

MELDUNGEN

Blick voraus

Die Düsseldorfer Messe „blickt trotz der angespannten Lage in der Weltwirtschaft mit Zuversicht“ auf die Boot 2009. Die Ausstellung findet vom 17. bis 25. Januar statt. „Unberührt von der Finanzkrise und der sich weltweit abschwächenden Konjunktur bleibt die Boot selbstverständlich nicht. In Teilbereichen müssen wir Flächenreduzierungen hinnehmen“, teilte die Geschäftsführung mit. Allerdings zeige Düsseldorf unter schwierigen Umständen „als Zentrum der europäischen Märkte“ Stärke. 1650 Aussteller aus 55 Ländern würden erwartet (2008: 1700). Alle großen Marken seien angekündigt, doch „betreiben die Anbieter eine sehr bewusste Modellauswahl und passen ihre Präsentationen an“. (Ile.)

Anderes im Sinn

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat die internationale Regattasegelszene eingeholt. Mangels Sponsoren sagten das Team Germany unter Führung des dreimaligen Olympiasiegers Jochen Schümann und das italienische Projekt Mascalzone Latino ihre Teilnahme an der Louis Vuitton Pacific Series Ende Januar in Auckland (Neuseeland) ab. Die Matchrace-Serie auf America's-Cup-Yachten wurde angesetzt, weil die Zukunft des America's Cups wegen des Rechtsstreits zwischen Titelverteidiger Alinghi und BMW Oracle weiter ungewiss ist. Hauptpartner der Deutschen war zuletzt Audi, beim Mailänder Großreeder Vincenzo Onorato der in der UniCredit aufgegangene Finanzkonzern Capitalia - zwei Unternehmen aus den besonders arg gebeutelten Branchen Auto und Bank. (ankl.)

Bavaria zeigt Größe

Donnerwetter, so kannte man Bavaria bisher nicht. Ungewohnt extravagant ist die neue 46-Fuß-Motoryacht (etwa 14 m) gestaltet, die Mitte Januar in Düsseldorf präsentiert werden soll. Der Wandel bei Deutschlands größtem Serienyacht-Hersteller, bisher eher konservativ im Design, gewinnt offenbar an Fahrt. Die 46 (mit drei Kabinen) wurde ersten Informationen



zufolge gemeinsam mit BMW Designworks USA entworfen, soll eine neue Baureihe begründen, im „Premium-Segment“ positioniert werden und sich dennoch durch günstige Preise auszeichnen. (Ile.)

Happy Birthday

Die Vendée Globe ist die härteste Regatta, die wir je mitgemacht haben. Es macht einen fertig, wenn man auf dem Sofa sitzt und die ganzen Berichte über die Heldentaten der schlaflosen, geheizten Soloweltumsegler liest. Loick Peyron hat jetzt doch glatt zwei Stunden am Stück in der Koje gelegen, dieser Langschläfer, nach einem nächtlichen Kampf mit seinem Gennaker. Das 300-Quadratmeter-Segel war ins Meer gefallen und hatte sich am Kiel seines 20-Meter-Boots verfangen. Da es sich um ein Einhandrennen handelt und obwohl es der Tag seines 49. Geburtstags war, war niemand an Bord, der Peyron hätte helfen können, das Segel aufs Boot zu ziehen. Um das Fall zu Bergen, muss er nun noch hoch in den Mast, was der Franzose erst an einem Tag mit ruhigem Wetter wagen will. Vier Wochen nach dem Start haben die 25 verbliebenen Teilnehmer (fünf sind inzwischen aus dem Rennen) das Südmeer erreicht für die große Runde um die Antarktis (www.vendeeglobe.org). (Ile.)

Chinesische Halse

In diesen Wochen der Hochgeschwindigkeits-Weltumrundungsregatten lohnt es sich wirklich, im Internet herumzuklicken. Nicht nur bei der Vendée Globe (siehe oben), sondern auch beim Volvo Ocean Race (www.volvoceanrace.org). Tagebuchberichte, Fotos und Videos sind mitunter spektakulär. Ein Tipp: Mal beim international besetzten russischen Team vorbeischauchen. Das wird zwar nicht gewinnen, hat aber viel zu erzählen - siehe die Videos mit den Titeln „Caught in the fishing net“ und „Chinese Gybe“ (www.teamrussia.org/en/video/). (Ile.)



Kurs Klassik: Hanse Yachts lässt sich nicht auf eine Stilrichtung festlegen. Die neue Moody 41 verkörpert die traditionelle Richtung.

Fotos Claus Reising

Segler zwischen den Zeiten

Moody, alter englischer Yachtadel, ist hanseatisch geworden. Und bürgerlicher. Schadet aber nichts. Moody ist wieder spannend.

