

19

2.9.2020

# Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

## RAUM SCHIFFE

Deckssalon-Yachten im  
Vergleichstest, Teil 2: Wie  
sie segeln, was sie kosten

## USEDOM

Die schönsten Etappenziele in  
Peenestrom und Achterwasser

## PIONIERIN

Transatlantik-Seglerin Ingeborg  
von Heister: Eine Hommage  
von Wilfried Erdmann

NAVIGATION

# Sternstunden

Wie Sie mithilfe der Gestirne Ihr Boot auch  
ohne Kompass und Sextant auf Kurs halten

Plus: Distanz- und Winkelmessung mit der Hand

**E-AUSSEN-  
BORDER**

Alternative zum  
Verbrenner?  
5 Modelle im  
Praxistest

DK



4190744-006601-19

Deutschland 5,50 € - Österreich 6,20 € - Schweiz 9,60 SFR - BenLux 6,40 € - Italien 7,30 € - Spanien 7,30 € - Frankreich 7,30 € - Slowenien 7,30 € - Dänemark 6,00 DKK - HO 74 40

Aufgereiht. Die drei Vergleichsyachten beim Gruppentest in der Neustädter Bucht. Alle Schiffe haben am Wind Potenzial, doch es gibt Unterschiede

MOODY DS 41

NORDSHIP 380 DS

SIRIUS 40 DS

## IN DIE ZWEITE RUNDE

Drei **DECKSSALON-YACHTEN** um 40 Fuß Rumpflänge im Gruppentest. Teil 2: Wie sie sich segeln und bedienen lassen, wie sie ausgestattet sind und wie sich die Preise einordnen lassen



En vogue. Der Innenausbau auf der Moody DS 41 präsentiert sich hell und schick. Die Fensterfront bleibt fast ununterbrochen und bietet grenzenloses Hafenkino



Schiffig. Klassische Gemütlichkeit im skandinavischen Stil dominiert den Innenausbau der Nordship 380 DS. Die Einbauten unter Deck sind mehrfach abgestuft



Transparent. Freie Aussicht auch aus dem Salon bei der Sirius 40 DS. Die großen Fensterflächen bestehen aus Sicherheitsglas und können teilweise geöffnet werden

**D**as Thema Deckssalon lässt sich höchst unterschiedlich interpretieren, so das Resümee aus dem ersten Teil des Gruppentests der 40-Fußer in der letzten YACHT (Heft 18/2020). Im Vergleich zeigte sich deutlich, wie verschieden die Hersteller dasselbe Thema angehen und umsetzen.

Moody Boats stellt sich der Konkurrenz mit der DS 41, welche im Januar als Neuheit auf der Messe boot in Düsseldorf präsentiert worden ist (Test in YACHT 11/2020). Das Boot aus dem Hause der Hanseyachts AG in Greifswald zeigt als Besonderheit die konsequente Koppelung von Deckssalon und

Cockpit auf einer durchgehenden Ebene, ähnlich einem Katamaran. Nordship Yachts aus Dänemark schickt die etwas kleinere und schon ältere 380 DS ins Rennen. Sie kombiniert den Deckssalon mit einem Mittelcockpit und Masterkabine achtern, was in der Klasse um zwölf Meter Rumpflänge Alleinstellungscharakter hat (Test in YACHT 15/2008). Komplettiert wird die Gruppe durch die Sirius 40 DS (YACHT 25-26/2014) vom Plöner See. Sie hebt sich vor allem mit ihrer ungeheuren Vielfalt an Ausbaumöglichkeiten von der Konkurrenz ab.

Für den zweiten Teil des Gruppentests müssen die Deckssalonyachten beweisen, was sie unter Segeln leisten können, wie sie

dafür ausgestattet sind und wie sie sich bedienen lassen. Zudem erfolgt noch der Blick auf die Bauausführung sowie auf die Preisgestaltung.

#### TEST MIT ÜBERRASCHUNGEN

Aufgrund eines technischen Defekts an der Maschine kommt die Moody DS 41 erst spät zum Vergleichstest nach Neustadt. Perfekte Testbedingungen am Schlußtag mit Wind zwischen 12 und 15 Knoten machen den Rückstand im Zeitplan aber schnell wieder wett. Auf einer längeren Raumstrecke wird auf allen Testyachten zunächst entweder ein Gennaker (Moody) oder ein rollbarer Code Zero gesetzt. Auf einem Kurs von rund →

120 Grad zum Wind und mehr kann sich keines der Testboote entscheidend absetzen; die Gruppe bleibt mehr oder weniger dicht beisammen.

