

YACHT-TEST



Neue Moody 31

Das am River Hamble in Südengland angesiedelte Familienunternehmen Moody hat ein völlig neues und schnelles Fahrtenschiff für vier Personen auf den Markt gebracht. Wir haben die neue Moody 31 auf dem Solent gesegelt. Von Erik von Krause.

DATENBLATT

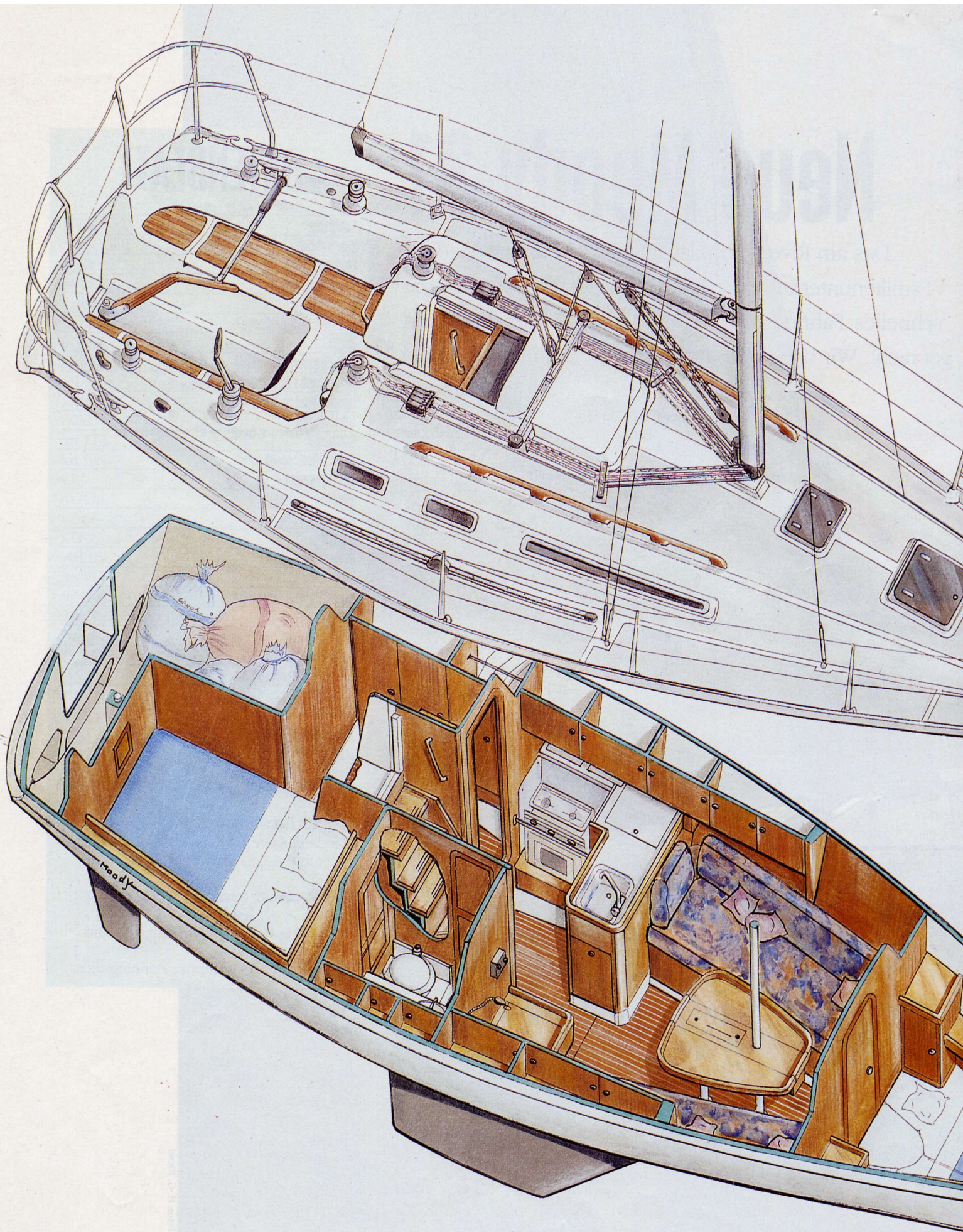
| | |
|------------------------------------|-------------------------|
| Schiffstyp | Moody 31 |
| Konstrukteur | Bill Dixon |
| Rumpfmateriale | GFK |
| Lüa (Rumpflänge) | 9,45 m |
| Gesamtlänge | 9,65 m |
| LWL (Wasserlinienlänge) | 8,08 m |
| Breite | 3,30 m |
| BWL (Wasserlinienbreite) | 2,74 m |
| Theoretische Rumpfgeschwindigkeit | 6,91 kn |
| Längen-Breiten-Verhältnis | 2,86:1 |
| Takelungsart | Slup |
| Großsegel | 20,1 m ² |
| Genua (Rollgenua) | 28,7 m ² |
| Segeltragezahl ($2\sqrt{S^3/V}$) | 4,19 |
| Tiefgang (festkiel) | 1,68 m |
| Gewicht | 4,63 t |
| Ballast | 1,47 t |
| Ballastanteil | 31,8% |
| Kiel | Eisen |
| Masthöhe über Wasserlinie | 13,41 m |
| Maschinentyp | Volvo MD 2020 Saildrive |
| Höchstzahl | 3200 min ⁻¹ |
| Maschinenleistung | 14 kW/19 PS |
| Tankkapazität Kraftstoff | 90 l |
| Tankmaterial | rostfreier Stahl |
| Propellertyp | 2-Flügel-Festpropeller |
| Tankkapazität Frischwasser | 180 l |
| Tankmaterial | Kunststoff |
| Kojen | 6 |