VON WALTER WILLE

Das Selbstbewusstsein des Vereinten Königreichs hat im Laufe der Zeit den Abgang prominenter Namen der Fahrzeugindustrie zu verkraften gehabt. Man denke an Morris, Rover oder MG, an Riley, Wolseley, Rolls-Royce, Bentley, Jaguar. Vor kurzem nun ist eine besondere britische Yachtbau-Marke in die Hände der Hanse Yachts AG in Greifswald übergegangen, was, wenn man drüber nachdenkt, shocking ist, indeed. Denn noch viel weiter als Britanniens Geschichte der Autofabrikation reicht die seiner stolzen Seefahrt zurück.

Die Rede ist von Moody. Ein feiner Name, er besteht seit nicht viel weniger als 200 Jahren. Er erinnert an andere Zeiten, in denen zum Beispiel die Moody Blues „Nights in White Satin“ sangen, was schwerfällig klang, aber schön und in jene Ära der späten Sechziger fiel, als viele Werten, auch Moody, ihre letzten Holzjachten bauten, um sich dann auf solche aus Kunststoff zu konzentrieren. Die erste Moody-Yacht überhaupt lief 1935 vom Stapel. Davor hatte man schon 100 Jahre lang Fischerboote gebaut, seit 1827, um genau zu sein, seit ein gewisser John Moody in Swanwick am River Hamble damit begonnen und den Weg geebnet hatte für folgende Generationen. Bis schließlich Moody wirtschaftlich den Blues hatte, was dazu führte, dass Hanse die Marke 2007 günstig in die Arme nehmen konnte.

Hanse-Chef Michael Schmidt glaubt an den Wert von Marken, ihren Kern, ihre Inhalte. Er hat mit seinen Hanse-Segelyachten in der Hansestadt an der Ostsee eine der größten Serienwertigkeiten der Welt aufgebaut. Mit neuen Modellreihen fächert er das Angebot auf, veredelt sie mittlerweile durch bekannte Markennamen wie Fjord aus Skandinavien (für Motorboote) und eben Moody für Segelyachten. Auch diese werden nun in den Greifswalder Fabriken mit Roboter-Holz zuschnitt und Fließband-Takt gefertigt, sind allerdings von ganz anderer Art als die sportlich-modern gestalteten, loftartig eingerichteten Hanses. „Mehr Marken eröffnen mehr kreative Möglichkeiten“, sagt Schmidt. „Man muss sich weniger Sorgen machen, ob ein neues Produkt in eine bestehende Marke wie Hanse passt.“

Wenn Schmidt sein Tun erläutert, kann er extrem unterhaltsam sein, selbst wenn das Thema gera-

de gar nicht amüsant ist, sondern so ernst wie die Krise, durch die die Branche gerade taumelt. Er sagt oft kluge Sachen und formuliert das locker, etwa: „In der Krise halten sich die Leute an Altbewährtes fest und sind nicht so experimentierfreudig wie in Zeiten, in denen das Geld wie aus der Dusche von oben kommt.“

Schmidt ist ein Typ, der Schwierigkeiten auch mit unkonventionellen Lösungen begegnet. In der einstigen Tischlerei auf dem Werftgelände hat er ein eigenes Restaurant aufgemacht, weil er sich darüber geärgert hat, dass ihm der Wirt seines ehemaligen Stammlokals nicht ein einziges Mal einen ausgegeben hat. Er unterstützt ein soziales Projekt, ohne groß Aufhebens davon zu machen, kann vermutlich auch knallhart sein, wittert Trends und setzt sie. Warum wir so abschweifen: Die Boote aus Greifswald spiegeln sein strategisches Denken, sein Gespür für die Märkte. Auf der Tischdecke des Restaurants in der früheren Tischlerei nimmt mancher Einfall mit dem Kugelschreiber erste Formen an. Wenn die Idee steht, wird nicht lange gefackelt - wie im Fall der Moody 41 Classic.

Das ist die zur Krise passende Yacht, wenn man Schmidts Theorie vom Altbewährten in den Zeiten versiegender Geldsduschen folgt. Die Classic erinnert an das Bewährte, an das man sich klammern möchte, vermittelt an Deck wie im Innern das Gefühl der Wärme und Geborgenheit. An einem perfekten Segeltag würde man Sinaïtra oder Duffy hören, nicht AC/DC oder Coldplay wie an Bord der kühlen Hanse 400. In deren Cockpit steht man exponiert wie auf einem Sportplatz. Die neue Moody dagegen umgibt die Besatzung mit ihrem hohen, mit Mahagoni beleg-

