

LINSSEN MAGAZINE

LINSSEN YACHTS



Since 1949

We take your pleasure seriously®



Slow down... and start living!

BOATING & LIFESTYLE MAGAZINE VON LINSSEN YACHTS
JAHRGANG 30, NR. 51 / OKTOBER 2017 | ISSN 2213-4263



INTERNATIONALE BOAT SHOWS & LINSSEN EVENTS

	Linssen Probefahrten <i>Probefahrten mit einer Grand Sturdy 350 AC, 34.9 Sedan, 40.0 AC, 40.9 Sedan oder 470 Sedan Wheelhouse</i>	Maasbracht (NL)	14.10. - 16.10.2017
	Nieuwpoort NIBS <i>Grand Sturdy 35.0 Sedan und 40.9 AC</i>	Nieuwpoort (B)	20.10. - 22.10.2017
	Hanseboot <i>Grand Sturdy 35.0 Sedan und 40.0 AC</i>	Hamburg (D)	28.10. - 05.11.2017
	Motorboot Sneek <i>Grand Sturdy 35.0 Sedan, 350 AC, 40.9 AC & 410 AC</i>	Sneek (NL)	03.11. - 05.11.2017
	Linssen Yachts Boat Show 2017 <i>Komplettes Modellprogramm von 10 bis 15 Metern: 35.0 - 40.0 - 45.0 - 470 - 500</i>	Maasbracht (NL)	18.11. - 20.11.2017
	Boot & Fun <i>Grand Sturdy 35.0 AC</i>	Berlin (D)	22.11. - 26.11.2017
	Salon Nautique de Paris <i>Grand Sturdy 35.0 AC und 40.0 Sedan</i>	Paris (FR)	02.12. - 1-12.2017



Slow down... and start living!

WE TAKE YOUR PLEASURE SERIOUSLY

Die Fahrsaison klingt leider schon wieder aus. Auch dieses Jahr habe ich in meiner Mailbox und auf den sozialen Medien viele „Abenteuergeschichten“ von Ihnen gefunden oder Sie haben sie mir in unserem Showroom persönlich erzählt.

Wir selbst waren unterwegs mit unserer „Henri Mer“, einer 40.0 AC, und haben die Zeit genossen. Weit sind wir nicht gekommen, aber schön war es. Losgefahren sind wir ab Kessenich, unserem Lieblingsstrand. Danach lagen wir mehrere Tage in Roermond, bevor wir Richtung Weil weiterfuhren. Schließlich haben wir im Ferienpark Leukermeer in Well einen Platz gefunden, an dem wir einige Tage blieben. Für die Kinder war es herrlich. Sie hatten Strand, Wasser und eine Schwimmhalle. Außerdem wurde ihnen auf dem Parkgelände reichlich Abwechslung geboten. Kurzum, echter Urlaub. Das Feine am Bootsurlaub ist, dass es eigentlich nie wirklich schlechtes Wetter gibt. In jeder trockenen Minute ist man ja tagsüber im Freien. Sobald sich der Regen verzogen hatte, stürmten Mathijs und Sophie mit ihren Keschern auf dem Steg. Auf meine Frage, „passt ihr auch gut auf“, lautete Sophies (3 Jahre) Standardantwort: „Mama, es kann doch nichts passieren, ich habe doch meine Schwimmweste an?“ Ja, tatsächlich. So kann man es auch sehen.



Eine neue Beschäftigung für sie waren Fahrten im Beiboot (zusammen mit uns). Ein echtes Abenteuer. Dann entdeckt man Stellen, an die man mit dem „großen“ Boot nicht kommen kann. Oder man geht beim Ankern mal kurz per Beiboot an Land an. Die Kinder wissen inzwischen recht gut, was der „Totmannsknopf“ ist und wozu er dient und legen ihn auch konsequent um, wenn sie manchmal selbst steuern dürfen.

Unterwegs trafen wir mehrere Linssen. So lagen wir etwa neben der „Pic du Soleil“ (36.9 AC) und der „Fleur“ (29.9 AC Traveller) und auf der Fahrt winkten wir u.a. der „Girah“ (410 AC Variotop), der „Aurora“ (34.9 AC) und der „Louise“ (25.9 SCF) zu. Wir freuen uns immer, begeisterten Linssen-Skippern zu begegnen.

In den Häfen sprachen uns oft Eigner anderer Boote an. Wir bekamen viele Komplimente. Darauf sind wir selbstverständlich sehr stolz.

Mittlerweile hat schon die Messesaison 2017/2018 begonnen und präsentieren wir (einen Teil) unserer neuen Grand Sturdy-Reihe. Die Arbeiten an der neuen 45.0 AC laufen noch auf Hochtouren (auf unserem VLOG zu verfolgen), ebenso die an der spektakulären Grand Sturdy 500 AC Variotop®. Diese Neuheiten können Sie sich ab November in unserem Showroom ansehen.

„Henri Mer“ darf noch etwas im Wasser plätschern – für uns, aber auch ein bisschen für Sie. Um einmal selbst die neue 40.0 AC zu erleben, dürfen Sie mit ihr auf Probefahrt gehen. Haben Sie Interesse, können Sie gern Kontakt mit einem unserer (inter)nationalen Vertreter aufnehmen oder mit Ihrem Ansprechpartner in Maasbracht.

Wir hoffen, Sie bald in Maasbracht zu begrüßen, spätestens auf der „Linssen Yachts Boat Show“ vom 18. bis 20. November.



Yvonne Linssen

Slow down... and start living!

LINSSEN YACHTS & LINSSEN BOATING HOLIDAYS® **BUY & CHARTER**

EINE WEITERE MÖGLICHKEIT FÜR SIE, EIN TEIL VON LINSSEN BOATING HOLIDAYS® ZU WERDEN, IST DIE INVESTITION IN EINE CHARTERYACHT.

Wir suchen zum weiteren Ausbau und zur ständigen Erneuerung unserer Flotten freundliche Investoren. Mit Hilfe solcher Investoren haben sich die LBH-Flotten in den letzten Jahren dynamisch entwickelt und sie sollen weiterwachsen.



CHARTER A LINSSEN IN EUROPE

NIEDERLANDE • BELGIEN • DEUTSCHLAND • FINNLAND • FRANKREICH • KROATIEN •
GROSSBRITANNIEN/SCHOTTLAND • SCHWEIZ • IRLAND

INHALT

3	Vorwort	18	Die neue Grand Sturdy 45.0 AC kommt nicht von ungefähr
6	Einladung zur „Linssen Yachts Boat Show“ mit 2 Weltneuheiten	20	Rundum erneuerte Grand Sturdy 500 AC Vario-top®
10	Genießen von Wasser und Wein auf Ihrer eigenen Linssen	24	Auf eigenem Kiel durch halb Europa!
12	Europäische Fachpresse testet die Linssen 35.0 Sedan und 40.0 AC	30	CE – was heißt das eigentlich?
14	Das neue Linssen-Programm	36	IWI. Die ersten 25 Jahre
16	News	38	Die aktuelle Liste von Linssen-Gebrauchtyachten
	- Nominierung Powerboat of the Year für die Grand Sturdy 40.0 Sedan		
	- Linssen Yachts - Promotionstörns auf Sylt		
	- Linssen Yachts Rally 2017 nach LONDON		
	- Neuer Linssen-Agent in Norwegen		



REDAKTION

Yvonne Linssen, Wendy Linssen, Paul Beelen

BEITRÄGE

Linssen Yachts, Linssen Boating Holidays®, Zebra Fotostudio's, Peter Linssen, Wendy Linssen, Patrick de Bot, Randolph Nott, Jur den Hamer, IWI/ Transmanche

Übersetzungen: Balance, Maastricht (NL)
www.balance2.nl

HERAUSGEBER / PRODUKTION

Linssen Yachts B.V.
Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht
Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht
Tel. +31 (0)475 - 43 99 99
Fax. +31 (0)475 - 43 99 90
info@linssenyachts.com
www.linssenyachts.com

Das Linssen Magazine ist die Hauszeitschrift von Linssen Yachts B.V. Im Mittelpunkt der Berichte stehen die Produkte und die Entwicklungs-, Fertigungs- und Vertriebsinfrastruktur dieser südniederländischen Yachtwerft. Die Zeitschrift wird auf Wunsch allen Kunden und Freunden von Linssen Yachts kostenlos zugesandt. Linssen Magazine erscheint in niederländischer, deutscher, englischer und französischer Sprache.

© COPYRIGHT

Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Die Abbildungen können möglicherweise Funktionen und spezielle Ausstattungsmerkmale zeigen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang der Yachten gehören. Für Rückfragen stehen Ihnen die Werft und Ihre Linssen Yachts-Vertretung zur Verfügung. Die Redaktion des Linssen Magazine ist für den

Inhalt der von Dritten eingesandten Artikel nicht verantwortlich. Bei den Reiseberichten handelt es sich nicht um von der Redaktion empfohlene Unternehmungen, sondern lediglich um objektive Berichte über tatsächlich zurückgelegte Strecken.

Jeder Eigner/Skipper/Kapitän ist ausschließlich selbst für die Auswahl der von ihm angesteuerten Reiseziele oder befahrenen Wasserstraßen, für die gesamte Vorbereitung und für seine Crew verantwortlich. Die Linssen Yachts B.V., ihre Mitarbeiter, die Verfasser(innen) der Artikel und die Redaktion des Linssen Magazine sind in keiner Weise für ein gewähltes Reiseziel verantwortlich.

KOMMEN SIE NACH



„HINTER DEN KULISSEN WIRD BEI LINSSEN YACHTS HART AN DER NEUESTEN MODELLREIHE GEARBEITET“, SCHRIEBEN WIR IN UNSEREM MAGAZINE VOM NOVEMBER 2016... JETZT, FAST EIN JAHR SPÄTER, IST DIE NEUE BAUREIHE FERTIG UND WERDEN WIR FÜR SIE ALLE MODELLE NEBENEINANDER AUF DER „LINSSEN YACHTS BOAT SHOW“ IN UNSEREM SHOWROOM AUFREIHEN.

GRAND STURDY 35.0 - 10,70 X 3,40 M

Die Linssen Grand Sturdy 35.0 ist hervorragend für „Einsteiger“ geeignet, die mit ihrer Familie die funktionellen und gemütlichen Räume an Bord zu schätzen werden wissen. Die kompakte Yacht ist komplett ausgestattet, optimal eingeteilt und zeichnet sich durch ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis aus. Für die Fahreigenschaften gibt es nur ein Wort: außergewöhnlich! Dank des Knickspantrumpfes ist das Schiff sehr stabil. Die Kombination von Rumpf-, Kiel und Ruderform und die Ruderbalance sorgen zudem für problemloses Rückwärtsfahren, auch entgegen der Schraubendrehrichtung.

ZUSÄTZLICHE SCHLAFPLÄTZE SCHAFFEN

Egal für welche Variante Sie sich entscheiden: Zusätzliche Schlafgelegenheiten lassen sich auf jeder Linssen-Yacht herrichten. Dank des Linssen Easy Sleep Convert System kann die Sitzbank im Salon jederzeit zum bequemen Doppelbett umfunktioniert werden (Royal Version).

GRAND STURDY 35.0 AC

Bevorzugen Sie die AC? Dann erhalten Sie ein Schiff mit luxuriösem Salon und zwei geräumigen Kajüten (beide mit Doppelbett), auf dem genügend Platz für vier Personen ist. Die integrierten Deckkisten auf dem Achterdeck und das zur Standardausrüstung gehörende Cabriovertdeck machen auch den Aufenthalt im Freien sehr angenehm.



GRAND STURDY 35.0

GRAND STURDY 35.0 SEDAN

Reichen Ihnen zwei Schlafplätze? Dann ist vielleicht die Sedan-Variante für Sie eine Option. Dank der breiten Flügeltüren können Sie Salon und offene Plicht zu einem einzigen großen Aufenthaltsbereich verbinden. Das zur festen Ausrüstung gehörende „Longtop“ – das Salondach über der offenen Plicht – sorgt dafür, dass Sie immer im Trockenen sitzen und gegen Sonneneinstrahlung geschützt sind.



MAASBRACHT ZUR LINSSEN YACHTS BOAT SHOW 2017

WANN:

Samstag, den 18., Sonntag, den 19. und Montag, den 20. November 2017

Täglich von 10.00 bis 16.00 Uhr. Anmeldung nicht erforderlich.

GRAND STURDY 40.0

GRAND STURDY 40.0 - 12,85 X 4,30 M

Die Einteilung der 40-Fuss-Linssen ist ungewöhnlich großzügig. Das fällt sofort auf, wenn Sie den Salon betreten. Salon und Küche befinden sich auf einer Ebene. Nur eine Stufe trennt Salon- und Küchenbereich, so dass Koch und Gäste das Leben an Bord gemeinsam genießen können. Zweckmäßige und intelligent positionierte Schubladen, Schränke und Ablagefächer sorgen für Ordnung an Bord.