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf Vollaminat im Handauflegeverfahren mit Osmose-Schutz, Deck in Balsa-Sandwichbauweise.

Standardpreis inkl. MwSt. 135998 Mark.

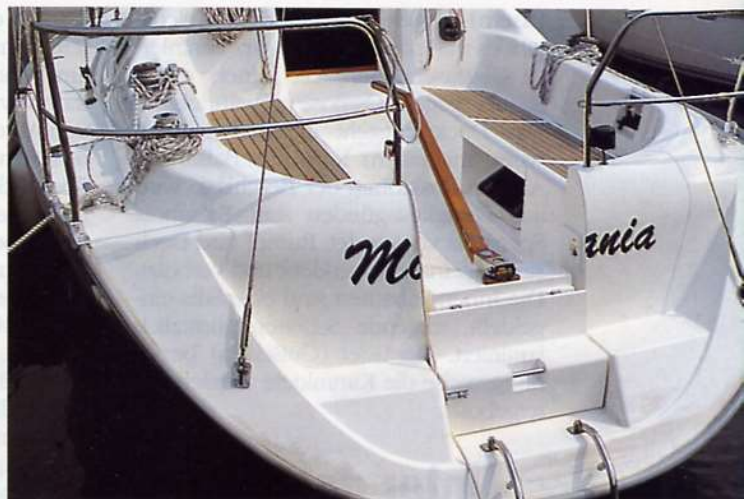
Werft Marine Projects, Plymouth, England.

Händler Gründl Bootsimport, Bönningstedt.

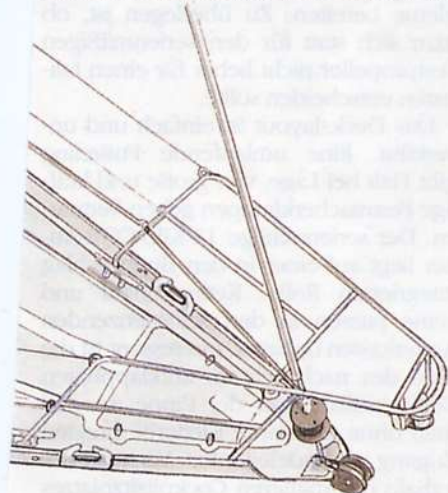




Die Seitenklappen des Salontisches sind mit angeformten Schlingerleisten versehen. Der Stauraum hinter den Lehnen ist offen.



