

7

24.3.2021

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

**KRAFT AUF
KNOPFD RUCK**
Elektrische
Winskurbeln
im Vergleich

RICHTIG REFFEN

Die Schritt-für-Schritt-
Anleitung für Einsteiger
und Tipps für Könnner

LANG FAHRT

- ♦ Report: Karibik
in Corona-Zeiten
- ♦ Porträt: Mit der
Familie um die Welt
- ♦ Test: Pegasus 50
mit Neigesalon

VENDEE GLOBE

- ♦ Rankings & Rekorde:
Große Datenanalyse
- ♦ Knorrig, kauzig,
kongenial: Jean
Le Cam hautnah

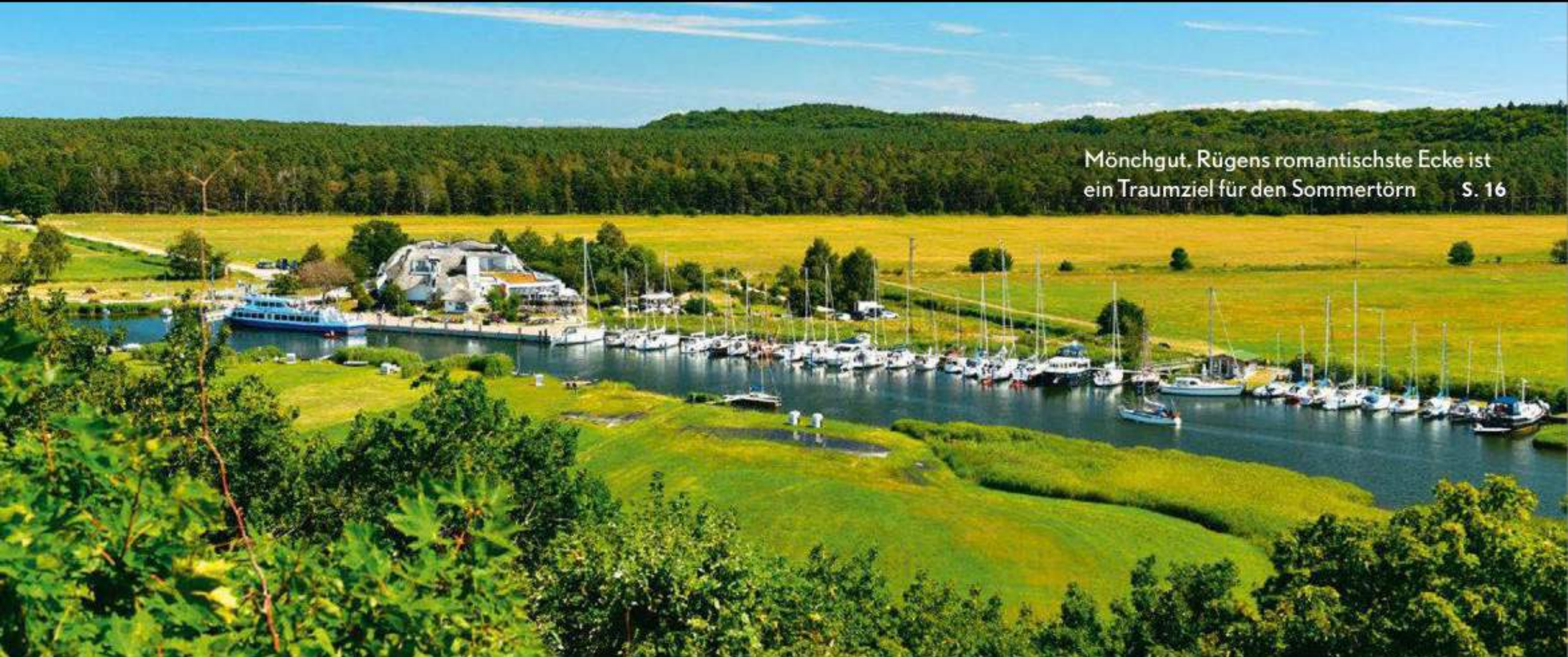
INSEL RÜGEN

Traumrevier

Malerisches Mönchgut: Fjord-Idyll zwischen Bodden und Meer.
Törntipps und Hafeninfos für eine entspannte Segelwoche



