



31-FUß-TEST

Sechs Fahrtenyachten
im großen Vergleich

SEITE — 62

SPEZIAL DECKSBELÄGE

GUT HOLZ?

Teak und die modernen Alternativen – Haltbarkeit, Pflegeaufwand,
Kosten und Rutschfestigkeit. Plus: Deckssanierung Schritt für Schritt

AB SEITE — 80

MÜRITZ

Die schönsten Ziele des
beliebten Binnenreviers

SEITE — 28

VENDEE GLOBE

Auf Foils um die Welt:
Technik, Boote, Skipper

SEITE — 42

GEBRAUCHTBOOTE

Neue Methode: Was alte
Yachten wirklich wert sind

SEITE — 52

DEUTSCHLAND 5,20 EURO



BeLux 6,00 € – Italien 6,90 € – Spanien 6,90 € – Frankreich 6,90 €
Slowenien 6,90 € – Griechenland 7,50 € – Dänemark 57,00 DKK
Printed in Germany – H 74 40

Heterogene Gruppe. Schon bei den Segelplänen zeigen sich die Unterschiede. Mit wenig Wind segelt die Flotte noch dichter zusammen. Frischt es auf, trennt sich das Feld



EIN SIXPACK FÜR JEDEN GESCHMACK

*Kleine Schiffe, große Vielfalt. Die Klasse der **KOMPAKTEN TOURER** um 30 Fuß im großen YACHT-Test. Teil 1: Segeleigenschaften, Handling, Riggs und Deckslayouts im direkten Vergleich*

SIRIUS 310 DS

HALLBERG-RASSY 310

WINNER 9

MARLOW HUNTER 31

**DUFOUR 310****HALLBERG-RASSY 310****MODERN UND ZEITGEMÄSS**

Zwei Ruderblätter sorgen auch bei viel Krängung für Kontrolle und Kurstreue. Die große Badeplattform liegt relativ hoch über der Wasseroberfläche, ein Vorteil beim An-Bord-Kommen, ein Nachteil zum Baden. Der Ankerkasten ist Teil der Decksform und so vom Innenraum getrennt. Die Öffnung der Backskiste könnte größer sein

KONVENTIONELL, ABER LEISTUNGSSTARK

Mit der kurzen Rollreff-Genoa kommt die Schwedin unter allen Bedingungen zurecht. Ihre Plicht ist recht schmal, die Cockpitdachten sind aber die Längsten im Vergleich. Eine Badeklappe gibt es nicht, nur eine schmale Plattform am Heck. Der Ankerkasten ist klein. Fender und Festmacher können in der großen Backskiste lagern



Das Format ist spannend und gleichzeitig attraktiv. Kompakte Fahrtenyachten zwischen 9,00 und 9,50 Meter Länge und weniger als 3,50 Meter Breite bieten die perfekte Plattform für Ein- und Umsteiger. Das Thema: weniger Boot, weniger Aufwand, dafür umso mehr Spaß beim Segeln.

Trotzdem hat die Gattung keinen sehr einfachen Stand. Der Grund: Nur eine Längsreihe von Booten ziehen die Tourenyachten der Klasse um zehn Meter viele Marktanteile ab. Die etwas größeren Boote (siehe Vergleichstests YACHT-Ausgaben 16 und 17/2015) bieten bereits die Wahl zwischen zwei oder drei abgetrennten Kabinen.

In der Kompaktklasse um 30/31 Fuß dagegen bleibt es ausnahmslos bei nur zwei Kammern. Wer also meist zu zweit oder mit der kleinen Familie unterwegs ist, kann auch mit einem Schiff aus der Gruppe der kleineren Tourer glücklich werden, weil handlicher und nicht zuletzt auch günstiger. Und die Interessenten der Kompaktklasse dürfen sich über ein besonders variantenreiches Angebot freuen. Schon deshalb ist die Kategorie besonders reizvoll.

HETEROGENE GRUPPE

Für einen Vergleichstest hat die YACHT die bedeutendsten Vertreterinnen dieses Segments für ein Rendezvous an die Ostsee nach Neustadt in die Ancora Marina einge-

laden. Dem Aufruf folgen sechs Yachten, welche die gesamte Bandbreite der Angebote und Möglichkeiten schon fast vollständig abdecken. Mit der Dufour 310 Grand Large aus Frankreich (Test YACHT 7/2014) und der Hanse 315 (YACHT 22/2015) aus Deutschland sind zwei Repräsentantinnen des modernen Yachtkonzepts am Start. Sie sind direkt miteinander vergleichbar. Die Hallberg-Rassy 310 (YACHT 16/2009) aus Schweden tritt stellvertretend für den traditionellen skandinavischen Bootsbau an. Mit der markentypischen Windschutzscheibe lässt sie keinen Zweifel an ihrer Herkunft.