Anders an der Kreuz. Hart am Wind zeigt die Nordship 380 DS mehr Potenzial als der Wettbewerb und zieht davon. Das überrascht, weil die Dänin mit einer Rumpflänge von 11,60 Metern rund 40 Zentimeter kleiner ist als die Konkurrenzboote von Sirius und Moody und mit ihren vergleichsweise konservativen Rumpflinien auch eine deutlich kürzere Wasserlinie aufweist. Die Nordship 380 DS segelt nicht nur schnell, sondern kann im Vergleich auch noch eine sehr gute Höhe am Wind laufen, und sie beschleunigt besser. Mit einem Gesamtgewicht von 9,0 Tonnen ist sie rund zwei Tonnen leichter als ihre Konkurrentin. Erstaunlich: Die Dominanz der nur mit Selbstwendefock ausgestatteten Nordship bleibt auch dann bestehen, wenn auf der Moody sowie auf der Sirius probenhalber die bereits angeschlagenen, überlappenden Genuas ausgerollt werden, wobei die Maßnahme besonders bei der Moody Wirkung zeigt.

Die Sirius 40 DS leidet am Wind etwas unter der einfachen Besegelung mit Standardware aus Dacron sowie einem sehr flach geschnittenen Großsegel – im direkten Vergleich fällt sie jeweils zurück. Sowohl die Moody als auch die Nordship profitieren von einem Ausstattungs-Upgrade mit Laminatsegeln und einem vertikal durchgelatteten Großsegel. Alle drei Yachten sind mit einem Rollmast von Seldén ausgestattet. Bei der Moody gehört dieser bereits zum Standard-Lieferumfang. Wegen des festen Biminis mit Cabrio-Verdeck und der damit verbundenen Unerreichbarkeit des Großbaums wäre ein herkömmliches Rigg bei ihr wenig sinnvoll. Alle drei Vergleichstypen werden außerdem schon ab Werft mit einer Selbstwendefock ausgestattet. Größere, überlappende Vorsegel sowie die Raumwindtücher wie Gennaker und Code Zero gibt es natürlich bei allen Herstellern gegen entsprechende Aufpreise.

#### UNTEN TIEF ODER OBEN HOCH

Bei der Moody liegen das seitlich vertieft eingebaute Laufdeck und das Steuercockpit achtern auf demselben Niveau, was einen stufenlosen Durchgang vom Cockpit zum Vorschiff ermöglicht. In einer Art Kanal zwischen Kajütaufbau und der rund 30 Zentimeter hohen Schanz bewegt man sich mit

### MOODY DS 41



#### ABGESCHIRMT

Salon und Cockpit liegen auf einer Ebene, dazu ist die Plicht vertieft eingebaut. Die Mitsieger sitzen hier gut geschützt hinter dem Kajütschott sowie unter dem halbfesten Bimini

### NORDSHIP 380 DS



#### THRONEND

Das Boot aus Dänemark kombiniert Deckssalon mit einem geteilten Mittelcockpit. Steuermann und Mannschaft sitzen hoch über dem Wasser. Für Schutz sorgt eine Sprayhood

### SIRIUS 40 DS



#### ABGESETZT

Das recht wuchtige Deckshaus ist weit nach achtern gebaut. Das klassisch strukturierte Cockpit mit seinen langen Duchten bietet dennoch viel Platz auch für mehrere Personen

## MOODY DS 41



## DURCHSCHAUBAR

Für den freien Überblick in Fahrtrichtung muss der Steuermann stehen. Im Sitzen kann er aber trotzdem eingeschränkt durch den verglasten Kajütaufbau hindurchsehen



## UNTERTEILT

Die Moody bietet als einziges Schiff im Vergleich eine richtige Segellast im Standard. Der Ankerkasten davor ist durch eine wasserdichte Luke erreichbar, falls nötig

## NORDSHIP 380 DS



## UNGEHINDERT

Im Mittelcockpit der Nordship steht der Rudergänger hoch und mit freier Sicht nach vorn. Seitlich sitzen geht auch, allerdings sind die Sitzflächen dafür recht schmal



## KOMPAKT

Der Ankerkasten ist nicht sehr groß, aber die Kette fällt tief, und das elektrische Spill steht getrennt. Dennoch gibt es vorn Platz für bis zu vier Fender und Festmacher

## SIRIUS 40 DS



## HOCHGEKLAPPT

Sirius verkauft fast alle Boote mit einer schwenkbaren Steuersäule als Option. Sie erlaubt gute Steuerpositionen in Luv oder in Lee, auch ohne doppelte Räder



## AUFNAHMEFÄHIG

Die Optik täuscht: Zwischen Deck und Zwischenboden ist im Ankerkasten Platz für Fender und Festmacher. Eine von vielen Ausbaupositionen sieht zudem eine Segellast vor

hoher Sicherheit, auch bei Krängung. Und die Winschen auf dem hinteren Cockpitsill sind sowohl aus dem Cockpit als auch aus seitlicher Position gut zu erreichen und effizient zu bedienen, von der Mannschaft und dem Steuermann gleichermaßen. Sämtliche Schoten, Fallen und Trimmleinen sind bei ihr beidseitig nach achtern ins Cockpit zurückgeführt. Bezüglich des Handlings bietet die Moody insofern Vorteile.