Die Treppe zur Vorschiffskajüte lässt sich hochklappen und gibt dann den Zugang zu einem praktischen „Keller“ frei. Die Vorschiffskajüte hat ein Doppelbett, das auf beiden Seiten genügend Platz zum bequemen Ein- und Aussteigen lässt. Der Toilettenraum ist sowohl von der Vorschiffskajüte wie vom zentralen Vorraum aus zugänglich, so dass auch Ihre Gäste in der Mittschiffskajüte (mit zwei Einzelbetten) davon Gebrauch machen können. Von dort aus ist auch die separate Dusche erreichbar.

GRAND STURDY 40.0 AC

Die Achterkajüte ist hier gleichfalls sehr großzügig bemessen. In ihr finden Sie außer dem freistehenden Doppelbett eine separate Dusche, den WC-Raum sowie viel Stau- und Schrankraum.

GRAND STURDY 40.0 SEDAN

Bei der Sedan-Version befinden sich Salon und Plicht auf derselben Ebene mit nur einer flachen Schwelle dazwischen. Das zur Standardausrüstung gehörende Linssen-„Longtop“ überdacht – in Verlängerung der Aufbauten – die Plicht. Hier können Sie entspannt auf der integrierten Sitzbank – mit in der Mitte die Hecktür zur Badeplattform – Platz nehmen.





GRAND STURDY 45.0

GRAND STURDY 45.0 AC - 13,98 X 4,35 M

Die Grand Sturdy 45.0 AC ist ein äußerst großzügig geschnittenes Schiff, das auf langen Törns quer durch Europa ebenso wie an langen Wochenenden einen angenehmen Aufenthalt garantiert. Von der ersten Linie auf dem Reißbrett an haben wir auf vielseitige Einsetzbarkeit geachtet. Die vielen Details sorgen dafür, dass unser universelles Konzept die 45.0 für praktisch alle Gewässer geeignet macht.

Die Yacht bietet viel Platz sowohl in Bezug auf Bewegungsraum als auch auf Stauraum und Luxus. Sie ist gewissermaßen ein „Penthouse auf dem Wasser“. Denn wirklich alles, was Sie sich unter modernem Komfort vorstellen können, ist entweder fester Bestandteil der Ausstattung der 45.0 AC oder wurde von unseren Konstrukteuren als Option vorgesehen.



GRAND STURDY 470

GRAND STURDY 470 SEDAN WHEELHOUSE - 14,45 X 4,40 M

Die Grand Sturdy 470 Sedan Wheelhouse ist eine exklusive und komplett ausgerüstete Yacht, in der Steuerhaus, Salon und Plicht eine Ebene bilden. Das Steuerhaus besitzt einen schönen Steuerstand mit elektrisch verstellbarer Steuerbank. Dank des elektrisch zu betätigenden Schiebedachs können Sie hier zu zweit nebeneinander komfortabel geschlossen oder offen fahren. Das „Longtop“ schützt die offene Plicht vor unerwarteten Regenschauern und starker Sonneneinstrahlung.

Unter Deck befinden sich die recht große Pantry und eine Dinette mit viel Lichteinfall. Das Vorschiff beherbergt die geräumige Eignerkabine mit separatem Toiletten- und Duschaum. An Backbord liegt die Gästekajüte mit zwei Einzelbetten, ihr gegenüber steuerbordseitig der geräumige Toiletten-/Duschaum.



MAASBRACHT ZUR LINSSEN YACHTS BOAT SHOW 2017

IM SHOWROOM

- Grand Sturdy 35.0 AC
- Grand Sturdy 35.0 Sedan
- Grand Sturdy 40.0 AC
- Grand Sturdy 40.0 Sedan

- **WELTPREMIERE:**
Grand Sturdy 45.0 AC
- Grand Sturdy 470 Sedan
Wheelhouse
- **WELTPREMIERE:**
Grand Sturdy 500 AC Variotop®

LINSSEN COLLECTION

- LinsSEN-Yachten aus zweiter Hand

LINSSEN BOATING HOLIDAYS®

- Entdecken Sie, wo Sie überall eine LinsSEN chartern können.

GRAND STURDY 500

GRAND STURDY 500 - 16,25 X 4,88 M

Nicht folgen. Führen.

Führerschaft dank fachlichem Können, dank Authentizität und Festhalten am Eigenen. Unbeirrt davon, was andere tun. Sie kennen das, denn Sie sind selbst in Ihrem Beruf erfolgreich. Die neue LinsSEN Grand Sturdy 500 AC Variotop® ist zum Führen geboren. Das Flaggschiff unserer hochwertigen Stahlmotoryachten-Flotte fährt im Kielwasser seiner Vorgängermodelle. Aber zugleich übertrifft

diese Grand Sturdy die früheren Modellreihen in jeder Hinsicht. Sie besticht durch zeitloses und elegantes Design. Durch Leistung und durch Stille im Maschinenraum. Durch ihre durchdachte und nachhaltige Konstruktion. Durch ihr großzügiges und komplettes Interieur.

Die neue Grand Sturdy 500 AC Variotop® wurde gebaut, um zu führen. Werden Sie ihr Kapitän?

Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®





GENIESSEN VON WASSER UND WEIN

AUF IHRER EIGENEN LINSSEN

DEUTSCHLAND HAT EINE LANGE WEINBAUTRADITION, WOBEI DIE MOSEL DAS ÄLTESTE UND WOHL BEKANNTESTE WEINANBAUGEBIET IST. EINE SCHÖNERE UMGEBUNG ZUM AUSPROBIEREN DER NEUESTEN ERNTE VON LINSSEN YACHTS IST KAUM VORSTELLBAR.

Das Moselstädtchen Schweich, gelegen an der Römischen Weinstrasse, über die die alten Römer einst ihren Wein beförderten, war im Juni vier Tage lang Ausgangspunkt für Probefahrten mit der neuen Linssen Grand Sturdy 35.0 Sedan und der Grand Sturdy 40.0 AC. Journalisten aus Belgien, den Niederlanden, die Schweiz, Frankreich, Deutschland und Großbritannien kamen an die Mosel, wo sie in Schweich von Linssen-Händler Kreuzsch herzlich empfangen wurden.

Die Wassersportfans und Eigner von Freizeitschiffen genossen die Gegend um Schweich in vollen Zügen. Zwischen Trier und Koblenz schlängelt sich die Mosel durch eine Landschaft mit steilen, grünen Berghängen, auf denen Weinstöcke dominieren. Nach jeder Kurve erblickt man ein anderes idyllisches Weinstädtchen, das zum Besuch einlädt. Für viele ist dies der schönste Abschnitt des insgesamt 544 km langen Flusses. Auch die Pressevertreter waren vom Charme der Mosellandschaft beeindruckt, ebenso wie von den Fahreigenschaften, dem Komfort und der hochwertigen Ausrüstung der beiden neuen Grand Sturdy-Modelle von Linssen.

PERFEKTION NEU DEFINIERT

Die Typenbezeichnung Grand Sturdy ist ein Begriff und wurde daher beibehalten. Die neueste Grand Sturdy-Generation wurde im Vergleich zur vorhergehenden Modellreihe keiner eingehenden Metamorphose

unterzogen, denn Marktführer Linssen orientiert sich nicht an vorübergehenden Trends. Entstanden sind verbesserte Versionen perfekter Boote, bei denen auf Details größtes Augenmerk gelegt wird. Oder wie es bei Linssen gerne heißt:

„Wir haben den Begriff ‚Perfektion‘ neu definiert.“

RIESLING VOM FEINSTEN

Die Umgebung, in der sich die Fachpresse von den Qualitäten der neuen Grand Sturdy 35.0 Sedan und der 40.0 AC überzeugen konnte, war in den Tagen danach der ideale Hintergrund für eine ausführliche Fotoreportage. Zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang wurden alle Highlights von Interieur und Exterieur von der Linssen Yachts-Crew sorgfältig abgelichtet. Um die Atmosphäre an der Mosel gut wiedergeben zu können, wurden bekannte Städte und Dörfer wie Bernkastel-Kues, Trittenheim, Pölich, Mehring und natürlich Trier angelaufen. Dazu gehörte auch ein Besuch im Zentrum der ältesten Stadt Deutschlands mit dem Dom St. Peter als beeindruckendem Mittelpunkt. Ihm direkt gegenüber befindet sich die Weinstube Kesselstatt, der Ort, an dem man „Riesling vom feinsten“ aus dem 650 Jahre alten Weingut Reichsgraf von Kesselstatt verköstigen kann.

Sehen Sie sich die Fotos auf www.linssenyachts.com an.

**UNSERE NEUE
BROCHÜRE BEKOMMEN?
INFO@LINSSENYACHTS.COM**

EUROPÄISCHE FACHPRESSE TESTET DIE LINSSEN GRAND STURDY 35.0 UND 40.0



Jack Haines; Motorboat & Yachting (UK)



Alfred J. Boer; Varen (B)



Michel Luizet; Neptune (FR)



Rudi Hilber; MarinaCH (CH)



EpcO Ongering; Telegraaf (NL)



Hans Papenburg; Motorboot (NL)

IN MEMORIAM

Zwei Monate nach diesem Test erreichte uns die traurige Nachricht, dass Hans Papenburg am 3. August unerwartet verstorben ist. Das ist für uns alle ein enormer Schock. Hans war ein sehr geschätzter Journalist. Seine spontane Fröhlichkeit und seine Begeisterung und Leidenschaft für den Wassersport wird uns allen fehlen.

KREUSCH WASSERSPORT- & FREIZEITZENTRUM
Am Yachthafen
D-54338 Schweich/Mosel
Tel.: +49 (0)6502-9130-0
www.kreusch.de
boote@kreusch.de

„Gelungener Relaunch“

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

**„Der Salon kann in eine ‚Open-Air-Arena‘
umgewandelt werden“**

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

**„Angenehm ist das ruhige Fahren: Das Boot
liegt kursstabil im Wasser und der Motor
ist kaum zu hören.“**

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

**„Es wurden viele gute Ideen aufgenommen
und zweckmäßig umgesetzt.“**

Marina.CH (CH) - Lori Schüpbach

**„Klassisches Konzept, moderne
Fertigungstechnik“**

Boote (D) - Ralf Marquard

„Stålbåtar med högsta finish“

Båtliv (SE) - Lars-Åke Redéen

**„Båtarna är gedigna konstruktioner med tidlös
design och avancerade ytbehandlingar“**

Båtliv (SE) - Lars-Åke Redéen

„Sehr durchdacht“

Telegraaf VRIJ (NL) - EpcO Ongering

**„An Einteilung, Konstruktion und Verarbeitung
erkennt man die Professionalität von Linssen“**

Telegraaf VRIJ (NL) - EpcO Ongering



„Absolut perfekt“

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

HE-LE-MAAL AF!

„Linssen steht schon seit Jahrzehnten unantastbar an der Spitze“

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

„Die Grand Sturdy 40.0 überzeugt mit zahllosen Details“

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

„Sogar das Rückwärtsfahren ist leicht“

Motorboot (NL) - Hans Papenburg

„Leise, solide, stabil und einfach“

Telegraaf VRIJ (NL) - Epcó Ongering

„Nirgends wird man nervös. In das Boot hat man immer Vertrauen.“

Telegraaf VRIJ (NL) - Epcó Ongering

Motorboot
MAGAZINE • PLATFORM • EVENTS

vrij EN ROUTE 51

Boottest Linssen 35.0 Sedan
Door Epcó Ongering

Zeer doordacht



8,1

Constructie
Comfort & ruimte
Afwerking
Ergonomie

Als grootste stalen jachtbouwer van Nederland brengt Linssen elk seizoen nieuwe modellen uit. Dit jaar werden liefst zeven nieuwe Grand Sturdy's gepresenteerd. VRIJ testte de solide...

treffend afgewerkt. Het dashboard is nogal kaal, maar er is genoeg plek voor meerdere navigatieschermen. Ondanks de beperkte buitenafmetingen (0,70 m lengte) oogt de boot ruim en licht. In de motorruimte...

GRAND STU

35.0 AC

10,70 x 3,40 x 1,00 m; Engine 1x Volvo D2-75; 75 HP
Royal version



40.0 AC

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



35.0 SEDAN

10,70 x 3,40 x 1,00 m; Engine 1x Volvo D2-75; 75 HP
Royal version



40.0 SEDAN

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP



NOMINATED 2018

40.0 SEDAN DECKBRIDGE

12,85 x 4,30 x 1,20 m; Engine 1x Volvo D3-110; 110 HP

under development



RDY SERIES

45.0 AC

13,98 x 4,35 x 1,20 m; Engine 2x Volvo D3-110; 2x 110 HP

World Premiere
Linssen Yachts
Boat show



500 AC VARIOTOP®

16,45 x 4,88 x 1,29 m; Engine 2x Volvo D3-150; 2x 150 HP

World Premiere
Linssen Yachts
Boat show



470 SEDAN WHEELHOUSE

14,45 x 4,40 x 1,22 m; Engine 2x Volvo D3-110; 2x 110 HP



GRAND STURDY 40.0 SEDAN

Die Grand Sturdy 40.0 Sedan ist für den „European Powerboat of the Year 2018“ in der Kategorie Wasserverdränger nominiert worden.

