



DAS RETRO-



Entwicklung im Blick. Die Marke Moody wurde um eine zweite Reihe erweitert

Mit der Moody 41 Classic startet die Greifswalder Werft **HANSEYACHTS** eine neue Linie. Mit viel Holz, Chrom, positivem Heck und diversen anderen traditionellen Stilmitteln könnte das Schiff zum ersten **KLASSIKER** aus der Großserie avancieren. Soll es aber gar nicht

- EXPERIMENT

Klar gibt es mit den französischen Toifous, den holländischen Saffiers oder den amerikanischen Morris-Yachten, beispielsweise, modern gebaute Schiffe, die mit dem durchaus dehnbaren Begriff des Retroklassikers treffend beschrieben sind. Aber: Anders als im Automobilbau, wo mit dem Fiat Cinquecento, dem Mini oder dem New Beetle ein Angebot an Massenprodukten als Interpretationen vergangener Designansätze besteht, zögern die Großserienwerften, das Thema aufzunehmen.

Bislang. Denn jetzt hat HanseYachts, seit rund einem Jahr Eigentümer der englischen Traditionsmarke Moody, eine neue Linie aufs Band in Greifswald gebracht. Zeigte das erste Schiff unter neuer Herrschaft, die Moody 45 DS (YACHT 8/2008), radikale Ansätze wie Cockpit, Salon, Pantry und Navi auf einer Ebene, großes Deckshaus und doppelte Ruderblätter, springt die 41 Classic zurück – in die Zukunft.

Konstrukteur Bill Dixon, seit über 20 Jahren Moodys Hauskonstrukteur, nutzte traditionelle Elemente. Das Heck ist leicht positiv, der mit einer Holzleiste verzierte Aufbau recht kastig und nach vorn gleichbleibend hoch. Das erinnert an ältere Schiffe von HanseYachts, die weiterentwickelt wurden. Die Seitenfenster sind als verchromte Ovale ausgeführt. Details unterstreichen den Eindruck. Lüfterhutzen aus Niro, die Fußreling ebenso wie der Süllabschluss aus klarlackiertem Teak, ein beigefarbenes Deck mit gelblich abgesetzten Flächen, das kennt man aus vergangenen Zeiten.

Und doch wirkt das Schiff beim zweiten Hinsehen irgendwie frischer – so wie der aktuelle BMW-Mini zwar an das englische Vorbild erinnert, aber größer, kräftiger und zeitgemäßer ausfällt. Auch die Moody 41 Classic ist voluminöser, als es ein deutlich älteres Schiff wäre. Mit einer Breite von vier Metern liegt sie durchaus auf dem Niveau der Hanse

400. Und die Wasserlinienlänge von 10,90 Metern spricht denn auch für kurze Überhänge und steht für Leistungsfähigkeit. Ebenso wie das effiziente Rigg. Darin aber erschöpfen sich auch schon die Ähnlichkeiten, die ohnehin keine Rolle spielen, wenn das Boot gefällt, als Einheit stimmig ist, Leistung und Preise überzeugen können.

Aber was ist es nun? Michael Schmidt, Vorstandsvorsitzender der HanseYachts AG: „Wir selbst reden überhaupt nicht von einem Retroklassiker. Das ist ein neuer Stil, eine eigene Linie. Wir glauben, dass es genug Kunden gibt, die ein traditionelleres Boot zum fairen Preis suchen.“

Und die dabei nicht auf zeitgemäße Leistungsmerkmale verzichten möchten. Der moderne tiefgehende, L-förmige Kiel aus Gusseisen und Blei, das schmale Schwebeluder und die flachen Linien des Unterwasserschiffs stehen ebenso für seglerisches Potenzial wie das hohe Rigg mit der Selbstwendefock. Schon mit der kommt die 41 Classic auf eine Segeltragezahl von 4,58, womit sie zumindest auf dem Papier als schneller Cruiser einzuordnen ist.

Mit einer nachgerüsteten Genua würde der Kunde die Leichtwind-Eigenschaften noch verbessern; entsprechende Schienen inklusive leinenbedienbarer Hölzpunkte sind jedoch nur als Extra zu haben. Dabei ließe sich das größere Vorsegel recht eng schoten; die Wanten sind nicht wie heute – auch aus Kostengründen – üblich weit außen auf dem Schandack angebracht, sondern innen positioniert und dort konventionell mit Unterzügen abgefangen.