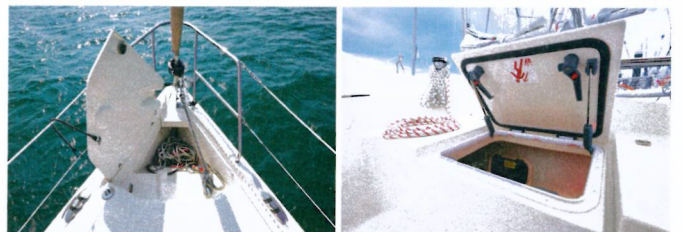
Die Marlow Hunter 31 kommt aus den USA und zeigt auf, in welche Richtung sich der Yachtbau in Übersee entwickelt. Ihre

**HANSE 315****EINFACH UND SCHNÖRKELLOS**

Auffällig ist ihr rundes Heck, typisch für die modernen Konstruktionen von Judel/Vrolijk & Co. Die Badeklappe ist schmal, und es gibt sie nur als Option. Die Badeleiter ist wegnehmbar und lagert in der geräumigen Backskiste. Wie bei Dufour ist der Ankerkasten im Deck eingeformt. Hier können auch Fender untergebracht werden

**MARLOW HUNTER 31****EIGENARTIG, ABER AUCH SPANNEND**

Das riesige Cockpit der Amerikanerin erstreckt sich fast über die ganze Schiffsbreite, eine spezielle Anordnung. Die Badeklappe ist vielmehr eine Art Cockpitverlängerung für den Steuermann. Gut: Die Badeleiter hat man seitlich angebaut. Prima: Eine Klappe auf den Duchten sorgt für Frischluft in der Achterkabine



RAD, RÄDER ODER DOCH DIE PINNE? EINE FRAGE DER ÜBERZEUGUNG

Ausrichtung ist anders, aber deshalb nicht weniger interessant (Test YACHT 15/2016). Dazu macht die Amerikanerin auf Understatement. Der Bezeichnung nach lediglich ein 31-Fußer, ist sie mit 9,73 Meter Rumpflänge und 3,61 Meter Breite das größte Schiff im Vergleich und gehört nominell eigentlich schon zur Klasse um 32 oder 33 Fuß Länge. Ihr auffälligstes Detail ist neben dem großvolumigen Rumpf der solide Targabügel aus Edelstahl über dem Cockpit, ein werftypisches Merkmal von Marlow Hunter.

Ebenfalls eher als Exotin stößt die Sirius 310 DS (YACHT 7/2011) zum Gruppentest. Die am Plöner See in Deutschland gebaute Yacht beweist, dass das konventionelle Deckssalon-Konzept auch bei einer kleinen

Yacht unter zehn Meter Rumpflänge noch immer gut funktionieren kann. Schließlich wird die Gruppe durch die Winner 9 (YACHT 5/2013) komplettiert. Die Holländerin zeigt den sportlichsten Segel- und Unterwasserplan und ist zudem mit Abstand das schlankste Schiff im Vergleich. Sie kommt in

der eher tourenorientierten Standard-Ausführung zum Gruppentest nach Neustadt. Winner bietet die 9 auch in einer ausgewiesenen Performance-Version mit Tiefkiel und einem höheren Rigg an.

Eingeladen waren zudem die Océanis 31 von Beneteau, die Delphia 31, die Mariner 31, die Scandinavia 30 sowie die Sunbeam 30.1. Alle diese Schiffe haben es leider aus verschiedenen Gründen nicht bis an den Start des Klassenvergleichs geschafft.

STARKE LEISTUNGEN

Die Neustädter Bucht bietet für den Gruppentest über mehrere Tage ideale Verhältnisse mit unterschiedlichsten Windbedingungen von schwacher Brise bis Stark- →

**SIRIUS 310 DS****ROBUST UND VIELSEITIG**

Wegen des Deckssalons bleibt das Achterschiff innen unverbaut. Die Plicht kann damit sehr tief und geschützt liegen, und die riesigen Backskisten sind so geräumig, dass man reinklettern kann. Einen Heckdurchgang gibt es nicht, das Ein- und Aussteigen über den Spiegel ist erschwert. Dafür ist vorn ein fester Bugtritt vorhanden

**WINNER 9****SPORTLICH UND TEMPERAMENTVOLL**

Der Cockpitabschluss ist gleichermaßen Sitzbank und zusätzliche Backskiste. Das Modul kann auch am Steg zurückgelassen werden. Die schwenkbare Radsteuerung ist eine Option. Standard ist die Pinne. Der Ankerkasten bietet Platz für das Grundeisen samt Geschirr. Sehr geräumig und tief fällt dagegen die Backskiste aus



wind mit bis zu 6 Beaufort und dazu passendem Wellengang.

