

4

29.1.2020

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

GEBRAUCHTBOOTE

Fünf Yachten für unter
40 000 Euro im Test

REISE

- ♦ Türkei: Chartersörn in unruhigen Zeiten
- ♦ Rund England: kernig, schrullig, wundervoll

TECHNIK

Smart Boat: Lohnt sich die Fernbedienung und -überwachung?

PRAXIS

- ♦ Funk: Wie Sie Ihr UKW-Gerät optimal nutzen
- ♦ Erste Hilfe: Was Sie im Notfall wissen müssen

DIE BESTEN BOOTE EUROPAS

YACHTEN DES JAHRES

Vom 30-Fuß-Fahrtenboot bis zum radikalen Hochsee-Racer:
Die Sieger aller Klassen – jetzt exklusiv im Porträt



NOMINIERT



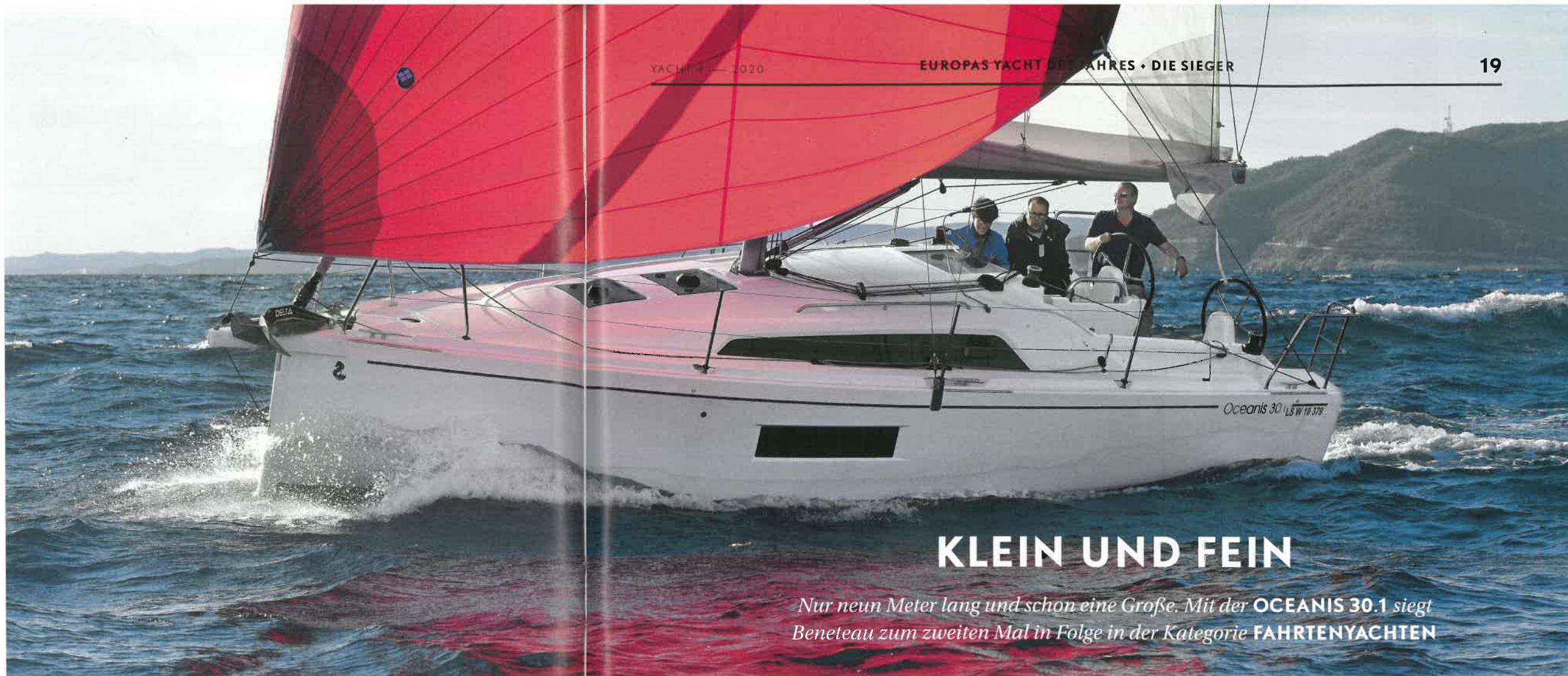
ELAN IMPRESSION 45.1

Das Boot aus Slowenien, in Grundzügen bereits seit 2004 am Markt, ist jüngst grundlegend überarbeitet worden. Im Test vor Port Ginesta zeigte es sich als typischer Tourer. Zwar bietet die 45.1 nicht so viel Volumen unter Deck wie aktuelle Konstruktionen, und auch das Rigg mit großer überlappender Genua ist nicht mehr ganz zeitgemäß. Dafür gefällt die große Elan mit ihrer Wandelbarkeit und dem hübschen, handwerklich gut gemachten Ausbau. Solide! Rumpflänge: 13,00 m, Breite: 4,18 m, Tiefgang: 1,90 m/alt. 1,60 m, Gewicht: 10,5 t, Segelfläche: 99,3 m², Preis: 245 000 Euro, Test: 19/2019



SUN ODYSSEY 410

Jeanneau schickte leider das falsche Modell ins Rennen. Nominiert war die 410 in der neuen, 2019 erstmals angebotenen Schwenkielversion – eine Rarität am Markt der Großserienyachten. Stattdessen entsandte die Werft ein Boot mit Performance-Paket. Es war schnell, agil und zeigte kaum Schwächen, repräsentiert so allerdings den Modelljahrgang 2018 und segelte daher außerhalb der Wertung. Schade! Rumpflänge: 11,99 m, Breite: 3,99 m, Tiefgang: 1,37–2,97 m, Gewicht: 7,8 t, Segelfl.: 80,4 m², Preis: 221 450 Euro, YACHT-Test: 18/2018



KLEIN UND FEIN

Nur neun Meter lang und schon eine Große. Mit der OCEANIS 30.1 siegt Beneteau zum zweiten Mal in Folge in der Kategorie FAHRTENYACHTEN

