaftsleistung abgestimmt. Moderne, offene Innenraumgestaltung, allerdings nur mit zwei Kabinen.

Technische Daten

Konstrukteur	J/Boats, Alan Johnstone
Rumpflänge	10,98 m
Wasserlinienlänge	9,68 m
Breite	3,58 m
Tiefgang/alternativ	2,10/1,75/2,25 m
Masthöhe über WL	17,32 m
Gewicht	5,1 t
Ballast/-anteil	1,7 t/33 %
Großsegel	38,0 m ²
Genua (103 %)	32,8 m ²

Preise

Grundpreis ab Werft	256.800 €
Preis segelfertig*	276.420 €
Komfortpreis*	309.630 €

X 4.0 Königin der Kompromisse

Stark und sportlich unter Segeln, familienauglich zum Touren, wohnlich unter Deck. Das Konzept der Dänin findet den guten Mittelweg zwischen allen möglichen Ansprüchen meisterhaft. Im Standard kommt die X 4.0 mit Selbstwendefock, kann aber auch mit Genua ausgestattet werden. Das sehr schön und qualitativ hochwertig gebaute Interieur sieht im Vorschiff ein (wenn auch schmales) Inselbett vor, das ist im Vergleich ein Alleinstellungsmerkmal.

Technische Daten

Konstrukteur	X-Yachts Design, Niels Jeppesen
Rumpflänge	11,50 m
Wasserlinienlänge	10,40 m
Breite	3,81 m
Tiefgang/alternativ	2,10/2,40/1,85 m
Masthöhe über WL	18,90 m
Gewicht	8,1 t
Ballast/-anteil	3,1 t/38 %
Großsegel	47,0 m ²
Selbstwendefock	31,0 m ²

Preise

Grundpreis ab Werft	366.405 €
Preis segelfertig*	397.555 €
Komfortpreis*	436.115 €

Der erste und der zweite Teil des großen YACHT-Vergleichstests forderte die sechs Performance-Cruiser. Sie mussten beweisen, was sie unter Segeln draufhaben, wie sie sich steuern und bedienen lassen, welchen Komfort sie unter Deck bieten und wie es um die Ausbaupqualität bestellt ist. Siehe auch die Ausgaben 14 und 15/ 2022 der YACHT.

Für den dritten Teil des Gruppentests im vorliegenden Heft geht es jetzt buchstäblich ans Eingemachte. Nun werden die Probandinnen unter Deck auf Herz und Nieren überprüft. Dabei dreht es sich um die technischen Komponenten an Bord, deren Güte, Verarbeitung und Installation. Ein weiteres Thema sind die Einbaumotoren, die Zu-

gänge für Wartung und Reparaturen, aber auch die Manövrierbarkeit der Boote unter Maschine im Hafen. Und wir zeigen, wie die Rümpfe und die Decks, die strukturellen Elemente sowie die Anhänge gebaut sind.

Betreffend Herstellung von Rumpf und Deck gilt es, zwei wesentliche Bauverfahren zu unterscheiden. Beim herkömmlichen Handlaminat werden Gewebe aus Glasfaser und Sandwichmaterial in Form vom Hart-schaumplatten oder Balsaholz schichtweise in die offenen Negativformen eingelegt und fortlaufend mit Kunstharz getränkt. Im vorliegenden Testumfeld werden die Rümpfe und die Decks der Dehler 38 SQ, der Faurby 370, der X 4.0 sowie das Deck der Arcona 385 auf diese Weise hergestellt. Für die Kas-kos (Rumpf und Deck) der in Slowenien ge-

bauten First 36, der J 112 E sowie für den Rumpf der Arcona 385 kommt hingegen das deutlich aufwändigere Vakuum-Infusionsverfahren zur Anwendung. Dabei werden die Glasfasern und das Kernmaterial zunächst trocken in die Negativform eingelegt und das Harz unter einer Kunststoffhülle mit Vakuum-Unterdruck eingesogen.

Der bedeutende Vorteil der Vakuum-Methode ist eine geregelte Beigabe einer bestimmten Menge von Harz. Damit können die Werften die Rümpfe und Decks leichter bauen und zudem durchweg beständige Rumpfgewichte garantieren. Und weil die Harzinfusion in einem geschlossenen System (Vakuum-Folie) stattfindet, kann die Emission von Styrol bei der Aushärtung der Strukturen weitgehend vermieden werden.

Handlaminat oder Vakuum-Infusion? An dieser Frage scheiden sich die Experten

Das ist ökologisch wertvoll und für die Gesundheit der Arbeitenden in der Produktion vorteilhaft, produziert aber auch eine große Menge Kunststoffmüll. Die Gewichte der in nasser Handauflage gefertigten Rümpfe und Decks sind dagegen gemeinhin etwas höher.