Das Cockpit kann zur Spiegelplattform hin geöffnet werden, so daß man die klappbare Badeleiter bequem erreichen kann.



Die Moody 31 hat ein aufgeräumtes Deck, ein freies Cockpit und genug Raum unter Deck für vier Personen. Besonders großzügig für ein Schiff dieser Größe ist die Achterkajüte. Bei Bedarf gibt es zwei zusätzliche Kojen im Salon.

In der Zeit der größten Rezession in England seit dem Zweiten Weltkrieg hat Moody eine völlig neue Version der 31er entwickelt. Das Modell war lange Zeit der Verkaufsschlager in der Moody-Baureihe schlechthin, bis sich in den 80er Jahren viele Eigner größere Yachten anschafften. Als das Geld Anfang der 90er wieder knapper zu werden begann, ging der Trend zurück zu kleineren Booten. Moody hat dies rechtzeitig erkannt und in Zusammenarbeit mit Hauskonstrukteur Bill Dixon aus Southampton und der eigenständigen Werft Marine Projects in Plymouth, die für die Serienfertigung aller Moody-Yachten verantwortlich ist, nicht nur ein völlig neues Modell, sondern auch eine neue, rationellere Fertigungsmethode entwickelt. Aussteifende Innenformen sind schneller zu bauen und einzusetzen als einzelne Stringer.

Die Moody 31 wurde von Bill Dixon als Cruiser-Racer konzipiert, ist also eine schnelle Fahrtenyacht. Sie ist mit normalem Kiel oder auch – ein Zugeständnis an die heimische Kundschaft in britischen Tidengewässern – mit Kimmkielen lieferbar. Der Anteil an Moody-Kimmkielern liegt bei immerhin 40 Prozent. Das toppgetakelte Schiff ist leicht zu segeln und dabei schnell genug, um mit einiger Aussicht auf Erfolge auch an Regatten teilzunehmen. Optimal für längere Törns ist eine Crew von vier, da bleibt nachts im Hafen der Salon mit den zwei „Notkojen“ frei.

Das Konstruktionsbüro Angus Primrose Ltd. war viele Jahre lang für alle

Moody-Entwürfe verantwortlich, die Risse selbst aber stammen seit zwölf Jahren von Designer Bill Dixon, der sich inzwischen selbständig gemacht hat. Mit dem Riß der neuen Moody 31 nimmt Dixon keinerlei Rücksicht auf bestehende Rennformeln. Er geht aber davon aus, daß das Boot nach dem Channel Handicap System (CHS), mit dem 90 Prozent aller britischen Yachten Regatten segeln, gute Erfolgchancen haben wird. Der Entwurf ist auf viel Raum unter Deck ausgelegt, ohne jedoch auf Dinge zu verzichten, die Ge-

Die Werft spart Kosten durch aussteifende Innenformen

schwindigkeit bringen. Die Verdrängung ist mit über 4,5 Tonnen moderat, der Ballastanteil von knapp 32 Prozent angesichts hoher Formstabilität noch im normalen Bereich. Das bedeutet aber auch, daß die Moody möglichst aufrecht zu segeln ist.

Rumpf und Deck werden aus Kunststoff im Handauflegeverfahren hergestellt. Im Rumpf (Vollaminat) werden an besonders beanspruchten Stellen Rovings und Streifen mit unidirektionalem Gewebe (richtungsgebundenen

Zeichnung: Robbert Dats

Fasern) eingelegt. Unter dem Gelcoat gibt es mit Isophthalsäureharz laminierte Glasfasermatten, die einen guten Schutz gegen Osmose gewährleisten. Das Deck entsteht in Sandwichbauweise mit einem Kern aus Balsaholz. An den Positionen der Beschläge wird aus Festigkeitsgünden statt Balsaholz Sperrholz verwendet. Rumpf und Deck sind miteinander verklebt und verbolzt. Die Inneneinbauten sind ebenfalls eingeklebt, tragende Schotten zusätzlich laminiert. Der Kiel (Gußeisen) beziehungsweise die Kimmkiele werden untergebolzt.

