

Test | C-Yacht 11.30 DS

# Keine Kompromis

Stark, steif und solide – Compromis-Yachten aus Holland gelten seit Jahrzehnten als äußerst robust. Auch die neue 11.30 DS folgt dieser Tradition





se

**Schon auf den  
ersten Blick kein  
Leichtgewicht:  
eine Yacht für  
behagliches Reisen**

FOTO: FOTOSTUDIO H. KOENEKOOP

**A**traktivität ist ein sehr relativer Begriff. Deshalb klammern wir die Frage, ob die neue C-Yacht 11.30 DS nun schön ist oder nicht, von vornherein aus. Zum einen, weil es Ansichtssache ist, und zum anderen, weil Schiffe nicht nur nach ihren Linien beurteilt werden. Qualität und Konstruktion wiegen weit schwerer, wenn es um den Erfolg eines neuen Modells geht. In dieser Hinsicht steht die 11.30 DS schon vom Start weg gut da.

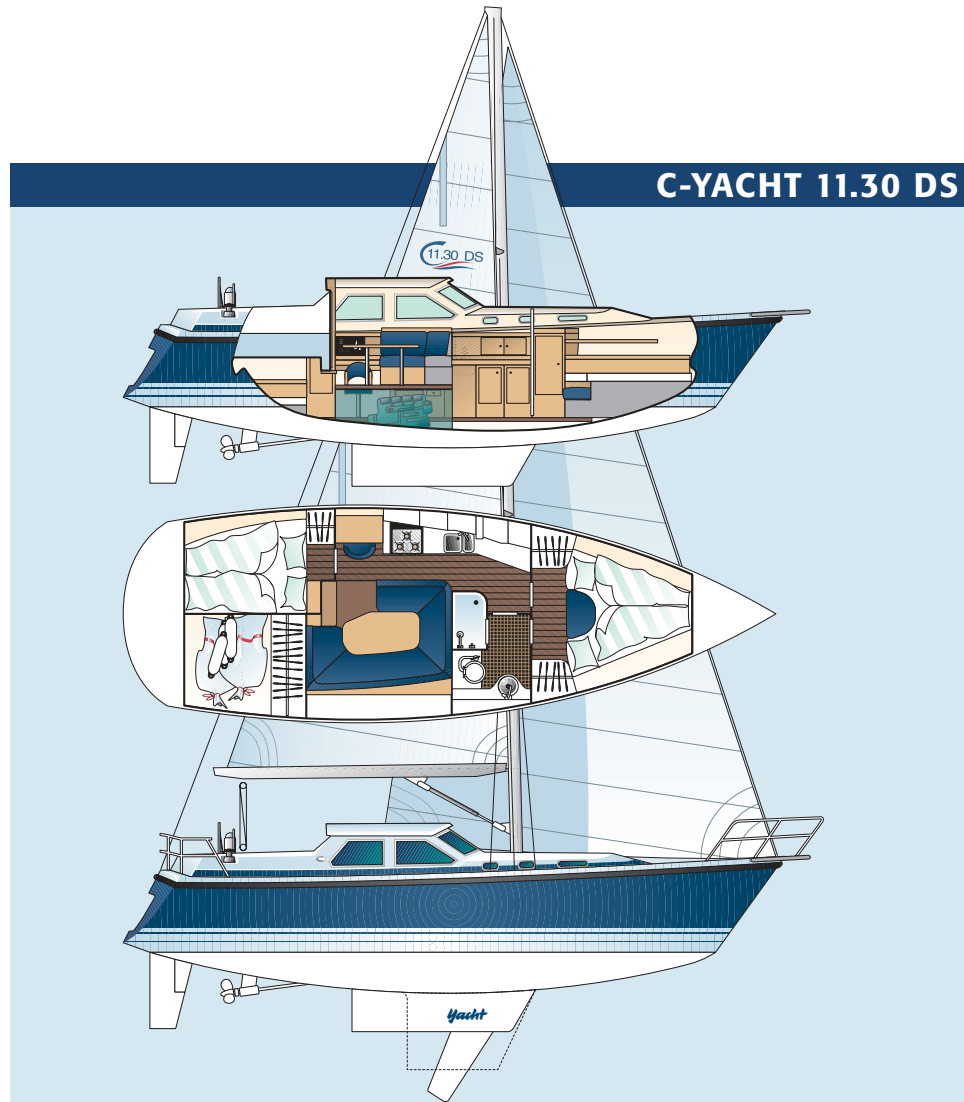
Wie ein Blick in die Gebrauchtbootbörsen zeigt, sind Compromis-Yachten sehr gefragt. Interessenten für ein Schiff aus zweiter Hand bezahlen für ein gepflegtes Modell sogar erheblich mehr als für manchen Neubau. Ein wichtiges Indiz für die Werthaltigkeit und damit auch für die Solidität der holländischen Werft.

