

11

13.5.2020

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN



MOODY DS 41

Komfortboot für alle Wetter:
Der Messe-Star im Exklusivtest

SEGELN IM CORONA-MODUS

Ob solo, zweihand oder mit
Familie – so gelingt der Törn

EXIT-PLÄNE

Wie der Segelsport in
Deutschland wieder
in Fahrt kommen soll

HOLLAND SPEZIAL

- ♦ News aus den Revieren
- ♦ Hafenfürer Amsterdam
- ♦ Maasplassen: Idyll für
Wasserwanderer

MAGISCHE MOMENTE

Jetzt mitmachen beim
Fotowettbewerb – und tolle
Preise gewinnen!

AUTARK AN BORD

Die kleine Freiheit

*Strom, Wasser, Proviant, Entsorgung – wie Sie Ihre Fahrtenyacht
jetzt unabhängig von der Infrastruktur an Land machen*

ALLE WETTER!

*Hanseyachts hat mit der **MOODY DS 41** ihre kleinste Deckssalonyacht mit Innensteuerstand herausgebracht. Sie mischt intelligent gute Merkmale von Seglern, Motorbooten und Katamaranen*

Merkmale: Deckshaus, Cockpit und Salon auf einer Ebene, Steuerstände erhöht, ausgeprägtes Schanzkleid, Softchines



Trotz bis fast zu den Knien ragendem Schanzkleid wirkt das Boot nicht hochbordig. Der Decksprung ist leicht negativ

Böse Zungen behaupten, Konstrukteure drucken Zeichnungen ihrer Yachten im Kopierer mit geringerer Zoomstufe aus, wenn sie mit einem kleineren Modell eines erfolgreichen Bootes beauftragt werden. Tatsächlich funktioniert dies jedoch meist nicht, denn ein Faktor bleibt – der Mensch mit seinen typischen Abmessungen, ergonomischen Erfordernissen, erlernten Abläufen; der Mensch schrumpft schließlich nicht mit. Ergo muss der Freibord auf dem kleineren Boot in Relation höher werden, die Kabinenanzahl weniger, der Platz geringer, die Verteilung eine andere, eine neue Priorisierung muss her.

Beispiel Moody. Die abgesehen von der 41er mit Achtercockpit aus Deckssalonyachten bestehende gehobene Linie der Hanseyachts AG ist gekennzeichnet durch ihr einzigartiges Raumkonzept. Das Cockpit, Salon, Navigation und die Pantry liegen stufenlos auf einer gemeinsamen Ebene, wie auf einem Katamaran oder einem Motorboot. Die

Steuerstände sind an Deck montiert. Im Untergeschoss finden sich nur Kabinen und Stauräume. Die Sitzgruppen und die Innen-Steuerstände liegen auf einem höheren Niveau, der Aufbau ist rundumverglast. So ist im Sitzen und im Stehen eine perfekte 360-Grad-Sicht gewährleistet.

Den Start machte 2008 die viel beachtete und gut verkaufte Moody DS 45, es war die erste Eigenentwicklung nach Übernahme

»DAS KONZEPT AUF 41 FUSS ZU ÜBERTRAGEN WAR EIN HARTER JOB«

der englischen Traditionswerft durch die expandierende Hansegroup. Die Greifswälder, damals noch unter Führung ihres Gründers und nach dem Börsengang Vorstandsvorsitzenden Michael Schmidt, übernahmen keine Designs und Formen, wohl aber den langgedienten Hauskonstrukteur Bill Dixon, der seither auch für die DS-Linie verantwortlich zeichnet.

Der bei Southampton in der Nähe der früheren Moody-Werft wirkende Designer schaffte es, die Vorgaben umzusetzen, die Schmidt formulierte: „Licht, Sicht und das Leben auf einer Ebene. Das haben die Leute immer schon gewollt.“

TRADITION TRIFFT INNOVATION

Schmidt und Dixon sahen sich dabei weiter der Werfthistorie verpflichtet. Moody, bereits 1830 gegründet, steht seit jeher für solide gebaute und gut ausgestattete blauwasserfähige Yachten. Und Letzteres bedeutet, so formuliert es zumindest die Langfahrtskone Bobby Schenk, dass die Crew zwar viel Zeit an Bord verbringt, aber dies zu 80 Pro-

zent im Hafen. Und hier setzt Moodys Konzept an. Die weiteren Überlegungen orientieren sich ebenfalls an den Gewohnheiten der Crew. Die wird sich zu zwei Dritteln des Tages an Deck, im Cockpit, in Salon und Pantry aufhalten und nur den Rest der Zeit die Nasszellen und Kojen aufsuchen. Also erscheint es sinnvoll, die häufigsten Laufwege auf eine Ebene zu legen und so komfortabel zu gestalten.