Als schnellstes Boot an der Kreuz kann die Hallberg-Rassy 310 bei dem Gruppentest und kleinen Regatten jeweils vorn wegziehen und den „Bergpreis“ für sich entscheiden. Und zwar überraschenderweise bei nahezu allen Bedingungen. Dazu darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Schwedin eigens für den Vergleich mit sehr guten, brandneuen Foliensegeln ausgestattet worden ist. Außerdem wurde der Elvström-Trimmexperte Sören Hansen als Schnellmacher an Bord verpflichtet. Das sind zweifellos Gründe für das gute Abschneiden, aber keine Ursachen. Die von Germán Frers gezeichnete HR 310 ist eine geprüft leistungs-

starke Konstruktion. Zudem segelt die HR vor allem bei viel Wind sichtbar steifer als die Konkurrenzboote und bewährt sich auch in der Welle.

Die Hanse 315 vermag hart am Wind die Pace der HR zwar nicht ganz mitzugehen, kann den Rückstand aber in Grenzen halten. Auch das Schiff aus Greifswald reist mit neuen, guten Segeln an und hat so einen kleinen Vorteil gegenüber dem Wettbewerb. Die Winner 9 ist auf Papier wohl das leistungsstärkste Boot innerhalb der Konkurrenz, kann aber ihr Potenzial im Test nur bei weniger Wind wirklich voll abrufen und auch beständigen. Bei Druck hingegen ist die vergleichsweise leichte und dazu auch sehr schlanke Holländerin schnell übertakelt

und verlangt bald nach einem Reff im Groß oder nach einem Wechsel der Vorsegel. Ihre Segeltragezahl liegt mit einem Wert von 4,6 deutlich höher als beim Wettbewerb.

Ganz anders die Sirius 310 DS. Vor allem wenn es ordentlich bläst, kommt das mit 6,3 Tonnen mit Abstand schwerste Schiff gut in Fahrt. Mit der kleinen Selbstwendefock und dem schlanken Großsegel dampft die Decksalon-Yacht dann wuchtig durch die anlaufende Welle und schafft zudem eine gute Höhe. Mit nachlassendem Wind schwindet aber die Dynamik, und dann macht sich das hohe Gewicht bemerkbar. Überdies: Die Sirius wurde in der Ausführung mit zwei Kimmkielen zum Test gebracht. Die zwei seitlichen Ballastflossen ermöglichen zwar

Klassentreffen: Marlow Hunter 31, Hanse 315, Sirius 310, Winner 9, HR 310 und Dufour 310



bedenkenloses Trockenfallen im Tidengewässer, sorgen aber auch für mehr Widerstand beim Segeln. Schiffe mit Kimmkielen haben per se nicht den Ruf besonderer Leistungsstärke, auch wenn das Konzept durchaus funktionieren kann.

DIE HUNTER ÜBERRASCHT

Die Dufour wiederum spielt vor allem bei Wind unter 15 Knoten ihre Stärke aus. Bei wenig Druck kann auch sie in der Spitzengruppe den Anschluss an HR, Hanse und Winner halten. Weht es mehr, fehlt dem Boot aus Frankreich zumindest ein starkes, effizientes Achterstag. Trotz des ordentlich getrimmten Riggs hängt das Vorstag sichtlich mehr durch als bei der HR oder der Hanse. Damit verliert das Boot schnell an Höhe. Zudem segelt die Dufour bei Wind stets mit augenfällig viel Krängung. Der Ballastanteil im Kiel liegt bei nur 27 Prozent, deutlich weniger also als auf den anderen Testbooten. Als einziges Schiff im Vergleich mit zwei Ruderblättern lässt sich die Dufour dennoch stets kontrolliert steuern. Ausrudern ist auch bei viel Lage kaum ein Thema.

Fehlende Trimm-Möglichkeiten machen sich auch bei der Marlow Hunter 31 negativ bemerkbar. Die Amerikanerin mit ihrem achterstaglosen Bergström-Rigg verfolgt einen starken, rein fahrtenorientierten Fokus mit denkbar wenig Sportlichkeit. Das

Konzept: ein Steuerrad und zwei Schoten für zwei Segel. Das muss genügen. Auch ist sie die einzige Teilnehmerin, die mit einem Rollmast zum Vergleichstest antritt. Dementsprechend kann das Boot aus Übersee unter keiner Voraussetzung die Geschwindigkeit der übrigen Vergleichsschiffe wirklich mitgehen. Dazu neigt sie bei viel Krängung zum Sonnenschuss.