07



Mönchgut. Rügens romantischste Ecke ist ein Traumziel für den Sommertörn S. 16



Original. Jean Le Cam, 61, fünfmaliger Vendée-Teilnehmer, im Porträt S. 48



Praxis. Alles, was Einsteiger und Kenner über das Reffen wissen müssen S. 24



Test. Die Pegasus 50 kombiniert Leistung, Luxus und überraschende Lösungen S. 72

PANORAMA

- 6** **HORIZONT** Class 40 beim Normandy Channel Race
- 8** **AKTUELL** Verkauf des YACHT-Refitbootes „Willy“, „Alexander von Humboldt II“, Nord-Ostsee-Kanal, Drohne, Explorer
- 12** **NEUE BOOTE** Deckssalonyacht Scandi 42, foilende Class 40, Update für Bente 24
- 14** **SPORT** Aktuelle Informationen zu den Ostseeregatten
- 16** **MÖNCHGUT** Zu Besuch in den verwunschenen Buchten an Rügens südöstlichem Ende
- 24** **SEEMANNSCHAFT** Praxiswissen zum Reffen: Wann es sein muss, wie es geht, häufige Fehler

CORONA & SEGELN

- 32** • **KARIBIK** Licht und Schatten im Traumrevier – auf Karibik-Törn im Lockdown
- 40** • **VEREINE** Mit Abstand und virtuell – wie die Krise von den Segelclubs gemeistert wird
- 46** • **ESSAY** Eine Fahrtenseglerin über ihren Corona-Ostseetörn
- 48** **VENDÉE** Interview mit dem legendären Bretonen Jean Le Cam. Plus: große Renn-Analyse
- 58** **KULINARIK** Sternekoch an Bord: Wie die Yacht auf Bestellung zum Restaurant wird
- 64** **ABENTEUER** Auf großem Familientörn zwischen Südpolarmeer und Äquator

YACHT-LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Heftnachbestellungen u. v. m.

0521/55 99 11

TEST & TECHNIK

- 72** **PEGASUS 50** Die individuelle Deckssalonyacht soll anspruchsvollen Blauwassersegler ein schnelles und exklusives Zuhause bieten. Der Test

SKIPPERS MAGAZIN

- 80** • **E-WINSCHKURBELN** Was können die mobilen Helfer – wird aus der Wunsch tatsächlich eine Elektrowinde? Wir haben mehrere Modelle ausprobiert
- 87** • **AUSRÜSTUNG** Ganzjahres-Ölzeug von Gill, Soft-Padeye Colligo Marine, Code Zero zum Mieten, Teppich in Teakstabdeck-Optik
- 88** • **LESERTIPPS** Wie ein alter Fender zum Futteral für den am Bug gefahrenen Anker wird. Plus weitere Fender-Tipps

Yachtmarkt

- 89** **DEUTSCHLANDS AKTUELLESTE WASSERSPORT-BÖRSE** Auf 13 Seiten das komplette Angebot für Segler: Gebrauchte Boote, Kaufgesuche, Makler-, Broker- und Versicherungsofferten, Schul- und Charterinserate, Kontaktanzeigen Verlagsimpressum
- 101**
- 102** **BESONDERES BOOT** Teile vom NVA-Schrottplatz und handwerkliches Können vereint der Nachbau einer chinesischen Dschunke. Sehenswert!
- 111** **LESERBRIEFE**
- 112** **IMPRESSUM**
- 113** **VORSCHAU**
- 114** **KIELWASSER** Der Eigner Bernd Krois über das tragische Ende seines unlängst im Winterlager abgebrannten Motorseglers

Die Titelthemen haben eine rote Seitenzahl



TITELFOTO

Die Ankerbucht von Klein-Zicker im Mönchgut auf Rügen fotografierte Bodo Müller



Feinkost. Sternekoch Heiko Antoniewicz führt sein neues Angebot für Segler vor **S. 58**



Kraft. Elektrische Winkskurbeln sollen den Bedienkomfort an Bord erhöhen **S. 80**



Eigenbau. Die Dschunke „Fu“ ist in jeder Hinsicht ein besonderes Boot **S. 102**

**Kann was. Bei Wind zeigt die
Pegasus 50 Stärken. Das tiefe
Cockpit ist prima geschützt,
Windschutzscheibe und Hardtop
sind serienmäßig**



ABENTEUER SCHLÜSSELFERTIG

*In der **PEGASUS 50** steckt ein ganzes Bündel von Besonderheiten und Innovationen. Das exklusive Schiff für Individualisten bringt alles mit, was man sich für eine ausgedehnte und sichere Seereise nur wünschen kann*