Die innenliegenden Püttinge erlauben nebenbei über die bis zu 80 Zentimeter breiten Decksflächen den ungehinderten Zugang nach vorn.

Moderne Segeleigenschaften

Das ist beim Test auf dem vereinsamten Greifswalder Bodden auch fast schon nötig, Eis und Schnee erschweren die Bewegungen an Deck auf ungewohnte Weise. Ski-Yachting vom Feinsten, nur ohne Ski: klare Luft, wie sie im Sommer wünschenswert wäre, jedoch bei Temperaturen zu nahe am Gefrierpunkt, einer beleuchtenden, aber nicht wärmenden Sonne und 12 bis 14 Knoten Wind sowie recht glattem Wasser.

Moderne Technik trifft auf traditionelle GESTALTUNG



Versteckt. Fallen in Schächten. Rutschfeste Flächen werden farblich abgesetzt



Groß. Der Bugstauraum schluckt mehr als nur Ankerwinch und viel Kette



Erreichbar. Rettungsinsel und Steuertechnik sind leicht von oben zugänglich



Wiederentdeckt. Der Salon wird über verchromte Doradelüfter ventiliert

0,90
ber-
en-
öp-
die
oot
und

ldt,
AG:
em
ei-
un-
um

eis-
Der
aus
oe-
er-
nes
st-
41
vo-
el-

de
en
en
te
bei
ng
e -
u-
n-
o-
en
ei-
u-

en
g,
en
g
ie
h
t,
n-
ie
v

FOTOS: YACHTIK, ANDREWS



Grenzgänger. Wer sich die Stilmittel wegdenkt, sieht einen modernen Rumpf. Details wie Holzfußleiste und Lippklüse prägen die Op





Moody 41 Classic

Charakter. Das positive Heck
schafft Eigenständigkeit und
sorgt für noch mehr Raum

Bis über 6 Knoten hoch am Wind sind der Moody abzurufen, und es lassen sich sehr gute Wendewinkel von um die 80 Grad erzielen.

Stärker abgefallen, wirken sich die Nachteile einer Selbstwendefock aus: Das schmale Tuch öffnet oben deutlich, Druck geht verloren. Abhilfe ließe sich durch Barberholer schaffen. Erfreulich dagegen die Agilität, mit der das Schiff manövriert und beschleunigt. Ebenso ist der Ruderdruck wohl dosiert. Auch verträgt das Boot viel Krängung, ohne dass die Kontrolle verlorengeht oder eine Tendenz zum Sonnenschuss vorhanden wäre. Und dies, obwohl es achtern recht breit konstruiert ist. Generell scheint auch die Stabilität in Ordnung, was neben der großen Breite dem ausgewogenen Ballastanteil von knapp 32 Prozent geschuldet ist. Mit nur 1,25 Umdrehungen an den Rädern bewegt sich das frei schwebende Blatt von Anschlag zu Anschlag. Das ist recht direkt, bei ausreichend leichtgängiger Funktion.

Der Rudergänger arbeitet an den 90 Zentimeter durchmessenden, im Sinne des Retrolooks mit Holz ummantelten Niro-Rädern ganz entspannt. Dabei sitzt er im Cockpit ans hohe Süll gelehnt (dessen Holzaufgabe auf dem Prototypen zu sehr übersteht und so im Rücken zwick) oder auf demselbigen. Die Übersicht nach vorn geht in Ordnung. Von den Rädern aus lassen sich beide Schoten bedienen. Zwar arbeitet die Großschot ohne Traveller mit zwei festen Punkten auf dem Kajütdach, sie kann aber auf eine Cockpitwinde weitergeleitet werden. Somit ist die Moody bestens einhanttauglich, wobei die Selbstwendefock dies noch unterstützt.