Diese Einordnungen betreffen die Leistungen der Schiffe auf einem Kurs hart am Wind. Auf den Raumschots- und vor allem auf den Vorwindkursen sind die Unterschiede längst dann nicht mehr so deutlich. Vor allem die voluminösen Schiffe wie die Dufour 310 und die Hanse 315 mit ihren flachen Rümpfen zeigen sich mit Wind von hinten

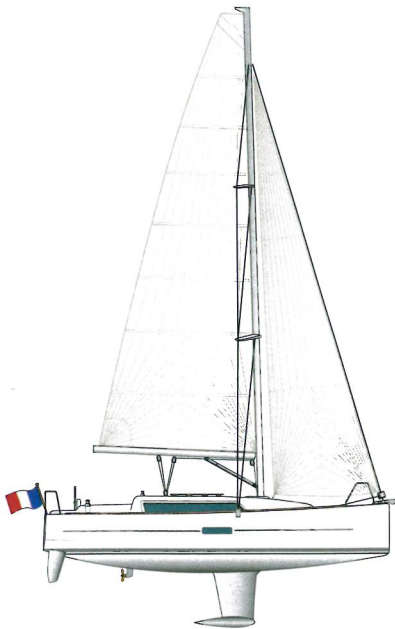
SCHIFFE OHNE ACHTERSTAG HABEN BEI VIEL WIND EINEN NACHTEIL

temperamentvoller, während schlanke Boote wie die Hallberg-Rassy und die Winner die an der Kreuz gemachten Gewinne nur mit Mühe verteidigen können. Zur großen Überraschung kommt die Marlow Hunter 31 insbesondere auf dem Vorwindkurs sehr gut in Fahrt und kann zur Gruppe sogar aufholen. Offenbar verfügt die Amerikanerin über einen doch recht schnellen Rumpf. Die Konstruktion von Glenn Henderson sticht mit ihrer eigenartigen, fast rechteckig geformten Heckpartie aus der Gruppe hervor.

GANZ SCHMAL BIS GANZ BREIT

Mit ihren modernen Schiffskonzepten und den breiten Hecks zeigen die Dufour 310 und die Hanse 315 vergleichbare Cockpit-Layouts mit einer doppelten Radsteuerung. Dieses Arrangement ist attraktiv, weil modern und gefragt. Und die zwei Räder ermöglichen zudem einen freien Durchgang von achtern durch das Cockpit, was vor allem im Hafen viele Vorteile mit sich bringt. Der Nachteil: Die Cockpitduchten bleiben vergleichsweise kurz. Bei der Hanse sind die Sitzbänke nur 1,50 Meter lang, bei der Dufour sogar lediglich 1,20 Meter. Damit ist ein ausgestrecktes Liegen hier nicht möglich. Bei beiden Schiffen sind die Duchten zudem relativ weit auseinander platziert, sodass sich die Mitsegler unterwegs und bei Krängung nicht richtig abstützen können → →

DUFOUR 310



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Umberto Felci
Rumpflänge	9,35 m
Wasserlinienlänge	8,70 m
Breite	3,31 m
Tiefgang/alternativ	1,90/1,55 / 0,90-2,10 m
Gewicht	4,9 t
Ballast/-anteil	1,3 t/27 %
Großsegel	33,5 m ²
Selbstwendefock (Standard)	16,8 m ²
Maschine Standard (Volvo Penta)	13 kW/19 PS

PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft	89 550 €
Preis segelfertig ²	97 650 €

Werft *Dufour Yachts, 17187 Périgny (Frankreich);*
www.dufouryachts.com
 Vertrieb *Händlernetz*

Yacht-BEWERTUNG

Modernes Boot mit breitem Heck, großem Cockpit, doppelten Steuerrädern und zwei Ruderblättern. Auch mit Schwenkkiel erhältlich

Konstruktion und Konzept

- + Moderner Riss mit viel Volumen
- Eingeschränkte Einhandtauglichkeit

Segelleistung und Trimm

- + Gute Segelleistungen vor allem bei wenig Wind
- Kein Achterstag, kein Traveller

HALLBERG-RASSY 310



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Germán Frers
Rumpflänge	9,42 m
Wasserlinienlänge	8,80 m
Breite	3,18 m
Tiefgang/alternativ	1,80/1,50 m
Gewicht	4,4 t
Ballast/-anteil	1,7 t/39 %
Großsegel	25,5 m ²
Rollgenau (107 %)	21,7 m ²
Maschine Standard (Volvo Penta)	9 kW/13 PS

PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft	171 050 €
Preis segelfertig ²	171 575 €

Werft *Hallberg-Rassy Varus AG,*
 47431 Ellös (Schweden); www.hallberg-rassy.com
 Vertrieb *Hallberg-Rassy Deutschland GmbH,*
 23730 Neustadt; www.hallberg-rassy.de

Yacht-BEWERTUNG

Durchdachtes und rundes Gesamtpaket aus Schweden. Hübsches, aber auch relativ schlankes Boot mit konventionellen Linien

Konstruktion und Konzept

- + Gut funktionierendes Deckslayout
- Keine Selbstwendefock möglich

Segelleistung und Trimm

- + Hohes Leistungspotenzial auf allen Kursen
- + Segelt steif und aufrecht

HANSE 315



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Judel/Vrolijk & Co.
Rumpflänge	9,10 m
Wasserlinienlänge	8,70 m
Breite	3,35 m
Tiefgang/alternativ	1,85/1,37 m
Gewicht	4,7 t
Ballast/-anteil	1,5 t, 32 %
Großsegel	29,5 m ²
Selbstwendefock (Standard)	17,5 m ²
Maschine Standard (Volvo Penta)	9 kW/13 PS

PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft	71 280 €
Preis segelfertig ²	76 090 €

Werft *HanseYachts AG, D-17493 Greifswald;*
www.hanseyachts.com
 Vertrieb *Händlernetz*

Yacht-BEWERTUNG

Einfaches und solides Fahrtenboot mit modernem Riss. Cockpit wahlweise mit Pinne oder mit zwei Steuerrädern. Schnell und sportlich

Konstruktion und Konzept

- + Schnörkelloses, ehrliches Angebot
- Cockpit mit Pinne unstimmig

Segelleistung und Trimm

- + Sehr hohes Potenzial, steif
- + Gute Einhandtauglichkeit

MARLOW HUNTER 31



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Glenn Henderson
Rumpflänge	9,73 m
Wasserlinienlänge	9,04 m
Breite	3,61 m
Tiefgang/alternativ	1,35/1,65 m
Gewicht	5,4 t
Ballast/-anteil	1,6 / 29 %
Großsegel (Standard)	33,4 m ²
Rollgenau (112 %)	20,6 m ²
Maschine Standard (Yanmar)	13 kW/19 PS

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	143 000 €
Preis segelfertig ²	147 450 €

Werft Marlow Hunter LLC, Alachua,
Florida USA 32616; www.marlow-hunter.com

Vertrieb Yachthandel Hamburg,
D-22961 Siek bei Hamburg; www.viko-hh.de

Yacht-BEWERTUNG

Ungewöhnliches, großvolumiges Boot aus den USA mit vielen Stärken vorwiegend für das Leben im Hafen

Konstruktion und Konzept

- + Einfaches, unkompliziertes Deckslayout
- Weiches Bergström-Rigg ohne Achterstag

Segelleistung und Trimm

- + Schnell auf Raum- und Vorwindkursen
- Keine Einhandtauglichkeit

SIRIUS 310 DS



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Marc-Oliver v. Ahlen
Rumpflänge	9,30 m
Wasserlinienlänge	8,55 m
Breite	3,38 m
Tiefg./altern.	1,80/1,75/1,35/1,25/0,75-2,00 m
Gewicht	6,3 t
Ballast/-anteil	2,4 t/38 %
Großsegel	26,3 m ²
Selbstwendefock (Standard)	16,7 m ²
Maschine Standard (Volvo Penta)	21 kW/29 PS

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	235 000 €
Preis segelfertig ²	238 625 €

Werft und Vertrieb Sirius-Werft GmbH,
D-24306 Plön; www.sirius-werft.de

Yacht-BEWERTUNG

Voluminöses und äußerst robustes Fahrtenschiff mit Deckssalon. Erhältlich mit drei Festkiel-Varianten, mit Kimmkielen oder mit Schwenkkiel

Konstruktion und Konzept

- + Ungewöhnlich variantenreiches Angebot
- Im Vergleich relativ schwer gebaut

Segelleistung und Trimm

- + Starke Leistungen vor allem bei viel Wind
- + Gutes und einfaches Handling, auch für Solisten

WINNER 9



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	van de Stadt
Rumpflänge	9,00 m
Wasserlinienlänge	8,00 m
Breite	2,96 m
Tiefgang/alternativ	1,60/1,25/1,90 m
Gewicht	3,3 t
Ballast/-anteil	1,3 / 41 %
Großsegel	28,0 m ²
Rollgenau (107 %)	20,0 m ²
Maschine Standard (Yanmar)	9 kW/13 PS

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	97 265 €
Preis segelfertig ²	103 325 €

Werft Winner Yachts, 1671 Medemblik (Holland);
www.winneryachts.com

Vertrieb Nordic Yachting e.K., D-23730 Neustadt;
www.nordic-yachting.com

Yacht-BEWERTUNG

Sportlich orientiertes Tourenboot mit tiefen, schlanken Rumpfanhängen und einem entsprechend hohen Leistungspotenzial

Konstruktion und Konzept

- + Leistungsstarke Ausrichtung
- Eher schwache Motorisierung ohne Varianten

Segelleistung und Trimm

- + Agil und schnell bei wenig Wind
- Früher Reffpunkt

DIE VOGELPERSPEKTIVE SCHAFFT ÜBERSICHT



DUFOUR 310

Der hintere Schiffsteil ist fast quadratisch. Das bringt viel Fläche außen und viel Volumen innen. Der Mast hat nur eine Saling



HALLBERG-RASSY 310

Gestreckte Linien und mäßige Breite achtern. Das Zweisaling-Rigg steht vergleichsweise weit achtern, die Unterwanden innen



HANSE 315

Ihre Linien sind fast keilförmig. Auffällig ist auch die sehr voluminöse Bugpartie. Die Cockpitduchten bleiben kurz