Noch ein Aspekt: Das Bordleben ist tags auf einer DS nicht mehr zweigeteilt in Tätigkeiten an und unter Deck, sondern die Crew ist bei allen Handlungen zusammen. Wer kocht, steht nicht im Keller; wer navigiert, hat Sichtkontakt zum Rudergänger; wer Schatten oder Schutz sucht, hält sich im Salon auf und ist trotzdem im Geschehen dabei. Perfektes Sozialisieren am Tag, ideales Separieren zur Nacht.

Und: Unterwegs mit kleiner Crew lässt sich das Salonsofa als Seekoje nutzen, wenn es mit einem Leeseegel ausgestattet wird. Der Freigänger ist so schnell an Deck und braucht nur kurz den Kopf zu heben, um zu sehen, ob alles in Ordnung ist.

Dieses Konvolut an Vorzügen hat einen Preis: Per se fehlt es einer Deckssalonyacht an Eleganz und Leichtfüßigkeit. Da kommt der Hochhauseffekt ins Spiel: Sieht von außen nicht so dolle aus, aber wer drin ist und rausguckt, kann die Aussicht genießen. Dixon und seine internen Konstruktionspartner bei Hanseyachts vermochten der Moody DS 41 jedoch trotz des zwangsläufig hohen Aufbaus eine durchaus eigenständige Ästhetik zu verleihen. Dazu tragen die Softchines bei, der leichte negative Decksprung, die konkaven Unterseiten des Aufbaudachs, der gefaste Abschluss der Freibord-Oberkante, der breite Steven. Das passt, durchaus.

Verwunderlich: Die 41 bringt ebenso wie die größeren Schwestern eine halbhohe Schanz mit, die den Freibord optisch erhöht, dennoch wirkt das Schiff nicht plump. Den weiteren Nachteil einer schlechteren Besteigbarkeit beim längsseitigen Liegen am Steg hat die Werft wegkonstruiert: Ein Segment der festen Reling lässt sich herunterklappen und dient dann als Trittleiter.

Eine weitere Besonderheit: Man muss nicht aus dem Cockpit über Sülls klet- →

ANDERE WEGE



Der Cockpitboden ist auf das Salonniveau **TIEFERGELEGT**. Die Räder stehen an Deck, was eine gute Übersicht verschafft



FLEXIBEL ÜBERDACHT

Die Lücke zwischen den Bimini-Flanken lässt sich durch eine robuste Persenning mit Gestänge regen- und sonnendicht schließen



AUS DEM WEG

Die Fußblöcke des abgewandelten German Copper System greifen auf dem Kajütdach an, die Schot stört so im Cockpit nicht



VOLLE UMLENKUNG

Fallen und Schoten sind bis zu den weit achtern stehenden Winschen geführt, wo sie vom Rad aus bedienbar sind



GUTE DURCHSICHT

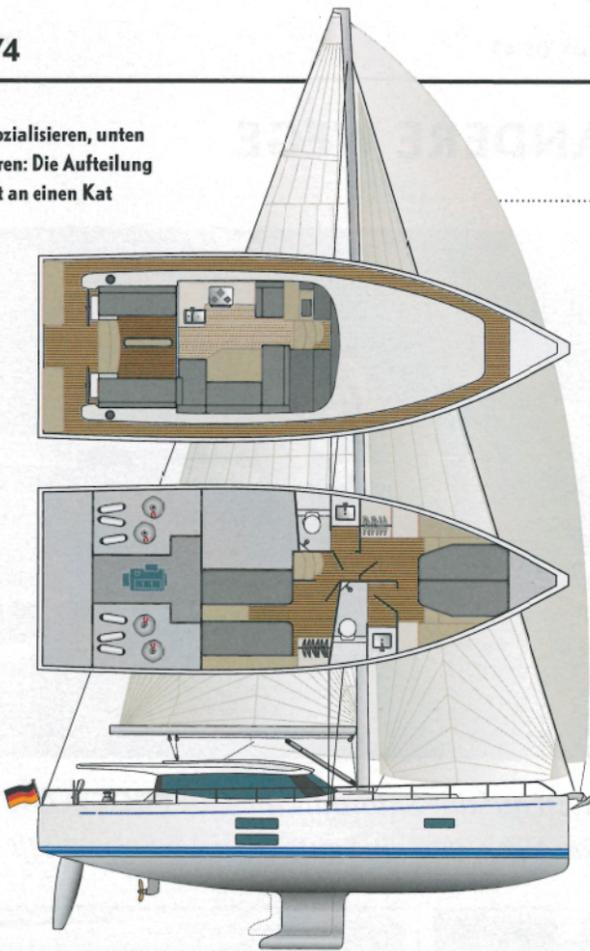
Das gesamte Aufbauschnitt ist komplett verglast und mit einer Schiebetür sowie einem großen Fenster zur Pantry ausgestattet



