

ERSTE KLASSE

Linssen Yachts hat an die populäre Grand-Sturdy-Modellreihe Hand angelegt. Mit der neuen Linssen GS 40.0 AC feiert ein unbedingt sehenswerter Entwurf während der Hamburger hanseboot Messepremiere. Uns bot sich die Gelegenheit, diese enorm solide anmutende Stahlyacht auf der Maas zu erproben.



Die neue Linssen Grand Sturdy 40.0 AC hinterlässt im Praxistest einen erstklassigen Eindruck. Vorbildlich fahrstabil, präsentiert sich die ergonomisch aufgeteilte Motoryacht als äußerst solide Konstruktion

TEST LINSSSEN GRAND STURDY 40.0 AC

Wer als Tester und Autor eines angesehenen Wassersport-Magazins durch die Lande reist, der entwickelt im Laufe der Zeit ein sicheres Gespür dafür, die Wirkung eines neuen Yachtmodells auf den von der Werft anvisierten Kundenkreis einzuschätzen. Im Falle der Linssen Grand Sturdy 40.0 AC muss der Betrachter ehrlich gesagt kein Experte sein oder gar hellseherische Fähigkeiten besitzen, um dem gefälligen Testobjekt so etwas wie Bestseller-Genie zu bescheinigen. Um es auf den Punkt zu bringen – schon am Steg wirkt dieser perfekt proportionierte Motorcruiser wie aus einem Guss. Und sobald man einen Fuß aufs Deck setzt, wird der erste Eindruck angesichts der voll überzeugenden »Haptik« sogar noch verstärkt.

1. Besser geht es nicht – ideal zugänglicher Maschinenraum mit Volvo Pentas fünfzylindrigem D3-110, der 80,9 kW generiert
2. Blick in die backbords inszenierte Mittelkabine. Dort gibt es zwei getrennte Kojen
3. So gemütlich sieht es in der komfortabel möblierten Achterkabine der Yacht aus. Die Doppelkoje misst 200 x 160 cm
4. Dem Wohnbereich im Heck ist eine ansehnliche Sanitärabteilung angegliedert. Dusche und Toilette sind, was sehr angenehm ist, räumlich voneinander getrennt
5. Im 201 cm hohen Salon erfreut sich der Skipper einer optimalen Bewegungsfreiheit. Wie überall an Bord besteht das Mobiliar aus feinem Kirschbaumholz
6. Die angenehm schlicht gestaltete Bugkabine der 40.0 lädt zum Übernachten ein
7. Im vorderen Badezimmer wurde viel Platz für Handtücher und Kosmetik geschaffen
8. Die Duschzelle im Bugbereich ist auch für kräftig gebaute Zeitgenossen groß genug

Keine Frage, die Konstrukteure und Designer haben ganze Arbeit geleistet und den 12,85 x 4,30 m messenden Newcomer mit Eigenschaften ausgestattet, die im Vergleich mit den meisten Konkurrenzfabrikaten den vielleicht (kauf-)entscheidenden Unterschied ausmachen.