Das Cockpit auf der Nordship sieht eine klare Zweiteilung vor. Vorn im hohen Mittelcockpit sitzen die Gäste bequem und gut geschützt, bekommen unterwegs aber nur wenig zu tun. Dafür muss der Steuermann, der achtern hinter dem Brückendeck separiert in einer tiefen Mulde am Rad steht, umso mehr arbeiten. Alle Funktionen zum Trimmen der Segel sind in seine unmittelbare Erreichbarkeit geführt. Ausgestattet mit Selbstwendefock und Rollgroß, kann die Nordship bezüglich der Einhandtauglichkeit punkten.

Allerdings ist der Rudergänger in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt und muss umständlich klettern, um von seiner Position auf das Laufdeck oder nach vorn ins Mittelcockpit zu kommen.

Das Cockpit der Sirius ist eher schmal gehalten, liegt aber auf einem sehr tiefen Niveau und bietet vorn durch das gewaltige Deckshaus sowie seitlich durch das hohe Stüll einen guten Schutz vor Wind und Wetter. Mit einer Länge von 2,40 Metern sind die Cockpitduchten der Sirius die längsten im Vergleich und bieten sich somit auch als Sonnenliegen an, auch wenn die Sitzflächen relativ schmal sind. Optional kann man das Boot vom Plöner See mit einem Targabügel über dem Cockpit bekommen, an dem eine Sprayhood, ein Stoff-Bimini oder ein komplettes Cockpitzelt angeschlagen werden kann. Sämtliche Schoten, Fallen und Trimmleinen sind auf der Sirius einseitig über das Kajütdach geführt. Beim Testboot laufen dort

nicht weniger als acht Leinen an, welche alle mit lediglich einer elektrischen Winsch bedient werden. Das verlangt nach Disziplin in den Abläufen und mehr Zeit beim Segelsetzen und -trimmen.

## DREI BOOTE, DREI DENKWEISEN

Im ersten Teil sowie auch im Einzeltest haben wir die ungewöhnliche Varianz für die individuelle Gestaltung beim Innenausbau der Sirius 40 DS gewürdigt. Diese Vielfalt zieht sich auch außen durch, zum Beispiel bei der Wahl der Kiele. Die fest angebauten Flossen in L-Form und Ballastbombe sind in nicht weniger als drei Tiefgangvarianten mit 2,30, 2,00 oder 1,75 Metern erhältlich. Außerdem kann das Schiff mit Kimmkielen zum Trockenfallen in Tidengewässern oder mit einem Schwenkkiel für einen variablen Tiefgang ausgestattet werden. Alle Kielvarianten lassen sich zudem wahlweise mit einem oder zwei Ruderblättern kombinieren.

## MOODY DS 41



## UMFASSEND

Unter dem Cockpit der Moody ist kein Innenausbau möglich. Der Platz wird für riesige und gut zugängliche Stauräume genutzt. Es gibt reichlich Platz selbst für Polster



## ZENTRIERT

Fallen, Schoten und Trimmleinen sind ausnahmslos nach achtern direkt vor die Steuersäule umgelenkt. Allerdings steht dafür jeweils nur eine Winsch zur Verfügung

## NORDSHIP 380 DS



## EMPFÄNGLICH

Die tiefe Backskiste ist mit viel Holz ausgebaut und bietet zahlreiche funktionale Ablagen. Der Stauraum ist auch von innen durch die Achterkabine zugänglich



## REDUZIERT

Auf dem Testschiff sind nur die wichtigsten Funktionen nach achtern geführt, die Fallen bleiben am Mast belegt. Auf Wunsch lassen sich aber alle Leinen ins Cockpit umlenken

## SIRIUS 40 DS



## VARIABLE

Je nach Layout können die Backskisten unterschiedlich groß gestaltet und auf Wunsch als begehbare Werkstatt ausgebaut werden. Die Möglichkeiten sind fast unbegrenzt



## GEORDNET

Wegen des seitlich versetzten Niedergangs wird das laufende Gut nur über eine Seite zurückgeführt. Hier stehen zwölf Stopper, aber nur eine Winsch zur Verfügung

Auf den Schiffen von Moody und Nordship bleibt es dagegen bei Festkielen in jeweils zwei Tiefgangvarianten und dazu einem Ruderblatt ohne Alternativen.