dem Interieur trotzdem Leichtigkeit, verhindern ein zu hohes Maß an Schiffermütznernst. Ohnehin ist die Moody nicht einfach ein Retroboot, eher ein Wanderer zwischen den Zeiten. Hanse und Bill Dixon, schon seit 1981 Moody-Konstrukteur, lassen die Vorteile heutiger Rumpfformen zur Geltung kommen. Klassisch lange Überhänge, kurze Wasserlinie, schmale Rumpfen - nein, das wäre zu sehr auf Kosten des Platzes im Innern gegangen. Dagegen schaffen steiler Steven, lange Wasserlinie und ein gesundes Volumen viel Raum zum Wohnen. Es gibt sechs Einrichtungsvarianten mit zwei oder drei Schlafkabinen. Das Layout mit zwei Schlafkabinen, wie wir es gesehen haben, wirkt generös, und es mangelt nicht an Stauraum.

Klassik für Krisenzeiten. Das Konzept reifte, als sich die Finanzmisere abzeichnete.

ten Süll. Das schützt, schmeichelt der Hand und der Seele.

Traditionelle Stilmittel gibt es viele: Doradelüfter auf dem Kajütendach etwa, Fenstereinfassungen in Chromglanz, langgestreckte Holzkanten am Decksaufbau. Wer Klassik sucht, wird unter Deck erst recht fündig: leuchtend rotbraunes Hochglanz-Mahagoni-Mobiliar in Kontrast zu cremefarbenen Polstern und Schotten, Schranktüren mit Rattengeflecht, Lampen, Beschläge in Chrom - das ist sehr ansprechend, ergibt eine Gemütlichkeit, die nicht antiquitiert wirkt. Denn Details wie moderne Bad- und Küchenarmaturen verleihen

dem Interieur trotzdem Leichtigkeit, verhindern ein zu hohes Maß an Schiffermütznernst.

Ohnehin ist die Moody nicht einfach ein Retroboot, eher ein Wanderer zwischen den Zeiten. Hanse und Bill Dixon, schon seit 1981 Moody-Konstrukteur, lassen die Vorteile heutiger Rumpfformen zur Geltung kommen. Klassisch lange Überhänge, kurze Wasserlinie, schmale Rumpfen - nein, das wäre zu sehr auf Kosten des Platzes im Innern gegangen. Dagegen schaffen steiler Steven, lange Wasserlinie und ein gesundes Volumen viel Raum zum Wohnen. Es gibt sechs Einrichtungsvarianten mit zwei oder drei Schlafkabinen. Das Layout mit zwei Schlafkabinen, wie wir es gesehen haben, wirkt generös, und es mangelt nicht an Stauraum.

Was die 41 Classic unter Segeln veranstaltet, hat uns überzeugt. Die Bedingungen am Testtag mit anfangs 5, meistens 6 Windstärken, in Böen auch 7, hatten es in sich, und es war doch zum Genießen. Kein Gewürge am Steuerrad, die Yacht lässt mit angenehmem Ruderdruck spüren, was sie braucht, kündigt an, wann es Zeit ist fürs erste, fürs zweite Reff im Großsegel, schmiert nicht unkontrollierbar ab, produziert keine überraschenden Sonnenschüsse. Bei 20 Knoten Halbwind rauschte sie mit deutlich mehr als 8 Knoten Fahrt durch die graue See,



In the Moody: Interieur der 41 Classic. Das hat Stil.

etwas höher am Wind zeigte das GPS-Display die 9. Auch bei 25 bis 28 Knoten Wind, mit dem zweiten Reff inzwischen und ein wenig Arbeit an der Großschot, bewegte sich die Moody absolut vertrauenerweckend. Tags zuvor hatten Kollegen bei schwächerer Brise um 9 Knoten eine Geschwindigkeit von 6,5 Knoten hoch am Wind gemessen - sehr respektabel und nicht zuletzt den D-Cut-Segeln von North Sails zu verdanken, die schon zur Grundausstattung gehören.

Was engagierte Skipper vermischen könnten, ist ein Großschot-Trauzeller. Die zum Cockpit umgelenkten Leinen sind nicht durchweg leichtgängig. Anstelle der serienmäßigen hansetypischen Selbstwende-

fock lässt sich die Moody optional auch mit einer großen Genua ausrüsten. Groß- und Fockschot sind von den Steuerständen aus gut zu erreichen, weshalb sich die 41 Classic prima einhand bewegen lässt. Die Ergonomie passt, der Rudergeringer hat diverse Möglichkeiten des komfortablen Stehens und Sitzens mit gutem Blick voraus (aber es fehlt eine Fußleiste zum Abstützen bei Lage).