Generell allerdings klaffen die Meinungen hinsichtlich Qualität, Beständigkeit und Festigkeit der beiden sehr unterschiedlichen Bauverfahren selbst in Fachkreisen weit auseinander.

Deshalb nehmen wir an dieser Stelle von einer generellen Einordnung und Bewertung innerhalb der vorliegenden Testgruppe Abstand. Beide Verfahren zeigen gleichermaßen Vor- und Nachteile.

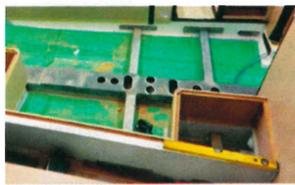
Auf den Booten aus skandinavischer Produktion von Arcona, Faurby und X-Yachts wird ab Werft zudem ein galvanisierter Stahlrahmen zur Verstärkung der Bodengruppe eingebaut. Diese sogenannten Strongbacks sollen für eine bessere und strukturschonende Ableitung der Kräfte aus dem Rigg und von der Kielaufhängung sorgen. Bei der Dehler 38 SQ, der First 36 und der J 112 E ist die Bodengruppe entsprechend stärker und in monolithischer GFK-Bauweise gefertigt, das heißt als ein durchgehendes und zusammenhängend

gefertigtes Bauteil. Sie wird in allen drei Fällen außerhalb vom Rumpf hergestellt und erst nachträglich in die Schale eingeklebt sowie zusätzlich anlamiert. Bei der First 36 übernehmen überdies die aus GFK gebauten Möbelfundamente eine strukturell tragende Funktion.

Bezüglich der Effizienz und der Dauerhaftigkeit der Rümpfe mit Stahlrahmen gibt es ebenfalls unterschiedliche Ansichten. Eine weitverbreitete Überzeugung ist, dass durch die unterschiedlichen Materialausdehnungen die Gefüge der Bodengruppe einer größeren Spannung ausgesetzt sind, was längerfristig zu Bruch an den Übergängen führen kann. Andere Meinungen attestieren den Stahlrahmen mehr Festigkeit und deutlich geringere Strukturbelas-



ARCONA 385



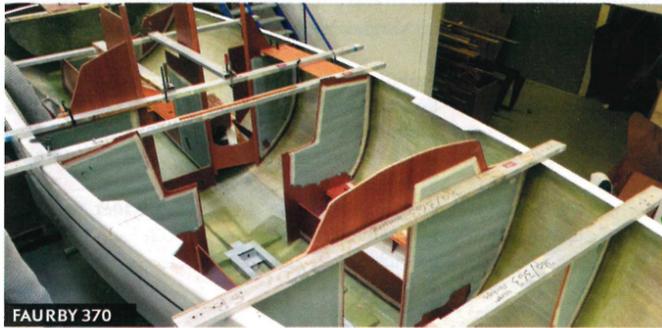
Die Schweden laminieren Rumpf und Deck als GFK-Sandwich mit Divinycell-Schaumkern und Vinylsterharz. Im Bereich von Kiel, Ruder und Motorenfundament wird dagegen voll laminiert. Ein Stahlrahmen verstärkt die Struktur nachträglich.



DEHLER 38 SQ



GFK-Sandwich mit Balsaholzkern für Rumpf und Deck. Es kommen Vinylsterharze zur Anwendung. Die monolithisch gebaute GFK-Bodengruppe wird separat gefertigt und hinterher in den Rumpf eingeklebt und zusätzlich anlaminert.



FAURBY 370



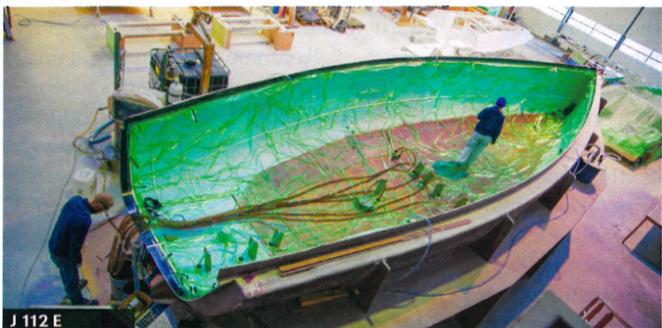
Auch Faurby verstärkt den Rumpf mit einem Stahlrahmen (oben mittig im Boot sichtbar). Schale und Deck entstehen als GFK-Sandwich in Handauflage mit Schaumkern. Der Kiel aus Stahl wird nachträglich mit einem GFK-Laminat eingekapselt.



FIRST 36



Rumpf, Deck und alle GFK-Teile der von Seascap in Slowenien gebauten First 36 entstehen im Vakuum-Infusionsverfahren. Die Bodengruppe, die strukturellen Möbelfundamente und die Schotten werden monolithisch aufgebaut und danach eingeklebt.