Mit Yachten um die 30 Fuß ist heutzutage kaum Geld zu verdienen. Deshalb entwickeln Großserienwerften lieber Modelle größeren Formats. Auch Beneteau hat die Neuaufgabe seiner Oceanis-Reihe ganz oben begonnen, mit der 51.1 und der im Vorjahr prämierten 46.1. Dass als Dritte im Bunde die Oceanis 30.1 auf den Markt kam, war überraschend – aber goldrichtig. Denn sie ist eine echte Bereicherung.

Mit ihr schöpft Beneteau alle Vorteile eines breit aufgestellten Weltmarktführers aus. Konzipiert und konstruiert wurde das Einstiegsmodell in Frankreich; gefertigt wird es in der ehemaligen Delphia-Werft in Polen, die seit gut einem Jahr zum Konzern gehört und bekannt ist für gute Verarbeitung.

Diesem paneuropäischen Ansatz ist auch die geringe Breite der Oceanis 30.1 geschuldet. Mit 2,99 Meter ist sie etwa 30 Zentimeter schmaler als vergleichbar lange Wettbewerber, lässt sich aber günstiger per Lkw transportieren – und passt

auch in engere, sprich preiswertere Böden am Steg.

Nachteile muss deswegen niemand befürchten. Die Ingenieure von Finot/Conq haben im Gegenteil einen erstaunlich luftigen Innenraum geschaffen. Durch weit nach außen gezogene Kimmkanten achtern und einen oberhalb der Wasserlinie tulpenförmigen Spant im Vorschiff bietet die Oceanis 30.1 fast so viel Volumen wie vor wenigen Jahren eine drei bis vier Fuß größere Yacht. Die beiden komfortablen Doppelkojen mit Schulterbreiten um 1,60 Meter würden selbst heute noch manch größerem Boot gut anstehen.

Auch Nasszelle und Backskiste haben Gardemaß. Lediglich das knappe Angebot an Stauraum in Salon und Pantry sowie die allzu kompakte Klapp-Navigation und die schmalen Laufdecks machen deutlich, dass es auf neun Meter Rumpflänge eben doch Grenzen gibt.

Der Kajütausbau wie überhaupt das ganze Schiffchen wirkt ausgesprochen sorgfältig gefertigt. Fugen und Passun-

gen stimmen, die Lackierung von Möbeln und Umleimern ist satt und homogen. Selbst im teils groben Seegang zeigte sich der Rumpf-Deck-Verbund verwindungs- und quietschfrei – ein insgesamt guter, gemessen am Wettbewerb sogar sehr guter Qualitätseindruck.