Auch das übrige Deckslayout ist ausgefeilt. Das per Kaskade 16fach untersetzte Achterstag macht den 7/8-getakelten, verjüngten Zweimalingsmast (Sparcraft Performance) trimmbar. Ein Rohrkicker ist Standard. Gerefft wird mit zwei Einleinen-Reffsystemen. Die Wickeltrommel (Facnor) für das Vorsegel ist im Bug versenkt, was die Effizienz fördert und zugleich der Optik dient. Die in Schächten verlaufenden Fallen sind durch ein zweites Paar Umlenkrollen achtern am Niedergang löblicherweise auf weiter innen stehende Winschen geführt. Dadurch lässt es sich hier einfacher im Stehen kurbeln. Die Trommeln hätten jedoch noch

weiter an den Rand des Aufbaus montiert werden können; das würde die Ergonomie zusätzlich verbessern.

Das Cockpitlayout gefällt insgesamt. Vor dem Steuermann sitzt auch die Crew bequem und gut geschützt durch ein hohes Süll. Die Duchten für die Mitsegler sind 1,43 Meter lang. Somit haben insgesamt vier Personen in Luv ausreichend Platz zum Sitzen. Durch die beiden Räder ist der Durchgang zum Heck frei. Dort lässt sich der Spiegel mit einer leinenbedienten Heckklappe öffnen. Im Durchstieg ist ein Fach für die Rettungsinsel eingebaut, und es wurde eine Klappe installiert, über die man den Quadranten und die angeschlossenen Gestänge für die Räder, den Autopiloten und den Ruderlageanzeiger schnell inspizieren, warten oder reparieren kann. Besser geht es nicht.

Die Segel kommen von North. Bereits im Standard werden hochwertige Tücher aus Sandwich-Laminat im Triradialschnitt mit-

gegeben, die einen hervorragenden Eindruck hinterließen. Das Großsegel ist vierfach voll durchgelattet.

Insgesamt: unter Segeln keine Spur von Retro. Die Moody 41 Classic segelt sich wie jede andere moderne, gut konstruierte und an Deck ordentlich ausgestattete Yacht. Motormanöver offenbaren keine Probleme, und auch der Schalldruckpegel hält sich im unteren Rahmen.

Mehr Retromix innen

Der Blick unter Deck zeigt erst das eigentliche Gesicht des Schiffs. Wäre da nicht das relativ große Volumen, das viel Komfort schafft, aber irgendwie nicht recht zur traditionellen Gestaltung passt, wähte sich der Betrachter nach flüchtigem Blick auf einem neuenglischen Klassiker. Als Erstes fällt der starke Kontrast aus weißen Flächen und dunklem, hochglanzlackiertem Mahagoni auf. Dann wird klar: Das ist keine Replik, >

Das YACHTHECK bietet moderne Funktionalität



Platz. Im Steuercockpit mit viel Holz lässt sich ein Plotter unterbringen



Raum. Das Volumen der Backskiste dürfte eine hohe Zuladung provozieren



Zugang. In den Spiegel ist eine große, leinenbediente Badeklappe integriert

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 40 Grad)	6,4 kn
60 Grad Windeinfall	7,2 kn
90 Grad Windeinfall	7,5 kn
130 Grad	6,5 kn
180 Grad	6,0 kn

Wind: 14–16 kn (4–5 Bft.),
Wellenhöhe: ca. 0,3 Meter

Potenzial

STZ	4,58 ¹
-----	-------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl fällt für einen Cruiser recht hoch aus. Sie lässt sich durch eine Genua noch einfach vergrößern.

Kojenmaße

Vorschiff	2,05 x 1,30/0,70 m	
Vorschiff	2,05 x 0,78/0,62	
Salon	2,10 x 0,55 m	
Achtern	2,00 x 2,00/1,34 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

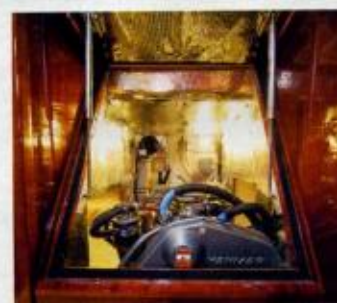
Stehhöhe

Vorschiff	1,94 m	
Salon (Mitte)	1,92 m	
Nasszelle	1,88 m	
Achtern	1,90 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

Schalldruck

Plicht	71 dB(A)
Kajüte	77 dB(A)
Achternkabine	76 dB(A)
Vorschiff	61 dB(A)