In Sachen Steuerung gefällt die Nordship von den drei Yachten am besten. Gut ausgetrimmt lässt sich die Dänin mit viel Gefühl an der Windkante halten, sie reagiert ausgezeichnet und lebhaft schon auf die kleinsten Ruderbewegungen. Steuern bereitet bei ihr deshalb mehr Freude als auf den Schiffen der Konkurrenz. Die Jefa-Anlage auf der Nordship funktioniert über einen durchgehenden Kabelzug direkt auf den Quadranten. Anders bei Moody und Sirius, wo halbkardanische Steuerungen mit Kettenzügen, Wendegeräten und Schubstangen verbaut sind. Diese Anlagen (ebenfalls von Jefa) sind technisch sehr zuverlässig und gelten als nahezu unkaputtbar, bieten aber gemeinhin nicht dasselbe feinfühligste Steuergefühl wie mit den filigraneren und leichtläufigen Ka-

belzügen. Moody Boats nutzt zudem die doppelten Räder, um die Steueranlage mit zwei unabhängig voneinander funktionierenden Mechanismen vollständig redundant zu gestalten, also mit doppelter Sicherheit im Falle eines Defekts.

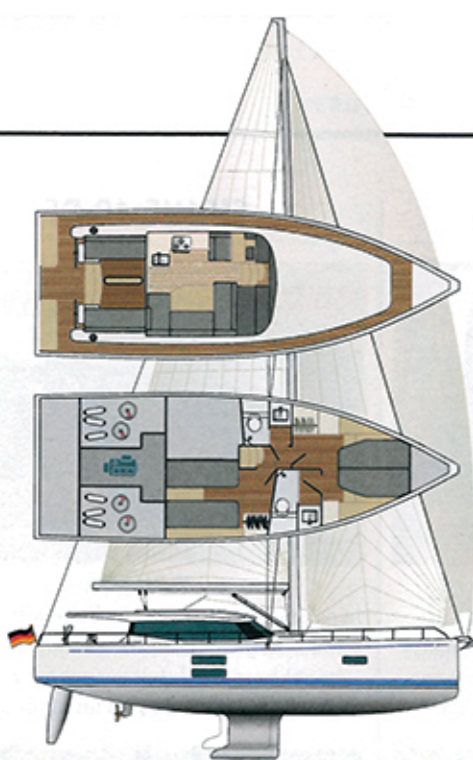
Bei den Schiffen von Moody und Sirius ist der Blick vom Ruderstand nach vorn wegen ihrer großen, wuchtigen Deckshäuser eingeschränkt – die Rudergänger müssen dauerhaft stehen, um freie Sicht nach vorn zu bekommen. Sitzend oder in geduckter Position lässt sich zwar durch die rundum verglasten Kajütaufbauten spähen, aber eben nur bedingt. Auf der Nordship dagegen steht oder sitzt der Rudergänger im Mittelcockpit hoch über dem Wasser, trocken sowie mit einer perfekten Weitsicht in alle Richtungen.

## STAUÄRÄUME IN HÜLLE UND FÜLLE

Das Heck der Moody ist über vier Meter breit und zeigt dadurch die mit Abstand

größte Ausladung achtern. Entsprechend kann die Badeklappe größer sein als auf der Sirius, deren Rumpflinien achtern eher zusammenlaufen. Die Badeplattformen beider Yachten sind mühelos zugänglich sowie mit soliden und gut verankerten Badeleitern versehen. Für das Mittelcockpit-Konzept der Nordship mit der großen Eignerkabine im Heck ist eine Klappe dagegen nicht vernünftig realisierbar. Eine im Heck integrierte Plattform erleichtert das Baden, und die recht solide Leiter ist dafür ausklappbar. Wer ins oder aus dem Wasser will, kommt aber um eine kleine Kletterpartie am Heck dennoch nicht herum.

Betreffend der Stauraumsituation an Deck hat die Moody im Vergleich die Nase weit vorn. Wegen des vertieft eingebauten Cockpits ist bei ihr hinter dem Deckshaus kein Innenausbau mehr möglich. So kann die Werft die großen Räume im Achterschiff als riesige Backskisten zugänglich ma- →