AUFRECHTER GANG

Der Weg aufs Vorschiff ist durch die hohe Schanz, die feste Reling und formschöne Handläufe am Dach sicher und bequem

Oben sozialisieren, unten separieren: Die Aufteilung erinnert an einen Kat



MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

90 Grad	4,5 kn
60 Grad	5,0 kn
90 Grad	5,0 kn
130 Grad	3,5 kn
180 Grad	-

Wind: 5–8 kn (2–3 Bft.)
Wellenhöhe: glattes Wasser

POTENZIAL

STZ ¹	= 4,1
------------------	-------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,42/1,00 m
Salon	2,35 x 1,26/1,13 m
Mittelkabine (2x)	2,00 x 0,70/0,70 m

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

STEHHÖHE

Vorschiff	1,96 m
Salon	1,95–2,06 m
Mittelkabine	1,96 m
Nasszellen	1,89–1,93 m



Der Yanmar-Motor ist über eine große Klappe von oben aus dem Cockpit zugänglich

MOODY 41 DS

YACHT-BEWERTUNG

Die kleinste Moody bietet viel Komfort unterwegs sowie im Hafen und erfüllt dennoch seglerische Wünsche. Dazu ist sie ganzjahrestauglich, bietet reichlich Stauraum, ist sauber gebaut und hochwertig ausgestattet, schon im Standard

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Einzigartige Aufteilung
- + Gut geschütztes Cockpit
- + Sehr viel Stauraum
- + Deck sehr sicher begehbar

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Angemessenes Potenzial
- + Einhandtauglich

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Großzügige Kabinen
- + Sinnvolle Raumverteilung
- Mittelkabine schlecht belüftbar
- Vorschiffskoje recht schmal

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Hochwertige Ausstattung
- + Innensteuerstand machbar

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Bill Dixon
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	11,99 m
Gesamtlänge	12,52 m
Wasserlinienlänge	11,42 m
Breite	4,20 m
Tiefgang/alternativ	2,14/1,83 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,21 kn
Gewicht	11,2 t
Ballast/-anteil	3,13 t/28 %
Masthöhe über Wasserlinie	19,92 m
Großsegel	45,0 m ²
Selbstwendefock	38,0 m ²
Maschine (Yanmar)	42 kW/57 PS
Kraftstofftank (Kunststoff)	210 l
Frischwassertank (Kunstst.)	220/180 l
Fäkalientank (Kunststoff)	je 54 l

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Sandwichlaminat im Handauflegeverfahren, Balsaholz als Kernmaterial. Iso-Gelcoat und Vinylsterharz in erster Lage. Schotten und Deck anlaminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	474 810 €
Standardausrüstung ² inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Anker/Kette, Fender, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung	
Fender/Festmacher	595 €
Antifouling	2100 €
Segelklare Übergabe	595 €

Preis segelfertig ²	478 100 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:	
Teakdeck, Bugstrahler, E-Winschen, Seitenleitern, zweiter Wassertank, Maststufen, Steuerermannssitze	
Garantie	2 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellbare Holepunkte	-
Traveller mit Leinenführung	-
Elektrische Ankerwisch	inkl.
Rohrkicker	inkl.
Achtertagspanner	inkl.
Springklampen	inkl.
Sprayhood	inkl.
Teak im Cockpit	inkl.
UKW-Funkgerät	Navi-Paket
Logge und Echolot	Navi-Paket
Windmessanlage	Navi-Paket
Autopilot	Navi-Paket
Navi-Paket	14 863 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	inkl.
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	8092 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis ²	501 055 €