Leise Normal Laut
Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,2 kn, 2500 min⁻¹



Zugang. Der Motor ist von mehreren Seiten erreichbar

Rigg und Unterwasserschiff sind HOCHMODERN und stark auf seglerische Effizienz ausgelegt

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Bill Dixon
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	12,60 m
Gesamtlänge	12,70 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,90 m
Breite	4,00 m
Tiefgang/alternativ	2,00/1,60 m
Theor. Rumpfgeschw.	8,0 kn
Gewicht	8,6 t
Ballast/-anteil	2,75 t/32 %
Masthöhe über Wasserlinie	19,5 m
Großsegel	52,0 m ²
Selbstwendefock	36,0 m ²
Maschine (Yanmar)	29 kW/40 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 140 l
Frischwassertank	Kunststoff, 325 l
Fäkalientank	Kunststoff, 30 l

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf Volllaminat mit Vinylesterharz, Nachbehandlung mit Hitze (Tempern). Deck Sandwich. Deck-Rumpf-Verbindung laminiert und geschraubt. Schotten aluminisiert. GFK-Bodengruppe

Yacht-BEWERTUNG

Die Moody 41 Classic vereint traditionelle Stilelemente und moderne Konstruktionsleistung. Sie ist ein individuelles Boot, das sich noch weiter an die persönlichen Wünsche anpassen lässt

Konstruktion und Konzept

- Eigenständige Optik
- Konkurrenzlos
- Hochwertige Bauweise

Segelleistung und Trimm

- Moderne, gute Eigenschaften
- Einhandtaugliches Deckslayout

Wohnen und Ausbauqualität

- Sauberes Finish und Installationen
- Viele Innenraumvarianten
- Spaltmaße des Backskistendeckels

Ausrüstung und Technik

- Hoher Ausrüstungsstandard
- Gute Qualität der Komponenten
- Keine Scheuerleiste im Basispaket

AUSSTATTUNG UND PREISE inkl. Mwst.

Grundpreis ab Werft	212 653 Euro
Standardausrüstung ² : Motor, Schoten, Reling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Anker/Kette, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung	inkl.
Segelkleid	685 Euro
Fender/Festmacher	205 Euro
Feuerlöscher	61 Euro
Antifouling-Anstrich	1885 Euro
Segelklare Übergabe	1511 Euro
Preis segelfertig ²	217 000 Euro

Darüber hinaus im Preis enthalten

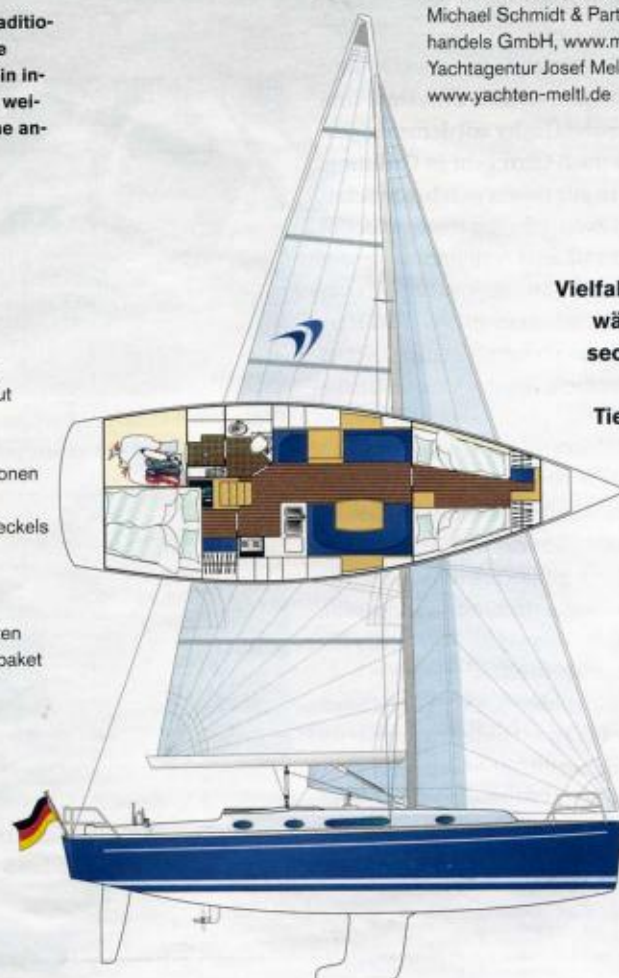
Hecksitze, Cockpitfenster, elektrische Bilgenpumpe, Faltpropeller, zwei Servicebatterien, LED-Posis, Dyneema-Fallen, 3-flammiger Ofenkocher.
Generelle Garantie 2 Jahre
Garantie gegen Osmose 2 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung ²	
Traveller mit Leinenführung	inkl.
Elektrische Ankerwisch	inkl.
Rohrkicker	inkl.
Achterstagspanner	inkl.
Springklampen	inkl.
Sprayhood	inkl.
Teak im Cockpit	inkl.
UKW-Funkgerät	1726 Euro
Logge und Echolot	inkl.
Windmessanlage	1428 Euro
Autopilot	5057 Euro
Ladegerät	inkl.
Landanschl. m. FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	inkl.
12-Volt-Steckd. in der Navl	inkl.
Heizung	3808 Euro
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.