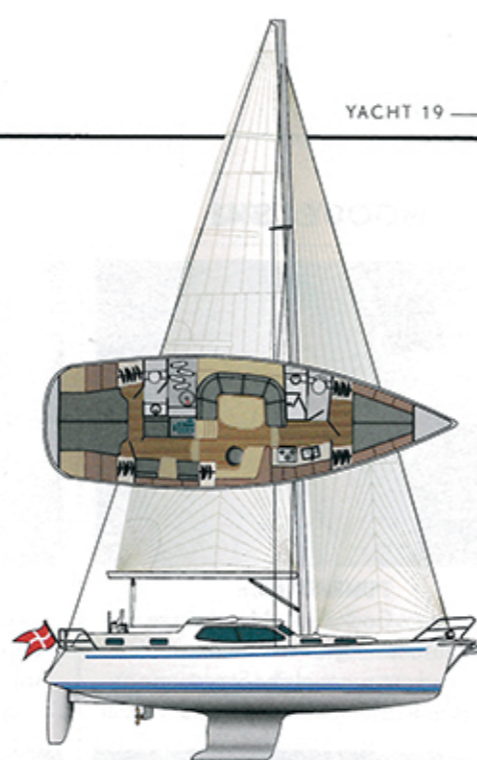


MOODY DS 41

## AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft .....	474 810 €	Heizung .....	8090 €
Standardausrüstung <sup>1</sup> inklusive:		Druckwassersystem .....	inkl.
Motor, Segel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Anker/Kette, E-Kühlfach, Fakalientank mit Absaugung		Warmwasser-Boiler .....	inkl.
Fender und Festmacher .....	595 €	Dusche WC-Raum .....	inkl.
Feuerlöscher .....	55 €	Cockpitdusche .....	inkl.
Antifouling .....	2100 €	Komfortpreis <sup>1</sup> .....	501 110 €
Segelklare Übergabe .....	595 €		
Preis segelfertig <sup>1</sup> .....	478 155 €		
Darüber hinaus im Preis enthalten:			
Teak auf Laufdeck, klappbare Badeplattform, Bimini mit Faltdach			
Generelle Garantie .....	2 Jahre		

Aufpreis für Komfort-Ausstattung <sup>1</sup> :		SEGELLEISTUNGEN UND TRIMM	
Leinenverstellbare Holepunkte .....	-	• Solide Leistungen bei Wind	
Traveller mit Leinenführung .....	-	• Funktionierendes Cockpitlayout	
Elektrische Ankerwinde .....	inkl.	• Eingeschränkte Sicht nach vorn	
Rohrkicker .....	inkl.	• Mit Selbstwendefock etwas träger	
Achterstagspanner .....	inkl.		
Springklampen .....	inkl.	AUSRÜSTUNG UND TECHNIK	
Sprayhood .....	-	• Steuerung mit Redundanz	
Teak im Cockpit (auf Duchten) .....	inkl.	• Rollmast im Standard	
UKW-Funkgerät .....	Navi-Paket	• Extrem viele Stauräume an Deck	
Logge und Echolot .....	Navi-Paket	• Größte Badeplattform im Vergleich	
Windmessanlage .....	Navi-Paket	• Kein Traveller möglich	
Autopilot .....	Navi-Paket		
Navi-Paket .....	14 865 €	WERFT UND VERTRIEB	
Ladegerät .....	inkl.	WERFT Hanseyachts AG,	
Landanschluss mit FI-Schalter .....	inkl.	17493 Greifswald;	
230-Volt-Steckdose .....	inkl.	www.hanseyachts.com	
12-Volt-Steckdose in der Navi .....	inkl.	VERTRIEB Handlernetz	



NORDSHIP 380 DS

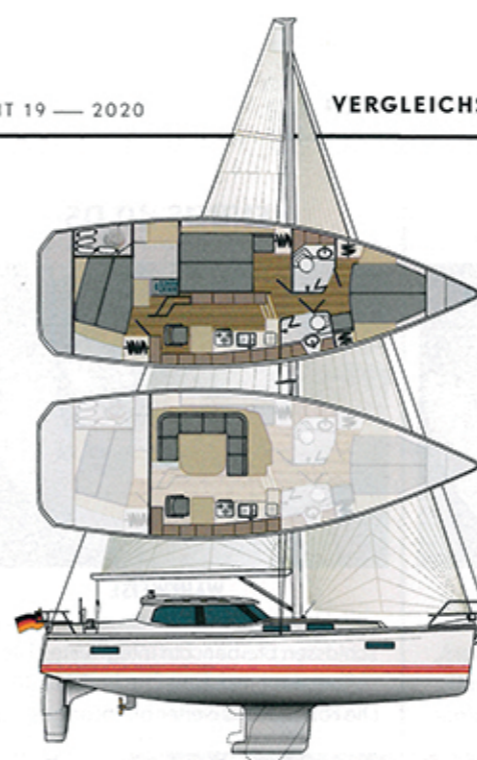
## AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft .....	459 000 €	Heizung .....	inkl.
Standardausrüstung <sup>1</sup> inklusive:		Druckwassersystem .....	inkl.
Motor, Segel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Anker/Kette, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fakalientank mit Absaugung, Antifouling-Anstrich		Warmwasser-Boiler .....	inkl.
Segelklare Übergabe .....	2960 €	Dusche WC-Raum .....	inkl.
Preis segelfertig <sup>1</sup> .....	461 960 €	Cockpitdusche .....	737 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:		Komfortpreis <sup>1</sup> .....	473 274 €
Teak auf Laufdeck, Cockpittisch, durchgelattetes Großsegel, Fallenwinde (Andersen) am Mast, Bugspriet mit Klappleiter			
Garantie/gegen Osmose .....	2/5 Jahre		