WERFT Hanseyachts AG, Ladebower Chaussee 11, 17493 Greifswald, Telefon 03834/5792-200; www.hanseyachtsag.com

VERTRIEB Händlernetz



»Das bis achtern breite Boot erlaubt eine besonders komfortable Einrichtung und viel Platz für einen 41-Fußer. Hauptmerkmal ist der ebenerdige Wohnraum. Wichtig war auch der Höhenunterschied von der Plicht zu den Rädern. Und das Deckshaus ermöglicht maximale Rundumsicht«

Bill Dixon, Moody-Konstrukteur und Experte für Blauwasseryachten mit Deckshaus

tern, sondern läuft vom Rad aus auf einer Ebene nach vorn. Das schmale, aber noch gut begehbare Deck steigt dazu kaum sichtbar um etwa sieben Zentimeter an. Dieses sogenannte Walkaround-Cockpit ist mit denen der ansonsten konventionellen Jeanneau-Typen Sun Odyssey 410 und 440 etwas vergleichbar.

SELBSTWENDER MIT GENUA-OPTION

Klare Sache, schon am Steg zeigt sich die Moody DS 41 komplett andersartig, optisch wie konzeptionell. Und sie muss mit dem Vorurteil leben, dass Deckssalonyachten schlechter segeln, weil sie schwerer sind und einen höheren Schwerpunkt mitbringen.

Von der Papierform her ist sie tatsächlich schwerer als ihre direkte Konkurrenz, und sie kommt auf eine etwas kleinere Segeltragezahl. Das ist auch der Tatsache geschuldet, dass das Standardsegel als Selbstwendefock ausgeführt ist – was zum Konzept des komfortablen Langfahrkreuzers für die kleine Crew durchaus passt. Machbar ist ne-

ben Gennaker oder Code Zero als Speedbooster auch ein zweites rollbares Vorsegel, das dauerhaft an einem eigenen Stag vor der Fock gefahren wird. Die 135-prozentige Genua misst 54,4 Quadratmeter. Damit kommt

das Schiff auf eine Segeltragezahl von 4,5, die es als deutlich sportlicher ausweist. Die Rollanlage mit Stag und Genuaschienen gibt es für 7021 Euro, elektrifiziert kostet das Paket 13078 Euro. Das Segel selbst kommt in seiner einfachsten angebotenen Variante von Hauslieferant Elvström für 8211 Euro an Deck.

Ein Segel, das dem Boot zum Test gutgetan hätte. Denn der fand zwar bei schön unterschiedlichen Bedingungen zwischen Hagelschauer und Sonnenschein statt, jedoch auch bei konstant schwachem Wind. Dem Hartregen ließ sich indessen probeweise gut begegnen: rein in die Hütte, Autopilot an. Dabei lässt sich das Boot über den optionalen Fahrhebel in der Navigations-ecke auch unter Maschine manövrieren. Die Rundumsicht ist ausgezeichnet und wird nur durch wenige tragende Säulen unterbrochen.

Aber auch an den beiden Rädern stehend wird der Blick nach vorn nicht groß gestört. Tote Winkel lassen sich einfach mit einem Blick durch das Haus eliminieren. Zwei Steuerermannssitze schaffen Komfort und bieten mit dem Maß von 0,52 mal 1,14 Meter genug Platz für zwei. Das Boot steuert sich schön direkt, eineinviertel Umdrehungen genügen von Anschlag zu Anschlag. Die hervorragende Anlage des dänischen Herstellers Jefa mit zwei redundanten Getriebeboxen (s. Seite 78) arbeitet obendrein schön schlupffrei.

Leider weht mit 5 bis 8 Knoten zu wenig Wind für die DS 41. Sie bewegt sich zwar, und die Werte sind angesichts der Umstände und des Konzeptes auch in Ordnung, was auch für den Wendewinkel von 90 Grad gilt. Aber wie viele Boote mit Selbstwendefock braucht auch dieses Boot um die 10 Knoten, um gut zu funktionieren.