Der langjährige Chef Rob Zaadnoordijk, der sich nach 25 Jahren im Vertrieb in die ruhigeren Projektstudios zurückgezogen hat, sagte einmal: „Wir wollen nicht die Schnellsten sein. Aber wir wollen auch noch nach Jahrzehnten eine gute Figur machen.“ Das Konzept scheint aufzugehen. Der Umsatz der Werft stieg in den vergangenen Jahren kontinuierlich. Um diesen Trend fortzusetzen, soll das neue Flaggschiff mit Deckssalon die Abwanderung der Kunden im oberen Bereich der Produktpalette verhindern.

### Qualität zu hohem Preis

Seit Anbeginn setzen die Bootsbauer aus Uitgeest auf das bewährte Handauflegeverfahren. Unter Verwendung von Vinylesterharz und NPG-Gelcoat entstehen hochfeste und sehr witterungsbeständige Rumpfe. Multidirektionale Rovings, Matten und Coremat-Einlagen bilden im Verbund einen sehr verwindungssteifen Rumpf. Das Laminat oberhalb der Wasserlinie und das Deck bestehen aus Sandwich, das Unterwasserschiff wird massiv laminiert.

Sämtliche Yachten von Zaadnoordijk Yachtbuilders – so lautet der neue Werftname korrekt – haben ein besonderes Merkmal: die außergewöhnliche Rumpf-Deck-Verbindung im Scheuerleistenbereich. Die Philosophie, die dahinter steckt, ist einleuchtend. Der Rumpf hat am oberen Rand einen breiten, nach außen ragenden Flansch. Der dazu passende Gegenflansch befindet sich am unteren Rand der Decksschale. Beim Zu-



### ► C 11.30 DS – EIN WASCHECHTER CRUISER

Bereits die relativ geringe Segeltragezahl von 4,14 sagt es deutlich: Die C-Yacht 11.30 DS ist kein Schiff für Regatta-Freunde und eignet sich auch nicht unbedingt für windarme Binnenreviere. Der zeitlose Riss von Frans Maas passt besser auf die offene See. Das hohe Freibord, der gemäßigte Kiel und das tiefe, schützende Cockpit prädestinieren die Yacht für Hochsee-Törns. Dank der soliden Motorisierung von über 5 PS pro Tonne Verdrängung machen selbst Flauntpassagen unter Maschine noch Spaß. Drei Versionen stehen zur Wahl: Als Kielyacht hat die 11.30 DS entweder 1,80 oder 1,60 Meter Tiefgang, mit Hydraulik-Kielschwert sind es 1,35 bis 2,50 Meter.

<b>Lüa (Rumpflänge)</b> . . . . .	11,00 m
<b>LWL (Wasserlinienlänge)</b> . . . . .	9,30 m
<b>Breite</b> . . . . .	3,70 m
<b>Tiefgang</b> . . . . .	1,80/1,60 (1,35-2,50) m
<b>Verdrängung</b> . . . . .	7,3 t
<b>Segelfläche</b> . . . . .	64,4 m <sup>2</sup>
<b>Segeltragezahl</b> <sup>1</sup> . . . . .	4,14
<b>Preis</b> <sup>2</sup> . . . . .	190 423 Euro
<b>Gebaut seit/Stückzahl</b> . . . . .	2001/8
<b>Frühester Liefertermin</b> . . . . .	Juli 2002

sammenfügen von Rumpf und Deck werden die Flanschflächen umlaufend verklebt und sicher mit rostfreien Bolzen verschraubt. Nach dem Aushärten des Klebers an der Naht wird als optischer Abschluss eine breite Gummischeuerleiste übergestülpt. Diese Bauweise gewährleistet einerseits eine absolut dichte und dauerhafte Verbindung, andererseits wird der Bereich der Scheuerleiste „aufgedoppelt“. Das heißt, seitliche Stöße richten hier kaum Schäden an. Das Einfädeln in die Pfahlfreihe am Steg verliert damit seinen Schrecken.