Komfortpreis² (inklusive YACHT-Komfort-Paket oben) 229 019 Euro

WERFT Hanseyachts AG, 17489 Greifswald; www.moodyboats.com

VERTRIEB Hanse Vertriebs GmbH & Co., www.hanse-yachtsvertrieb.de; Michael Schmidt & Partner Yacht-handels GmbH, www.msp-yacht.de; Yachtagentur Josef Melzl GmbH, www.yachten-melzl.de



Vielfalt. Der Kunde wählt zwischen sechs Interieur- und zwei Tiefgängen aus



Praxis. Große Pantry, viele Haltegriffe und ein Niedergang mit Winkelstufen

sondern eine Variation oder Weiterentwicklung herkömmlicher Gestaltungsmerkmale. Der helle Fußboden sowie die sichtbaren Funktionsteile wie die stählerne Maststütze, Armaturen, Haltegriffe und Streben des Niedergangs aus glänzendem Chrom oder Türfüllungen aus geschlossenem Rattengeflecht schaffen eine individuelle Atmosphäre.

Was sich noch verfeinern lässt. Moody bietet wie Hanse diverse Einbauvarianten an. Sechs verschiedene Layouts sind möglich: Doppelte oder einfache Achterkabinen, ein oder zwei Bäder, Navitisch oder Dinette sowie zwei Vorschiffsversionen kann der Kunde ordern; allerdings sind nicht alle Module kombinierbar. Die größte Besonderheit liegt im Vorschiff. Dort baut die Werft auf Wunsch getrennte Kojen ein, wobei sich die an Steuerbord durch eine ausziehbare Unterlage von 1,04 auf 1,30 Meter verbreitern lässt. Über den Gang zwischen beiden erreicht man einen kleinen Schreib-/Schminktisch. Ganz witzig, aber eng.

Hohe Wertigkeit

In der Zweikabinenversion fällt die Backskiste riesig aus. Hier lassen sich locker das entlüftete Dingi, Fahrräder und Zusatzsegel stauen. Oder sogar eine Notkoje einrichten, wenn denn mal doch mehr als vier Personen auf dem Boot übernachten sollen. Im angrenzenden Bad gibt es eine komplett abgeteilte Duschkabine mit einer Stehhöhe von 1,85 Meter achtern.

Schlau: Die Kojenbreite langt über die Mittschiffslinie hinaus, auch wenn zwei Heckkabinen gewählt werden. So fällt eine Schlafstatt immer großzügig aus, was der ➤

tatsächlichen Nutzung gerechter wird; sechs Personen an Bord dürften auf einem Schiff, das klar am Eignermarkt orientiert ist, eine Seltenheit sein.