Die Fallen, Schoten und Strecker sind durch den Aufbau nach achtern geleitet. Die Großschot ist auf dem Dach angeschlagen als German Cupper System ausgeführt und wird beidseits gefahren, eine schöne Lösung. Die Winschen sind vor den Rädern so montiert, dass sie vom Steuermann als auch aus dem Cockpit bedient werden können. Die installationstechnisch bedingte Reibung der Leinen hält sich in Grenzen, ist aber spürbar. Darüber trösten die schon im Standard mitgelieferten Elektro-Winschen von Lewmar in der Größe 45 hinweg. In dem Kontext erscheint jedoch das AGM-Batteriepaket nicht üppig; es bringt für den Ser- →

DIE KONKURRENZ



NORDSHIP 40 DS

Rumpflänge	12,20 m
Wasserlinienlänge	10,90 m
Breite	3,95 m
Gewicht	10,5 t
Segelfläche	78,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,3
Preis ²	512 960 €
Komfortpreis ²	524 274 €
Stückzahl/seit	28/2005
YACHT-Test	14/2007

Mit Mittelcockpit und Achterkabine. Innerer Steuerstand und Sitzcke sind erhöht im Salon, liegen aber tiefer als der Cockpitboden



SIRIUS 40 DS

Rumpflänge	11,99 m
Wasserlinienlänge	11,17 m
Breite	4,00 m
Gewicht	10,0 t
Segelfläche	80,5 m ²
Segeltragezahl ¹	4,2
Preis ²	589 665 €
Komfortpreis ²	607 155 €
Stückzahl/seit	24/2014
YACHT-Test	25/2014

Deutsche Achtercockpit-yacht mit Sitzgruppen und Cockpitboden auf einem Niveau. Hochwertig und hochpreisig



WAUQUIEZ PS 42

Rumpflänge	12,42 m
Wasserlinienlänge	11,79 m
Breite	4,34 m
Gewicht	10,7 t
Segelfläche	93,5 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Preis ²	403 560 €
Komfortpreis ²	434 670 €
Stückzahl/seit	12/2018
YACHT-Test	13/2018

Voluminöse Achtercockpit-yacht mit zwei oder drei Kabinen und erhöhter Sitzgruppe. Cockpit und Plicht auf verschiedenen Ebenen

SCHÖNE AUSSICHT



Salon, Pantry und Cockpit liegen auf einer Höhe. Das verbindet die Räume ideal und schafft eine hohe **WOHNQUALITÄT**



PRIORISIERT

Die Eignerkabine im Vorschiff mit Inselbett überzeugt durch viele Luken und Fenster, Platz und Privatsphäre



SEPARIERT

Die Mittelkabine liegt partiell unter dem Salon und wird auf Wunsch mit zwei recht flachen Einzelkojen ausgebaut



GETEILT

Der Nassbereich im Vorschiff ist großzügig und gut belüftet. Duschbereich und Toilette lassen sich mit einer Plexiglaswand abtrennen



ERWEITERT

Der Schrankraum in beiden Kabinen ist üppig bemessen und sinnvoll unterteilt. Und es gibt sogar automatische Beleuchtungen



UNTERKELLERT

Ebenfalls unter dem Salon liegt ein bekrichbarer Raum, der sich zum Stauen oder Einbauen einer Waschmaschine eignet

vicebereich 320 Amperestunden mit, was für übliche Verbraucher ausreichen mag, aber bei reichhaltigem Gebrauch der E-Winschen recht schnell Nachladen bedeutet.

Bedienungskomfort ist auch beim Rigg ein Thema: Im Standard kommt konventionelle Seldén-Ware zum Einsatz. Optional angeboten wird ein Rollmast desselben Herstellers (4272 Euro), der auch elektrisch bedienbar (8985 Euro) zu haben ist.

Die Crew sitzt von hohen Stills geschützt in der Plicht, die um rund 40 Zentimeter tiefer als das Deck liegt, das über eine Stufe einfach erreicht wird. Halt findet sie am festen Cockpittisch mit zwei klappbaren Flächen. Die Duchten sind 1,70 Meter lang, genug, um sich auszustrecken, zu wenig zum Hinlegen. Das Aufbaudach ist partiell zu einem festen Bimini verlängert. Die Lücke dazwischen lässt sich durch eine per Gestänge ausgesteifte textile Abdeckung schließen oder öffnen. Der Regen- und Sonnenschutz ist im Standard enthalten. Da fehlen nur noch drei Seitenteile, und die Kuchenbude ist perfekt, was den Tages-Wohnraum auch bei schlechtem Wetter fast verdoppelt.