Und noch eine konstruktive Lösung fällt auf: Die Yachten verfügen über vernünftige Bilgen. Die anlamierten Kielflansche bieten viele Vorteile: Erstens nehmen sie die stoßartigen Kräfte einer Grundberührung auf, zweitens bringen sie den Ballastanteil weiter nach unten. Darüber hinaus bilden sie einen vernünftigen Sammelbehälter, der verhindert, dass eindringendes Seewasser im Schiff umherschwappt.

All dies sind Lösungen, die sich im Preis widerspiegeln. Sie machen sich aber in der Praxis mehr als bezahlt.

## UND DIE KONKURRENZ IM VERGLEICH

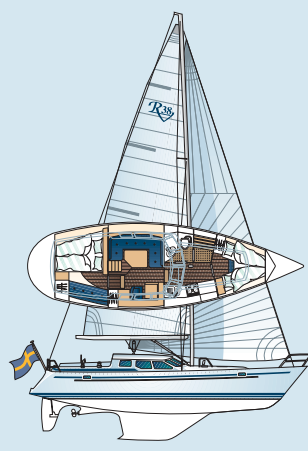


### ► HANSE 371 DS

Lüa (Rumpflänge) .....	11,25 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	9,85 m
Breite .....	3,59 m
Gewicht .....	6,6 t
Segelfläche .....	66,5 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,35
Preis <sup>2</sup> .....	135 300 Euro
Gebaut seit .....	2000
Stückzahl .....	64
YACHT-Test .....	5/2001
Fax-Abwurf <sup>3</sup> .....	0190/25 21 25-339

Sportlicher Cruiser mit klassischen Linien. Viel Schiff fürs Geld. Sehr gemütlich ausgebaut, verschiedene Tiefgänge (Kielschwert) möglich.

[www.hanseyachts.com](http://www.hanseyachts.com)

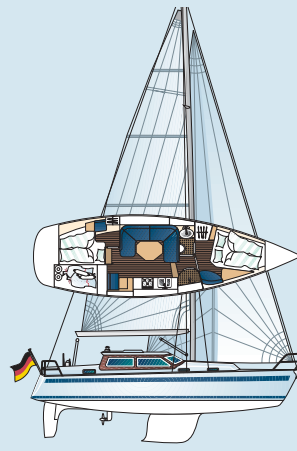


### ► REGINA AF VINDØ 38

Lüa (Rumpflänge) .....	11,80 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	10,00 m
Breite .....	3,70 m
Verdrängung .....	8,5 t
Segelfläche .....	75,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,24
Preis <sup>2</sup> .....	295 900 Euro
Gebaut seit .....	1999
Stückzahl .....	11
YACHT-Test .....	3/2000
Fax-Abwurf <sup>3</sup> .....	0190/25 21 25-281

Sportliche, aber dennoch steife und fahrtentaugliche Hochsee-Yacht mit einem aufwändigen Ausbau. Gute Kursstetigkeit durch lange Flosse.

[www.regina-yachts.se](http://www.regina-yachts.se)



### ► SIRIUS 38 DS

Lüa (Rumpflänge) .....	11,40 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	9,65 m
Breite .....	3,50 m
Verdrängung .....	7,3 t
Segelfläche .....	67,2 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,22
Preis <sup>2</sup> .....	221 950 Euro
Gebaut seit .....	1999
Stückzahl .....	10
YACHT-Test .....	10/2001
Fax-Abwurf <sup>3</sup> .....	0190/25 21 25-359

Beliebte Fahrtenyacht mit großem Deckssalon. Sehr sorgfältiger Ausbau dank kleiner Serie. Mit verschiedenen Riggvarianten zu haben.

[www.sirius-werft.de](http://www.sirius-werft.de)



### ► NORDSHIP 38 DS

Lüa (Rumpflänge) .....	11,60 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	9,75 m
Breite .....	3,65 m
Verdrängung .....	8,4 t
Segelfläche .....	75,5 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,30
Preis <sup>2</sup> .....	227 590 Euro
Gebaut seit .....	2000
Stückzahl .....	8
YACHT-Test .....	16/2001
Fax-Abwurf <sup>3</sup> .....	0190/25 21 25-368

Komfortable dänische Yacht mit gemütlichem Deckshaus und zweitem Salon sowie großzügigem Werkstatt-raum unter Deck.