J 112 E



Auch J Composites in Frankreich baut sämtliche GFK-Komponenten im aufwändigen, aber gewichtssparenden und umweltfreundlichen Vakuum-Infusionsverfahren. Für den Rumpf wird Balsaholz als Kernmaterial verwendet, für das Deck Schaumplatten.



X 4.0



In der Produktion von X-Yachts entstehen die Rümpfe und die Decks in Handauflage als GFK-Sandwich mit Schaumkern. Der mit Epoxidharz laminierte Rumpf wird danach in den erhitzten Formen getempert und mit einem Stahlrahmen verstärkt.

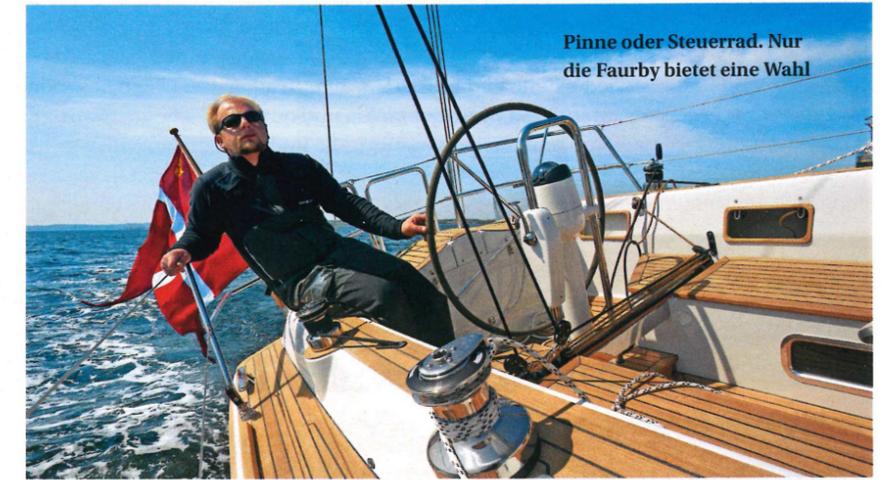
tungen als auf Schiffen mit Bodengruppen aus GFK. Eine Gut/Schlecht-Bewertung ist also auch in dem Fall schwierig.

Bezüglich der Kielbeschaffenheit zeigen sich die sechs Testyachten unterschiedlich. Auf der Arcona 385, der J 112 E und der X 4.0 bestehen die Finnen aus Gusseisen mit einem unten angebolzten Ballastkörper aus mit Antimon gehärtetem Blei. Diese Kiele sind mit ihren recht hohen Ballastanteilen und tiefen Schwerpunkten äußerst wirksam. Außerdem wird der Kielschaft bei allen drei Typen schon ab Werft von einem GFK-Profil eingekapselt. Das sorgt für eine beständige Formgebung und für perfekte Oberflächen. Bei der Dehler 38 SQ und bei der First 36 bestehen die Kiele komplett aus Gusseisen, ohne Bleikörper und ohne spezielle GFK-Ummantelungen. Der Ballastenteil ist bei ihnen weniger hoch und die Kiele deshalb etwas weniger effizient. Den Ausnahmefall macht einmal mehr die Faurby 370, deren Kielschaft aus hochwertigem Stahl besteht, die Ballastbombe aus gehärtetem Blei. Auch bei der Faurby wird die Kielfinne mit einer GFK-Hülle umschlossen und das Profil so optimiert.

Die Ruderblätter sind auf allen Booten als Komposit-Konstruktionen aus GFK gebaut. Die Ruderwellen bestehen im Standard aus Aluminium, mit Ausnahme der J 112 E. Bei der in Frankreich gebauten Amerikanerin ist die Ruderwelle aus robustem Edelstahl gefertigt, und das bereits im Standard ab Werft. Für die Faurby und die Dehler ist der Edelstahl-Schaft ebenfalls erhältlich, aber nur als Option gegen entsprechenden Aufpreis. Niro-Ruderwellen haben Vorteile, da sie sehr steif sind und sich bei hohem Ruderdruck oder Kollisionen nicht verbiegen. Der Ruderschaft aus Aluminium dagegen gibt bei hoher Belastung schneller nach, dafür bleiben – etwa bei einer Grundberührung – die Rumpfstrukturen potenziell eher intakt. Und der Alu-Schaft ist leichter als die Welle aus Edelstahl.