MARLOW HUNTER 31

Das Bimini schützt vor Sonne, blockiert aber auch den Blick von unten nach oben und umgekehrt. Der Kajütaufbau ist wuchtig



SIRIUS 310 DS

Der Niedergang ist seitlich angeordnet, die Aufteilung im Cockpit asymmetrisch. Genua und Selbstwendefock bleiben angeschlagen



WINNER 9

Konservative Formen, bewährte Einteilung. Das Layout der Winner ist wenig aufregend, funktioniert dafür aber umso besser

NICHT ALLE SCHIFFE BIETEN EIN GUTES LAYOUT ZUM ALLEINSEGELN

und in Luv sitzend wenig Halt finden. Abhilfe schafft in beiden Fällen der Cockpittisch, den die Werften anbieten, wenn auch nur optional. Bei der Hanse 315 sind die zwei Räder ebenfalls nur ein Extra. Im Standard würde das Boot mit einer Pinne ausgeliefert, was aber beim Cockpitlayout mit den kurzen Duchten Platz kostet.

Auch bei der Winner 9 kann man zwischen Radsteuerung (fest oder schwenkbar) und einer Pinne wählen. Und die Duchten sind nach hinten ebenfalls entsprechend gekürzt. Das Testboot war mit der schwenkbaren Steuersäule ausgestattet, woran man sich in den Manövern erst gewöhnen muss.

Für die Sirius 310 DS kann man ebenfalls sowohl die Pinnensteuerung (Testschiff) als auch eine bewegliche Steuersäule erhalten. Das Cockpit der Deckssalon-Yacht ist asymmetrisch gestaltet, weil auch der Niedergang seitlich angebaut werden muss. Die durchlaufenden Cockpitduchten sind deshalb unterschiedlich lang (1,45 und 2,00 Meter).

Die Schweden von Hallberg-Rassy bieten ihr kleinstes Modell ab Werft gleichfalls mit Pinnensteuerung an. Zwar ist die Option auf eine Radsteuerung auch hier gegeben, was im schmal gehaltenen Cockpit aber

ebenfalls nur wenig zweckmäßig erscheint. Dafür zeigt die HR die längsten Cockpitduchten im Vergleich. Sie messen über zwei Meter und bieten sich in voller Länge auch als Sonnenbank an. Dafür lässt sich der lange Traveller mit wenigen Handgriffen abbauen. Und unterwegs kann die gesamte Mannschaft entspannt in Luv sitzen und sich an den Cockpitbänken in Lee abstützen.

Ganz unterschiedlich zur Konkurrenz präsentiert sich das Cockpitlayout der Marlow Hunter 31. Eigenartigerweise erstreckt sich die riesige Plicht der Amerikanerin fast über die gesamte Schiffsbreite. Ein seitliches Laufdeck, wie bei den anderen Booten, ist hier nicht vorhanden. Wer auf das Vorschiff will, kann ausschließlich über eine Trittstufe am Kajütschott nach vorn steigen, was aber

sowohl im Hafen als auch unter Segeln erstaunlich gut funktioniert. Die Cockpitduchten liegen sagenhafte 1,90 Meter auseinander. Damit man bei Krängung dennoch Halt findet, baut die Werft aufklappbare Fußrasten in den Plichtboden ein. Der extrem kleine, gleichfalls aufklappbare Cockpittisch bleibt jedoch für die Sitzenden unerreichbar. Unter Segeln muss sich der Rudergänger um eine einigermaßen entkrampfte Position am Rad der Marlow Hunter 31 bemühen. Steuern kann er nur im Stehen, und auch das nur mit eingeschränkten Platzverhältnissen.

EINE KLASSE FÜR SOLISTEN?

Wer viel Einhand segelt, wird mit der Hanse 315, der Hallberg-Rassy 310 und der Sirius 310 DS gut zurechtkommen. In allen drei Fällen sind sowohl die Großschot (Taljenführung in die Cockpitmitte) als auch die Genuaschot aus der Position des Steueremanns gut zu erreichen. Zudem können die beiden Boote aus Deutschland (Hanse und Sirius) wahlweise mit einer Genua oder einer Selbstwendefock ausgestattet werden.

Auch die Winner 9 bietet für Solisten eine gute Anordnung, allerdings nur in der Version mit Pinnensteuerung, wo man wei-

ter vorn, und dadurch mit mehr Bewegungsfreiheit, sitzen kann anstatt blockiert hinter dem Steuerrad. Bei der Holländerin ist die Talje der Großschot auf dem Brückendeck direkt vor dem Niedergang angeschlagen und kann hier auch und vor allem von der Mannschaft gut bedient werden.