[www.nordship.dk](http://www.nordship.dk)



<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $2\sqrt{S}/3\sqrt{V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition  
<sup>3</sup> Tests der vergleichbaren Schiffe erhalten Sie mit Ihrem Faxgerät (Funktion „Abwurf“ oder „Polling“). Kosten: 0,62 Euro pro Minute (Talkline InfoDienste)

Auch bei der Motorisierung behält die Werft ihre großzügige Linie bei. Mit dem Yanmar Saildrive 4 GM, der 38 PS ins Wasser bringt, ist die C-Yacht gut bestückt. Schon bei 2800 Umdrehungen erreicht sie über 6,5 Knoten Marschfahrt – das spart Diesel und schon die Nerven.

Der Standardkiel geht 1,80 Meter tief. Wer weniger Tiefgang will, ordert die 1,60-Meter-Flosse. Für noch flachere Reviere bieten die Holländer eine Kielschwert-Version an. Per Hydraulik lässt sich der Tiefgang von 2,50 auf 1,35 Meter verringern. Das aber schlägt sich deutlich

im Preis nieder. Der Kielschwerter kostet 203 060 Euro – fast 12 000 Euro mehr als die Standardversion.

### Gute Fahrt nur bei gutem Wind

Der erste Eindruck beim An-Bord-Gehen: Die 7,5 Tonnen verdrängende Yacht bewegt sich kaum. Schon der Gang über Deck lässt die Bausubstanz erahnen – beim Auftreten spürt man keinerlei Schwingungen.

Wir starten die Maschine, werfen die Leinen los und legen den Rückwärtsgang ein. Fast unhörbar zieht der Diesel die

Yacht aus der Box. Wenn's ein wenig weht, sollte man tunlichst auf den Drehzahlmesser achten, um nicht den Anlasser versehentlich in die laufende Maschine zu starten – so leise läuft der Yanmar. Ganze 60 Dezibel gelangen ans Ohr des Rudergängers bei niedriger Drehzahl. Bei Marschfahrt sind es 67 dB(A) – ebenfalls sehr gute Werte.

Als Spitzenwert erreicht die 11.30 DS unter Maschine gut 7,5 Knoten. Allerdings ist dann der Wasserablauf am Heck nicht mehr ungestört, sodass es keinen Sinn macht, länger mit diesem Speed ▶

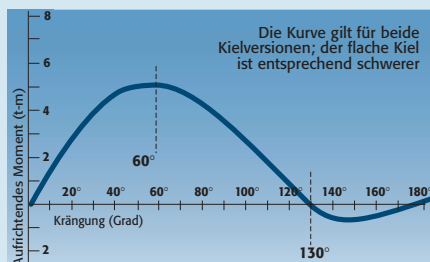
## C-YACHT 11.30 DS

### ► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Frans Maas
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	11,00 m
Gesamtlänge	11,30 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,30 m
Breite	3,70 m
Tiefgang/Testschiff	1,60/1,80 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,41 kn
Verdrängung	7,3 t
Ballast/-anteil	3,0 t/41 %
Masthöhe über Wasserlinie	17,10 m
Großsegel	35,0 m <sup>2</sup>
Rollgenau (140 %)	29,4 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl ( $\sqrt{S}/\sqrt{V}$ )	4,14
Maschine	Yanmar Saildrive 4 GM, 28 kW/38 PS
Kraftstofftank	Niro, 300 l
Frischwassertank	Niro, 350 l
Fäkalientank	Kunststoff, 60 l

**Rumpf- und Decksbauweise** Handauflegetechnik unter Verwendung von Coremat-Sandwich-Material. Lediglich der Bilgenbereich ist massiv laminiert. Im Bereich der Scheuerleiste werden der Rumpf- und der Deckflansch verklebt und verschraubt. Eine Gummi-Scheuerleiste deckt den Verbindungsflansch ab.