Die Sitzgruppe im Salon lässt sich als Ganzes um 10 Grad zu jeder Seite neigen, um Krängung teils zu kompensieren



Wer eine lange Seereise plant, muss dafür in der Regel eine Menge Zeit und viel Aufwand investieren. Bis letztlich die Festmacher tatsächlich losgeworfen werden können, ist für die vom Fernweh Geplagten allerhand zu tun – insbesondere, ein geeignetes Schiff zu finden und dieses hochseetauglich auszustatten, mit allem, was hierfür nötig und wünschenswert ist. Es gibt aber auch den einfachen Weg zum schnellen Glück. Der neue Hersteller Pegasus Yachts in Slowenien hat dafür ein hochseeklares Komplettpaket entwickelt, mit dem der frisch gebackene Eigner schon ab Werft bedenkenlos sofort lossegeln können soll.

Pegasus Yachts existiert noch nicht lange. Ein erstes Schiff vom Typ Pegasus 50 segelt seit letztem Sommer, ein zweites Boot steht kurz vor der Fertigstellung, und an Baunummer 3 wird derzeit gearbeitet, es soll noch dieses Jahr an den Eigner übergeben werden. Hinter der Marke stehen Miha Bresk-

var und Marko Paš, welcher als Naval Architect zudem auch für die Konstruktion der Pegasus 50 verantwortlich ist.

Die Schlüsselidee des Bootes beruht im Wesentlichen auf einer klaren Zweiteilung ohne räumliche Überlappung. Das heißt: Achtern vom Niedergang sind keine Kabinen und auch keine sonstige Wohnflächen mehr vorgesehen. Damit lässt sich das Cockpit ungewöhnlich tief einbauen und kann mit einer festen Windschutzscheibe sowie einem weit überlappenden Dodger im Sinne eines Hardtops schützend überdacht werden. Das Wohnen an Bord findet ausschließlich vor dem Kajütschott statt.

KOMPLETTES PAKET

Das Modell ist nicht neu: 2010 hat Beneteau ein ganz ähnliches Arrangement vorgestellt und mit dem Sense-Konzept zur Serienreife gebracht. Mittlerweile hat der Branchenführer die ambitionierte Reihe aber wieder eingestellt – bedauerlicherweise, wie viele meinen. Auch die zur Gruppe Hanseyachts AG gehörende Marke Moody in Greifswald setzt



mit ihren innovativen Deckssalonyachten auf das Prinzip der beiden Nutzungsbereiche auf einer Ebene.

Das Konzept bündelt insbesondere Vorteile in der funktionalen Zusammenführung von Cockpit und Salon. Pegasus Yachts koppelt dazu den Innen- und Außenbereich über eine breite Glasfront mit Schiebetür als Niedergang, ähnlich wie bei einem modernen Fahrtenkatamaran. Das erleichtert die Abläufe unterwegs, ermöglicht eine bessere Kommunikation zwischen innen und außen und sorgt optisch für mehr Transparenz.

Pegasus bietet die 50er in der Grundvariante als Version GT an. Das Schiff in dieser Ausführung hat alles, was es für eine längere Seereise braucht, einschließlich der nötigen Elektronik, diversen technischen Installationen sowie einer vollständigen Segelgarde-robe für alle nur denkbaren Bedingungen und Einsätze. Der Preis inklusive Mehrwertsteuer liegt bei rund 770 000 Euro. Die Baunummern 1 bis 3 entsprechen allerdings der weiterführenden Version Globe, welche speziell für Weltumsegelungen und anspruchs-

**SCHNÖRKELLOS**

Die Pantry gefällt mit hoher Funktionalität auf See, großen Arbeitsflächen und vielen optimal nutzbaren Stauräumen

KOMPLEX, ABER DURCHDACHT

Das Interieur erscheint nüchtern und zweckmäßig. Erst im Detail fällt die GUTE AUSBAUQUALITÄT auf

**WOHNLICH**

Die Kojen in den zwei Kabinen sind jeweils groß genug für zwei. Optisch dominieren die weißen Oberflächen – ein Eignerwunsch

**DURCHSICHTIG**

Eine breite Glasfront mit Schiebetür am Niedergang koppelt Salon und Cockpit. Auf Katamaranen ist das ähnlich

**AUSSICHTSREICH**

Der Arbeitsplatz in der Navigation bietet nicht nur gute Nutzbarkeit, sondern auch freie Sicht nach vorn und zur Seite

**ZUGÄNLICH**

Für Wartung und Reparaturen kommt man von allen Seiten an die Maschine heran. Die Installationen sind tadellos ausgeführt

volle Abenteuerreisen konfiguriert ist. Das Update kommt mit Selbstwende-Einrichtung für die Fock, Hardtop, Wassermacher, Generator, Solarpaneelen, Dingi oder Teakdeck, um nur einige der vielen Posten in der umfangreichen Liste der Zusatzausstattungen zu nennen. Das runde und seeklare Paket Globe verteuert die Anschaffung auf rund 1,01 Millionen Euro, brutto.