Die Pantry ist in jeder Innenraumvariante klassisch L-förmig ausgeführt und am Niedergang eingebaut. Die Küchenzeile überzeugt durch Platz, Stauraum und Praxisnähe. Der rund 130 Liter fassende Kühlschrank beispielsweise lässt sich von oben und vorn öffnen; das erspart Gewühle. Der Ofenkocher hat drei Flammen; das ist in der Serie selbst auf größeren Schiffen selten geworden. Die Oberschränke sind durch Schiebetüren mit Arretierungen geschlossen und die Schubladen selbstansaugend – ein kleiner Schub, und mit gefälligem Geräusch gleiten die Kästen selbsttätig in ihre geschlossenen Positionen.

Im Salon steht dem großen U-Sofa an Steuerbord eine weitere Bank gegenüber. Je nach Variante wird an dem Navigationstisch,

der auch als Dinette dient, in Fahrtrichtung oder umgekehrt navigiert. Was gefallen mag: Die Elektronik verschwindet komplett hinter zwei Türen, sodass im Hafen keine Technik den Blick stört. Um Geräte aufladen zu können, sollten jedoch die Steckdosen verdeckt woanders untergebracht werden. Derzeit geht dies nur mit geöffneten Türchen.

Die Salonkoje an Steuerbord ließe sich mit einer Länge von 2,10 Meter noch als See-koje nutzen, fällt aber mit einer Breite von 0,55 Meter dafür etwas zu schmal aus.

Insgesamt ist dem Moody-Team der Drang nach Wertigkeit und Abgrenzung zur großen Masse – auch aus dem eigenen Haus – zu attestieren. Details wie LED-Lampen für den Fußraum als Nachtlicht, Schalter für die Deckenbeleuchtung im Salon vorn und achtern oder solide Handläufe sowie bootsbaureisiche Qualitäten wie kleine Spaltmaße, saubere Abschlüsse, eine makellose Lackierung und ordentliche Skai-Paneele sind nicht

Der RETROLOOK ist innen viel ausgeprägter



Blender. Die Türfüllungen sorgen nicht für Frischluft, sondern erfreuen das Auge



Variante. Eine konventionelle Doppelkoje mit Schubladen ist ebenfalls zu haben



Nutzen. Der Zusatztisch dient auch der Kartenarbeit. Das Paneel ist im Schrank



Stil. Die kontrastreichen Oberflächen werden in der Nasszelle fortgeführt



selbstverständliche Merkmale, die sich zu den bereits erwähnten positiven Punkten addieren.

Positionierung in der Mitte

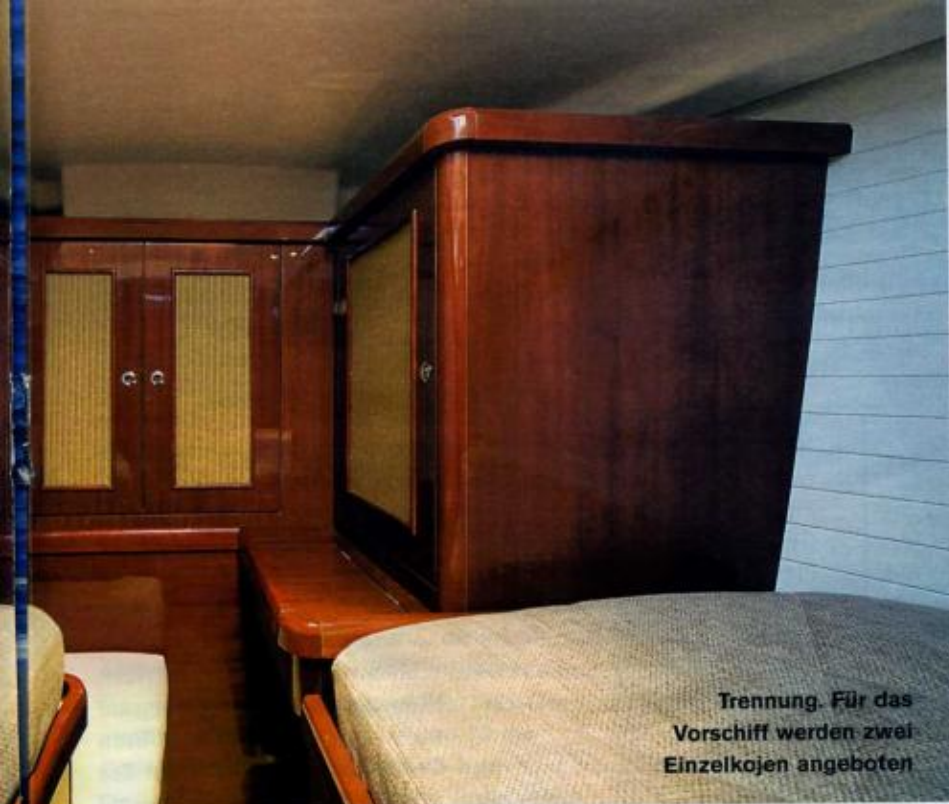
Bleibt die Preisfrage. 212 700 Euro kostet das gute Stück in der Basisversion. 229 000 Euro sind es nach Ausrüstung mit dem von der YACHT definierten Komfortpaket (s. Datenblatt Seite 64). Das ist keine große Differenz, denn dabei sind bereits Selbststeueranlage, Sprayhood, Teak im Cockpit oder elektrische Ankerwinde enthalten – Dinge, die einzeln recht teuer kommen.