Der Powerboat-Award wird von namhaften Fachjournalisten aus Deutschland, Italien, Norwegen, Spanien, der Schweiz, den Niederlanden, Frankreich und Österreich vergeben. Sie schlagen

dafür in mehreren Kategorien Schiffe vor, die sie auf Qualität, Innovationen, Preis-/Leistungsverhältnis, Fahreigenschaften und Konstruktion prüfen.

Die Verleihung dieses Preises erfolgt im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung der „Boot Düsseldorf“ am Sonnabend, dem 20. Januar 2018.



LINSSEN YACHTS - PROMOTIONTÖRNS AUF SYLT

Für ein neues Highlight sorgte in diesem Sommer unser deutscher Linssen-Fachhändler Hennings Yacht-Vertrieb aus Papenburg. Gemeinsam mit Linssen Yachts und dem Kooperationspartner Hotel Budersand auf der schönen Nordseeinsel Sylt machte es Hennings interessierten Hotelgästen und Bootsliebhabern möglich, einen Yacht-Erlebnistörn auf der nordfriesischen Insel zu buchen.

Die deutsche Vertretung lieferte eine Linssen Grand Sturdy 40.9 AC in den Hafen von Hörnum, direkt vor die Tür vom Budersand. Von dort starteten die Hotelgäste zu einem unvergesslichen Tagesausflug. In Begleitung eines Skippers, der das Ruder führte, eines Spitzenkochs aus dem Hotel in der Pantry und einer Begleitperson, die für das Wohl an Bord zuständig war und sich mit Insel und Natur auskannte, stach die Traumyacht aus Maasbracht in See. An Bord wurden

die Gäste verwöhnt und lernten währenddessen die Reviere rund um Sylt kennen. Es ging von Hörnum nach Föhr, Amrum und zu den Seehundsbänken. Sie erlebten das Motto von Linssen Yachts „Slow down and start living“ live und wurden vom Budersand mit Freundlichkeit, Herz und Seele umsorgt. Hennings Yacht-Vertrieb, seit 26 Jahren Vertriebspartner von Linssen Yachts, setzte mit dieser Zusammenarbeit wieder neue Maßstäbe bei Vermarktung und Präsentation der niederländischen Werft.

Seniorchef Heinrich Hennings ist stolz auf die Zusammenarbeit: „Mit dem Hotel Budersand in Hörnum haben wir einen Partner gefunden, der perfekt zu der Philosophie von Hennings und Linssen Yachts passt. Das Motto des Hotels – Besinnung auf das Wesentliche mit höchsten Qualitätsansprüchen – könnte gut auch der Claim unserer Marke sein.“



Das 5-Sterne-Superior Hotel Budersand gehört zu den Top 25 Luxushotels in Deutschland und wird auch in Zukunft eng mit der norddeutschen Linssen-Vertretung zusammenarbeiten.

LINSSEN YACHTS RALLY 2017 TO LONDON

Mitte Juli versammelten sich acht Linssen-Motoryachten in Nieuwpoort zur Teilnahme an der 12. „Linssen Yachts Rally“ nach London, organisiert von Jonkers Yachts. Das Wetter war freundlich, ebenso die Vorhersagen für die kommenden Tage. Sonntag, den 16. Juli, waren alle Boote in Nieuwpoort eingetroffen und nach einem Palaver wurde beschlossen, am nächsten Morgen nach Ramsgate in See zu stechen. Es wurde eine schöne Überfahrt bei etwa 4 Bft Wind aus nordwestlichen Richtungen.

Mittwoch, den 19. Juli, fuhren wir von Queensborough nach London. Es ist ein unvergessliches Erlebnis, im eigenen Boot in diese Weltstadt einzufahren. Über die Thames Barrier, Greenwich und Canary Wharf ging es zur Tower Bridge, wo sich das St. Katharine Docks befindet. In diesem Hafen verbrachten die Linssen-Yachten und ihre Eigner sechs Tage.



NEUER LINSSEN-AGENT IN NORWEGEN

Um unser Wachstum auf dem skandinavischen Markt zu beschleunigen, hat Linssen Yachts nach Finnland und Schweden nun auch für Norwegen einen Exklusivhändler benannt, nämlich Linssen Yachts Norway.

Yvonne Linssen: „Linssen Yachts Norway ist ebenso wie Linssen Yachts ein Familienunternehmen, das sich für unsere Yachten mit großer Begeisterung engagiert. Dank des Standorts an der norwegischen Südküste in nur zwei Autostunden Entfernung von Oslo ist das Unternehmen zur Bedienung des norwegischen Marktes ausgezeichnet gelegen.“

Kjell Matzow, Geschäftsführer Linssen Yachts Norway: „Wir waren sofort in Linssen Yachts verliebt und stürzten uns nach unserem Umzug nach Kragerø in das neue Abenteuer. Wir freuen uns darauf, unseren Kunden die ausgezeichneten Fahreigenschaften, die

hochwertige Stahlrumpfkonstruktion, die technischen Geräte und das Interieur demonstrieren zu können. Linssen hat wie keine andere Werft den Blick fürs Detail und wird damit bestimmt auf dem norwegischen Markt etwas bewegen.“

Nach dem ausführlichen Vertriebs- und Servicetraining auf der Werft in Maasbracht können sich sowohl Neu- als auch Stammkunden mit ihren Fragen und Wünschen an Linssen Yachts Norway wenden.



DIE NEUE GRAND STURDY 45.0 AC KOMMT NICHT

VON TOPP BIS KIEL EINE ECHTE LINSSEN



Artist's Impression Grand Sturdy 45.0 AC
3D Linedesign; J.J. Oosterwoud

AUF DER „LINSSEN YACHTS BOAT SHOW“ DIESES JAHRES VOM 18. BIS 20. NOVEMBER IN MAASBRACHT KÖNNEN SIE NICHT NUR AUGENZEUGE DER OFFIZIELLEN VORSTELLUNG DER NEUEN GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP® WERDEN (LESEN SIE MEHR DAZU AN ANDERER STELLE IN DIESEM MAGAZINE). ES GIBT NOCH EINE WEITERE WELTPREMIERE: DIE MARKTEINFÜHRUNG DER NEUEN GRAND STURDY 45.0 AC.

Diese geräumige Yacht nimmt zwischen ihrer größeren Schwester, der Grand Sturdy 500 AC Variotop®, und ihrer kleineren Schwester, der Grand Sturdy 40.0, eine Sonderstellung ein und vereint in sich das Beste der beiden anderen Familienmitglieder. Unter Wasser ist die Grand Sturdy 45.0 AC mit der Grand Sturdy 500 AC Variotop® identisch. Über Wasser bietet sie dieselben Interieur- und Exterieur-Highlights wie die Grand Sturdy 40.0. Unserer Meinung nach die ultimative Kombination.

Die neue Grand Sturdy 45.0 AC misst 13,98 x 4,35 x 1,26 m. Der Raumeindruck an Bord ist, auch wenn wir es selbst sagen, großartig. Die auffallendsten Merkmale und Details wollen wir hier gern hervorheben. Aber wenn Sie die Chance haben, zu unserer Boat Show zu kommen, steigen Sie dann selbst an Bord unserer neuen Grand Sturdy 45.0 AC. Den Eindruck, den Sie dann gewinnen, können wir hier nicht in Worte fassen.

UNTER WASSER: STABIL, KOMFORTABEL UND LEISTUNGSSTARK

Wir sagten es schon: Die Rumpfform und die Rumpfkonstruktion der Grand Sturdy 500 AC Variotop® bilden auch die Basis für das Unterwasserschiff der neuen Grand Sturdy 45.0 AC. Nach Linszen-Art haben wir bei der Rumpfform wieder eine neue Eigenerfindung verwendet: die Softchine Prestressed Hull (SPH®). Diese patentierte Rumpfform sorgt dafür, dass Sie während der Fahrt weniger Widerstand spüren, weniger Geräusche hören und weniger Kraftstoff verbrauchen. Mit anderen Worten, die Grand Sturdy 45.0 ist ungeahnt stabil und leise und lässt sich spielend steuern. Im Maschinenraum sorgen wie bei der Grand Sturdy 500 AC Variotop® standardmäßig zwei Volvo-Penta-Dieselmotoren für den Antrieb.

ÜBER WASSER: HELL, GERÄUMIG UND LUXURIÖS

Die neue Grand Sturdy 45.0 AC bietet Ihnen und Ihren Mitreisenden mit dem großen Salon und der U-förmigen Sitzbank einen komfortablen und luxuri-



GRAND STURDY 45.0 AC

ösen Aufenthaltsbereich. Durchdacht und funktionell sind die Kühlade für Wein oder Sekt und die integrierte Lade des Barschranks. Unter dem Salonboden hat das Schiff einen multifunktionalen Stauraum, gewissermaßen einen „Keller“. Die großen Salonfenster sorgen für einen angenehmen Blick in die Außenwelt und für optimalen Tageslichteinfall. An der Steuerbordseite befindet sich die geräumige Pantry, backbordseitig die Dinette mit integriertem Fernsehgerät.

An Bord der Grand Sturdy 45.0 AC können maximal 6 Personen komfortabel übernachten. Die Achterkajüte ist ein nobler „Master-State-Room“ mit freistehendem Doppelbett, Toilettenraum mit elektrischem WC und separatem Duschaum. Sie ist der Bereich, wo der Gewinn an Oberfläche im Vergleich zur Grand Sturdy 40.0 AC am sichtbarsten wird. Durch die größere Achterkajüte fällt auch das Achterdeck der Grand Sturdy 45.0 AC erheblich größer aus.

INTERESSIEREN SIE SICH FÜR UNSERE NEUE GRAND STURDY 45.0 AC?

Verfolgen Sie dann unseren Video-Blog, in dem Sie Yvonne Linssen Schritt für Schritt durch den Entwicklungsprozess der Grand Sturdy 45.0 AC bis zur offiziellen Markteinführung auf der „Linssen Yachts Boat Show“ führt. Sie finden unseren Video-Blog auf www.linssenyachts.com.

- Bauweise: SPH® (Softchine Prestressed Hull)
- Schiffsboden/Rumpf/Decks/Vertikale Aufbauten: 6/5/4/4 mm
- Gewicht/Wasserverdrängung: ± 20.000 kg / ± 20 m³
- LüA x Breite x Tiefgang: ± 13,98 x 4,35 x 1,20 m
- Min. Durchfahrtshöhe: ± 3,00 m
- Stehhöhe VK/Salon/AK: ± 1,97/2,01/1,99 m
- CE-Klassifikation: B (See)
- Motorisierung: 2x 5 Zyl. Volvo Penta Diesel, Typ D3-110, ZF 45-H / 3,031:1, 2x 82 kW (110 PS), 3000 U/min, Lichtmaschine: 2x180A-12V
- Tankinhalt Diesel: ± 2x 530 l
- Tankinhalt Wasser: ± 440 l
- Tankinhalt Schwarzwasser: ± 240 l



BALD IN EINER MARINA IN IHRER NÄHE: RUNDUM ERNEUERTE GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP®



*Artist's Impression Achterkajüte Grand Sturdy 500 AC Variotop®
Studio MC²; M. Custers*





ELEGANTES UND ZEITLOSES DESIGN. LEISTUNGSSTARK UND LEISE IM MASCHINENRAUM. DURCHDACHTE UND NACHHALTIGE KONSTRUKTION. GROSSZÜGIGES UND KOMPLETTES INTERIEUR. DIE NEUE GRAND STURDY 500 VARIOTOP® LÄSST NICHTS ZU WÜNSCHEN ÜBRIG.

Überhaupt nichts. Auf unserer Boat Show vom 18. bis 20. November haben Sie die Chance, dieses neue Flaggschiff der Linssen Grand Sturdy-Flotte erstmals kennen zu lernen. Während dieser Bootsmesse wird die Grand Sturdy 500 Variotop® offiziell präsentiert. Wir hoffen sehr, in Ihrem Beisein.

PERFEKTIONIERT BIS INS KLEINSTE DETAIL

Die verbesserte Version eines perfekten Bootes. So sehen wir bei Linssen Yachts die neue Grand Sturdy 500 Variotop®. Die Eigner einer Linssen sind an einiges gewöhnt, wenn es sich um äußeres Design, Interieur und Technik handelt. Dennoch geht es aus unserer Sicht immer noch schöner, noch besser und noch durchdachter. Das sind wir unserem Stand als Marktführer verpflichtet. Mit der neuen Grand Sturdy 500 Variotop® haben wir uns in allem selbst übertroffen. Bei den Fahreigenschaften, beim Ausrüstungsniveau, bei den raffinierten Details. Urteilen Sie auf unserer Boat Show vom 18. bis 20. November in Maasbracht selbst.