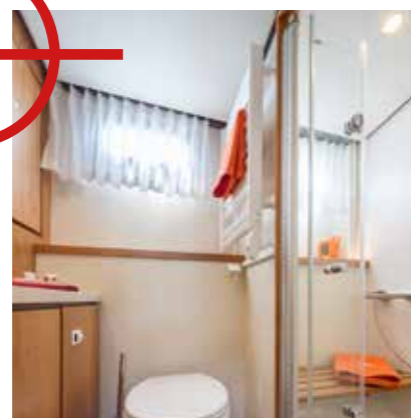
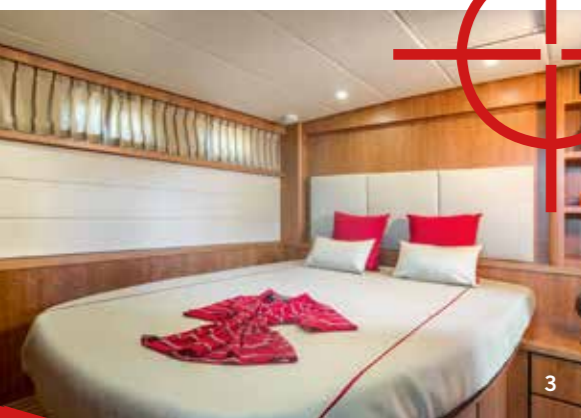
Die Anfänge der erfahrenen Werft liegen beinahe 70 Jahre zurück. Mit der St. Jozefvlet lief dann 1958 die erste Serienyacht vom Stapel, und in den nächsten sechs Jahrzehnten sollten dem Urahn rund 3.500 Linssen-Einheiten folgen. Heute eilt dem in der 7.300-Einwohner-Ortschaft Maasbracht angesiedelten Bootsbau-Unternehmen mit 120 Angestellten ein exzellenter Ruf voraus. Die aktuell in Längen von 35 bis 50 Fuß verfügbaren Tourenyachten gelten als besonders wertbeständig, und nicht selten muss ein ebenso solventer wie erwartungsfroher Auftraggeber etwas Geduld mitbringen, bis die Lieferung seines Traumschiffes ins Haus steht ... Wir laden Sie nun zu einer Stippvisite an Bord der Grand Sturdy 40.0 AC ein. Die »Henri Mer« – es handelt sich bei der Baunummer 1 übrigens um das superb ausgestattete Privatboot von Verkaufsdirektorin Yvonne Linssen – verdrängt satte 16,5 Tonnen und erfüllt mit einer bis zu zehnköpfigen Besatzung die Anforderungen für die CE-Einstufung B. Um auf dem weitläufigen Achterdeck zu beginnen – die Stehhöhe unter dem maßgeschneiderten Stoffdach variiert zwischen 197 und 202 cm. Der Skipper hat einen wunderbar aufgeräumten Fahrstand mit feiner Raymarine-Elektronik vor sich, und die präzise reagierende Hydrauliklenkung benötigt viereinhalb Ruderdrehungen zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag. Die u-förmige Hecksitzgruppe lässt sich wie der teakhölzerne Tisch mittig teilen, so dass eine offene Verbindung zum 93 cm tiefen Badesteg zustande kommt. Wir bevorzugen hier jedoch die beim Vorgängermodell Grand Sturdy 410 realisierte Lösung, dass die Gangborde gen achtern in beid-



seitig vorhandene Treppen auslaufen. Aber die Geschmäcker sind ja bekanntlich verschieden. Alles andere ist so, wie es sein soll. Auf der bis zu 23 cm hohen Schanz sitzt eine bis zu 57 cm hohe Seereling, die sich – kombiniert mit sehr praktischen integrierten Klappleitern – auf einer Breite von jeweils 57 cm öffnen lässt. Die längsverschiebbare Abdeckung des Saloneingangs gewährt bequemen Einlass in die gute Stube,

deren Aufteilung bei 201 cm lichter Höhe als ideal zu bezeichnen ist. Der als Bedarfskoje zu nutzenden cremefarbenen Ledercouch steht an Backbord ein Sideboard gegenüber, das reichlich Schrankraum und einen schwenkbaren Sony-Fernseher mit 81-cm-Bildschirmdiagonale beherbergt. Der vordere Salonabschnitt ist um eine Trittstufe vertieft. Dies kommt natürlich dem Raumgefühl zugute – beispielsweise im mit moder-

nen Siemens- und Waeco-Gerätschaften bestückten Küchenbereich. Ein stabiler Klapptisch vervollständigt die vier- bis sechssitzige Dinette, die von großen Schapps flankiert wird. Überhaupt ist die Anzahl an Staumöglichkeiten kaum zu toppen. Vom 165 cm langen Kabinenflur zweigt backbords das gemütliche »Kinderzimmer« mit zwei 200 x 70 cm großen Einzelkojen und 16 cm dicken Komfortmatratzen ab. An Steuerbord rei-