Die Oceanis 30.1 gefällt darüber hinaus mit ansprechenden Segeleigenschaften. Es ist genau diese Vielseitigkeit, die ihr am Ende den Titel Europas Yacht des Jahres in ihrer Kategorie sichert – und einen klaren, nie gefährdeten Sieg.

Dank Doppelruder lässt sie sich stets willig kontrollieren. Selbst bei viel Druck auf spitzen Raumschotsgängen unter Gennaker folgt sie präzise den Kommandos des Rudergängers. Das Testboot verfügte über die aufreispflichtige Doppelsteueranlage; sie funktionierte so leichtgängig und direkt wie bei einem Gokart. Allerdings bleibt hinterm Rad nur relativ wenig Platz zum Sitzen; insbesondere bei Lage wünscht man sich

mehr Bewegungsfreiheit nach Luv. Und Lage schiebt die Oceanis. Nur 24 Prozent Ballastanteil lassen sie auf dem Papier recht rank erscheinen. In der Tat bezieht sie einen Teil ihrer Stabilität aus der Spantform. Sie braucht also Krängung, um steif zu segeln, steckt dann aber auch raue Bedingungen gut weg.

Alles in allem präsentierte sich die Oceanis 30.1 als veritabler Allrounder, der ungeachtet seiner Maße Großes leistet. „Cool, smart und sympathisch“, befand Axel Nissen-Lie, Chefredakteur von „Sejlmagasinet“ aus Norwegen. „Ein simples, unkompliziertes Boot, das einfach Spaß macht.“

Konstrukteur	Finot/Conq
Rumpflänge	8,99 m
Breite	2,99 m
Tiefgang/alternativ ..	1,80 / 1,30, 0,95–2,33 m
Gewicht	4,0 t
Segelfläche	39,5 m ²
Preis	83 470 €
YACHT-Test	9/2019



KEINE KOMPROMISSE

Die 30.1 richtet nicht wie eine Schmalspurversion. Im Gegenteil: Sie bietet viel Platz und reichlich Optionen. Serienmäßig hat sie Pinnensteuerung →



EDEL UND STARK

In der Kategorie **PERFORMANCE-CRUISER** war die Konkurrenz bärenstark. Aber keine Werft kennt den Markt so gut wie X-Yachts. Sieg für die **X 4.0**



BEWÄHRTES LAYOUT

Einfach, praktisch, gut. In Plicht und Kajüte verzichtet X-Yachts auf Experimente, punktet dafür aber mit bester Ergonomie und feinen Details

Vor einem Jahr haben die Dänen den begehrten Titel mit der X 4.6 nur denkbar knapp verpasst. Diesmal holten sie ihn überzeugend, wenn auch nicht überlegen – dazu waren ihre Widersacher zu gut, beide ebenfalls würdige Kandidaten für Europas Yacht des Jahres, beide mutiger, innovativer und obendrein extravaganter als die X 4.0.

Warum dann die X? Genau deshalb! Sie ist in jeder Hinsicht die ausgewogenere Yacht, das eingängigere, leichter bedienbare, obendrein seegerechtere Boot, schlicht der derzeit wahrscheinlich beste Kompromiss aus schnellem und komfortablem Segler, den der Markt bietet. Oder, wie es Toby Hodges von der englischen „Yachting World“ in seinem Urteil ausdrückt: „der Maßstab für einen 40-Fuß-Performance-Cruiser von heute.“

Nun könnte man Kompromiss als Notlösung missverstehen, als kleinsten gemeinsamen Nenner – zumal sich das Modellangebot in den vergangenen Jahren immer stärker ausdifferenziert, also

mehr klar spezialisierte Yachten hervorbringt. Selbst X-Yachts hat diese Entwicklung mit vollzogen, als Niels Jeppesen vor zehn Jahren mit der XC- (für Cruising) und der XP-Reihe (für Performance) begann, unterschiedliche Typen zu entwickeln. Muss die X 4.0 vor diesem Hintergrund nicht eher wie ein Rückschritt erscheinen?