IN DIESEM ENTWURF STECKEN 70 JAHRE PASSION FÜR DEN YACHTBAU

Die Grand Sturdy verkörpert eine Tradition, die wir bei Linssen seit der ersten Modellserie aus 1996 lei-

denschaftlich pflegen. Im Design der dritten Grand Sturdy 500-Generation verbinden sich Innovation und Respekt vor der Vergangenheit. Mit dieser High-End-Stahlmotoryacht zeigen wir, woher wir kommen, aber schreiben wir auch neue Geschichte. Erneuerung, Verfeinerung und Verschönerung ziehen sich wie ein roter Faden durch Exterieur, Interieur und Maschinenraum. Eine der Neuerungen ist die Softchine Prestressed Hull (SPH®). Diese patentierte neue Rumpfform sorgt für weniger Widerstand während der Fahrt, für weniger Geräusche und niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Noch immer einzigartig ist das im eigenen Haus weiterentwickelte vollhydraulische Linssen Variotop®-Cabriovertdeck. Ohne hier Vollständigkeit anzustreben, möchten wir noch auf die hydraulisch absenkbare Badeplattform, den Blickfänger Steuerstand und die gemütliche Loungeecke in der Achterkabine hinweisen.

NEUGIERIG, WIE DER BAU DER GRAND STURDY 500 VARIOTOP® VORANKOMMT?

Setzen Sie sich mit uns über Sales@linssenyachts.com in Verbindung.

HOFFENTLICH BIS BALD BEI LINSSEN YACHTS.

ACHTERKAJÜTE:

Achterkajüte mit freistehendem Doppelbett, Toilettenraum mit Waschtisch an SB-Seite, Duschaum gekuppelt an Toilettenraum und Schrankraum an BB

SALON:

Geräumige U-Bank und Pantry an SB-Seite, an BB-Seite L-Dinette

MITTELKABINE:

Zwei Einzelbetten, wovon ein Bett schiebbar ist, sodass ein Doppelbett entsteht.

VORDERKAJÜTE:

Vorschiffskajüte mit freistehendem Doppelbett und Schränken, separater Toiletten- und Duscheraum.



WÄHLEN SIE IHREN INTERIEURSTIL UND KREIEREN SIE IHRE EIGENE ERLEBNISWELT

Alles, was Sie an Bord einer 18-Meter-Yacht der Spitzenklasse erwarten können, ist in dieser 15-Meter-Yacht sublim verwirklicht. Die neue Grand Sturdy 500 Variotop® ist aufgrund ihres geradlinigen, zeitlosen Erscheinungsbilds ein Klassiker unserer Zeit. Neu ist die Möglichkeit, im Interieur die eigene Persönlichkeit auszudrücken. Sie können zwischen fünf verschiedenen Interieurstilen wählen: marine, aqua, white, grey oder sand. Sie wurden von unserem Innenarchitekten mit dem Ziel entwickelt, Synergie zwischen Ästhetik, Qualität und Nachhaltigkeit herzustellen. Kirschholz ist noch immer der Interieur-

Basiswerkstoff, jetzt allerdings mit einer speziellen, UV-beständigen Imprägnierung versehen und für den modernen Look mit Satinglanzlack überzogen.

Damit Sie den von Ihnen favorisierten Stil auf dem gesamten Schiff umsetzen können, bieten wir Ihnen optional spezielle Ausstattungspakete an. Diese hat unser Innenarchitekt je Stilrichtung sorgfältig zusammengestellt. Sie bestehen u.a. aus diversen Accessoires, Bettwäsche, Tagesdecken, Kissen und Handtüchern.

ERHÄLTlich IN FÜNF EINZIGARTIGEN DESIGNKOMBINATIONEN:



info@linssenyachts.com, oder 0031 475 43 99 99

GRAND STURDY 500 AC VARIOTOP®

- Bauweise: HPH® (Hardchine Prestressed Hull)
- Schiffsboden/Rumpf/Decks/Vertikale Aufbauten: 6/5/4/5-4 mm
- Gewicht/Wasserverdrängung: ±30.000 kg / ±30 m³
- LüA x Breite x Tiefgang: ± 16,45 x 4,88 x 1,29 m
- Rumpflänge: 14,95 m
- Min. Durchfahrtshöhe: ± 3,49 m
- Durchfahrtshöhe mit gelegtem Mast bis Oberkante Variotop®-Parkbügel: ± 4,20 m
- CE-Klassifikation: B (Meer)
- Stehhöhe VK/Salon/AK/Steuerhaus: ± 2,00/2,00/2,00/2,00 m
- Motorisierung: 2x 5 Zyl. Volvo Penta Diesel, Typ D3-150 / ZF 45-H / 3,031 : 1/2x 112 kW (150 PS), 3000 rpm, Lichtmaschine: 2x 180A-12V
- Tankinhalt Diesel: ± 2x 1185 l
- Tankinhalt Wasser: ± 960 l
- Tankinhalt Schwarzwasser: ± 400 l



MARINE



GREY



WHITE





AUF EIGENEM KIEL DURCH HALB EUROPA!

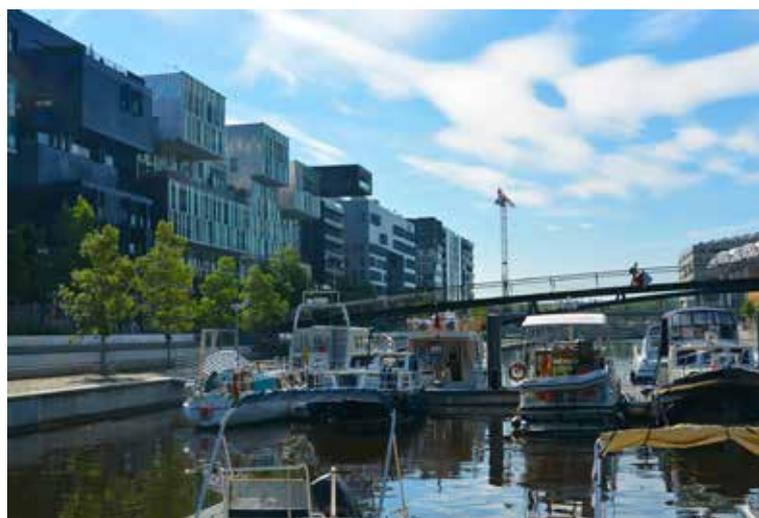
Text und Fotos: Randolph Nott

SICHER, MANCH ZEITGENOSSE WIRD UNS FÜR ZIEMLICH VERRÜCKT HALTEN, EINE ERST DREI JAHRE ALTE GRAND STURDY 40.9 DURCH EINEN SCHIFFSNEUBAU ZU ERSETZEN. ABER DIE ENTWICKLUNG DER „DECKBRIDGE“ IN DER MODELLREIHE „CLASSIC“ BRACHTE UNS AUF DIE IDEE, UNSERER HIPPO EINE HIPPO II FOLGEN ZU LASSEN!

Wir hatten uns seinerzeit für die Grand Sturdy mit Longtop entschieden, weil wir ein Schiff wollten, das (fast) ohne Treppen auskommt – also sozusagen ein Bungalow unter den Booten. Dabei war das Dach, bis auf das Variodeck-Schiebedach, praktisch ungenutzt. Und genau an dem Punkt setzten dann die Überlegungen ein, nämlich ein leicht erreichbares „Oberdeck“ auf der Basis des modernen Designs der Grand Sturdy zu haben und gleichzeitig eine intelligente „Abstellfläche“ für das Beiboot zu gewinnen.

Soweit zur Vorgeschichte unseres Überstellungstörns. Am 2. Juni 2016 wurde unsere HIPPO II in Saint Jean de Losne (Frankreich) ins Wasser gesetzt und von „H2O“ aufgerüstet. Alle Transportsicherungen mussten entfernt, der Mast aufgestellt und das Beiboot mit eigener Hebevorrückung am Mast gekrant werden. Die Mitarbeiter von H2O waren hierbei extrem hilfreich und zuvorkommend. Wir erhielten auch einen kostenlosen Liegeplatz in der firmeneigenen Marina. Wer sich das Jahr 2016 einmal in Erinnerung ruft, wird an vermutlich zwei Ereignisse denken: den Bahnstreik in Frankreich und das Hochwasser

auf Saône und Rhône. In Bezug auf den Bahnstreik hatten wir schlicht Glück, problemlos unser Ziel zu erreichen. Das Hochwasser auf den Flüssen verzögerte jedoch unseren Start. Schließlich wollten wir nicht mit treibenden Baumstämmen und Ähnlichem unfreiwillige Bekanntschaft machen! Wie auch immer, am 6. Juni konnten wir die Leinen losmachen und unseren Törn beginnen! Allerdings gab es doch kleinere Einschränkungen, da Anlegestellen, die wir für Sightseeing-Touren eingeplant hatten, überflutet waren und somit nicht zur Verfügung standen. Es waren auch nicht alle Schleusen in Betrieb und der



Schiffsverkehr wurde stellenweise direkt über die Wehre geleitet. Für uns als „Seeschiffer“ mit nur wenig Erfahrung auf Binnengewässern eine spannende Angelegenheit!

Im Hafen von Chalon-sur-Saône erhielten wir von einem Skipper den Hinweis auf den Yachthafen „Nautic Halte Confluence“ in Lyon, der in unserem Handbuch „Binnengewässer Frankreichs“ nicht verzeichnet war. (Auch wenn das Handbuch etwas veraltet ist und manchmal eine inzwischen geschlossene Marina aufführt, bleibt es eine nützliche und eigentlich unentbehrliche Unterlage.) Am Freitag, den 10. Juni, haben wir dann gegen 10.50 Uhr in Confluence abgelegt und nach 1,5 Flusskilometern den Zusammenfluss von Saône und Rhône erreicht. Auch hier war das Hochwasser noch nicht ganz abgeflossen. Vor allem im Bereich der zahlreichen Schleusen bildeten sich immer wieder Flächen mit allerlei Treibholz und sonstigen, vom Hochwasser mitgeführten Dingen. Für uns bedeutete dies – trotz aller Vorsicht – tägliches Reinigen der Kühlwasserfilter.

War die Schleuse von Sablons mit einer Hubhöhe von 14,5 m schon beeindruckend, war sie dennoch nicht mit der Schleuse von Bollène mit einer Hubhöhe von 22 m zu vergleichen! Zugegeben, uns haben vor der Reise die vielen Schleusen schon etwas beunruhigt! Allerdings konnten wir feststellen, dass sowohl der Funkkontakt als auch der Schleusenvorgang selbst recht unproblematisch waren, zumal alle Schleusen auf der Rhône mit Schwimmpollern ausgerüstet sind und damit sehr bequem geschleust werden kann. Auch haben wir in den Schleusen mehrfach eine Péniche getroffen und konnten während der Wartezeiten mit dem Skipper fachsimpeln! Mit Péniche bezeichnet man in Frankreich alte Frachtschiffe, die gern zu Hausbooten umgerüstet werden. Mit einer Länge von 38,5 m und einer Breite von 5,05 m bieten die Kähne viel Raum und sind zum Teil liebevoll hergerichtet! Der Skipper „unserer“ Péniche gab uns einen wertvollen Hinweis auf eine Marina in Avignon, die wir sonst vermutlich übersehen hätten! Und so konnten wir hinter der berühmten Brücke von Avignon am Flussufer festmachen, lagen kurioserweise mit einer anderen Linssen im Päckchen und hatten Blick auf eine weitere Linssen!

Avignon ist schlicht ein touristisches Highlight und so

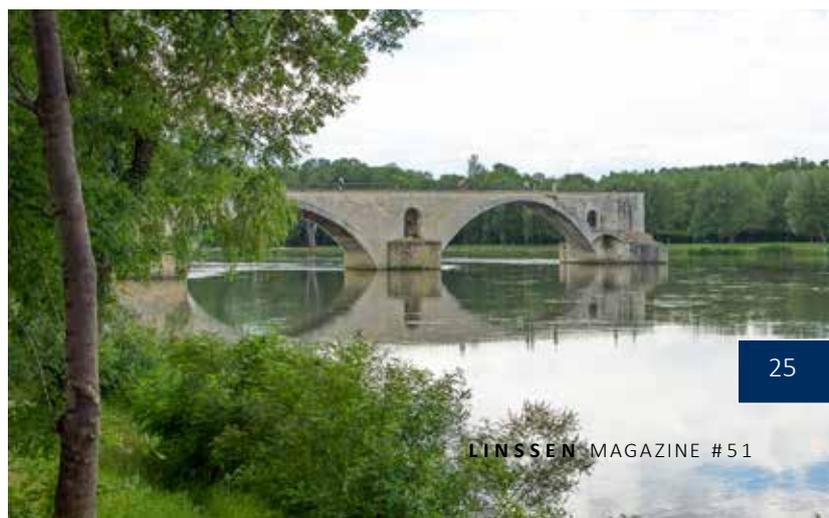
Yachthafen in Lyon: „Halte Nautique Confluence“.

ließen wir uns etwas Zeit beim Schlendern durch diese wunderbare alte Stadt, besichtigten den Papstpalast und weitere historische Bauten, um am Mittwoch, den 15. Juni, um 08.30 Uhr die letzte Etappe unserer Tour auf den französischen Binnengewässern in Angriff zu nehmen. Um 10.15 Uhr erreichten wir die letzte Großschleuse bei Beaucaire. Die Schleusen, die uns vor der Reise so viele Sorgen gemacht hatten, befuhren wir inzwischen recht

routiniert und ohne jede Aufregung! Um 14.15 war dann die Schleuse bei Port Louis erreicht. Da nur alle paar Stunden die mit einer Drehbrücke kombinierte Schleuse in Betrieb gesetzt wird, mussten wir bis 16.15 Warten und konnten um 16.55 in die Marina einlaufen. Im Übrigen ist es in Frankreich vorgeschrieben, in den Schleusen Rettungswesten zu tragen, was wir auch stets befolgt haben. Bis auf diese letzte Schleuse! Die Vorfreude, endlich das Mittelmeer unter den Kiel zu bekommen, war so groß, dass wir das Anlegen der Schwimmwesten glatt vergaßen – was uns einen lautstarken Rüffel (lautstark, da über Lautsprecher!) des Schleusenwärters eintrug!