SCHNELLER WEIT WEG

Gebaut werden die Schiffe von Pegasus in Slowenien, auf der Werft OceanTec. Das Unternehmen hat sich im Bereich von Fast-Cruisern und Racern bereits einen Namen gemacht, fertigt aber auch kleinere Segeljollen und Motorboote in Serie. Ein möglichst geringes Gewicht stand bei der Entwicklung der Pegasus 50 im Vordergrund. Um dieses Ziel zu erreichen, wird das Boot mit einem hohen Anteil von Kohlefaser und komplett im Vakuum-Infusionsverfahren gebaut.

Das gesamte Deck und die Strukturverstärkungen im Rumpf bestehen aus Carbon, ebenso das Rigg schon in der Grundausstatt-

tung. Mit einem Gewicht von 12,3 Tonnen ist der 50-Fußer im Vergleich zu Fahrtenbooten ähnlicher Größe tatsächlich ungewöhnlich leicht, und das bei einem ziemlich hohen Ballastanteil von über 40 Prozent als Bleibombe im Tandem-Kiel (mehr zum recht speziellen Rumpfanhang der Pegasus 50 auf Seite 79).

In Verbindung mit dem vergleichsweise hohen Rigg und einer stattlichen Segelfläche von rund 135 Quadratmetern am Wind weist die Pegasus eine überdurchschnittliche Segeltragezahl mit einem Wert von 5,0 aus, was

in der Regel den Übergang vom Fahrten- zum Performance-Boot markiert. Dazu passen die von Konstrukteur Marko Paš gearbeiteten Polardaten, welche dem Schiff vor allem bei viel Wind ein hohes Leistungspotenzial attestieren.

Dieses hatte die Pegasus 50 bei den Tests für die Wahl als Europas Yacht des Jahres 2021 auch tatsächlich unter Beweis stellen können. Das slowenische Boot war für den begehrten Preis nominiert, musste sich in der Kategorie der Blauwasseryachten aber letztlich dann aber doch dem äußerst vielseitigen Aluminium-Schwenkkieler Boréal 47.2 aus Frankreich geschlagen geben.

Für den YACHT-Einzeltest vor Izola in Slowenien zeigten sich die Windbedingungen leider suboptimal. Nur gerade 5 bis maximal 8 Knoten Wind stehen für die Probeschläge zur Verfügung. Trotzdem erweist sich das Schiff nicht zuletzt aufgrund seines geringen Gewichts als agil und segelt dynamisch. 4,5 Knoten im Durchschnitt sowie ein Wendewinkel von rund 90 Grad sind bei nur einem Hauch von Wind durchaus beachtliche Werte. Und kommt der sehr flache →

DAS BOOT IST LEICHT GEBAUT. ES SEGELT AUCH BEI SCHWACHWIND GUT

**VENTILIERT**

Fenster in der Windschutzscheibe und zusätzliche Luken im Dach sorgen für Frischluft unter der Haube

DIE FUNKTION STEHT IM FOKUS

*Es gibt an Bord eine Menge zu entdecken. **BESONDERE DETAILS** findet man allerorts. Und die Technik fasziniert*

**FLEXIBEL**

Angenehm bei Hitze: Ein Teil des Biminis lässt sich als Stoffverdeck öffnen. Die Großschot ist auf dem Targabügel angeschlagen

**EMPFÄNGLICH**

Platz für vieles: Die große Achterpiek ist komplett abgeschottet. Darin kann auch das Beiboot quer gestaut werden

**TRANSPARENT**

Neun Decksluken sorgen für gute Lüftung und viel Licht unter Deck. Die Luken sind aufgesetzt, nicht bündig eingebaut

**HARZIG**

Die Genuaschot wird an Deck mehrfach am Kajüthaus umgelenkt. Die zusätzliche Reibung spürt man beim Dichtnehmen

Gennaker zum Einsatz, sind auf der Logge zwischendurch auch mal Werte zwischen 6 und 7 Knoten abzulesen.