Die First 36 ist das einzige Boot im Vergleich mit zwei Ruderblättern. Bei ihr ist deshalb die Mechanik der Steuerung gesondert zu betrachten, weil nicht vergleichbar. Die Quadranten der beiden Ruderwellen sind unter Deck mit einer Schubstange verbunden. Das lange, durchgehende Steuerseil greift direkt auf dem Pleuel an und bewegt so beide Steuerflossen gleichzeitig. ➤

Die Steuerungen. Zuverlässigkeit als Prämisse



Pinne oder Steuerrad. Nur die Faurby bietet eine Wahl



ARCONA 385

Solide Mechanik, gute Qualität. Das untere Ruderlager ist massiv verstärkt



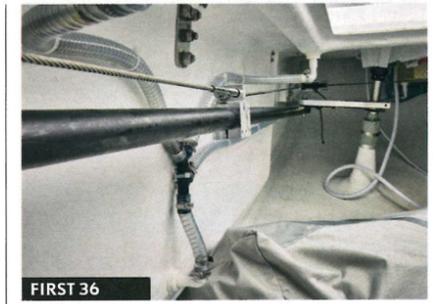
DEHLER 38 SQ

Quadrant und Autopilot sind unter einer Abdeckung vom Cockpit aus gut erreichbar



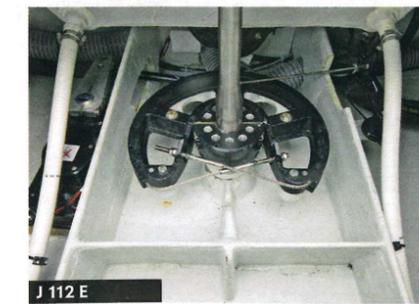
FAURBY 370

Einfach, robust, zuverlässig. Pinne und Ruderwelle sind formschlüssig verbunden



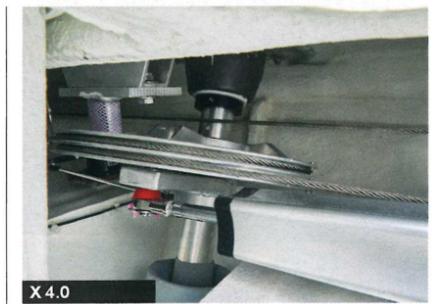
FIRST 36

Zwei Ruderblätter, zwei Steuerräder. Eine Schubstange verbindet die Quadranten



J 112 E

Der Quadrant ist riesig und für Wartung und Trimm durch die Achterpiek gut erreichbar



X 4.0

Ein durchgehender Kabelzug verbindet Räder und Quadranten. Schwer zugänglich

Dieses System bietet allerdings keine Redundanz im Fall eines Defekts in der Mechanik der Steuersäulen oder der Seilumlenkung. Zwei getrennte Kabelzüge zwischen Rad und Ruder auf jeder Seite können hier mehr Sicherheit garantieren, sind aber aufwändig zu installieren und machen die Steuerung oft schwergängig. Auf der Arcona 385, der Dehler 38 SQ und der X 4.0 ist

die Ruderwelle mit den zwei Steuerrädern ebenfalls nur mit jeweils einem durchgehenden Drahtseilzug direkt verbunden. Auch diese Systeme sind zwar nicht redundant, aber in allen drei Fällen besonders kräftig und qualitativ sehr hochwertig ausgeführt. Die Ruderwellen stecken in selbstausrichtenden Kugel- oder Nagellagern, und die Quadranten sind auf allen drei Booten

Elektromotoren sind ein Thema. Aber nur Arcona bietet schon eine Lösung

eher über- als unterdimensioniert. Dies gilt auch für die J 112 E mit ihrem großen, einzelnen Steuerrad. Bei ihr bleiben die Wege des Steuerseils auf den Quadranten kurz, mit wenig Potenzial für Schlupf oder unerwünschte Reibung.

Der zweite Sonderfall in Sachen Steuerung ist die Faurby 370. Im Standard wird die schlanke Dänin mit ihrem schmalen Cockpit vernünftigerweise mit einer einfachen Pinnensteuerung ausgeliefert, bei der das Lenkholz, die Ruderwelle und das Ruderblatt eine feste konstruktive Einheit bilden. Mechanische Kraftübertragung und Redundanz bleiben als Themen in diesem Fall außen vor. Gleichermaßen bietet die Faurby als einziges Boot im Testfeld Varianz in der Steuerung. Sie wäre als Option auch mit einem Steuerrad zu bekommen.