Aufpreis für Komfort-Ausstattung <sup>1</sup> :		SEGELLEISTUNGEN UND TRIMM	
Leinenverstellbare Holepunkte .....	-	• Segelt schnell und hoch	
Traveller mit Leinenführung .....	inkl.	• Feinfühlige Steuerfühler	
Elektrische Ankerwinde .....	inkl.	• Gute Einhandtauglichkeit	
Rohrkicker .....	inkl.	• Umständliche Steuerposition	
Achterstagspanner .....	inkl.		
Springklampen .....	inkl.	AUSRÜSTUNG UND TECHNIK	
Sprayhood .....	inkl.	• Hochwertige Decksbeschläge	
Teak im Cockpit .....	inkl.	• Gut erreichbare Steuermechanik	
UKW-Funkgerät .....	1940 €	• Großschotführung mit Traveller	
Logge und Echolot .....	inkl.	• Keine Badeplattform möglich	
Windmessanlage .....	1875 €	• Vergleichsweise wenig Stauräume	
Autopilot .....	6762 €		
Ladegerät .....	inkl.	WERFT UND VERTRIEB	
Landanschluss mit FI-Schalter .....	inkl.	WERFT Nordship Yachts,	
230-Volt-Steckdose .....	inkl.	6640 Lunderskov (Dänemark);	
12-Volt-Steckdose in der Navi .....	inkl.	www.nordship.dk	
		VERTRIEB Werft	

## Yacht - BEWERTUNG

Trotz ihrer eher konservativen Rumpflinien und des wenig sportlichen Mittelcockpits hat die Nordship am Ende unter Segeln die Nase vorn. Das Verhältnis von Preis zu Leistung ist bei ihr sehr attraktiv



SIRIUS 40 DS

## AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft .....	585 000 €	Heizung .....	4990 €
Standardausrüstung <sup>1</sup> inklusive:		Druckwassersystem .....	inkl.
Motor, Segel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Anker/Kette, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fakalientank mit Absaugung, Antifouling-Anstrich		Warmwasser-Boiler .....	inkl.
Segelkleid .....	445 €	Dusche WC-Raum .....	inkl.
Segelklare Übergabe .....	4220 €	Cockpitdusche .....	695 €
Preis segelfertig <sup>1</sup> .....	589 665 €	Komfortpreis <sup>1</sup> .....	607 155 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:			
PVC-Flexiteek auf Laufdeck, Holz-Scheuerleiste, klappbare Badeplattform, Cockpittisch, Seereling aus Edelstahlrohr, Cockpittisch			
Garantie/gegen Osmose .....	2/5 Jahre		

Aufpreis für Komfort-Ausstattung <sup>1</sup> :		SEGELLEISTUNGEN UND TRIMM	
Leinenverstellbare Holepunkte .....	1690 €	• Gutes Handling im Manöver	
Traveller mit Leinenführung .....	-	• Viel Platz für die Crew im Cockpit	
Elektrische Ankerwinde .....	inkl.	• Weniger Potenzial im Vergleich	
Rohrkicker .....	inkl.	• Eingeschränkte Sicht nach vorn	
Achterstagspanner .....	inkl.		
Springklampen .....	inkl.	AUSRÜSTUNG UND TECHNIK	
Sprayhood .....	-	• Viele Kielvarianten	
Teak im Cockpit (PVC-Flexiteek) .....	inkl.	• Längste Cockpitduchten im Vergleich	
UKW-Funkgerät .....	735 €	• Exquisite Grundausstattung	
Logge und Echolot .....	inkl.	• Solide Badeplattform	
Windmessanlage .....	inkl.	• Großer, gut erreichbarer Ankerkasten	
Autopilot .....	9280 €		
Ladegerät .....	inkl.	WERFT UND VERTRIEB	
Landanschluss mit FI-Schalter .....	inkl.	WERFT Sirius Werft GmbH,	
230-Volt-Steckdose .....	inkl.	24306 Plön (Deutschland);	
12-Volt-Steckdose in der Navi .....	100 €	www.sirius-werft.de	
		VERTRIEB Werft	

## Yacht - BEWERTUNG

In Sachen Qualität und Ausbaustandard setzt die Sirius die Standards in der Gruppe. Dafür ist sie aber auch deutlich teurer als die Konkurrenz. Das Boot ist recht schwer und fühlt sich bei wenig Wind etwas träge an

## ALBATROSS 42.1

Rumpflänge .....	11,99 m
Breite .....	3,99 m
Tiefgänge .....	2,00/1,70 m
Gewicht .....	9,7 t
Segelfläche am Wind .....	79,7 m <sup>2</sup>
Grundpreis ab Werft .....	315 000 €
YACHT-Test .....	-



Das Boot aus Spanien ist der Moody DS 41 ähnlich. Im Heck gibt es eine Garage für das Dingi. Unter dem Salon sind zwei Mittelkabinen eingebaut



CR 380 DS

Robust gebaute Deckssalonyacht aus Schweden mit guten Segel-eigenschaften. Innen ist das Schiff von CR Yachts hochwertig ausgebaut und stark individualisierbar