Im Golf von Fos durften wir dann mit den großen Jungs spielen! Die Seeschiffahrtsstraße Richtung Marseille ist von Hochseeschiffen stark frequentiert.

Anlegen am Flussufer hinter der berühmten Brücke von Avignon.



Die Schleuse von Bollène überwindet 22 m Höhenunterschied.



Die berühmte Burg aus dem Roman „Der Graf von Monte Christo“ von Alexandre Dumas

Unser nächstes Etappenziel war die Insel Îles du Frioul. Hier machten wir in der Marina mit Blick auf die aus dem Buch „Der Graf von Monte Christo“ (Le Comte de Monte-Cristo) von Alexandre Dumas bekannte Festung und im Hintergrund Marseille fest. Von dort nahmen wir am nächsten Tag die Fähre, die uns nach Marseille übersetzte. Das war uns wegen der Enge in der Marina von Marseille empfohlen worden – ein guter Hinweis! Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, die vielen „Points of Interest“ in der Stadt zu beschreiben. Wir haben, wie auch in anderen Städten auf unserer Reise, zunächst einen Sightseeing-Bus genommen, um einen Überblick zu bekommen, und erkundeten anschließend die Stadt zu Fuß.

Tags drauf ging es dann weiter nach Bandol und von dort nach Cavalaire-sur-Mer. Von Bandol nach Cavalaire-sur-Mer waren es 42,3 NM, also eine eher gemütliche Tagesetappe. Später haben wir dies bis auf über 70 NM gesteigert. Hierbei darf man nicht vergessen, dass eine Linssen ein gutmütiges und bequemes Schiff ist und kein Rennboot! Für ein Schnellboot wären die 70 Meilen in unter drei Stunden zu bewältigen – wenn das Wetter mitspielt und die See nicht oder nur wenig bewegt ist! Unsere HIPPO hingegen ist zwar langsam, aber macht ihren Weg auch dann, wenn andere Boote besser im Hafen bleiben. Bei stärkerem Seegang hat sich unser Rotorswing bewährt, den wir uns bei diesem Schiff gegönnt haben.

Weiter ging es von Cavalaire entlang der Küste bei Cannes, Nizza, Monaco und San Remo. Wir hatten ruhige See und bestes Sommerwetter und konnten den Aufenthalt auf unserer Deckbridge genießen. Die mondänen Badeorte haben wir ignoriert und liefen die Marina Loano an. Inzwischen hatten wir die Gastlandsflagge Frankreichs durch die Italiens ersetzt. Von Loano ging es quer über den Golf von Genua nach Lavagna, eine Distanz von 48 Seemeilen. Hin und wieder begegneten uns Großschiffe auf ihrem Weg nach Genua, jedoch weit weniger als im Golf von Fos. Inzwischen schreiben wir Freitag, den 24. Juni, und notieren im Bordbuch: 09.10 Leinen los in Lavagna,

Kurs: Süd-Ost / 76°. Nach 28 NM kommen die Felsen von La Spezia in Sicht. Wir sind im Ligurischen Meer. La Spezia ist die Hauptstadt der Provinz Ligurien (Riviera di Levante). Am Ende der ligurischen Küste zeigte das Thermometer eine Wassertemperatur von 24 °C und wir nahmen Kurs auf Porto di Pisa (südliches Ufer der Arno-Mündung). Die nette Dame in der Marina ließ uns wissen, dass man entlang des Arno in ca. 12 km Pisa erreicht. Also haben wir unsere E-Bikes erstmalig zum Einsatz gebracht, die bisher im „Keller“ – nämlich im Stauraum unter der Plicht – gut untergebracht waren. Die Fahrt von der Marina in die Stadt war wenig romantisch und vom Fluss Arno haben wir fast nichts gesehen! Pisa selbst war mit Touristen vollgestopft und offensichtlich fanden diese, insbesondere die Besucher aus Asien, es schrecklich lustig, ein Foto mit ausgestrecktem Arm – optisch den Turm stützend – zu schießen. Für uns ein etwas merkwürdiges Schauspiel, aber vielleicht ist man in Norddeutschland einfach humorloser.

Sonntag, den 26. Juni, ging es dann weiter auf bewährtem Süd-Ost-Kurs. Der Wind hatte aufgefrischt und unsere Wetter-App zeigte eine Wellenhöhe von 0,7 m, was auch durchaus den Tatsachen entsprach. Diese Applikation für das iPhone/Android (Windfinder) ist absolut empfehlenswert! Die Angaben sind ausgesprochen präzise. Eigentlich wollten wir die Marina Sali (bei Gagno) anlaufen, hatten aber nicht damit gerechnet, dass am Sonntagabend um 16.30 Uhr alle Tagesausflügler wieder die Marina aufsuchen, was ein schreckliches Gedränge ergibt. Der recht starke Wind und die Untiefen vor der Marina-Einfahrt machten die Wartezeit zu einem gefährlichen Manöver und so entschieden wir, bis Punta Ala weiterzufahren. Diese Marina erreichten wir um 18.50 Uhr. Es sollte mit 150 € unsere teuerste Übernachtung auf dieser Reise werden! Ob es daran lag, dass dem Marina-Personal klar war, dass wir kaum eine Alternative hatten, sei dahingestellt. Auf der Weiterfahrt hatten wir vor der Halbinsel



Argentario noch einmal mit sehr unruhiger See und hohen Wellen zu kämpfen, erreichten dann aber glücklich die Marina Cala Galera. Unser nächster Halt war dann in der Marina Riva di Traiano, um am Folgetag an der Tiber-Mündung vorbei zu schippern. Der Schiffsverkehr hier war beträchtlich. Wir machten am Abend in der Marina del Nettuno fest, um am nächsten Tag, wir schreiben inzwischen den 1. Juli, in der Marina Torre del Greco bei Neapel anzulegen. Erst Wochen später erklärte uns ein Italiener aus Salerno, dass dies der gefährlichste Standort in Italien sei und man dort doch um Gotteswillen nicht übernachten könne! Wir waren bis zum 4. Juli dort, hatten eine gute Zeit und stießen zusammen mit Stegnachbarn aus Italien auf den Sieg der deutschen über die italienische Fußballnationalmannschaft an! Torre del Greco erschien uns insofern günstig, weil man von dort per Bahn Pompeji und auch Neapel bequem erreichen kann. Den Vesuv erklimmen wir allerdings nicht, sondern hatten ihn nur vom Boot aus jeden Tag in Sichtweite! Allein Pompeji und Neapel würden Stoff für einen vielseitigen Bericht abgeben! Hinzu kamen noch Herkulaneum (das wie Pompeji beim Vesuvausbruch im Jahre 79 verschüttet wurde) und Paestrum.

Unser nächster Halt war die Marina di Camerota, zu der wir nach 74,1 NM gelangten (merke: die zurückgelegten Entfernungen pro Tag gehen rasant nach oben!), um am nächsten Tag Cetraro (Kalabrien) zu erreichen. Der Stopp in der Marina Porto di Tropea war Ausgangspunkt für die Einfahrt in die Straße von Messina.

Die Straße von Messina wird oft als besonders tückisch beschrieben, was dereinst auch die britische Admiralität zu Warnhinweisen veranlasste. Für uns war allerdings weitestgehend gutes Wetter angesagt. Wir konnten die Fahrt genießen und den

Blick auf den Vesuv



Schwertfischfängern bei der Arbeit zuschauen. Diese Art der Fischerei gibt es nur in der Straße von Messina. In einem Mastkorb steht der Schiffsführer und bringt das Boot für den auf einem langen Ausleger wartenden Harpunier in Position. Hin und wieder liest man von Kollisionen mit diesen Fischern, was aber eher auf Unachtsamkeit der beteiligten Skipper zurückzuführen sein dürfte. Kurzum, wenn man sich im Bereich der Fahrinne aufhält und schlicht die Augen aufmacht, kann gar nichts passieren!

In der Straße von Messina haben wir dann in der Marina Reggio di Calabria festgemacht. Dies war die mit Abstand miserabelste Marina der ganzen Reise! Die „alte“ Marina war überfüllt und wir wurden über Funk auf die neue Marina hingewiesen. Diese ist Teil des Industriehafens, bestehend aus ein paar Schwimmstegen. Zur Ruhe kommt man hier kaum, da nebenan im Stundentakt die Fähren an- und ablegen, was neben einem gehörigen Schwall eben auch Lärm verursacht. Nur in der Nacht sind ein paar Stunden Ruhe. Für uns Grund genug, bereits um 6.40 Uhr die Leinen loszuwerfen und auf Capo Pellaro zuzusteuern. Nach 7,4 Meilen verlassen wir an diesem Punkt die Straße von Messina und gehen nach 17,1 NM (Position $37^{\circ} 54,447$ N, $015^{\circ} 45,617$ O) auf Kurs 90° um nach weiteren 31,5 NM bei Galati auf Kurs Nord-Ost (40°) zu setzen und Porto delle Grazia, eine Marina mit exzellentem Service, anzulaufen. Uns gefällt es hier so gut, dass wir spontan beschließen, einen Tag Pause einzulegen, und erst am Sonntag, den 10. Juli, wieder in See stechen. Um 14.00 Uhr wird allerdings unsere Ruhe durch energischen Krawall gestört. Ein DSC-Alarm auf Position $35^{\circ} 50$ N, $014^{\circ} 30$ O zeigt an, dass dort ein Schiff in Schwierigkeiten ist. Von unserer Position aus allerdings viel zu weit entfernt, um Hilfe leisten zu können. Um 16.55 erreichen wir Porto di Vecchio-Crotone, da für den nächsten Tag die Überfahrt über den Golf von Taranto nach Santa Maria di Leuca geplant war. Hier lagen 72 Seemeilen offenes Meer vor uns, so dass wir die meiste Zeit des Tages

in keiner Richtung Land sehen konnten! Auf dieser Strecke gaben wir unserer HIPPO einmal richtig „die Kante“ – also für kurze Zeit wurde der „Hebel auf den Tisch gelegt“, wie man zu sagen pflegt. Bei 2.800 U/min kamen wir auf 8,5 Knoten, bei 1.950 U/min reduzierte sich die Geschwindigkeit auf 6,5 kn.

Um 12.30 Uhr ging noch einmal ein DSC-Alarm ein, ohne dass jedoch eine Position angezeigt wurde. Darüber, ob diese Alarmierungen etwas mit Flüchtlingsbooten zu tun hatten, lässt sich nur spekulieren. Um 15.00 Uhr kam dann Land in Sicht und um 18.28 konnten wir nach 72 Meilen in Leuca festmachen. Bis hier hatten wir nun 1.313 Seemeilen zurückgelegt und dafür 212 Betriebsstunden (Motorstunden) benötigt.

Weiter ging es nun nach Porto Turistico di San Foca, womit wir die Adria erreicht hatten. Eine unangenehm böige Tramontana machte das Anlegen zu einer Herausforderung! Hatten wir bei der Planung der Reise noch großen Respekt vor einer Fahrt auf dem Mittelmeer (wir sind seit über 30 Jahren auf der Adria unterwegs), konnten wir nun feststellen, dass die Adria noch sehr viel ungemütlicher sein kann! Am nächsten Tag ging es vorbei an Brindisi und Monopoli zur Marina Cala Ponte, einer sehr gepflegten neuen Anlage, die allerdings etwas abseits liegt. Wir nahmen einen Leihwagen und konnten uns damit in Alberobello die berühmten Trulli anschauen.

Durch ihre Bauweise aus massivem Naturstein mit sehr dicken Wänden und winzigen Fenstern bieten die Trulli einen guten Schutz gegen die anhaltende Sommerhitze in Apulien. Im Winter speichert ein Trullo für lange Zeit die Wärme, die in einem offenen Kamin erzeugt wird. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts waren diese „Arme-Leute-Häuser“ fast vergessen, erleben aber seither eine Renaissance. Einige werden mittlerweile als Ferienwohnungen vermietet. Alberobello nennt sich auch Welthauptstadt der Trulli und zählt seit 1996 zum Weltkulturerbe der UNESCO.

Wegen eines Termins, den wir in Liverpool wahrnehmen mussten, verzögerte sich unsere Weiterreise bis zum 23. Juli. Dann jedoch fuhren wir nach Bari, um im Hafen von Bari bei Nautica Ranieri festzumachen. Ein Motorservice war inzwischen überfällig. Der gesamte Service bei Herrn Ranieri war bemerkenswert gut. Bari selbst ist ein sehr stark frequentierter Hafen mit viel Fährbetrieb. Dieser störte aber am Steg von Ranieri, im Gegensatz zu der geschilderten Situation in Reggio

di Calabria, wenig. Wir holten wieder unsere Fahrräder hervor und radelten in die Altstadt von Bari.