Tatsächlich ist das Gegenteil richtig. Obgleich sie nicht spektakulär wirkt, fast ein wenig konventionell, ist der Werft mit ihr ein großer Wurf gelungen. Wer wie wohl die weit überwiegende Mehrheit aller Eigner nur ein Boot besitzt, wird in dieser Größe momentan kaum ein universeller einsetzbares, durchdachteres Modell finden.

Die X 4.0, von diesem Jahr an auch in einer Variante mit drei Kabinen lieferbar, taugt zum Fahrtensegeln mit der Familie ebenso wie zur Clubregatta. Selbst Langfahrttörns steht nichts im Weg, weil sie bei aller Längsdynamik genügend Lebens- und Stauraum bietet für monate- oder gar jahrelange Exkursionen.

In der Standardausführung mit 2,10 Meter tief gehendem Kiel, Alumast und Selbstwendefock betont sie eher den Cruising-Gedanken. Das Testboot dagegen, das über ein Carbon-Rigg, Tiefkiel und flächenoptimierte Segel verfügte, zeigte das andere Ende des Spektrums auf und gab sich bei frischem Wind auch gegenüber der eigentlich potenteren Italia 11.98 keine Blöße. Sie lag sogar noch etwas mitteilssamer und zugleich gutmütiger auf dem Ruder.

Gegenüber ihren direkten Mitbewerbern um den Titel vermochte die X 4.0 nicht zuletzt durch die herausragend einfache und sichere Bedienbarkeit zu überzeugen. Mit ihrem konventionellen Cockpitlayout gibt sie keinerlei Rätsel auf. Alles ist genau dort, wo man es braucht und vermuten würde. Hohe Stills sorgen für den Schutz der Crew vor überkommendem Wasser und für eine bequeme Lehne beim Sitzen. Die Sprayhood verschwindet in einem Rezzess vor

dem Niedergang, wenn sie nicht gebraucht wird. Sämtliche Leinen, Blöcke und Winschen sind so gewählt, dass sie mit vertretbarem Kraftaufwand geholt und gefiert werden können – genau wie es sein soll.

Unter Deck gibt es ebenfalls kaum Kritik, wenn man von den etwas schmalen Kojen absieht. Auch hier: keine Experimente, wenig Innovation, dafür bewährte Kajütaufteilung, ausgesuchte Furniere, skandinavisches Design, hohe Qualität. „Die X 4.0 erfüllt einfach alle Anforderungen“, resümierte Loïc Madeline, Chef des führenden französischen Segelmagazins „Voiles & Voiliers“.

Konstrukteur	Niels Jeppesen
Rumpflänge	11,50 m
Breite	3,81 m
Tiefgang/alternativ	2,10/2,40 m
Gewicht	8,1 t
Segelfläche	78,0 m ²
Preis	306 430 €
YACHT-Test	18/2019

NOMINIERT



FIRST YACHT 53

Eine Kandidatin zum Niederknien. Star-Designer Lorenzo Argento und America's-Cup-Konstrukteur Roberto Biscontini haben Beneteaus Flaggsschiff der neuen First-Reihe gleichermaßen elegante wie effiziente Linien gegeben. Mehr noch als ihre schiere Schönheit und Geschwindigkeit begeistert die Präzision, mit der sie sich dirigieren lässt. Unter Deck lässige Lounge-Atmosphäre mit großem Sofa und kleiner Essnische. In jeder Hinsicht ein Hingucker! Rumpflänge: 15,98 m, Breite: 5,00 m, Tiefgang: 2,50 m/alt. 3,00 m, Gewicht: 15,5 t, Segelfl.: 166 m², Preis: 574 530 Euro, Test: 23/2019



ITALIA 11.98

Und noch ein Newcomer mit Wow-Effekt. Der achtern maximal breite, zur Wasserlinie stark verjüngte Rumpf lässt Italias Neue sportiv aussehen und reduziert bei Leichtwind die benetzte Fläche. Hat gleich zum Auftakt die ORC-Weltmeisterschaft geholt, was die Frage nach der Leistungsfähigkeit obsolet macht. Cool gestyltes Interieur, für einen Gran Turismo aber etwas beengt. Sehr solide Konstruktion. Extravagant! Rumpflänge: 11,65 m, Breite: 3,98 m, Tiefgang: 2,10 m, Gewicht: 6,2 t, Segelfläche: 90,0 m², Preis: 249 900 Euro, YACHT-Test: in Kürze