ÜBERTRIEBENE SICHERHEIT?

Das Steuern auf der Pegasus 50 ist aber noch keine Offenbarung. Die doppelten Ruderblätter werden von einer ungewöhnlich komplizierten und sehr umfangreich aufgebauten hydraulischen Anlage angesteuert. Das System ist für den Betrieb mit Autopilot ausgelegt und soll auf der langen Fahrt mit einer möglichst neutralen Rudertrimmung ein Minimum an Energie verbrauchen. Wer aber oft selbst steuern möchte, wird enttäuscht werden. Die Ruderanlage zeigt kaum Rückmeldung und ist aufgrund der umfangreichen und vielfach gekoppelten Hydraulik nur schwer zu bewegen. Alternativ kann die Werft ein konventionelles und redundantes Steuersystem mit zwei Kabelzügen auf zwei Quadranten realisieren.

Das Handling in den Manövern gestaltet sich dagegen leicht und übersichtlich. Die Großschot wird auf dem soliden Targabügel aus Kohlefaser gefahren und direkt auf die Winschen im Cockpit umgelenkt. Die Scho-

ten für die überlappende Genua sind etwas schwergängig, weil sie am Kajütdach mehrfach umgelenkt und streckenweise auch innerhalb der Decksstruktur geführt werden. Dagegen helfen auch die durchweg guten, hochwertigen Decksbeschläge nur wenig.

Auf der Pegasus 50 sitzt die Mannschaft im tiefergelegten Cockpit zwar sehr bequem und überaus gut geschützt, aber auch auf einem recht niedrigen Niveau. Die Sicht nach vorn in Fahrtrichtung ist von hier aus nur durch den rundum verglasten Kajütaufbau gegeben. Der Steuermann muss zudem dauerhaft stehen, falls er das Boot selbst dirigie-

ren und dabei über den Bug nach vorn sehen möchte.

Aus dem flächigen und lotrecht abfallenden Heck lässt sich eine riesige Badeplattform mit einer soliden, fest angebauten Badeleiter abfieren. Das geht leicht von der Hand, weil die Seebühne ebenfalls komplett aus Kohlefaser gebaut ist. In der riesigen Achterpiek kann ein 2,80 Meter langes Schlauch-Dingi quer gelagert werden, ohne dass daraus die Luft abgelassen werden muss.

Neben viel Platz in der Lazarette bietet die Pegasus 50 zusätzliche Stauräume in den sehr geräumigen Backskisten unter den Cockpitduchten. Hier ist zudem die komplette, äußerst umfangreiche Bordtechnik eingebaut. Und zwar thematisch getrennt; die Systeme für die Wasserversorgung sind vollständig auf der Backbordseite erreichbar, sämtliche elektrischen und elektronischen Installationen dagegen an Steuerbord integriert.

Die 75 PS starke Einbaummaschine von Volvo Penta mit Saildrive ruht dazwischen und ist für Wartung und Reparaturen ebenfalls von allen Seiten bestens zugänglich, auch von oben durch eine Klappe im Cock-

NACH VORN SIEHT MAN NUR IM STEHEN – DER AUTOPILOT SOLL STEUERN

Getrennt. Bequemlichkeit
und guter Schutz sind im
Cockpit Gebot. Gesteuert
und getrimmt wird achtern



pitboden. Aufgrund der strikten räumlichen Trennung von Technik- und Wohnbereichen ist die Maschine bei Marschfahrt unter Deck kaum zu hören; die Lärmpegelmessungen im Salon und in den Kabinen liegen weit unter denen herkömmlicher Boote.

Die Baunummer 3 der Pegasus wird jetzt übrigens als Hybrid-Version mit zwei Elektro-Podmotoren ausgebaut. Die Energie dafür produziert ein großer Generator. Diese Elektrovariante ist für den Einsatz in Küstengewässern interessant, bietet aber für lange Passagen auf hoher See ohne weitere Stromlieferanten nicht die erforderliche Betriebssicherheit.

KARDANISCHE SITZGRUPPE

Das Layout unter Deck ist originell und bietet zahlreiche Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung und Nutzung. Bestimmendes Element des Arrangements ist ein nicht weniger als 8,5 Meter langer Gang, der zentral vom Niedergang bis zur Vorschiffskabine durch das Boot und seitlich zu den Kabinen und Nasszellen führt. Bei den Yachten aus der Sense-Serie von Beneteau war der Innenausbau ähnlich angelegt.