Donnerstag, den 28. Juli, setzten wir unsere Fahrt fort zu unserem letzten Halt an der italienischen Küste – in Vieste. Am nächsten Morgen nahmen wir Kurs auf Korčula (Kroatien). Wir hatten die Adria zu überqueren, wobei wir bei hohen Wellen von Backbord den Wert des Rotorswing schätzen lernten. Zwar war mit 72 Meilen die Überquerung der Adria im Rahmen dessen, was wir schon zuvor am Tag absolviert hatten, allerdings hatten es diese 72 NM in sich! Wir korrigierten am späten Nachmittag unseren Kurs, um die Insel Lastovo anzulaufen. Leider bot sich kein Platz in der von uns anvisierten Ankerbucht. Wir hatten jedoch im Internet einen Bericht gefunden, nach dem ein Skipper ohne Probleme direkt an der Zollpier festmachen konnte. Bei immer noch 10 Knoten Wind erreichten wir um 20.05 Uhr die Pier – und wurden kaum eine halbe Stunde später von der Polizei aufgefordert, den Platz zu verlassen! Irgendwie gelang es uns dann doch, die Beamten davon zu überzeugen, dass es für ein weiteres Anlegemanöver zu spät sei und wir ja schlussendlich am nächsten Morgen einklarieren wollten. Wir wurden darauf hingewiesen, dass der Zoll grundsätzlich 24/7 – also jederzeit – da wäre, was aber hier wirklich nicht stimmte, weil das Büro dunkel und die ganze Anlage verlassen war! Die Polizisten machten auch darauf aufmerksam, dass die Fähre direkt nebenan ein- und ausfahren würde, was einen erheblichen Schwall verursache. Wie wir es geschafft haben, nicht nur hier bleiben zu können, sondern die

Alberobello mit den berühmten Trulli-Häusern



Polizeibeamten auch noch zu überreden, das Schiff besser zu vertäuen und mit zusätzlichen Fendern zu sichern, war uns hinterher nicht mehr ganz klar. Tatsache ist, dass wir kaum eine Stunde später durch lautes Klopfen und Rufen aufgeschreckt wurden. Es war der Zöllner, der offenbar von seinen Kollegen von der Polizei unangenehme Fragen zu seinem Verbleib bekommen hatte und entsprechend wütend auf diese dummen Bootstouristen war! Das wurde dann das Meisterstück an Überredungskunst, nämlich, nach dem Einklarieren noch bis zum Morgen an der Pier liegenbleiben zu dürfen. Alles gipfelte darin, dass der Zöllner immer freundlicher wurde und dann sogar die Crewliste selbst ausfüllte und wegen uns das Tor zu seiner gut gesicherten Anlage nicht abschloss, damit wir am Morgen in den Ort laufen konnten (Anmeldung beim Hafenkaptän).

Wir hatten also „unsere“ Seite der Adria erreicht und konnten nun in Ost-West-Richtung entlang der Küste den Endpunkt unserer Reise, die Marina Veruda bei Pula (Istrien), ansteuern. Für diesen Törnabschnitt nahmen wir uns noch einmal zwei Wochen Zeit und stellten dabei fest, dass man die kroatische Küste in den Sommermonaten besser den Italienern überlässt, die dort dann offenbar italienische Wochen veran-

stalten. Und so, wie sich diese freundlichen Südländer auf der Straße in Rowdys verwandeln, so hinderlich verhalten sie sich auf dem Wasser! Alles liebenswerte Menschen, nur halt etwas anders organisiert. Die Wasserstraßenordnung scheint für sie nicht zu gelten. Deutscher Ordnungssinn kollidiert dann mit mediterranem Lebensgefühl.





VOM WAHREN UND TRÜGERISCHEN GEFÜHL DER SICHERHEIT...

CE – WAS HEISST DAS EIGENTLICH?

DIE ABKÜRZUNG „CE“ STEHT FÜR CONFORMITÉ EUROPÉENNE, EUROPÄISCHE KONFORMITÄT. PRODUKTE, DIE MIT EINER CE-KENNZEICHNUNG VERSEHEN SIND, ENTSPRECHEN EINER BESTIMMTEN EU-RICHTLINIE. DIE EU-RICHTLINIEN WURDEN VON DEN MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION IN IHRE JEWEILIGE NATIONALE GESETZGEBUNG IMPLEMENTIERT. IM FALL DER SPORTBOOTE WURDE DIE ENTSPRECHENDE RICHTLINIE IN DEN NIEDERLANDEN BEISPIELSWEISE IN DAS „WET PLEZIERVAARTUIGEN“ UMGESETZT, DAS NIEDERLÄNDISCHE SPORTBOOTGESETZ.

Die Sportbootrichtlinie gilt für alle Sportboote zwischen 2,5 und 24 Metern Länge, die in der Europäischen Union auf den Markt gebracht werden. Wir beschränken uns in diesem Artikel auf fabrikneue Schiffe.

Um den Inhalt der Richtlinie und die Gründe, die zu ihrer Entstehung führten, besser verstehen zu können, wollen wir zunächst einige Abschnitte dieser Richtlinie genauer betrachten:

„Die in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Sicherheitseigenschaften von Sportbooten unterscheiden sich nach Inhalt und Anwendungsbereich. Diese Unterschiede können zu Handelshemmnissen und ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Binnenmarkt führen.“

Einer der Gründe für die Formulierung dieser Richtlinie lag also darin, dass die Vorschriften in Bezug auf die

Sicherheitseigenschaften von Sportbooten in den einzelnen EU-Ländern zu sehr voneinander abwichen. Das aber behindert die Entstehung des europäischen Wirtschaftsraums, innerhalb dessen der freie Handel mit Waren möglich ist. Die Schaffung dieses Binnenmarkts ist einer der wichtigsten Gründe für die Verabschiedung von Richtlinien wie der Sportbootrichtlinie.

„Gemäß Artikel 100a Absatz 3 des Vertrages geht die Kommission in ihren Vorschlägen in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem hohen Schutzniveau aus. Die grundlegenden Anforderungen sind die Kriterien, mit denen Sportboote [...] übereinstimmen müssen.“

Die Umwelt und die Verbraucher müssen geschützt werden („hohes Schutzniveau“). Deshalb müssen Sportboote einer Reihe von grundlegenden Anforderungen genügen. Welche Anforderungen das

sind, wird in den folgenden Abschnitten näher erläutert.

CE-KENNZEICHNUNG

Bevor ein Schiff eine CE-Kennzeichnung erhält, müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein:

- Der Hersteller (in diesem Fall die Werft) erstellt technische Unterlagen, anhand derer nachzuvollziehen ist, wie die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.
- Das Schiff wird so gebaut, dass es den grundlegenden Anforderungen genügt. Diese beziehen sich u.a. auf:
 - die Einbauvorschriften (Schutz gegen Gewässerverschmutzung)
 - die (Sicherheit der) Systeme an Bord
 - die Konstruktion des Schiffes
 - die Stabilität des Schiffes (und eventuell Auftriebscharakteristik)
 - das Layout des Schiffes
- Das Schiff muss mit einem Handbuch für den Eigner geliefert werden.

Für viele der in der Richtlinie aufgeführten grundlegenden Anforderungen – sogar für das Eignerhandbuch – wurden ISO-Normen entwickelt und bis ins kleinste Detail ausgearbeitet.

Dieser Artikel geht lediglich auf die Anforderungen in Bezug auf die Stabilität des Schiffes ein.

Bevor ein Schiff mit der CE-Kennzeichnung versehen wird, ist die Einteilung in eine Auslegungskategorie festzulegen. Die verschiedenen Kategorien werden im Folgenden näher erläutert.

Wie auf den Fotos erkennbar ist, ist der Unterschied zwischen den Kategorien C und D beträchtlich. Es ist der Unterschied zwischen schönem Wetter, bei dem die Wellen sanft gegen den Bug plätschern, und einem kräftigen Sturm. In Wetterverhältnisse der Kategorie B möchte man lieber nicht hineingeraten, und bei Wetter der Kategorie A geht es nur noch ums nackte Überleben.

4 Beaufort (Kat. D – Geschützte Gewässer) lässt sich auch folgendermaßen beschreiben: „Kleine, länger werdende Wellen, vermehrte Bildung von Schaumkronen.“

Zum Vergleich 6 Beaufort (Kat. C – Küstennahe Gewässer): „Größere Wellen beginnen sich zu bilden, Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumflächen (vermehrt Auftreten von Gischt).“

Jeder möchte also gerne bei einem Wetter unterwegs sein, wie es in Kategorie D beschrieben wird, aber

kaum jemand möchte noch auf dem Wasser sein, wenn es in Wetter der Kategorie C umschlägt. Ganz zu schweigen von Wetter der Kategorie B ...

Um ein Schiff einer bestimmten Kategorie zuzuordnen zu können, wird eine Stabilitätsberechnung erstellt. Hierfür wurde eine spezielle ISO-Norm entwickelt.

STABILITÄTSEINSTUFUNG

Alle (Motor-) Yachten werden anhand der ISO-Norm 12217 hinsichtlich ihrer Stabilität eingestuft. Die wichtigsten Kriterien dieser ISO-Norm beziehen sich auf die folgenden Aspekte:

- **die Flutungshöhe:** die Höhe gemessen ab der Wasserlinie bis zu dem Punkt, an dem das Wasser eintreten kann. Dieser Punkt liegt beispielsweise an einer seitlichen Lüftungsöffnung des Maschinenraums oder am Rand eines Schiffes mit offener Plicht. Eine Luke, die geschlossen werden kann, wird bei der Festlegung der Flutungshöhe jedoch nicht berücksichtigt.
- **der Flutungswinkel:** der Krängungswinkel, bei dem Wasser über den bei der Festlegung der Flutungshöhe ermittelten Punkt ins Schiff strömen kann.
- **der Stabilitätsumfang.** Um diesen Begriff zu erklären, ist zunächst ein wenig theoretisches Grundlagenwissen erforderlich.

STABILITÄTSUMFANG:

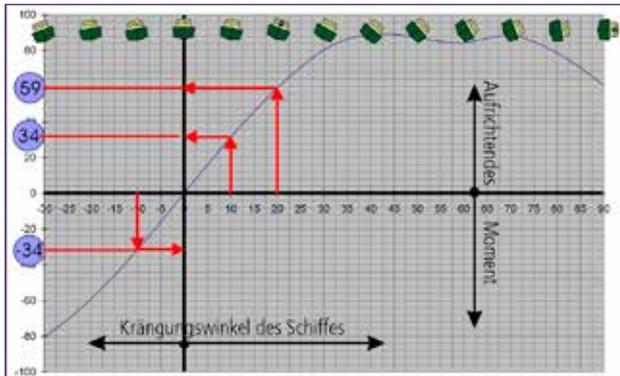
Dieser bestimmt, inwieweit das Schiff seitlichem Wellenschlag und Wind standhalten kann. Zur Berechnung des Stabilitätsumfangs werden mehrere Kräfte miteinander verglichen:

Als Basis für die Ermittlung des Stabilitätsumfangs dient die so genannte Stabilitätskurve. Diese graphische Darstellung enthält:

- auf der X-Achse den Krängungswinkel des Schiffes
- auf der Y-Achse das aufrichtende Moment: die Kraft, die dem krängenden Moment entgegenwirkt und das Schiff wieder in die Horizontale zu drücken versucht (siehe auch den Textkasten: „Aufrichtendes Moment – Krängendes Moment“).

Zum besseren Verständnis dieser Graphik erläutern wir im Folgenden, wie die einzelnen Werte „zu lesen“ sind.

Die Stabilitätskurve enthält keine Einheit wie Meter oder Kilogramm für das aufrichtende Moment.



1. Bei einem Krängungswinkel von 10 Grad beträgt das aufrichtende Moment in diesem Beispiel 34.
2. Bei einem Krängungswinkel von 20 Grad beträgt das aufrichtende Moment 59 usw.
3. Entspricht Punkt 1. Der einzige Unterschied besteht darin, dass das Schiff hier zur anderen Seite hin krängt, etwa nach Backbord anstatt nach Steuerbord. In der Stabilitätskurve steht nun sowohl vor dem Krängungswinkel als auch vor dem aufrichtenden Moment ein Minuszeichen, um anzudeuten, dass diese Kräfte nun „in die andere Richtung“ wirken. Sowohl bei Punkt 1 als auch bei Punkt 3 will das Schiff in die aufrechte Position zurückkehren, einmal im Uhrzeigersinn und einmal gegen den Uhrzeigersinn.

Bei der Ermittlung des Stabilitätsumfangs eines Schiffes ist aber nicht nur das aufrichtende Moment entscheidend, sondern auch die Energie, die dieses „erzeugt“ (siehe Textkasten „Kraft - Arbeit“). Diese Energie entspricht in der Stabilitätskurve der Fläche unter dem Graphen.