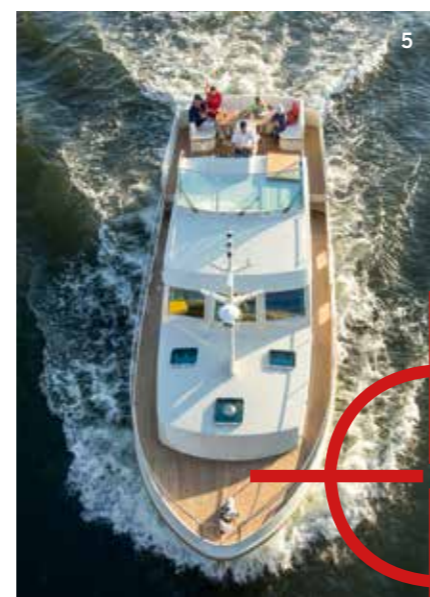


Fotos: Werft (1-4), Peter Marienfeld (1)

1. Hier schmeckt das Bordfrühstück. Die adrett designte Dinette befindet sich backbords im vorderen Salonabschnitt
2. Ein Sony-Fernseher mit 81 cm Bildschirmdiagonale lässt sich aus dem backbordseitigen Sideboard herauschwenken
3. Der Teakholz-Tisch und die Heckbank werden geteilt, sodass eine Verbindung zu den Stufen des Badesteges entsteht
4. Der zentrale Steuerstand auf dem Achterdeck mit übersichtlich angeordneter Raymarine-Navigationselektronik
5. Luftbild mit dicker Bugwelle. Selbstredend macht die neue Linssen GS 40.0 AC auch ohne Fahrverdeck eine gute Figur
6. Während des Tests auf der heimischen Maas erreicht der stählerne niederländische Verdränger 8,4 Knoten Höchstfahrt

lich prächtig geratenen Achterkabine. Diese wird über eine beleuchtete dreistufige Treppe betreten und bietet 199 cm Stehhöhe. Auch hier sieht sich der Bordgast mit einer 200 x 160 cm großen Doppelkoje, dimmbaren Deckenspots und meisterhaft verarbeitetem Kirschholz-Mobiliar konfrontiert. Das backbords postierte Badezimmer mit einer separierten Dusche inklusive Sitzbank ist schön hell und bietet angenehm viel Bewegungsfreiheit. Zum Inventar gehören neben der quer zur Fahrtrichtung eingebauten Elektro-Toilette eine Handtuchheizung, ein Corian-Waschbecken mit Grohe-Mischarmaturen und ein 57 x 68 cm großer Spiegel. Ein weiterer, diesmal mit den Abmessungen 160 x 38 cm, zierte die Innenseite der Tür. Der Volvo-Turbodiesel vom Typ D3-110 verrichtet seinen Dienst optimal zugänglich unterm Salonboden. Das fünfzylinderige 2,4-Liter-Triebwerk aktiviert 110 Pferdestärken, die bestens mit dem in HPH-Bauweise (HPH bedeutet »Hardchine Prestressed Hull«) gefertigten Knickspant-Rumpf harmonieren. Alternativ sind zwei D2-75-Maschinen mit zusammen 110,3 kW (150 PS) bestellbar. Wir legen ab, überprüfen dabei das tadellose Manövrierverhalten und starten die Fahrtmessungen mit 700 min⁻¹, flüsterleisen 50 dB(A) und 1,7 kn. Richtig entspannt spazierenfahren kann man im

Bereich von 1.500 Umdrehungen pro Minute. Der schwedische Selbstzünder sondert infolge der wirkungsvollen Kapselung weniger als 60 dB(A) ab und verhilft der »Henri Mer« zu einem genüsslichen Wasserwander-Speed von fünfeinhalb Knoten. Zum Überbrücken längerer Distanzen bietet sich dann eine Marschgeschwindigkeit von mindestens sieben Knoten an. Die Linssen bewegt sich vorbildlich kurstreu vorwärts und reagiert präzise auf jede noch so kleine vom Skipper eingeleitete Richtungsänderung. Oben herum baut sich eine dicke Bugwelle auf. Die abgelesene Vollastdreh-



zahl - es sind 2.870 min⁻¹ - wird von 69 dB(A) untermalt. Als Spitzentempo protokollieren wir 8,4 kn, also gute 15 km/h.