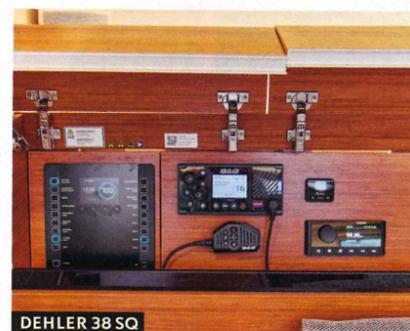
Am besten zugänglich ist die Steuerung bei der First 36 durch die riesige Achterpiek. Das ergibt Sinn, weil die Anstellwinkel der doppelten Ruderblätter justiert werden können und öfter auch mal müssen. Ebenfalls perfekt zu erreichen ist der Quadrant auf der J 112 E unter einer Klappe auf dem Achterdeck oder durch die Backskiste. Umständlicher ist der Zugang zu den Lenkseilen und zum Quadranten auf der Arcona 385, der X 4.0 sowie auch bei der Dehler 38 SQ, bei der zur Erreichbarkeit der Seilumlenkungen zunächst eine verschraubte Abdeckung gelöst werden muss.

Performance-Cruiser in der Längensklasse um elf Meter werden in der Regel mit Einbaumotoren von rund 30 PS Leistung mit Saildrive-Antrieb und einem zweiflügligen Faltpropeller ausgestattet. Dies scheint generell der Standard zu sein. Im Testumfeld trifft das zu für die Arcona, Dehler, First (alle Yanmar) sowie auch für die J 112 E (Volvo Penta). Die Ausnahme macht die X 4.0, die ab Werft mit einem stärkeren 40-PS-Aggregat von Yanmar ausgestattet wird. Das ergibt Sinn, weil die Dänin innerhalb der Testgruppe nicht nur das größte, sondern auch das schwerste Schiff ist. Auch die Faurby passt nicht ins Schema. Bei ihr baut die Werft im Standard nur eine 20-PS-Maschine von Volvo Penta ein. Das Upgrade zum Motor mit 30 PS

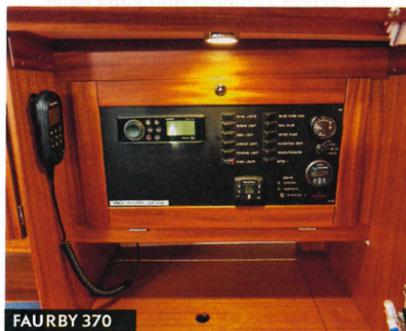
Die Schaltzentralen. Herzstücke der Technik



ARCONA 385
Perfekt. Übersichtliches Elektropanel und eine geordnete Verkabelung dahinter



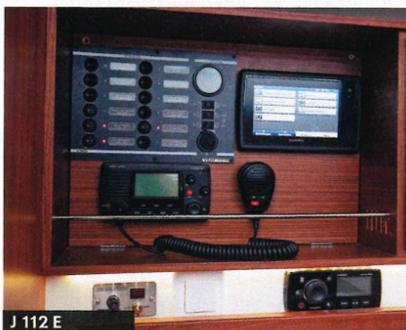
DEHLER 38 SQ
Saubere Sache. Die Schalttafel verschwindet bei Bedarf sehr elegant hinter Klappen



FAURBY 370
Kann, was es können soll. Einfaches und übersichtliches Panel auf der Faurby



FIRST 36
Tipptopp. Die digitalen Tasten können als Backup auch manuell geschaltet werden



J 112 E
Nur außen glanzvoll. Hinter der Instrumententafel sind die Kabel unordentlich verlegt



X 4.0
Vorbildliche Installation auf der Dänin mit einer gut gekennzeichneten Verkabelung

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS

drängt sich in ihrem Fall auf, was zwar möglich, aber mit Aufpreisen verbunden ist. Auch das Testschiff wurde entsprechend aufgerüstet.

Upgrades zu stärkeren Antrieben mit 40 PS Leistung werden zudem für die Arcona 385 sowie für die Dehler 38 SQ angeboten. Als einziger Hersteller im vorliegenden Wettbewerb haben die Schweden von Arcona Yachts für ihre 385 zudem bereits eine konkrete und spezifizierte Elektro-Alternative im Angebot. Das System von Oceanvolt mit Saildrive-Motor leistet 15 kW, was einem Diesel-Äquivalent von rund 45 PS entspricht. Der Aufpreis für den Elektroantrieb bei Arcona inklusive Batteriebank und Steuerung liegt bei rund 32.000 Euro, was ziemlich happig ist und zum Überlegen zwingt. Aber auch die übrigen Marken im vorliegenden Vergleich klammern das Thema Elektroantriebe nicht gänzlich aus. Alle Werften arbeiten derzeit recht intensiv an entsprechenden Angeboten für ihre Schiffe.

Im Test auf dem Wasser und im Hafen zeigt die Arcona 385 unter Maschine die lebhafteste Manövrierbarkeit. Sie ruft mit nur wenig Schub unmittelbare Reaktionen hervor und lässt sich auf kleinstem Raum leicht und lebhaft drehen. Auch die J 112 E ist unter Motor einfach zu bugsieren und demonstriert ein gutes Ansprechverhalten sowohl beim Beschleunigen vorwärts wie auch rückwärts. Die im Vergleich etwas schwerere Dehler 38 SQ benötigt für die Akzeleration etwas mehr Zeit und mehr Schub, reagiert dann aber ebenfalls ohne Verzögerungen auf die Ruderausschläge. Das gilt auch für die X 4.0 trotz der stärkeren Maschine mit 40 PS Leistung.