Die Kosten liegen zwischen denen für Yachten aus der Großserie und solchen für skandinavische Hochqualitätsware. Ein Preis, der recht gut die Positionierung des Schiffs widerspiegelt. Mangels direkt vergleichbarer Konkurrenz stellt sich auch kaum die Frage nach einer echten Alternative, wenn diese Yacht dem Kunden gefällt und ökonomisch machbar ist.

In jedem Fall ist die Moody 41 Classic eine Bereicherung des Marktes und beweist, dass es immer noch Platz für neue Ideen gibt. Nein, ein Retroklassiker ist sie nicht; sie repräsentiert vielmehr einen frischen Stil, einen neuen Typ, dem nur noch der Name fehlt.

Fridtjof Gunkel

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test



Trennung. Für das
Vorschiff werden zwei
Einzelkochen angeboten

»Perfekt für Fahrtensegler«

Der Moody-Konstrukteur über das Gern und Heute einer Marke

Der Engländer Bill Dixon wird seit fast 30 Jahren von Moody beauftragt und ist neben dem Markennamen das Einzige, was Hanseyachts von der britischen Traditionswerft übernommen hat. Der Konstrukteur arbeitet zusammen mit dem Innendesigner Mark Tucker und der Hanse-internen Arbeitsgruppe Watervision für die alte neue Marke.

YACHT: Was war die Vorgabe für die neue 41 Classic?

Dixon: Wir sollten das Beste aus zeitgemäßem Design, Performance, Komfort und Bauweise mit den traditionellen Werten verbinden, die eine Moody verkörpert. Die neue Reihe steht für moderne Fahrtensyacht-Konstruktionen mit klassischer, zeitloser Optik.

Was aber erinnert noch an Moody?

Da muss man sich in Erinnerung rufen, dass es die typische Moody nicht wirklich gab, da waren schon recht viele verschiedene Stile dabei.

Und worin lag die Herausforderung in der Konstruktion?

Ich nenne den Stil eher „zeitlos“ als „traditionell“ – diese Balance hinzubekommen war die Aufgabe.

Wo ist denn der wahre Unterschied zu einer Hanse?



Familientreff:
Die radikale
45 DS (vorn)
war die erste
neue Moody

Die Classic kommt von uns, die Hanse von Judel/Vrolijk. Vergleicht man die Moody 41 mit einer Hanse 400, sind sich die Boote in den Dimensionen sehr ähnlich. Die Konzepte und Details sind aber völlig unterschiedlich.

Die Moody 45 DS ist das radikale Gegenstück zur Classic-Linie. Wofür steht die Marke: Innovation oder Tradition?

Die Schiffe stehen für Fahrtensyachten, die einen großen Bereich des Marktes abdecken. Wir sehen das so: Die Reihe ist die perfekte Lösung für Fahrtensegler. Unsere hohen Standards für den Bau und die Ausrüstung sowie die kontinuierliche Arbeit an Details sollen Segeln nach hohem Standard ermöglichen, egal wo. Eine Moody ist komplett segelfertig, ohne die Notwendigkeit, essentielle Ausstattung an oder unter Deck nachrüsten zu müssen.



Dixon: von Südengland
nach Greifswald