Die ISO-Norm 12217 legt fest, inwieweit ein Schiff seitlichem Wind und Wellenschlag standhalten kann:

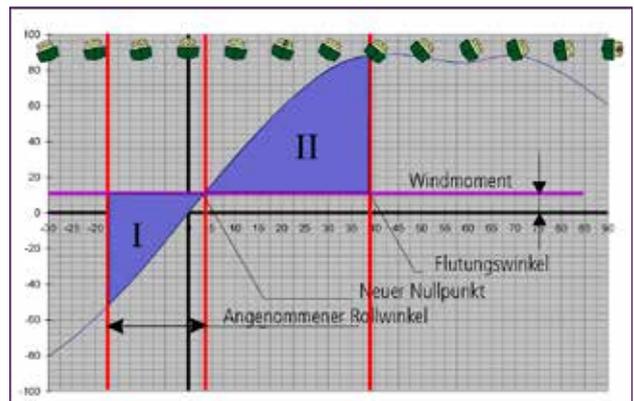
- I Die Energie, die benötigt wird, um dem Schiff gegen den Wind (auch der Wind trifft seitlich auf das Schiff) einen bestimmten Krängungswinkel zu geben.
- II Die Energie, die benötigt wird, um das Schiff bis zum Flutungswinkel nach Lee zu neigen. Ist dieser Winkel extrem groß, wird ein anderer, realistischer Wert zugrunde gelegt.

Die folgende Abbildung zeigt diese beiden Energiemengen:

AUFRICHTENDES MOMENT – KRÄNGENDES MOMENT

Stellen Sie sich folgende Situation vor: Ihr Schiff liegt ruhig in seiner Box im Hafen, Sie steigen mit einigen Freunden an Bord und bleiben auf einer Seite im Gangbord stehen. Das Schiff neigt sich zur Seite, es nimmt einen bestimmten Krängungswinkel ein. Sie und Ihre Freunde bewirken ein so genanntes krängendes Moment (eine Kraft, die das Schiff „krängen“ lässt). So lange Sie unbeweglich im Gangbord stehen bleiben, besteht ein neues Gleichgewicht: ein krängendes Moment wirkt auf das Schiff, das wiederum mit einem bestimmten aufrichtenden Moment zurückdrückt. Das Gleichgewicht entsteht dadurch, dass das krängende Moment und das aufrichtende Moment gleich groß sind. Bei welchem Neigungswinkel dieses Gleichgewicht erreicht ist, hängt davon ab, mit wie vielen Freunden Sie sich in das Gangbord stellen.

Kurzum: Zu jedem Krängungswinkel eines Schiffes gehört ein bestimmtes aufrichtendes Moment.



Erläuterung der Grafik:

- Die horizontale Linie stellt das Windmoment dar, das auf das Schiff einwirkt. Sie verläuft durch den neuen Nullpunkt: Durch starken Seitenwind krängt das Schiff um einige Grad. Wie stark das Schiff krängt, lässt sich an dem Schnittpunkt zwischen der Linie des Windmoments und der Stabilitätskurve ablesen. Dieser Punkt bildet den neuen Nullpunkt.
- Der angenommene Rollwinkel lässt sich anhand der Formeln der ISO-Norm berechnen. Er gibt an (in Grad), wie stark das Schiff sich gegen den Winddruck neigt. Der angenommene Rollwinkel dient der Bestimmung der Energiemenge I.
- Die Energiemenge II wird vom Flutungswinkel oder einem gegebenen Höchstwert begrenzt.

>> S 34

DIE AUSLEGUNGSKATEGORIEN

Der Hersteller eines Schiffes kann selbst bestimmen, für welche Wind- und Seegangsbedingungen sein Produkt seiner Ansicht nach geeignet ist.

Im niederländischen Sportbootgesetz (Wet Pleziervaartuigen) ist hierzu Folgendes festgelegt: „Boote der jeweiligen Kategorie müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach

KATEGORIE A – HOCHSEE

„Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können.“



diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.“

Man unterscheidet zwischen den folgenden Auslegungskategorien. Der hier zitierte Text ist der EU-Richtlinie entnommen. Die Abbildungen dienen der Verdeutlichung der jeweiligen Wetterverhältnisse.

KATEGORIE B – AUSSERHALB VON KÜSTENGEWÄSSERN

„Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.“



KATEGORIE C – KÜSTENNAHE GEWÄSSER

„Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 und Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.“

Tja, das also ist die Kategorie C! Das Rettungsboot verleiht der Szene eine gewisse Dramatik, aber gerade an den Stellen, an denen das Wasser nicht allzu tief ist, können die Wellen bei Windstärke 6 bis zu 2 Meter hoch werden. Nicht alle Wellen wohlgemerkt: Die charakteristische Wellenhöhe gibt den Durchschnitt der höchsten Wellen wieder.



KATEGORIE D – GESCHÜTZTE GEWÄSSER

„Ausgelegt für Fahrten auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 0,3 m, stellenweise, z.B. bei vorbeifahrenden Schiffen, bis maximal 0,5 m, auftreten können. (Hinweis: Die durchschnittliche Wellenhöhe entspricht ungefähr 0,7 x signifikante Wellenhöhe.)“



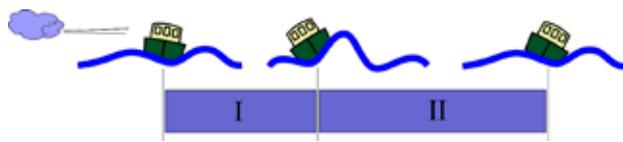
Gemäß ISO-Norm ist Fläche II größer als Fläche I. Oder anders ausgedrückt: Wenn Wind und Wellen querein kommen und das Schiff in dieser Situation von einer besonders hohen Welle getroffen wird, die es nach Luv (zum Wind hin) drückt, dann darf es beim Zurückrollen mit dem Wind nicht so stark krängen, dass Wasser eindringt oder dass das Schiff an Stabilität einbüßt.

„Wie aber wirken diese Kräfte auf mein Schiff?“, werden Sie sich jetzt vielleicht fragen. Die folgende kleine Geschichte zeigt noch einmal, worum es geht:



Angewendet auf die Flächen in der Stabilitätskurve ergibt sich für diese Geschichte Folgendes:

- Zwischen Bild 1 und Bild 2 wird eine bestimmte Menge an Energie I aufgewendet.
- Zwischen Bild 2 und Bild 3 wird eine bestimmte Menge an Energie II aufgewendet.



Stabilitätskurve, Flutungswinkel ... eine ganze ISO-Norm voller Formeln! Auch wenn es letztendlich um echte Schiffe in echtem Wasser geht, diese Formeln und Krängungswinkel sind und bleiben abstrakte Größen, anhand derer sich die Stabilität eines Schiffes allenfalls theoretisch bewerten lässt. Jetzt, wo feststeht, in welche Auslegungskategorie das Schiff theoretisch eingeteilt werden kann, ist es an der Zeit, ein paar praktische Aspekte in die Überlegung einzubeziehen.

In welche Kategorie sollte ein Schiff also eingeteilt werden?

Auf diese Frage haben zwei Parteien ihre jeweils eigene Antwort:

- einerseits der Käufer, der meist eine möglichst hohe Kategorie bevorzugt,
- und andererseits die Werft, die dasselbe will: eine Einteilung in eine möglichst hohe Kategorie.

Wo liegt also das Problem? Teilen wir das Schiff doch einfach in eine solche Kategorie ein ...

Ganz so einfach ist es leider nicht. Die einzig korrekte Antwort auf die obenstehende Frage lautet: „In die

Kategorie, in die es gehört.“ Warum das so ist, wird im Folgenden erläutert.

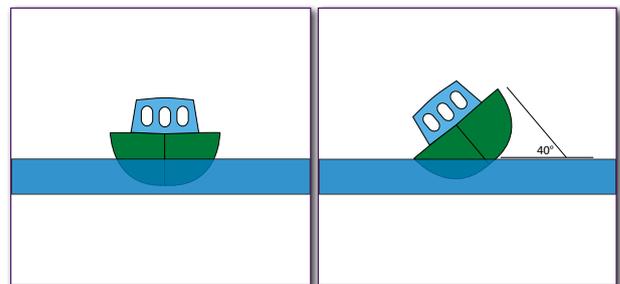
Der Käufer des Schiffes denkt sich: „Wenn ich schon die Wahl habe, möchte ich ein Schiff der Kategorie A“. Dies ist ein häufig geäußerter Wunsch von Menschen, die auf der Suche nach einem neuen Schiff sind, „denn so ein Schiff ist besser als ein Schiff einer niedrigeren Kategorie; es ist sicherer!“

Die Werft wiederum ist der Meinung: „Wenn das Ergebnis der Stabilitätsberechnung Kategorie A lautet, dann schreiben wir das auch auf das Schiff! Schließlich ist das ein gutes Verkaufsargument. Und wir entsprechen dem Kundenwunsch. Sonst kauft der Kunde womöglich bei einer anderen Werft.“

Wie bereits gesagt: So einfach ist es leider nicht.

Das macht auch die folgende Überlegung deutlich:

- Durch die Einteilung in eine höhere Kategorie wiegt der Käufer eines Schiffes sich in trügerischer Sicherheit. Zugegeben, auf dem Papier kann das Schiff vielleicht eine bestimmte Schräglage verkraften, bevor tatsächlich Wasser eindringt, aber was bedeutet das in der Praxis? Die folgenden Bilder zeigen, wie schräg ‚schräg‘ ist: „Erst bei einem Krängungswinkel von 40 bis 45 Grad wird das Gangbord überspült.“



Natürlich ist dies nur eine Zeichnung, aber der Winkel beträgt wirklich nicht mehr als 40 Grad. Selbst wenn Ihr Schiff eine solche Schräglage überstehen würde, ‚sicher‘ würde sich an Bord wohl niemand mehr fühlen. Das Schiff mag es überleben, aber das heißt noch lange nicht, dass es in diese Kategorie gehört. Wie heißt es noch in der Sportbootrichtlinie: Das Schiff ist „ausgelegt für ...“ und nicht: „Es übersteht ...“

- Durch eine Einteilung in eine zu hohe Kategorie nimmt die Werft eine zu große Verantwortung auf sich.

Sie liefert ein Produkt, für das sie eine bestimmte, gesetzlich verankerte Produkthaftung übernimmt. Nehmen wir ein Schiff der Kategorie A. Liefert eine Werft ein solches Schiff aus, dann sagt sie ihrem Kunden damit: „Fahren Sie ruhig auf die offene See hinaus, wenn es stark stürmt und die Wellen über die Hafentmole schlagen, dieses Schiff wurde schließlich für Seereisen konstruiert, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis über 8 und Wellenhöhen bis über 4 m auftreten können.“

UND LINSSEN YACHTS?

Linssen Yachts geht mit dem Thema Sicherheit nicht leichtsinnig um. Die Arbeitsbedingungen auf der Werft sind ein Musterbeispiel für die Umsetzung der niederländischen Arbeitsschutzvorschriften. Nicht etwa, weil Linssen Yachts gern eine Vorbildfunktion übernehmen möchte, sondern einfach, weil Sicherheit bei Linssen an erster Stelle steht. Diese Einstellung ist dem Unternehmen zur zweiten Natur geworden, sie ist eng mit der gesamten Unternehmenskultur verwoben. So werden Linssen-Yachten gebaut, und nicht anders.

Es ist also nicht weiter verwunderlich, dass Linssen Yachts die Einteilung in eine bestimmte Kategorie nicht auf die leichte Schulter nimmt. Alle Pros und Kontras werden sorgfältig gegeneinander abgewogen. Sicherheit und Ehrlichkeit gegenüber dem Kunden werden bei Linssen nun einmal groß geschrieben. Eine Linssen-Yacht wird nicht in eine zu hohe Kategorie eingeteilt, weil die Werft ihre Kunden nicht belügen will. Den Rat: „Fahren Sie ruhig bei schwerem Sturm hinaus“, werden Sie in Maasbracht nicht zu hören bekommen. Eine Linssen-Yacht wird nicht in eine zu hohe Kategorie eingeteilt, denn das wäre nicht fair. Ihre Linssen-Yacht mag die Situation überstehen, aber wie steht es mit Ihnen? Eine Linssen-Yacht wird nicht in eine zu hohe Kategorie eingeteilt, weil es nicht richtig wäre. Ihre Linssen-Yacht soll Ihnen ein wahres Gefühl von Sicherheit geben, kein trügerisches.

Und deshalb gilt bei Linssen Yachts die Devise: Ihre Linssen-Yacht wird in die Kategorie eingeteilt, „in die sie gehört!“

KRAFT – ARBEIT

Der Unterschied zwischen den beiden Größen „Kraft“ und „Arbeit“ lässt sich am besten anhand eines Beispiels verdeutlichen: Stellen Sie sich vor, Sie holen den Anker ein. So lange der Anker still im Wasser hängt, zieht die Ankerwinde mit einer bestimmte Kraft an der Kette. Es wird keine Arbeit verrichtet. Erst wenn der Anker aufgeholt wird (und er einen „Weg“ zurücklegt), wird Arbeit verrichtet. So lautet auch die Definition von Arbeit: $\text{Arbeit} = \text{Kraft} \times \text{Weg}$. Am einfachsten kann man sich diese Energie bei einer geradlinig wirkenden Kraft vorstellen, die zieht oder drückt. Eine solche Kraft wirkt beispielsweise, wenn ein Anker aufgeholt wird oder ein Schrank verrückt wird. Ein Moment hingegen ist keine geradlinige, sondern eine drehende Kraft. Denken Sie zum Beispiel an eine Feder in einem Uhrwerk: Wenn die Uhr stillsteht, wirkt lediglich eine Kraft. Wenn die Uhr läuft, kommt Energie ins Spiel: Die Feder wird beim Spannen über einen bestimmten Winkel verdreht (Winkelverdrehung). Die Formel lautet hier also: $\text{Arbeit} = \text{Moment} \times \text{Winkelverdrehung}$.