Konstruktionsbedingt sind die Reaktionen der First 36 beim Vorwärtsbeschleunigen etwas träge, weil die beiden Ruderblätter vom Maschinenschub nicht direkt angeströmt werden. Es dauert länger, bis das Boot auf das Ruder reagiert, und es braucht dafür mehr Speed. Dafür sind die Reaktionen beim Rückwärtsbeschleunigen und Einlenken umso schneller und heftiger. Mit ihrer Pinnensteuerung ist die Faurby im Hafen leicht und einfach zu manövrieren, und sie reagiert auch sehr gut. Allerdings muss man die Pinne bei forcierter Rückwärtsfahrt sehr gut festhalten, damit sie nicht auf eine Seite ausbricht, was für Mensch und Gerät fatal sein kann – einer der wenigen Nachteile einer Pinnen-

Wackere Helfer. Aber Wartung ist auch wichtig



ARCONA 385
Große und viele Öffnungen. Die Maschine ist für Wartung tadellos zugänglich



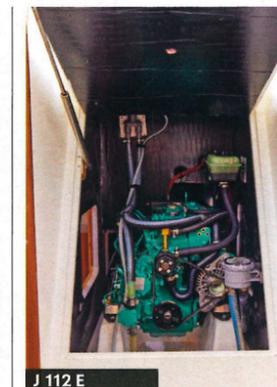
DEHLER 38 SQ
Der Saildrive ist vorn eingebaut. Der Motor dahinter ist schlechter erreichbar



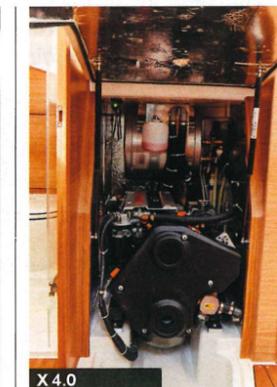
FAURBY 370
Perfekter Zugang mit viel Platz. Die Niedergangsstrepe lässt sich komplett entfernen



FIRST 36
Vor allem durch die seitlichen Öffnungen gelangt man ohne Krampf an die Komponenten

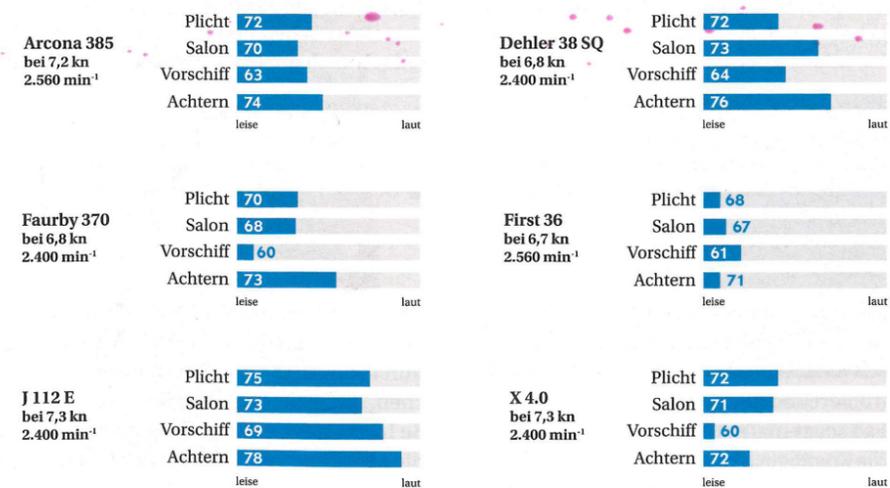


J 112 E
Wenig Platz, kleine Luken. Die Maschine ist für Wartung nur eingeschränkt erreichbar



X 4.0
Saubere eingebaut, durchdacht platziert. Auch der Boiler hat hier noch Platz

Lärm nervt, auch auf dem Schiff. Die Schallpegel





ARCONA 385

Der Niro-Dieseltank ist unter der Sofakoje eingebettet, Frischwasser lagert auf der Gegenseite

Yacht-Bewertung

Die Arcona 385 hat in Sachen Technik und Installationen bei vielen Kriterien die Nase vorn. Dazu ist das Boot sehr solide gebaut und kann mit Details punkten.