Für gutes ist eine 2,40 Meter breite und 60 Zentimeter tiefe klappbare Badeplattform installiert, die bei Gebrauch knapp 30 Zentimeter über dem Wasser schwebt. Im Standard ist eine teleskopierbare Badeleiter dabei, die mit ausklappbaren Griffen gut benutzbar ist. Optional lässt sich eine noch komfortablere Badetreppe ordern.

ZU EINEM DRITTEL BACKSKISTE

Nach der Runde ums Schiff am Ankerplatz vielleicht ein bisschen sonnen? Auf dem Vorschiff lassen sich Polster zu einer üppigen Sonnenliege und einem kleinen Sofa zusammensetzen. Mit diesen großen Schaumstoffteilen geht üblicherweise ein Problem einher: wohin damit? Da ist schnell eine Kabine gefüllt und nicht mehr anders nutzbar. Nicht so auf der Moody, die sozusagen zu einem Drittel aus Backskisten besteht; ab dem Aufbauschott gibt es nach achtern keinen Wohnraum. Die Staugelegenheiten liegen unter den Cockpitduchten, sind über große Klappen zu erreichen und bekrichbar. Ein weiterer, fast skurril anmutender Raum ist der Keller unter dem Salonboden (s. links). Der lässt sich ebenfalls bekrabbeln und nimmt die Waschmaschine oder einen zweiten Kühlschrank auf.

Der Deckssalon wird über eine große Schiebetür erreicht, die im gläsernen Auf-



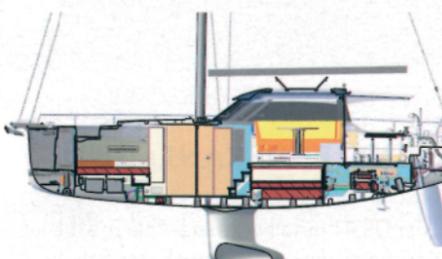
Innensteuerstand und Sitzecke sind erhöht, die Rundumsicht ist immer gewährleistet

bauschott eingebaut ist. Der Raum selbst überzeugt durch besagte gute Rundumsicht, die Ergonomiemaße, die Platzverhältnisse, die Navigationsecke vorn an der Scheibe, wo sich genügend Gerät und ein Fahrhebel sowie eine Autopilotsteuerung unterbringen lassen. Die Pantry ist längsorientiert eingebaut und groß genug, zumindest für die auf diesem Schiff typische kleinere Crew. Neben der großen Schiebetür gelangt Luft durch ein Skylight und ein Klappfenster im Aufbauschott in den Salon. Gegen Aufpreis gibt es seitliche Öffnungsmöglichkeiten – leider jedoch keine nach vorn wie auf vielen Kats.

Die Kehrseite des guten Ausblicks sind gute Einblicke. Wer sitzt schon gern perfekt ausgeleuchtet auf dem Präsentierteller? Vorhänge und Plissées schaffen Abhilfe, schlagen aber mit satten 5593 Euro auf die Rechnung. Viel Fensterfläche bewirkt auch viel Hitze im Salon. Moody begegnet dem mit externen Sonnenschutzmaterialien, die ebenfalls vielfach auf Zweirumpffooten zum Einsatz kommen.

Ein Drittel Backskiste, vorn ein Segelstauraum, ein Deckssalon, geringer echter

INNEN STEuern UND GUCKEN: EIN SCHIFF FÜR'S GANZE JAHR



HOHE HAUBE

Der Seitenschnitt zeigt die verschiedenen Ebenen und die Platzverhältnisse. Die Räder stehen an Deck, die Schanz bietet Schutz

Freibord angesichts der hohen Schanz bedeuten einen kleinen knappen restlichen Innenraum im Untergeschoss? Weit gefehlt.