Die Eigenerkabine mit Doppelkoje befindet sich zur Schiffsmitte auf der Steuerbordseite und verfügt über eine eigene Nasszelle mit großzügig dimensioniertem Duschbereich. Gegenüber ist beim Testschiff eine zum Gang nicht abgetrennte Seekoje eingebaut, wo auf langen Schlägen die Freiwache schläft. Diesen Bereich kann die Werft auf Wunsch zum Beispiel auch als zusätzliche Pullman-Kabine mit zwei Etagenkojen oder als Büro mit einem vollwertigen Arbeitsplatz gestalten. Die Doppelkabine im Vorschiff bietet eine schön große Liegefläche mit einer Breite von 1,80 Metern auf Schulterhöhe. Für den Blauwasser-Einsatz können Eigner auf den Ausbau im Vorschiff verzichten und stattdessen eine riesige Segellast bekommen, die auch von innen begehbar ist.

Im Salon fällt das Auge sogleich auf die große Sitzgruppe, die in einer Art Wanne aus Kohlefaser eingebaut und als Ganzes kardanisch aufgehängt ist. Sie lässt sich seitlich um jeweils 10 Grad ausschwenken, was elektrisch und auf Knopfdruck geschieht. Diese ziemlich spektakuläre Einrichtung soll die Krängung unterwegs teilweise kompensieren und Ermüdung auf langer Fahrt vor-

beugen – zweifellos eine smarte Idee. Nüchtern betrachtet allerdings erweist sich die schwenkbare Sitzgruppe eher als unnötiges Beiwerk. Vielmehr birgt die Anlage sogar eine gewisse Gefahr, weil bei neutraler Stellung zwischen der Wanne und dem Salonboden ein etwa handbreiter und recht scharfkantiger Spalt vorhanden ist, an dem man sich bei schlechtem Stand im Salon auf See auch leicht verletzen kann. Wer sich mit dieser Lösung partout nicht anfreunden kann, bekommt die Sitzgruppe in einer herkömmlichen, fest eingebauten Version.

Praktischer und seegerecht hingegen ist die große Navigation, wo man auf erhöhter Position in Fahrtrichtung und mit guter Sicht nach vorn, zur Seite und in die Segel arbeiten kann. Über die Fernbedienung für den Autopiloten lässt sich das Schiff bei Schlechtwetter von innen prima steuern. Und die breite und bequeme Sitzbank am Kartentisch kann auch als eine Art Chaiselongue genutzt werden. Hier sitzt die Freiwache auf langen Schlägen entspannt und behält dabei die volle Kontrolle.

Die beiden Frischwassertanks sind als integrierter Bestandteil seitlich in die →

PEGASUS 50

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	4,5 kn
60 Grad	5,5 kn
90 Grad	5,9 kn
120 Grad*	6,2 kn
150 Grad*	4,1 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 6 kn (2 Bft.)

Wellenhöhe: glattes Wasser

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ¹ = 5,0

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Sportliche Gene: Das Schiff ist im Vergleich leicht, dazu reichlich betucht

KOJENMASSE

Vorschiff	1,95 x 1,80/0,79 m
Mittelkabine	2,01 x 1,47/1,22 m
Seekoje (Mitte)	2,05 x 0,70/0,44 m

Knapp

Durchschnitt

Komfortabel

Zurückversetzt. Der Kajütaufbau befindet sich sehr weit achtern, das Cockpit bleibt kurz, das riesige Vordeck ist unverbaut

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Marco Paš
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	14,98 m
Breite	4,83 m
Tiefgang	2,30 m
Gewicht	12,3 t
Ballast/-anteil	5,0 t/40,6 %
Großsegel	69,3 m ²
Rollgenau (104 %)	65,9 m ²
Maschine (Volvo P.)	55 kW/75 PS

RUMPF- UND DECKSBAUWEISE

GFK-Carbon-Konstruktion mit Vinylesterharz und Schaumkern, gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	773 500 €
Preis segelfertig ²	773 500 €
Komfortpreis ²	773 500 €
Garantie/gegen Osmose	1/5 Jahre

WERFT UND VERTRIEB Pegasus Yachts d.o.o., 1000 Ljubljana (Slowenien); www.pegasus-yachts.com

Yacht-BEWERTUNG

Reich an Innovationen und Eigenheiten: Die Pegasus 50 aus Slowenien bricht mit Konventionen und bietet sich als vielseitiges Komplett-Paket für Blauwassersegler an. Die Idee: kaufen, einsteigen, lossegeln