Ausrüstung und Technik

- + Sehr sauber installierte Bordtechnik
- + Elektroantrieb als Alternative
- Steuerung schwer erreichbar



DEHLER 38 SQ

160 Liter fasst der Kraftstofftank unter der Koje achtern. Die Zugänglichkeit ist gut

Yacht-Bewertung

Die Dehler 38 SQ aus Greifswald zeigt in allen technischen Bereichen akkurate Verarbeitungen im Detail sowie generell gute Installationen.

Ausrüstung und Technik

- + Solide Bauweise für Rumpf und Deck
- + Tanks mit hohen Kapazitäten
- Einbaumotor eingeschränkt erreichbar



FAURBY 370

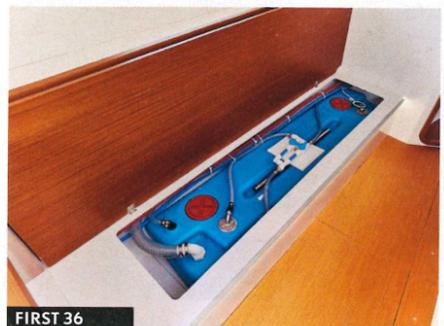
Die Speicher für Diesel und Wasser sind zentral im Salon eingebaut, optional aus Edelstahl

Yacht-Bewertung

Solide Installationen, robuste Verarbeitung, hochwertige Komponenten. Die Faurby 370 aus Dänemark bietet auch in der Bordtechnik nur wenig Grund für Kritik.

Ausrüstung und Technik

- + Kielrinne aus Edelstahl
- + Wahlweise Pinne oder Steuerrad
- Geringe Tankkapazitäten im Standard



FIRST 36

Es gibt im Salon beidseitig zwei Wassertanks mit jeweils 100 Liter Inhalt. Das ist viel

Yacht-Bewertung

Die First 36 wird bei Seascap in Slowenien komplett im Vakuum-Infusionsverfahren gebaut, auch die GFK-Kleinteile. Saubere Installation der Bordtechnik.

Ausrüstung und Technik

- + Gewichtssparende Bauweise
- + Motorraum sehr gut isoliert
- Doppelte Steuerung ohne Redundanz



J 112 E

Die Tanks sind im Vorschiff und achtern eingebaut. Die Gewichtsverteilung ist nicht ideal

Yacht-Bewertung

Kräftige Strukturen und starke technische Komponenten zeichnen die J 112 E aus. In den elektrischen Installationen zeigen sich jedoch auch qualitative Mängel.

Ausrüstung und Technik

- + Robuste Bauweise
- + Ruderschwelle aus Edelstahl
- Unschöne elektrische Verkabelung



X 4.0

Gute Zugänge, saubere Installation. Der Wassertank im Salon fasst satte 245 Liter

Yacht-Bewertung

Bei der Dänin gestaltet sich die Suche nach Fehlern oder Mängeln schwierig. Die X 4.0 ist sehr solide gebaut und überzeugt mit tadellosen Lösungen für die technischen Details.

Ausrüstung und Technik

- + Tadellos verbaute Technik
- + Stärkste Maschine im Vergleich
- Quadrant schwer zugänglich

steuerung. Der sorgsame Umgang mit dem Gashebel ist hier auf jeden Fall Gebot.

Weil Motoren ab und an auch mal kontrolliert und gewartet und im schlimmsten Fall sogar mal ersetzt werden müssen, ist die Zugänglichkeit ein wichtiges Thema. Hier kann die Faurby 370 trumpfen, auf der sich der Niedergang als komplettes Element

entfernen lässt und so die Maschine weitgehend freigibt. Zudem ist auch der Saildrive durch eine Klappe achtern bestens zu erreichen. Ebenfalls von allen Seiten durch große Inspektionsluken gut zugänglich sind die Maschinen und deren wichtigste Komponenten auf der Arcona 385, der X 4.0 sowie der First 36.

Die Dehler-Werft in Greifswald baut bei der 38er den Saildrive vor der Maschine ein und nicht dahinter, was aus Gründen des Gewicht-Managements nicht ganz ungewöhnlich ist. Der Nachteil: Die Maschine ist von vorn durch den hochgeklappten Niedergang nur schwer zu erreichen, lediglich die Inspektionsluken seitlich verschaffen

Zugänge. Dafür sind diese auch ziemlich groß ausgeschnitten. Der Maschinenraum der J 112 E ist recht beengt. Die Komponenten sind zwar erreichbar, es fehlt aber an Platz für Wartung und Ersatz. Positiv zu bewerten ist hingegen die große Klappe in der Achterkabine für einen besonders guten Zugriff auf den Saildrive.