Drei Stufen über etwa 70 Zentimeter geht es bequem nach unten. Dort ist zur Rechten eine Mittelkabine eingebaut, wahlweise mit Doppelkoje oder zwei Einzelkojen (Extra), beide jedoch mit 40 Zentimeter recht flach über dem Boden. Dazu genug Stehfläche und ein sehr großer Schrank, vernünftig unterteilt und automatisch beleuchtet. Zwei Rumpffenster schaffen Licht und Ausblick. Nur: Die einzige Möglichkeit der Lüftung abgesehen von der Tür ist ein kleines Klappfenster, das zum Salon hin öffnet. Gegenüber der Mittelkabine ist noch mehr Platz für Einbauten. Oder dort wird das optionale Gästebad installiert, das ab 4510 Euro zu haben ist.

Die Eignerkabine liegt im Vorschiff, und sie ist fürstlich zu nennen, auch wenn die hochliegende Koje in Schulterhöhe lediglich 1,42 Meter misst. Rumpf- und zu öffnende Aufbaufenster, Luken und eine Frontscheibe erfüllen in ihrer Disziplin jeden Wunsch. Schrank- und Stauraum, Ablagen und →



DOPPELZWITTER

Mit großem Deckshaus sowie Cockpit und Salon auf einer Ebene erinnert das Boot an einen Katamaran, mit breitem unverjüngtem Heck und Walkaround-Aufbau einem Motorboot



STEUERN

Wie auf einem Kat ist hinter den Rädern eine Doppel-Sitzbank installiert. Außen stören die Drähte des geteilten Achterstags



SONNEN

Vorn lassen sich Polster auslegen und ein Zweiersofa aufbauen. Die Teile finden sogar Platz – in den riesigen Backskisten

Platz sind adäquat. Ebenso die indirekte und punktuelle Beleuchtung, dimm- und programmierbar.

Exklusiv über die Eignerkabine zu erreichen ist das große Bad im Vorschiff. Dusche und Toilette sind vom Waschraum per Plexiglas separierbar. Ein Luk und ein Fenster sorgen für Frisch- und Abluft. Und mit einer Stehhöhe von 1,93 Metern und viel Fußraum fällt die Nasszelle so komfortabel aus wie das gesamte Schiff. Schön auch: Es sind große Toiletten eingebaut, und sämtliche Rumpfdurchbrüche bestehen aus halt-

barem Kunststoff, eine Wahl, die Lösungen aus Messing wegen der höheren Langlebigkeit vorzuziehen ist.

Generell sind die Installationen sehr sauber und gut erreichbar ausgeführt. Ebenso vermag die sichtbare bootsbauerische Qualität zu überzeugen, auch was die Möbel angeht. Fugen, Stöße, Winkel – das passt zusammen und zeigt keine auffälligen oder heterogenen Spaltmaße.

Im Standard kommen konventionelle seidenmatt lackierte Mahagoni-Oberflächen für die Möbel zum Einsatz. Ansonsten ist

dasselbe Holz hochglänzend, Eiche in beiden Lackvarianten oder Teak möglich. Für den Boden wählt der Eigner zwischen heller Akazie oder dunklerer Eiche; und er muss sich für eine schwarze, graue oder weiße Arbeitsfläche sowie hellen, cappuccinofarbenen oder dunklen Fronten in der Pantry entscheiden.

PRÄDIKAT EINZIGARTIG

Bis hin zu solchen Feinheiten wird ein künftiger Eigner sich viele andere Fragen stellen. Beispielsweise zu den Alternativen. Hat er sich für ein echtes Deckssalonboot mit erhöhter Sitzgruppe entschieden, bleiben nur noch die teureren Marken Sirius und Nordship und die günstigeren Typen von Wauquiez (s. Seite 75) oder die Regina 40 (ab 454 000 Euro) aus Schweden als Konkurrenz.

Die Moody DS 41 startet ab 475 000 Euro und liegt damit zwischen diesen beiden Gruppen. Das Boot verfolgt eben sein einzigartiges Raum- und Deckskonzept so konsequent, dass es eigentlich keinen unmittelbaren Wettbewerb ausgesetzt ist.

Und das muss eine Werft erst mal hinbekommen.

PLUS: RUDERANLAGE

Die auf der DS 41 installierte Jefa-Anlage arbeitet mit Kettenzügen, die per Getriebeboxen Schubstangen steuern, die am Ruder angreifen. Vorteile: Wartungsfreiheit, Redundanz, Langlebigkeit und Robustheit. Das System ist etwa 50 Prozent teurer als eine reine Seilzug-Anlage, aber auf kleinerem Raum und einfacher zu montieren