Es ist bemerkenswert, welche Bandbreite das Unternehmen mit seinen drei Marken Hanse, Fjord und Moody neuerdings abdeckt, und verblüffend, wie unterschiedlich die beiden bisherigen Moody-Modelle sind: Die 45 DS (Sonntagszeitung vom 20. April) vereint auf außergewöhnliche Weise Merkmale von Deckhaus-Segelyachten, Motoryachten und Katamaranen; die 41 Classic (eine 45-Fuß-Version wird im Januar auf der Düsseldorfer „Boot“ vorgestellt) dagegen steht klarer in der englischen Tradition, wenngleich im Grunde ja nur noch der Name übrig ist und das neue Produkt anders als früher eines des Großserienbaus ist.

Es ist möglich, dass Mitglieder der starken Owner's Association, Vereinigung von Moody-Eignern, der einstigen Exklusivität kleiner Stückzahlen nachtrauern. Dafür ist die Neue erschwinglicher. Zwar sind gut 212 000 Euro kein Klacks, berücksichtigt man die gehobene Serienausstattung (außer dem durchgelatteten D-Cut-Großsegel mit Auffangsystem unter anderem verstellbares Achterstag, Ankerarüstung, Sprayhood mit Handlauf, Springklampen, Fender und Mooringleinen, Bugkorb mit Stufe, Heckkorb mit zwei Teakholzsitzen, Heckdusche, Faltpropeller), dann ist die 41 in dieser Klasse voll bei der Musik.

Die Moody Blues schmalzten: „Cause I love you - Yes, I love you - Oh, how I love you.“ Gemeint war kein Boot und auch Michael Schmidt nicht. Könnte aber sein, dass die Owner's Association in ihrer Liebe zur Marke dankbar sein wird, dass der Name überhaupt fortbesteht. Und dass es die 41er auch in der Rumpffarbe „British Racing Green“ gibt.



Schwesterschiffe: Moody 45 DS, das Zwitterwesen, und Hanse 400, jüngst überarbeitetes Modell aus der umfangreichen Hanse-Baureihe. Alles aus Greifswald.



Daten und Preise der Moody 41 Classic

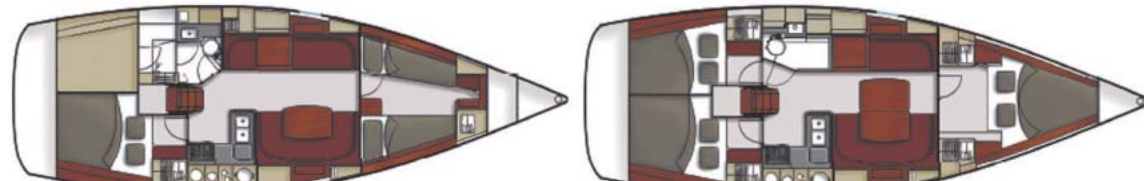
Länge über alles 12,70 m, Rumpflänge 12,60 m, Länge in der Wasserlinie 10,90 m, Breite 4 m, Tiefgang Standard-Blei-Eisen-Kiel 2 m (Kurzkiel 1,65 m), Verdrängung 8,6 t, Ballastanteil 2750 kg (32 %), 9/10-Rigg, Masthöhe über Wasserlinie 19,5 m, Großsegel 52 m², Selbstwendeheck 36 m², Genua 140 % (Option) 53 m², Maschine Yanmar 3JH4 (29 kW/40 PS) mit Saildrive und zweiflügeligem Faltpropeller, Dieseltank 140 l, Frischwasser 325 l, Rumpf und Deck GFK in Sandwichbauweise, CE-Kategorie A (Hochsee).

Grundpreis ab Werft 212 653 Euro (Einrichtungsvarianten Bugkabine mit

V-förmiger Koje, eine Achterkabine, große Nasszelle mit separater Dusche. Andere Varianten gegen Aufpreis). Beispiele für Zusatzausstattung: Kurzkiel 2356 Euro, Farbig lackierter Rumpf 13 209, Cockpittisch 2261, Scheuerleiste 4522, Steuererrä-

der aus Teakholz (statt Lederbezug) 2356, Teakbelag auf Seitendecks 8306 (Teak auf Badeplattform, Cockpitboden und Bänken Standard), zwei Elektrowinschen 6426, Genuaschieben 1475, Simrad-Autopilot 5057, ausfahrbares Bugstrahlruder 9460, Hei-

zung 3808, Stereoanlage 702, Rollmast 3451 Euro. Konstruktion Bill Dixon, Interieur Design Unlimited, Werft Hanse Yachts AG, Salinenstraße 22, 17489 Greifswald, Telefon 0 38 34/75 57 12, www.moodyboats.com



Zwei von sechs: Einrichtungsvarianten der Moody 41 Classic mit zwei und drei Schlafkabinen.