Ein kurzes Fazit: Linssen Yachts hat mit der GS 40.0 AC und der ebenfalls neuen GS 40.0 Sedan wahre Premium-Verdränger im Angebot. Wer die von uns erprobte Aft-Cabin-Variante favorisiert und für die einmotorige Basisausführung 403.400 Euro ausgibt, der darf sich auf eine Yacht freuen, die das Prädikat »erste Klasse« verdient. ■

Text: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 12,85 m
Breite: 4,30 m
Durchfahrthöhe: min. 3,00 m
Tiefgang: 1,20 m
Gewicht: 16.500 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 10
Kojenzahl: 6
Brennstofftank: 820 l (zweimotorige Version 2 x 450 l)
Wassertank: 440 l
Septiktank: 240 l
Baumaterial: Schiffbaustahl
Motorisierung: Volvo D3-110, Leist. 80,9 kW (110 PS), oder 2 x Volvo D2-75, Leistung 2 x 55,1 kW (2 x 75 PS), jeweils mit Wellenantrieb
Grundpreis (ab Werft): 403.400 € mit getesteter Einzelmotorisierung, mit Volvo-D2-75-Doppelmotorisierung ab 449.215 €

MOTOR IM TESTBOOT

Volvo D3-110, Turbodiesel mit Vierventiltechnik und Common-Rail-Einspritzsystem, Leistung 80,9 kW (110 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Hubraum: 2,4 Liter, Nenndrehzahl: 3.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydrauliklenkung, Seereling, Innenausbau in Kirschholz, zwei el. Toiletten, zwei Duschen, Pantry mit Kühlschrank, Spüle und Gaskocher, Radio m. MP3-Player, Bord-TV mit DVB-T- u. DVB-S-Tuner, Badesteg mit Leiter, Fahrverdeck, Heizung, Warmwasserversorgung, Bugstrahlruder, 230-V-Landanschluss mit Batterielader, Feuerlöschanlage im Motorraum, Kühlschublade, Wieling, BSH-attest. Navi-Beleuchtung

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Teakbelag auf Achterdeck und Hecktreppe (15.291 €), Heckstrahler (7.735 €), 7-kW-Generator (22.550 €), elektr. Ankerwinde plus Ankerschirr (2.832 €), Navigationspaket mit Raymarine-Autopilot inkl. Fernbedienung, Raymarine-GPS-Plotter u. Raymarine-UKW-Anlage (14.542 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	48 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	50 dB(A)	1,7 kn
	1000 min ⁻¹	52 dB(A)	3,8 kn
	1300 min ⁻¹	54 dB(A)	4,7 kn
	1600 min ⁻¹	60 dB(A)	5,5 kn
	1900 min ⁻¹	63 dB(A)	6,5 kn
	2200 min ⁻¹	66 dB(A)	7,2 kn
	2500 min ⁻¹	68 dB(A)	7,7 kn
	2800 min ⁻¹	69 dB(A)	8,2 kn
(Vollast)	2870 min ⁻¹	69 dB(A)	8,4 kn

Revier: Maas bei Maasbracht (NL)

Crew: 3 Personen, **Messung:** GPS

Wasser: 20° C, **Luft:** 30° C, **Wind:** 1-2 Bft.

Tanks: Diesel 410 l (50 %), Wasser 330 l (75 %)

- ⊕ Souveränes Fahr- und Manövrierverhalten
- ⊕ Ergonomische Aufteilung der gesamten Yacht
- ⊕ Verarbeitungsqualität und Haptik auf Top-Niveau
- ⊕ Praxisgerecht dimensionierte Diesel- und Wassertanks
- ⊕ Passende Motorisierung, Zwillingsdiesel gibt es auf Wunsch
- ⊕ Sehr robuste Scheuerleiste, ideal angeordnete Niro-Beschläge
- ⊕ Optimal zugänglicher Maschinenraum unter dem Salonboden
- ⊕ Klassisch-elegantes Stahlkreuzer-Design aus jeder Perspektive
- ⊕ Voraussichtlich weit überdurchschnittliche Wertstabilität

- ⊖ Der Septiktank könnte ein bisschen voluminöser ausfallen
- ⊖ Gewöhnungsbedürftige, weil mit leichten Umbaumaßnahmen einhergehende Verbindung zwischen Achterdeck und Hecksteg

INFORMATIONEN UND WERFT

Linssen Yachts B.V., Brouwersstraat 17, NL-6050 AD Maasbracht, Tel. 0031-475439999, Kontaktadressen der deutschen Vertriebspartner unter www.linssenyachts.com