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Lückenlose Hochseerausstattung
- + Aufwändige, robuste Bauausführung
- Im Cockpit wenig Sicht nach vorn

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Dynamisch unter Segeln
- Gefühllose Steuerung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Individuelle Ausbaumöglichkeiten
- + Viele und große Stauräume
- Schwenkbare Sitzgruppe unnötig

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Kompromisslos gute Ausstattung
- + Große Achterpiek als Dingi-Garage
- Kompliziert aufgebaute Steuerung

SCHIFFE MIT ÄHNLICHEN LAYOUTS

BENETEAU SENSE 50/51

Konstrukteur	Berret/Racoupeau
Rumpflänge	15,95 m
Wasserlinienlänge	14,05 m
Breite	4,86 m
Tiefgang	2,25 m
Gewicht	15,5 t
Segelfläche	123,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis ab Werft (2016)	354 500 €
YACHT-Test (als Sense 50)	22/2010

Das Sense-Programm hat Beneteau mittlerweile eingestellt. Die Schiffe sind aber als Gebrauchte noch zu bekommen und gesucht



BESTEWIND 50

Konstrukteur	Dykstra
Rumpflänge	14,96 m
Wasserlinienlänge	13,72 m
Breite	4,40 m
Tiefgang/alternativ	2,15/1,80 m
Gewicht	16,0 t
Segelfläche	114,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,2
Grundpreis ab Werft	755 650 €
YACHT-Test	6/2012

Robustes und sehr zuverlässiges Hochseeschiff von KM Yacht-builders aus Holland. Klassisches Design mit Pilothouse



MOODY 54 DS

Konstrukteur	Dixon Yacht Design
Rumpflänge	16,71 m
Wasserlinienlänge	15,55 m
Breite	5,19 m
Tiefgang/alternativ	2,69/2,34 m
Gewicht	24,7 t
Segelfläche	142,6 m ²
Segeltragezahl ¹	4,1
Grundpreis ab Werft	825 741 €
YACHT-Test	11/2014

Geräumiger und sicherer Blauwasserkreuzer aus deutscher Produktion. Salon und Cockpit liegen auf einer Ebene



OUTSTAR 48

Konstrukteur	Lorenzo Argento
Rumpflänge	14,75 m
Wasserlinienlänge	13,85 m
Breite	4,50 m
Tiefgang	2,20 m
Gewicht	11,4 t
Segelfläche	133,0 m ²
Segeltragezahl ¹	5,1
Grundpreis ab Werft	ca. 1,5 Mio. €
YACHT-Test	-

Leichtes und leistungsstarkes Performance-Schiff aus Carbon für die lange Fahrt. Mit Dingi-Garage und zwei Einbaumotoren



Abgesenkt. Das Cockpit ist extrem tief eingebaut. Das schafft wohl Sicherheit, nimmt der Crew aber auch die Sicht nach vorn