Auf der Dufour wird die Großschot als Hahnepotführung (ohne Travellerfunktion) vor dem Niedergang installiert und über das Kajütdach zurückgeführt. Damit bleibt die Funktion für den Rudergänger unerreichbar, und die Einhandtauglichkeit ist eingeschränkt. Einziger Vorteil vor allem im Hafen: Die Großschotführung ist komplett aus dem Cockpit verbannt und stört dort nicht. Weil der Schotzug am Großbaum weit vorn greift, braucht es deutlich mehr Kraft zum Dichtholen des Segels als auf den Booten mit einer weiter hinten geführten Schottalje.

Ambitionierte Segler würden deshalb eine Option mit einem Traveller auf dem Cockpitboden begrüßen, zumal die Dufour ohne Achterstag nur wenige Möglichkeiten bietet, das Großsegel zu trimmen.

Das Boot aus den USA ist im Standard nicht einhandauglich. Bei der Hunter ist die Großschot über einen sehr soliden Targabügel über dem Cockpit geführt und zur Bedienung ebenfalls seitlich an den Niedergang gelenkt. Die Genuawinschen sind sehr weit vorn angebaut, gut bedienbar zwar von der Crew, aber fernab der Reichweite des Steuerermanns, der hier zum Einstellen der Segel in jedem Fall seinen Platz am Rad verlassen und die Dienste des Autopiloten in Anspruch nehmen muss. Das Testboot von Marlow Hunter wurde übrigens mit der optionalen Bimini-Überdachung angeliefert. Eine gute und willkommene Möglichkeit

zum Sonnenschutz, welche die anderen Boote im Wettbewerb nicht oder nur in Form eines Cockpit-Zelts anbieten können.

ZUVERLÄSSIGE HELFER

Die schwere Deckssalonyacht von Sirius kommt in der Standardausführung folgerichtig auch mit der stärksten Maschine im Vergleich. Das Yanmar-Aggregat mit 30 PS schiebt zuverlässig. Dazu sitzt die Maschine konzeptbedingt sehr weit achtern im Boot. Der Antrieb liegt damit nahe am großen Ruderblatt. Die Sirius 310 DS reagiert schon auf die kleinsten Schübe unter Maschine und lässt sich so im Hafen bestens manövrieren. Beim Beschleunigen voraus sind die Vibrationen allerdings erheblich, und man muss die Pinne auch sehr gut festhalten. Ebenso beim Rückwärtsfahren. Das gilt im Übrigen auch für die Hallberg-Rassy. Auch sie →

DETAILS, DIE GEFALLEN



DUFOUR 310
Das lange Panoramafenster auf dem vorderen Kajütdach sorgt für viel Licht unter Deck



HR 310
Der Traveller auf den Duchten ist effizient und im Hafen für mehr Bequemlichkeit abnehmbar



HANSE 315
Smarte Lösung. Die Ankerhalterung dient auch als Bugspriet und ebenso als Tritstufe



MH 31
Ein festes Fallenschnapp seitlich am Niedergang sorgt für Ordnung im Cockpit. Praktisch



SIRIUS 310 DS
Die beiden Backskisten sind nicht nur tief, sondern auch sehr gut eingeteilt. Alles ist greifbar



WINNER 9
Der ausziehbare Bugspriet für den Gennaker unterstreicht den sportlichen Charakter

DINGE, DIE STÖREN



DUFOUR 310
Die Großschot ist vor dem Niedergang angeschlagen. Allerdings gibt es keine Travellerfunktion



HR 310
Für die hohen Lashen der überlappenden Genua sind die Schotwischen auf dem Süll recht klein



HANSE 315
Der Traveller ist zu kurz. Besser wäre eine längere, abmontierbare Schiene auf den Duchten



HUNTER 31
Der Cockpittisch fällt mickrig aus. Die riesige Plicht verlangt nach einem größeren Tisch



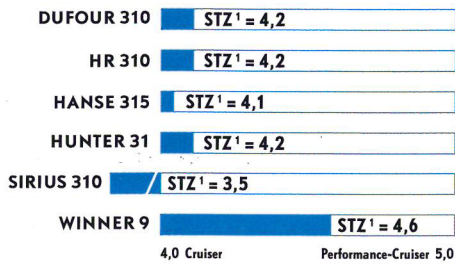
SIRIUS 310 DS
Die Winskurbel dient auch als Motorenhebel, ist aber an dieser Stelle sehr exponiert



WINNER 9
Die Großschot auf dem Brückendeck behindert den Niedergang. Die Funktion ist trotzdem gut