Rumpflänge .....	11,50 m
Breite .....	3,63 m
Tiefgänge .....	1,72/2,05 m
Gewicht .....	7,7 t
Segelfläche .....	75,0 m <sup>2</sup>
Grundpreis ab Werft .....	350 000 €
YACHT-Test .....	17/2013

## NORDSHIP 40 DS

Rumpflänge .....	12,20 m
Breite .....	3,95 m
Tiefgänge .....	1,80/2,00 m
Gewicht .....	10,5 t
Segelfläche .....	78,0 m <sup>2</sup>
Grundpreis ab Werft .....	510 000 €
YACHT-Test .....	14/2007



Sie ist die größere Schwester der Nordship 380 DS und konzeptionell sehr ähnlich ausgerichtet. Die Eignerkabine achtern integriert zudem ein großes Bad mit Dusche



REGINA 40 DS

Ungewöhnlich stark gebauter und deshalb auch schwerer Blauwasserkreuzer aus Schweden mit Deckssalon. Klassischer Ausbau unter Deck mit viel Holz

Rumpflänge .....	12,20 m
Breite .....	3,78 m
Tiefgang .....	1,75 m
Gewicht .....	11,6 t
Segelfläche .....	80,5 m <sup>2</sup>
Grundpreis ab Werft .....	454 000 €
YACHT-Test .....	-

## WAUQUIEZ PS 42

Rumpflänge .....	12,42 m
Breite .....	4,34 m
Tiefgänge .....	1,65/2,15 m
Gewicht .....	12,1 t
Segelfläche .....	90,3 m <sup>2</sup>
Grundpreis .....	452 200 €
YACHT-Test .....	13/2018



Modernes Fahrtenboot mit erhöhter Sitzgruppe und einem starken Fokus auf maximales Volumen. Verschiedene Ausbaubversionen sind möglich

## MOODY DS 41



## AUSLADEND

Die Badeplattform ist beachtliche 2,40 Meter breit, aber nur 60 Zentimeter tief. Die Leiter mit soliden Griffen ist fest installiert. Dahinter die Lazarette als nasser Stauraum



## KANALISIERT

Zwischen Kajütaufbau und der hohen Schanz liegt das Laufdeck deutlich vertieft. Die obere Reling aus festem Edelstahlrohr wird so zum Handlauf auf passender Höhe

## NORDSHIP 380 DS



## FUNKTIONAL

Das hohe Heck ist typisch für Yachten mit Centercockpit und Masterkabine achtern. Eine kleine Badeplattform ist im Heck integriert, die Badeleiter ist hochklappbar



## DURCHGÄNGIG

Ober- und Unterwanen stehen bei der Nordship getrennt. Damit ist der Durchgang nach vorn ungehindert möglich. Die Reling besteht aus herkömmlichem Draht

## SIRIUS 40 DS



## WAHLWEISE

Im Hafen kann die Heckklappe auch geschlossen bleiben. Ein integriertes Türchen öffnet das Heck zum Ein- und Aussteigen. Die robuste Badeleiter bleibt angeschlagen



## EINGESCHRÄNK

Die Wanten werden am Kajütaufbau in den Rumpf eingeleitet. Das behindert den freien Durchgang zum Bug nur wenig. Die sichere Reling besteht auch hier aus festem Rohr

## KENNZAHLEN UND MESSWERTE

## POTENZIAL

Yacht	STZ <sup>1</sup>
MOODY DS 41	4,1
NORDSHIP 380 DS	4,1
SIRIUS 40 DS	4,0

3,8 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Dimensionslose Kennzahl, welche die Segelfläche ins Verhältnis zum Gesamtgewicht setzt. Je größer der Wert, desto höher das theoretische Leistungspotenzial

## BALLASTANTEIL

Yacht	Ballastanteil
MOODY DS 41	27,9%
NORDSHIP 380 DS	35,6%
SIRIUS 40 DS	31,4%

20% 40%

Verhältnis von Kielballast zum Gesamtgewicht. Je höher die Ballastanteile, desto größer das aufrichtende Moment ohne Berücksichtigung der Formstabilität

## VERHÄLTNISS LÄNGE ZU BREITE

Yacht	Verhältnis
MOODY DS 41	2,85
NORDSHIP 380 DS	3,09
SIRIUS 40 DS	3,00

2,5 3,5

Die Kennzahl beschreibt die Streckung einer Yacht. Höhere Werte stehen für ein schlankeres Boot, niedrige Zahlen beschreiben breite, voluminöse Risse

## RUMPFGEWICHT PRO METER

Yacht	Rumpfgewicht
MOODY DS 41	673 kg
NORDSHIP 380 DS	500 kg
SIRIUS 40 DS	629 kg

500 kg 700 kg

Gesamtgewicht abzüglich Ballastanteil geteilt durch die Länge in Metern. Die Kennzahl sagt aus, wie schwer ein Schiff (ohne Kiel, mit Interieur) gebaut ist