Bezüglich der Tankkapazitäten können die X 4.0 und die Dehler 38 SQ vorlegen. Sie

bieten deutlich mehr Speicherreserven für Diesel (180/160 Liter) und für Frischwasser (270/295 Liter) als die Wettbewerber. Insbesondere auf der Faurby 370 sind die Füllmengen hingegen knapp bemessen, mit maximal 64 Liter Treibstoff und 110 Liter Frischwasser im Standard. Natürlich zeigt sich die Faurby-Werft auch diesbezüglich sehr flexibel und baut auf Wunsch und nach Möglichkeit auch größere Speicher

Vor- und Nachteile halten sich weiter die Waage. Das beste Boot ist noch nicht bestimmt

ein. Auf der Arcona 385 sind alle Tanks an Bord (auch Schwarzwasser) aus Edelstahl gebaut. Niro-Tanks gibt es auch auf der J 112 E für den Treibstoff sowie auf der Faurby generell als Option. Auf der X 4.0 besteht der Dieseltank aus Aluminium, was eher unüblich, bei X-Yachts aber der Standard ist.

Im Testfeld sind die elektrischen Installationen ordentlich gemacht, die Kabel sauber und nachvollziehbar verlegt sowie wo nötig beschriftet. Spitzenreiter diesbezüglich ist einmal mehr die Arcona 385, die sich generell bei den technischen Installationen die Punkte holt. Achteraus fällt dagegen die J 112 E, auf der insbesondere die elektrische Verkabelung partiell eher un sauber verlegt ist und die Kabel teilweise nur ganz grob mit Heißkleber befestigt sind.

Das Zwischenfazit nach dem dritten Teil des Vergleichstests: Die sechs Yachten bündeln auch bezüglich der Bauverfahren, der Technik, der Ausstattung sowie der Verarbeitung im Detail viele Vor-, aber auch Nachteile. Das macht es weiterhin schwierig, eine eindeutige Testsiegerin zu bestimmen. Die Rechnung bleibt offen.

Michael Good

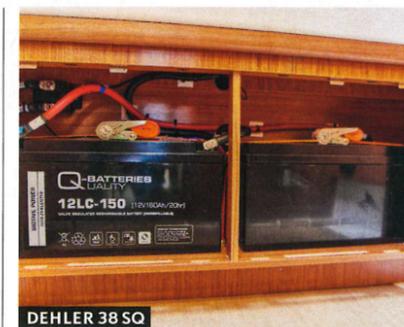
Mitarbeit: Fridtjof Gunkel
Hauke Schmidt, Michael Rinck

Wichtige Energielieferanten. Ohne Strom geht nichts



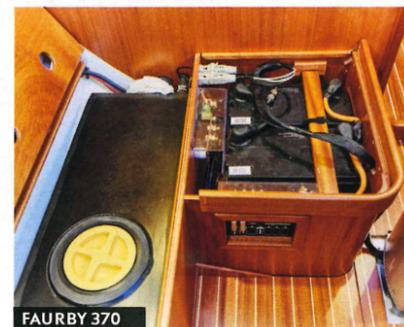
ARCONA 385

Insgesamt drei Batterien sind unter der Koje in der Achterkabine eingebaut



DEHLER 38 SQ

Zwei AGM-Batterien unter der Vorschiffskoje versorgen im Standard die Verbraucher



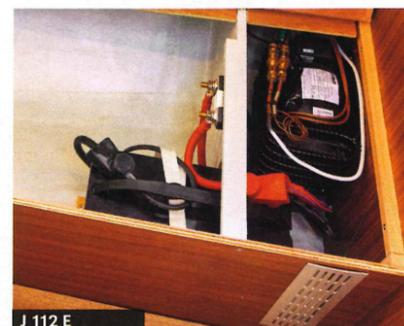
FAURBY 370

Starter- und Servicebatterie ruhen an zentraler Stelle unter dem Sofa im Salon



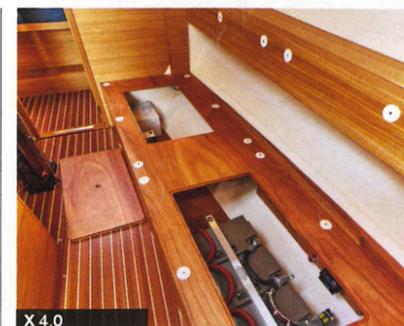
FIRST 36

Die Akkus sind unter dem zentralen Pantryblock eingebaut. Der Zugang ist verschraubt



J 112 E

Gewicht zentral im Boot. Die zwei Energiespender finden sich unter den Sofakojen



X 4.0

Auch die Dänin verfügt über drei AGM-Batterien, zwei für Service, eine für die Maschine

Im nächsten Heft: Preise, Fazit, Konkurrenz



Teil 4, Heft 17: die Schlussbetrachtung

Welches Fazit zieht das YACHT-Testteam? Gibt es eine klare Gewinnerin? Dazu die detaillierte und vergleichende Übersicht zur Preisgestaltung sowie ein Blick auf die Konkurrenzjachten