### HEBELARMKURVE



**Hoher Ballastanteil – hohe Stabilität** Die Kurve bezieht sich auf den tief gehenden Kiel. Der Flachkiel und der Kielschwerer kommen auf ähnliche Stabilitätskurven, weil der Ballastanteil höher gewählt ist. In jedem Fall CE-Klasse A (Hochsee).

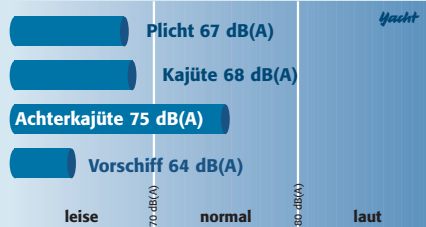
### ► MESSWERTE (INNEN)

Doppelkoje achtern	2,03 x 1,58/1,22 m
Doppelkoje vorn	2,18 x 2,20/0,65 m
Salonkoje	2,00 x 0,60 m
Stauraum Vorschiff	600 l
Stauraum Salon	500 l
Stauraum Pantry	300 l
Stauraum Nasszelle	250 l
Stauraum Achterkammer	600 l
Stauraum Backskiste	1800 l
Höhe Vorschiff	1,95 m
Höhe Salon	2,31/1,89 m
Höhe Achterkammer	2,05 m
Höhe Nasszelle	1,97 m
Salontisch	1,30 x 0,64 m
Lichte Kojenhöhe unter Cockpit	0,5 m

### ► MESSWERTE (MOTOR UND SEGEL)

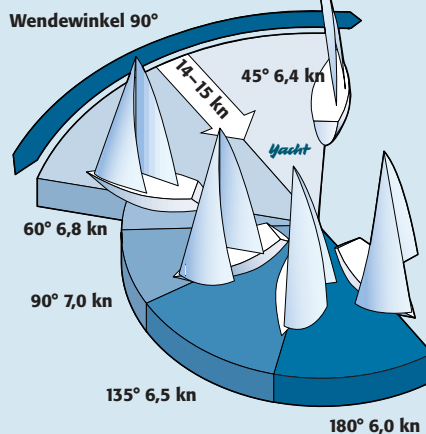
#### SCHALLDRUCKPEGEL

Gemessen in Marschfahrt  
(ca. 80 % der Höchstzahl): 6,5 kn, 2800 min<sup>-1</sup>



Gelungener Einbau: Der Yanmar Saildrive 4 GM war bestens isoliert und ließ nur einen geringen Schallpegel nach außen dringen.

#### SEGELLEISTUNGEN mit Abdrift



Gute Werte für eine relativ schwere Fahrtenyacht, die aufgrund des sehr glatten Wassers im geschützten Revier zu erreichen waren.

#### Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 14-15 kn  
Windstärke 4 Bft., Wellenhöhe 0,2 m

#### Segelfläche

Rollgroßsegel 35,0 m<sup>2</sup>, Rollgenau I 29,4 m<sup>2</sup>

Die gemessenen Geschwindigkeiten basieren auf diesen Bedingungen



**Der Motor unter dem Niedergang: gut zugänglich und ordentlich installiert**

### ► AUSSTATTUNG UND PREISE

**Grundpreis ab Werft** ..... 190 423 Euro  
Motor (Yanmar 4 GM), Großsegel, Genua, Schoten, Reling, Positionsbeleuchtung, Kompass, Polster, Pantry mit Backherd, Lenzpumpe, Marine-WC, Fender, Festmacher, elektrisches Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung, Anker, Antifouling-Anstrich, segelklare Übergabe im Wasser ..... **inklusive**  
**Darüber hinaus im Preis enthalten (Auszug)** Warmwasser-Ausrüstung, Faltpropeller, Cockpittisch, 230-Volt-Landstrom-Anschluss, Ladegerät  
**Preis segelfertig ab Werft**  
(nach YACHT-Definition) ..... 190 423 Euro

**Osmosegarantie** ..... 5 Jahre  
**Generelle Garantie** ..... 2 Jahre

**Werft** Zaadnoordijk Yachtbuilders, 1911 MT Uitgeest/Niederlande (nordwestlich von Amsterdam)  
Tel. 0031/251/31 90 08, Fax 31 23 57  
Internet: www.zaadnoordijk.nl  
**Vertrieb** Yachtsport Eckernförde, Tel. 04351/75 27 34, Internet: www.yse.de  
**Auf der boot Düsseldorf** Halle 16, Stand D 12

### Yacht – BEWERTUNG

Die C-Yacht 11.30 DS von Zaadnoordijk Yachtbuilders ist grundsollide gebaut, zeitlos in der Erscheinung und durch nichts aus der Ruhe zu bringen. Eine echte Cruiser-Yacht, die dennoch gute Reisegeschwindigkeiten ermöglicht. Besonders bei härterer Gangart beweist das Schiff seine konstruktive Stärke.