## FREIBORDHÖHEN

Yacht	Achtern	Mitte	Vorn
MOODY DS 41	1,25 m	1,55 m	1,60 m
NORDSHIP 380 DS	1,10 m	1,80 m	1,80 m
SIRIUS 40 DS	1,16 m	1,25 m	1,42 m
	1,10 m	1,80 m	1,80 m

Hohe des Rumpfs über der Wasserlinie. Gemessen am Heck (achtern), auf der Höhe der Wanten (Mitte) sowie am Bugstegen (vorn)

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

## MOODY DS 41



## DOPPELT

Die Großschot wird über eine Rolle auf dem Kajütdach gefahren und beidseitig ins Cockpit geführt. Der kräftige Baumniederholer hat eine wichtige Funktion beim Trimmen



## ZUVERLÄSSIG

Die Jefa-Anlage auf der Moody arbeitet mit Kettenzügen, welche über Wendegetriebe und Schubstangen die Ruderwelle bedienen. Das System ist vollständig redundant

## NORDSHIP 380 DS



## EFFIZIENT

Das Brückendeck zwischen Cockpit und Steuerstand bietet sich als Basis für den Traveller an. Die Großschot selbst wird über eine Sechsfach-Talje bedient



## DIREKT

Nordship verbaut eine solide Steueranlage mit nur einem durchgehenden Seilzug. Der Quadrant und die Umlenkungen sind unter der Masterkabine im Heck gut zugänglich

## SIRIUS 40 DS



## ERHÖHT

Die Großschot wird als Talje auf einem dafür sehr robust verankerten Bügel gefahren. Schot und Block sind aus jeder Position im Cockpit gut erreichbar



## AUSGESUCHT

Auch auf der Sirius wird die Ruderwelle über ein kardanisches System von Jefa mit Getriebebox und Schubstangen angesteuert. Die Anlage ist durch die Backskisten erreichbar

chen, zusammengezählt bieten sie rund 3,5 Kubikmeter Stauraum. Zudem verfügt das Boot aus Greifswald im Bug über eine richtige Segellast zwischen Ankerkasten und Vorschiffskabine sowie über eine nasse Lazarette im Heck.

Bei der Sirius ist die Backskiste zwar auch tief und geräumig, sie bietet aber nur etwa halb so viel Stauvolumen im Vergleich zur Moody. Wobei die Werft ihre 40 DS auch in Versionen ohne Achterkammer, dafür ebenfalls mit zusätzlichen Stauräumen ausbauen kann. Auf der Nordship mit Mittelcockpit und Eignerkabine im Achterschiff stehen weniger unverbaute Volumina für die Nutzung als Stauräume zur Verfügung, dafür sind diese teilweise auch von innen erreichbar.

Einheitlichkeit besteht bezüglich der Bauverfahren. Alle drei Werften fertigen die Rümpfe und die Decks ihrer Boote als GFK-Sandwichkonstruktionen mit einem Kern aus Balsaholz und laminieren in Handauf-

lage mit Vinylesterharzen für die äußeren Schichten und Polyester innen. Unterhalb der Wasserlinie werden die Schalen voll laminiert, das heißt ohne Kern. Die Schotten werden bei allen drei Booten anlamiert.

## VIEL GELD FÜR VIEL SCHIFF

Mit einem Grundpreis von 585 000 Euro ist die Sirius 40 DS das teuerste Schiff im Vergleich. Die ausnehmend gute Verarbeitung innen sowie außen, die exquisite Ausstattung und die Vielseitigkeit des Bootes vermögen die gehobene Preispolitik von Sirius im Vergleich zur Konkurrenz ein Stück weit zu erklären. Trotzdem bleibt sie letztlich mehr als 120 000 Euro oder über 22 Prozent teurer als die Nordship 380 DS, welche mit einem Basispreis von 459 000 Euro die Preisspanne im Vergleich nach unten begrenzt. Die Moody DS 41 ist ab Werft für 474 810 Euro zu haben und damit etwas teurer als das Boot aus Dänemark.

Interessant ist der Vergleich nach der Kostenbereinigung bis zur Komfort-Ausstattung (gemäß YACHT-Definition). Der geringste Aufpreis (total 14 000 Euro) wird bei der Nordship 380 DS fällig, die damit preislich das günstigste, kompletteste und attraktivste Paket anbieten kann. Bei Sirius und bei Moody sind die Aufpreise bis zur vergleichbaren Ausstattung höher.

Das Fazit nach dem umfassenden Vergleichstest in zwei Teilen sieht keine der drei exklusiven Deckssalonyachten als klare Siegerin. Die Ausrichtungen aller drei Schiffe haben diverse Vor-, aber auch Nachteile. Überaus spannend ist die direkte Gegenüberstellung dennoch allemal, gerade weil sich die Konzepte und die Konstruktionen so ungleich präsentieren.

MICHAEL GOOD

MITARBEIT: FRIDTJOF GUNKEL