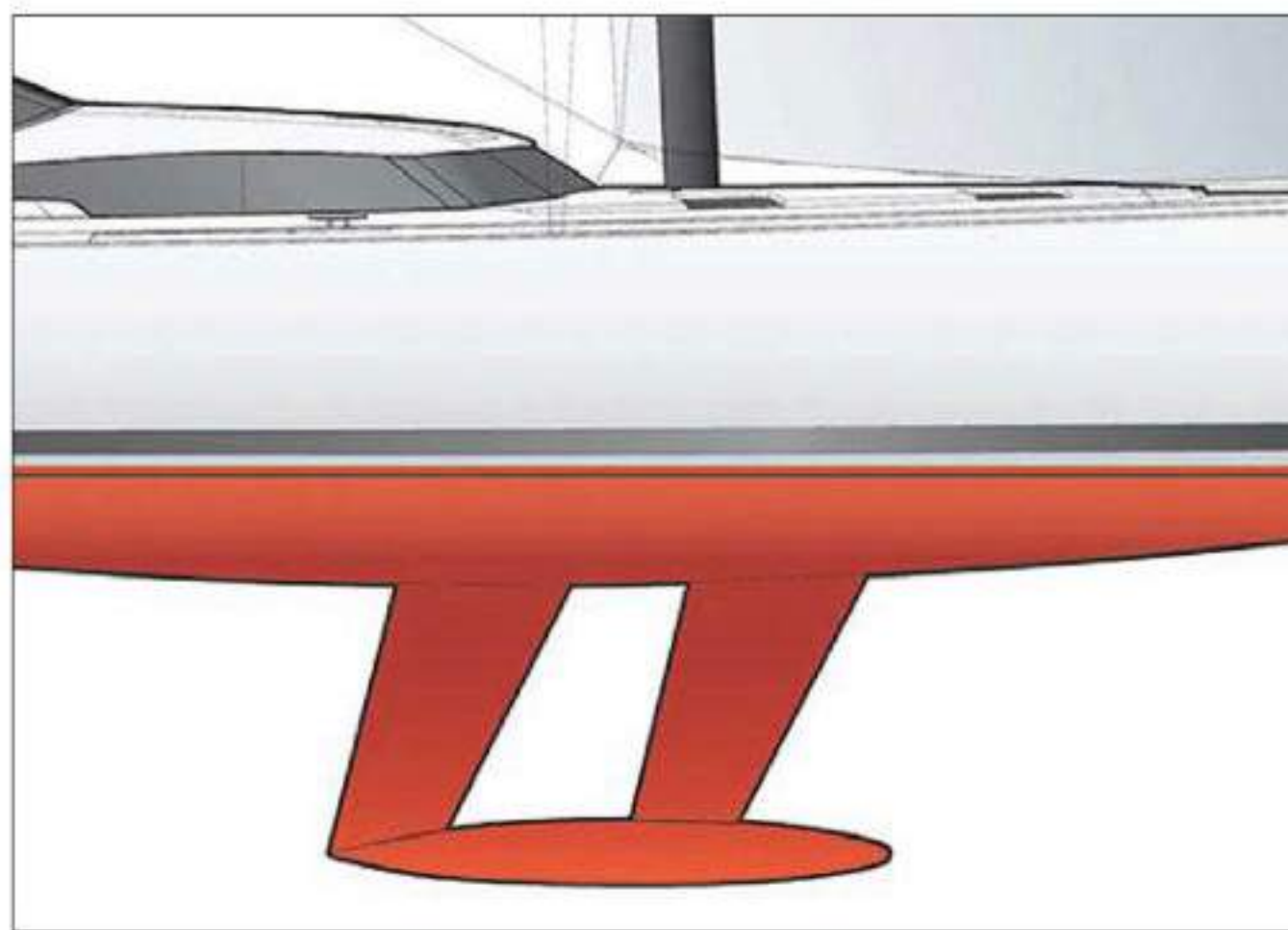


Schiffsstruktur einlaminieren und fassen zusammen 760 Liter. Die Speicher sind durch dicke Schläuche miteinander gekoppelt, lassen sich mit Ventilen aber auch separieren. So ist es auf langen Schlägen möglich, vor dem Wenden den vollen Tank in Lee abzusperren, um ihn danach als effizienten Wasserballast in Luv nutzen zu können. Ein unter den Bodenbrettern eingepasster Edelstahltank nimmt 470 Liter Treibstoff auf.

Wer bei der Anschaffung einer Yacht für ausgedehnte Seereisen auf Nummer sicher gehen will, kann sich neben den geläufigen Blauwasserklassikern von Hallberg-Rassy, Contest, Amel oder Garcia nun auch das Konzept Pegasus 50 anschauen. Das Sorglos-Paket für eine entspannte Auszeit auf See geht wenig Kompromisse ein und begeistert mit einer durchdachten, umfassenden und hochwertigen Grundausstattung sowie mit einer weit überdurchschnittlichen Bau- und Ausbauqualität.

Dass es das komplette All-inclusive-Angebot nicht zum Schnäppchenpreis gibt, versteht sich dabei von selbst.

MICHAEL GOOD



DIE RÜCKKEHR DES TANDEMKEIELS

Tandemkiele mit zwei hintereinander stehenden, dafür aber sehr schlanken Kiel-finnen bedeuten zusammen in der Strömung fast genauso viel Lateralfäche wie herkömmliche Kiele, haben aber insgesamt eine deutlich kleinere benetzte Oberfläche und bieten damit auch weniger Widerstand. Schiffe mit Tandemkielen haben früher

Werften wie Bavaria oder Etap gebaut. Für die Pegasus 50 hat Konstrukteur Marko Paš nun das Thema wieder aufgenommen und strömungsmechanisch überarbeitet. Seine aktuellen CFD-Studien ergeben für den modernen Tandemkiel einen Leistungsvorteil von 20 Sekunden pro Seemeile im Vergleich zum konventionellen Flossenkiel.