#### ► Konstruktion

- + Zeitlose Linien
- + Guter Decksalon
- + Als Kielyacht oder Kielschwerer zu haben
- + Große Stauräume

#### ► Segelleistung und Trimm

- + Ausgewogenes Verhalten
- + Gute Fahrt ab Mittelwind
- + Einhandtauglich, praxisgerechte Ergonomie
- + Auf Wunsch Rollrigg oder Lattengroß

#### ► Wohnen und Ausbaugqualität

- + Gute GFK-Verarbeitung
- + Überdurchschnittliche Holzverarbeitung
- Backskisten-Drainage zu flach
- WC quer zur Fahrtrichtung

#### ► Ausrüstung und Technik

- + Sehr teure und gute Beschläge an Deck
- + Große, rostfreie Tanks
- + Tiefe Bilge, Scheuerleiste
- Kein Traveller



**Püttinge:** An diesen überdimensionierten Beschlägen lassen sich die Liebe zum Detail und der hohe Anspruch erkennen



**Der Rollmast von Seldén:** seit Jahren bewährt und immer wieder verbessert – eine gute Lösung für viel Komfort

zu fahren. Zumal der Dieserverbrauch bei der Geschwindigkeit überproportional stark ansteigt.

Das recht kleine Ruderrad liegt gut in der Hand und stört im Cockpit kaum. Beim Sitzen auf dem Stül ist es jedoch nicht mehr in direkter Reichweite. Willig folgt die Yacht den Kurskorrekturen. Allerdings muss man schon ein wenig Fahrt im Schiff haben. Der große Abstand zwischen Propeller und Ruderblatt ist fürs schnelle Drehen aus dem Stand nicht gerade förderlich. Für kleine Crews wäre ein Bugstrahlruder sicher hilfreich, wenn nicht sogar zu empfehlen.

Das Segelsetzen erweist sich auf dem Testschiff als eine Angelegenheit von Sekunden. Das Rollrigg von Seldén und die Furlex-Anlage für die Genua laufen schnell und leichtgängig. Sobald der Motor nicht mehr schiebt, setzen sich die 7,5 Tonnen mit Windkraft in Bewegung. Und siehe da: Trotz der geringen Segeltragezahl von 4,14 und einer mäßigen Brise kommt Leben in die 11.30er. Hoch am Wind klettert das Speedometer auf fast 6,5 Knoten. Das ist ein zufriedener stellender Wert, auch wenn man berücksichtigt, dass auf dem IJsselmeer kaum Welle steht.

Nach mehreren Testschlägen mitteln wir einen Wendewinkel von knapp 90 Grad über Grund. Für ein Fahrtenschiff ohne Regatta-Ambitionen reichen solche Werte allemal. Die C-Yacht krängt mit mit 20 Grad nur wenig, und von Ruderdruck ist wenig zu spüren. Die Balance stimmt also.

Wir fieren leicht auf und steigern die Geschwindigkeit noch ein wenig, kommen manchmal der Sieben-Knoten-Marke nahe. Bei leichter Schräglage ist der Wasserablauf besser als aufrecht unter Maschine.

Mit dem kräftigen Rohrkicker lässt sich der Baumwinkel recht gut einstellen, und bei dem mäßigen Wind vermissen wir kaum den Traveller. Den sollte man allerdings nachrüsten lassen, wenn man häufiger bei frischer Brise segeln will.

Die Genua-Holepunkte können bequem mit einer Talje vom Cockpit aus verstellt werden. Ebenso praktisch ist die Genuaschot-Bedienung mit den dänischen 40er Andersen-Winschen aus rostfreiem Stahl.