Text und Zeichnungen: Jur den Hamer (Hamer Expertise & Advies b.v.)



INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL

DIE ERSTEN 25 JAHRE

DIE MEISTEN BOOTSEIGNER SIND SICH NICHT BEWUSST, WELCHEN GEWINN FÜR SIE IN DEN LETZTEN 25 JAHREN DIE LOBBYARBEIT DES VERBANDES INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL (IWI) ERBRACHT HAT. LINSSEN YACHTS IST STOLZ, MITGLIED DIESER ORGANISATION ZU SEIN, UND PETER LINSSEN WURDE 2014 SOGAR IN DEN 20-KÖPFIGEN VORSTAND DES IWI GEWÄHLT.

Dieser Beitrag möchte einen Überblick über die Tätigkeit des Verbandes geben. Der Verband will erreichen, dass im Interesse aller Nutzer überall in der Welt die Binnenwasserstraßen gut instand gehalten, ordentlich verwaltet und – wenn nötig – verbessert werden. Wie so oft bei Freiwilligenorganisationen vollzieht sich auch die Lobbyarbeit des IWI überwiegend hinter den Kulissen.

1992 verließ Ron Oakley, damals Vorsitzender des internationalen Komitees der Inland Waterways Association (GB), in beiderseitigem Einvernehmen die IWA, hauptsächlich aufgrund juristischer Komplikationen wegen der von ihm veranstalteten internationalen Bootsreisen, was sich nicht mit der Satzung der Vereinigung vereinbaren ließ. Bis dahin hatte er bereits rund 20 Jahre Törns durch Europa und andere Kontinente organisiert, oft unterstützt vom gegenwärtigen Vorsitzenden des IWI, David Edwards-May.

SINNVOLLE PROJEKTE

Von Anfang an wurde wichtige Arbeit geleistet und der Rückhalt für besonders sinnvolle Projekte gestärkt, um Kanäle vor einem Verfall ohne Chance auf Restaurierung zu bewahren. Das galt etwa für den Lichfield-Kanal, für den ein Aquädukt über die Mautautobahn M6 gebaut wurde, ebenso für den Roubaix-Kanal, der auf einer der ersten Reisen unter

der Ägide des IWI besichtigt wurde. Damals plante man noch auf „amerikanische Art“ das Zuschütten des Kanals zugunsten einer städtischen Schnellstraße. 1998 wurde David Stevenson (ehemaliger Vorsitzender der IWA) zum zweiten IWI-Vorsitzenden bestimmt. Er war maßgeblich an der Planung der World Canals Conference 1999 in Lille und La Louvière beteiligt. David Edwards-May wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt und bereitete damals eine Parallelkonferenz für den Mai 1998 in Toulouse vor, aber nicht unter der Flagge der WCC. Unter der Bezeichnung „Canaux 98“ wurde auf jener die Aufnahme des Canal du Midi in die UNESCO-Weltkulturerbeliste gefeiert. Es war der erste Kanal, der in dieser Form gewürdigt wurde. IWI-Gründer Ron Oakley organisierte weiter Reisen in nahe und ferne Länder, einschließlich Riverboat-Touren auf dem Mississippi, der Rhône und dem Po sowie eine Reise über Land zum Großen Kanal in China.

Als dritter IWI-Vorsitzender amtierte von 2001 bis 2004 Des Leyden, vormals Vorsitzender der irischen Inland Waterways Association und lebenslanger begeisterter Bootsfahrer. Er war mit seiner Frau Janet Gastgeber unvergessener Vorstandssitzungen in Dublin vor und nach dem WCC im Juni 2001 (hauptsächlich) im Dublin Castle.

2003 führte Oakleys letzte Reise in Begleitung von Stevenson nach Belgrad, um dem Verein Danube

Propeller (gegründet von Vorstandsmitglied Krsta Paskovic) und andere serbische Partner bei der Präsentation einer Strategie zur Entwicklung des unausgeschöpften Potenzials der mittleren Donauregion zu unterstützen, zu der die Donau und ihre vielen Anschlusswasserstraßen gehören. Die hochrangige Konferenz stand unter der Überschrift „Danube: International River of Cooperation“. An der Verwirklichung dieses Ziels wird bis heute intensiv gearbeitet. Peter und Jan Linssen nahmen im Mai 2017 an einer Fahrt von Budapest zum Eisernen Tor und zurück nach Belgrad teil.

Nach seiner Belgradreise 2003 erkrankte Ron Oakley schwer und verstarb im April 2004. Weitere Aufgaben, die er übernommen hatte, waren – bevor Internet und Online-Wirtschaft den alten Postversand völlig umkrempelten – der Vertrieb von Publikationen, die Lieferung von Beiträgen zu den Wasserstraßenkarten von Euromapping und sogar der Selbstverlag eines Buches über Schiffshebewerke und Schiffsaufzüge von Hans-Joachim Uhlemann, ins Englische übertragen von Vorstandsmitglied Mike Clarke. Nachfolger von Des Leyden wurde Tom Grasso, der gleichzeitig Vorsitzender der Canal Society of New York State war. Während Grassos Mandat standen für den IWI zunehmend die Jahreskonferenzen im Mittelpunkt, denn auf diesen Zusammenkünften wurden Wissen und Erfahrungen ausgetauscht, die für viele Teile der Welt aktuell waren. Die Konferenzen bildeten eine ideale Ergänzung zu den auf den Reisen gesammelten Erkenntnissen. Die Reisen wurden immer öfter im Umfeld der WCCs organisiert.

WELTKULTURERBE

Der dritte Kanal, der als Weltkulturerbe Anerkennung fand, war der Rideau Canal in Ontario, Kanada. Zu dieser Zeit, im Herbst 2007, wurde zu Grassos Nachfolger Dave Ballinger ernannt, der frühere Chef des Rideau Canal. Unter seiner Leitung fand im September 2008 der WCC in Kingston statt. Auf Vorschlag von Rory Robinson, dem Vorsitzenden des WCC-Lenkungsausschusses, werden die Konferenzen seitdem unter dem Dach des IWI veranstaltet. Bis dahin wurden sie von Ad-hoc-Ausschüssen organisiert, die aus den Gastgebern aller früheren Konferenzen bestanden. Robinson leitet noch stets den WCC-Lenkungsausschuss.

Ein wichtiger Aspekt der Arbeit, der Außenwirkung und des Einflusses des IWI waren immer die Publikationen. Während Dave Ballingers Amtsführung stiegen aber deren Kosten in einem Maße, dass eine Kompromisslösung gefunden werden musste. Künftig

David Edwards-May, auch Autor von „Binnengewässer Frankreichs“ sowie der „Karte der Wasserstraßen Europas“ (eine von Linssen gesponserte Publikation), wurde im Oktober 2016 zum neuen IWI-Vorsitzenden gekürt.

Im kommenden Jahr findet der WCC vom 10. bis 12. September in Athlone, Irland, statt und kann bequem mit einem Charterschiffstörn auf dem Shannon kombiniert werden. Die Charteryachten sind auch eine der Unterkunftsoptionen, für die der Gastgeber wirbt, denn die Athlone Marina liegt direkt vor dem Tagungsort, dem Radisson Blu Hotel!

erschieden pro Jahr nur noch eine Printzeitschrift und zwei digitale Newsletter.

Der IWI unterstützt die Wiederherstellung vieler fehlender Verbindungsstücke im europäischen Wasserstraßennetz, ebenso den Bau neuer Wasserstraßen, soweit sie wirtschaftlich und ökologisch vertretbar sind, etwa den Seine-Nordeuropa-Kanal, der leider von der neuen französischen Regierung erneut vertagt worden ist, und den Donau-Oder-Elbe-Wasserkorridor in Tschechien, der strategische Bedeutung auch für Polen und die Slowakei hat.

Sollten Sie wieder einmal die Gelegenheit haben, den Sambre-Oise-Kanal zu befahren (hoffentlich 2020 freigegeben), werden Sie vor dem IWI den Hut ziehen, denn gerade solche Projekte fördern wir mit unserer Arbeit hinter den Kulissen!

Inzwischen freuen wir uns auf die jährliche World Canals Conference in Syracuse, NY, vom 24. bis 28. September 2017, auf der Linssen an einem Stand für seine Yachten und Bootsurlaube werben wird.



INLAND WATERWAYS INTERNATIONAL

BP 90093

F-59559 Comines Cedex

Frankrijk

www.inlandwaterwaysinternational.org



DIE AKTUELLE LISTE VON LINSSEN-GEBRAUCHTYACHTEN

	Ref.-Nr	Typ/ Dimensionen	Baujahr	Motorisierung	Preis
	2930	Grand Sturdy 25.9 SCF 8,20 x 3,15 x 0,90 m	2010	1x Vetus M4.15 24 kW / 33 PS	€ 135.000
	2933	 Grand Sturdy 29.9 Sedan 9,35 x 3,35 x 1,00 m	2011	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 PS	€ 165.000
	3044	 Grand Sturdy 30.9 AC 9,75 x 3,35 x 1,00 m	2012	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 PS	€ 148.000 excl. BTW
	3244	 Classic Sturdy 32 Sedan 10,15 x 3,45 x 1,00 m	2015	1x Volvo Penta D2-55 41 kW / 55 PS	€ 240.000
	2998	 Grand Sturdy 34.9 Sedan 10,70 x 3,40 x 1,00 m	2011	1x Volvo Penta D2-75 55 kW / 75 PS	€ 234.500
	2395	 Grand Sturdy 380 AC 11,60 x 3,85 x 1,15 m	2003	1x Volvo Penta TAMD 31S 74 kW / 100 PS	€ 235.000
	2352	 Dutch Sturdy 380 AC 11,50 x 3,95 x 1,05 m	2005	1x Volvo Penta TAMD 41H 107 kW / 145 PS	€ 239.000
	2814	Grand Sturdy 40.9 AC 12,85 x 4,30 x 1,20 m	2008	1x Volvo Penta D3-110 81 kW / 110 PS	€ 339.000
	2493	 Grand Sturdy 430 AC Twin Mark II 13,20 x 4,30 x 1,35 m	2006	2x Deutz DT44 84 kW / 114 PS	€ 445.000
	2532	Grand Sturdy 430 AC Mark II 13,50 x 4,30 x 1,35 m	2007	1x Vetus Deutz DT66 125 kW / 166 PS	€ 425.000
	2913	 Grand Sturdy 43.9 AC 13,90 x 4,35 x 1,20 m	2010	1x Steyr MO156K25 110 kW / 150 PS	€ 419.000
	2598	 Range Cruiser 450 Sedan Variotop® 14,45 x 4,40 x 1,20 m	2011	2x Steyr SE126E25 88 kW / 120 PS	€ 662.000



Die besonderen Privilegien der „Linssen Collection“ im Überblick:

- Linssen Yachts Owners Card
- Linssen Yachts-Garantieplan (1 Jahr Garantie*)
- hervorragend gewartete Yachten
- vollständige Inspektion durchgeführt
- Lieferung ab Werft
- professionelle Innen- und Außenreinigung
- umfassende Übergabeinspektion
- ausführliche Übergabe und technische Einweisung
- zusätzlicher Support vom After-Sales-Team von Linssen Yachts

(* siehe die Bedingungen im Linssen Yachts-Garantieplan für Gebrauchtyachten)



RANGE CRUISER 450 SEDAN VARIOTOP® L-CLASS

Die Range Cruiser ist bekannt als eine der „modernerer Linssen“.

An dieser Range Cruiser ist vor allem die L-Class-Ausführung bemerkenswert. Sie macht die Yacht sehr exklusiv und mancher Wassersportler wird sich unterwegs nach ihr umdrehen.

Diese Linssen hat sehr unterschiedliche Reviere durchkreuzt: neben der niederländischen Küste auch die niederländischen Binnengewässer. Sie kehrte später über Frankreich und Spanien wieder in ihre „Heimat“ Maasbracht zurück, wo sie in unserem Showroom guldig auf weitere abenteuerliche Törns mit einem neuen Eigner wartet.

PREIS:

€ 662.000,--



Coming soon to a marina near you

The All-New Grand Sturdy 500 Variotop®



Linssen Yachts B.V.

Brouwersstraat 17, P.O. Box 7172, NL-6050 AD Maasbracht

Tel. +31(0)475-43 99 99, Fax +31(0)475-43 99 90

info@linssenyachts.com

www.linssenyachts.com

Download the
Linssen app

Available on the
App Store

GET IT ON
Google play