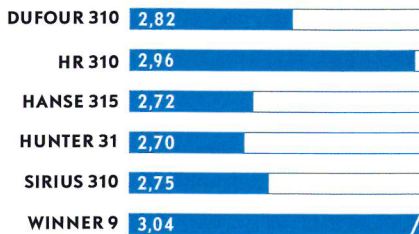
MESSWERTE

POTENZIAL



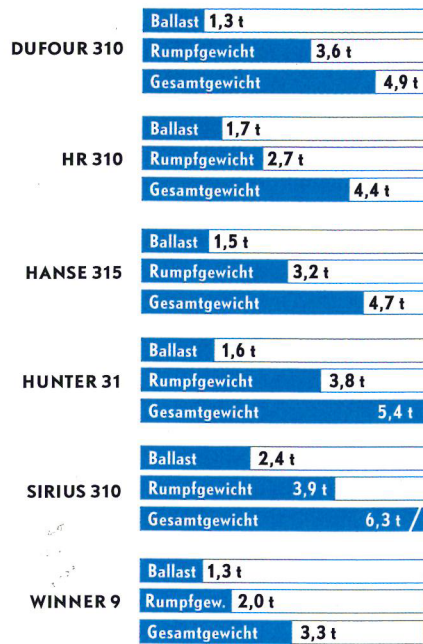
Berechnung für die Segeltragezahl (Formel¹):
Je höher der Wert, desto größer die Segelfläche in Relation zum Gesamtgewicht

VERHÄLTNIS LÄNGE ZU BREITE



Je höher der Wert, desto schmaler ist das Boot im Vergleich zur Länge. Ein Wert von 3,0 und mehr kennzeichnet gestreckte Linien

BALLASTANTEIL



Je höher der Ballastanteil am Kiel, desto größer ist das aufrichtende Moment. Allerdings ist dieses zudem abhängig von Tiefgang und Formstabilität. Die breite Dufour kommt mit weniger Ballast aus als die schlanke Winner

Konkurrenz, braucht sie unter Maschine etwas mehr Zeit für die Reaktion, dazu muss das Boot immer zügig bewegt werden, damit das Ruder Wirkung zeigt.

Bei der Marlow Hunter ist der Saildrive vor der Maschine eingebaut, was die Distanz vom Antrieb zum Ruderblatt vergrößert. Damit braucht die Amerikanerin bei Vorwärtsschub etwas länger, bis die Anströmung das Ruderblatt erreicht. Dafür reagiert das Boot beim Rückwärtsfahren umso schneller. Auch Marlow Hunter verbaut auf Wunsch ein Aggregat mit 30 PS anstelle der Standardmaschine mit 20 Pferdestärken.

Eindeutig, die besten Reaktionen beim Manövrieren unter Maschine zeigt die Dufour 310. Erstaunlich eigentlich, weil bei ihr die zwei Ruderblätter nicht direkt vom Propeller angeströmt werden. Trotzdem reagiert das Boot sofort auf das Kommando vom Steuerrad, und das schon bei wenig Fahrt. Auch beschleunigt die Französin vorwärts wie rückwärts sehr gradlinig.

FAZIT

Nach dem ersten Teil des Tests zeichnet sich in der Gruppe ein klares Bild ab: Die Hallberg-Rassy 310 gewinnt unter Segeln und erarbeitet sich einen Vorsprung in Sachen Leistungsfähigkeit. Die dicht folgende Hanse 315 gefällt mit dem besten Handling, und die Sirius zeigt das vielseitigste Konzept. Die Ausgangslage für den zweiten Teil ist also spannend. Dann geht es auch nicht mehr ums Segeln, sondern vielmehr ums Wohnen und um die Preise. Was bekanntermaßen vielen Eignern mindestens ebenso wichtig ist.

MICHAEL GOOD

MITARBEIT: FRIDTJOF GUNKEL,
LASSE JOHANNSEN, MICHAEL RINCK

zeigt gute Reaktionen mit der standardmäßigen 20-PS-Maschine, aber gleichfalls erhebliche Vibrationen auf dem Ruder in der Beschleunigung. Eine stärkere Maschine wäre für die HR als Option machbar, aber nicht zwingend nötig.

Schon ab Werft eher schwach motorisiert sind die Hanse (Volvo-Penta-Dreizylinder mit 13 PS) und die Winner 9 (Yanmar

Zweizylinder mit 14 PS). Für die Hanse 315 lohnt sich deshalb das Upgrade zum stärkeren Motor mit 20 PS Leistung. Damit zeigt das Testschiff eine gute Beschleunigung und agile Reaktionen beim „Einparken“ in die Box. Die Holländer von Winner bieten keine Alternative zur Standard-Maschine. Weil bei der Winner 9 sowohl das Ruderblatt als auch der Kiel deutlich schlanker sind als bei der

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S^3/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)

TEIL 2 IM NÄCHSTEN HEFT



Alles unter Deck: Welche Boote bieten die zweckmäßigsten Layouts und angemessenen Komfort? Auf welchen Schiffen kann man besser wohnen, schlafen und kochen? Und wo stehen die meisten und größten Stauräume zur Verfügung? Dazu alles zur Bauqualität und den technischen Details. Nicht zuletzt: Wie sind die Preise zu beurteilen? Was erhält der Kunde für sein Geld, und wo liegen die Kostenvorteile? Die Antworten in der nächsten YACHT, Ausgabe Nr. 24/2016