Die De-Vries-Standardsegel stehen nahezu faltenfrei und passen zum Gesamtkonzept. Wer mehr Profiltiefe und



**Kleines Rad – großes Cockpit:** für eine Fahrtenyacht eine praxisgerechte Lösung

Speed will, sollte anstelle des Rollgroßsegels einen konventionellen Mast und ein durchgelattetes Tuch wählen. Dann wären auch mehr Trimm-Möglichkeiten über das Achterstag drin, das am Testschiff mit fester Vorspann-Einstellung gefahren wird. Insgesamt segelt die C-Yacht ausgewogen und ausreichend schnell – umso mehr, wenn man bedenkt, dass sie mehr aufs Ankommen als auf Geschwindigkeit ausgelegt ist. Die Dimensionierungen im Cockpit stimmen, die Beschläge sitzen richtig, die Verarbeitung ist in Ordnung.

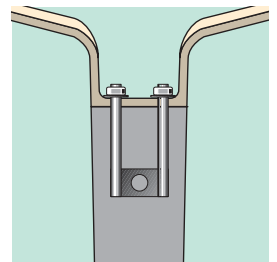
Allerdings finden sich noch Punkte, die Anlass zu Kritik geben: So ist die Drainage der Lukendeckel zu flach geraten – bei Lage und Regen fließt nicht genug Wasser ab. Und die riesigen Backskisten sollten unterteilt sein oder variable Abschottungen erhalten, weil sonst das Staugut kaum zu bändigen, geschweige denn zu sortieren ist. Versierte Eigner können den letztgenannten Mangel auch selbst beheben – in Anbetracht des gehobenen Preisniveaus sollte die Werft allerdings von sich aus nachbessern. Andere Firmen – wie etwa die belgische Etap – liefern ihre Schiffe ab Werk mit praxisgerecht unterteilten Backskisten aus. ▷



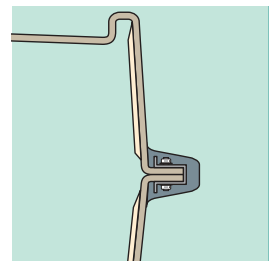
Das blaue Polster in der Mitte ist absenkbar und so entweder als Sitz oder als Kojen-Verbreiterung zu benutzen

► DIE QUALITÄT STECKT IM DETAIL

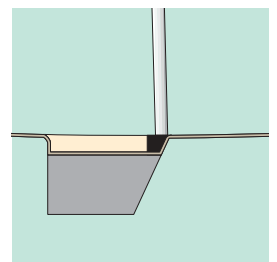
**TIEFE BILGE:** Keine Yacht ist auf Dauer vollständig trocken. Deshalb ist eine tiefe Bilge notwendig. Viele Werften lassen aus Kostengründen dieses Detail immer noch unberücksichtigt



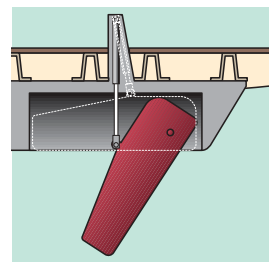
**RUMPF-DECK-VERBINDUNG:** Die breiten, umlaufenden Flansche von Deck und Rumpf werden verklebt und verbolzt. Es entsteht eine besonders feste Stoßkante mit Gummi-Abdeckung



**MAST-FUNDAMENT:** Die extrem hohen Kräfte des Riggs werden mithilfe einer Metallstütze sehr sicher direkt auf den Kiel übertragen. Dadurch kann es nicht zu Schwingungen kommen



**SCHWENK-KIEL:** Die Flosse lässt sich hydraulisch vollständig in den festen Kielteil einfahren. Bei Grundberührung klappt der bewegliche Kiel ein, ohne die Hydraulik zu zerstören



## Große Freiheit, große Fernsicht

Im Innern der 11.30 DS dominiert eindeutig der große Deckssalon. Vier bis sechs Personen können hier bequem Platz nehmen und das „Hafen-Kino“ genießen – aufgrund der großzügigen Verglasung nahezu in 360-Grad-Rundumsicht.

Einen Stock tiefer befinden sich der Navigatorplatz mit Schaltzentrale und weiter vorn anschließend die Längspantry. In diesem Bereich erreicht die Stehhöhe mit 2,32 Meter Eigenheimmaße.

Noch vor dem Mast an Backbord hat Rob Zaadnoordijk das komfortable Bad platziert: mit viel Bewegungsfreiheit, großer Standfläche, direktem Zutritt zum Mittelgang und zur Eigenerkammer im Vorschiff. Viel Licht und Luft durchfluten den Raum. Mit einem Wort: ausgesprochen angenehm.

Nur das quer zur Fahrtrichtung eingebaute WC verwundert. Das soll mehr Platz schaffen, erweist sich auf See aber als weniger praxisingerecht. Im Entwurf der 11.30er steht die Toilette noch längs – die bessere Lösung. Auch das Fassungsvermögen des Fäkalientanks könnte größer ausfallen. Die jetzt vorgesehenen 60 Liter reichen nur knapp.

Ansonsten fällt die C-Yacht eher durch ihre Großzügigkeit auf. Das Vorschiff wurde so geräumig ausgelegt, dass Eigner sich auch auf langen Törns wohlfühlen werden. Im Vergleich dazu ist die



**Ordentlicher Ausbau: In allen Bereichen zeigt die Handwerksarbeit hohen Standard**



**Hoch oben mit guter Aussicht: ein Deckssalon für vier, maximal sechs Personen. Einen Stock tiefer befinden sich der Navigatorplatz und die komfortable Längspantry**

Doppelkoje achtern nur zweite Wahl, weil enger und deutlich dunkler.

Ganz bewusst wurde die 11.30 für vier Personen konstruiert – nach dem Motto: weniger ist mehr. Notfalls kann noch eine fünfte Person im Salon schlafen, damit ist dann aber auch die Grenze erreicht.

Der Stau- und Schrankraum ist für eine vierköpfige Crew sehr großzügig bemessen. Allein vier große Kleiderschränke stehen zur Verfügung. Da muss man den etwas umständlich zu erreichenden Stauraum unter den Deckssalonkojen nur selten in Anspruch nehmen.

Die komfortable Pantry ist mit allem ausgestattet, was man fürs Cruisen benötigt. Fünf große Decksluken von Lewmar sorgen für Licht und frische Luft. 350 Liter Frischwasser aus rostfreien Stahltanks reichen für mehrere Tage und Nächte ohne Landgang.

Die Holz- und GFK-Verarbeitung ist in allen Bereichen vorzeigbar – gute Hölzer, gute Lackierungen, gute Beschläge. Alle Schubladen laufen perfekt auf Gleitschienen, sind sicher verriegelt und haben Endanschläge. Auch hier zeigt sich der Gegenwert des relativ hohen Einstandspreises.

Die Batteriebank aus vier 12-Volt-Akkus befindet sich gewichtsmäßig in bester Lage: unter den Bodenbrettern mittschiffs. Mit einer Kapazität von insgesamt 210 Amperestunden machen sie die Crew unabhängig vom Landstrom.

Alle Verbraucher sind getrennt geschaltet und mit Automaten abgesichert. Leuchtdioden zeigen am Schaltbrett die jeweiligen Funktionen an. Außerdem befinden sich dort Voltmeter, Amperemeter, Betriebsstundenzähler und die beiden Tankanzeigen. Zwei Steckdosen für 230 Volt und 12 Volt stehen für externe Verbraucher zur Verfügung. Ebenfalls im Grundpreis bereits enthalten: eine komplette Landstromversorgung inklusive Fehlerstromschalter und Ladegerät, ein Warmwasserboiler sowie eine Zwei-Kreis-Kühlung, ja sogar die Teak-Ausstattung und ein Faltpropeller sind dabei.

Die lange Liste serienmäßiger Extras relativiert die auf den ersten Blick hohen Anschaffungskosten. So erhalten Eigner anders als bei vielen Konkurrenten bereits ab Werk ein überdurchschnittlich gut ausgestattetes Schiff.

Dass die Werftmanager selbst viel Zeit auf See verbringen, erkennt man an kleinen, aber wichtigen Details. So ist etwa die Maschine durch Hochklappen eines Teils der Niedergangsstufen von vorn gut zu erreichen. Hier an der Stirnseite sitzen auch die wichtigen Wartungsstellen. Selbst der Wasserfilter mit Schauglas befindet sich im direkten Zugriffsbereich. So sollte es sein.

*Michael Naujok*



Weitere Tests: [www.yacht.de/test](http://www.yacht.de/test)  
Service-Themen rund um den Bootskauf:  
[www.yacht.de/bootskauf](http://www.yacht.de/bootskauf)