Unter dem Gelcoat gibt es einen Osmose-Schutz

Der toppgetakelte Alumast steht an Deck und hat zwei Paare leicht nach achtern gepfeilter Salings. Alle Fallen und Strecker sind zum Cockpit geführt. Nur der Baumniederholer muß vorn am Mast bedient werden. Standardmäßig wird ein Ein-Leinen-Reffsystem angeboten, eine Rollanlage für die Genua ist gegen Aufpreis erhältlich. Serienmäßig gehören lediglich ein Großsegel mit zwei Reffs und eine Fock zum Lieferumfang.

Wir haben eine der ersten Moody 31 mit Normalkiel auf dem Solent gesegelt. Bei nur leichter Brise von zwölf

Knoten erreichte das Boot bei optimalem Trimm der großen Rollgenaua hoch am Wind immerhin 6,1 Knoten. Dabei trafen wir auf die ILC-40-Yacht „Astro“ von AeroSail, deren Crew ungläubig zu unserem viel kleineren Boot herüberblickte und schließlich das Begleitboot losschickte, um uns genauer unter die Lupe zu nehmen. Die Geschwindigkeit am Wind war wirklich zufriedenstellend, der Wendewinkel von knapp 100 Grad dagegen weniger. Der Versuch, ein paar Grad höher am Wind zu segeln, gelang zwar, aber die Geschwindigkeit litt sehr stark darunter. Wir vermuteten als Ursache die ziemlich strapazierten Segel, die offensichtlich schon so manche Testmeile auf dem Buckel hatten.

Bei halbem Wind kletterte das Log leicht auf 6,6 Knoten, mit Backstagsbrise erreichten wir immer noch gute 6,4 Knoten. Leider war keine Spinnakerausrüstung an Bord, sonst hätte die Segelerei bestimmt noch mehr Spaß gemacht. Später, als wir im Schmetterlingsstil platt vorm Laken den Hamble in Richtung Moody-Marina bei Swanwick hinaufsegelten, lief diese kleinste Moody immer noch gute 5,4 Knoten.

Das Boot lag auf allen Kursen gut auf dem Ruder. An der Kreuz sitzt man am besten auf dem Seitendeck und steuert mit dem Pinnenausleger. Dann hat man einen guten Blick voraus und auf die Segel. Ungewohnt aber für die Familiensegelei ist die Führung der Großschot. Der Traveller ist über der Garage des Schiebeluks montiert und wird vom Cockpit aus verstellt. Die mehrfach untersetzte Schot selbst wird

nach vorn zum Mast geführt und dann nach achtern auf eine Klemme umgelenkt. Dadurch bleibt das große Cockpit vollkommen frei. Das Ende der Baumniederholer-Talje sollte ebenfalls nach achtern umgelenkt werden, um einen schnelleren Zugriff zu ermöglichen.

Die beiden Winschen auf dem Kajütdach hinter den Hebelklemmen haben nur einen Gang, die Genuawinschen dagegen zwei. Bei mehr Wind dürfte der richtige Amwind-Trim der großen Genua in Schwerstarbeit ausarten. Die Schotwischen hätten gern eine Nummer größer sein können.

Die Motorisierung ist mit knapp 20 PS vollkommen ausreichend. Manöver in engen Marinas dürften keinerlei Probleme bereiten. Zu überlegen ist, ob man sich statt für den serienmäßigen Festpropeller nicht lieber für einen faltbaren entscheiden sollte.

Das Deckslayout ist einfach und unverbaut. Eine umlaufende Fußreling gibt Halt bei Lage, vier große und kräftige Festmacherklampen geben Vertrauen. Der serienmäßige 12-Kilo-CQR-Anker liegt auf einer in den Bugbeschlag integrierten Rolle. Kettenvorlauf und Leine passen in den selbstlenzenden Ankerkasten dahinter. Interessant ist die Idee des nach achtern aufklappbaren Cockpitsüls hinter der Pinne, so daß man ohne mühsame Kletterei direkten Zugang zur Badeleiter hat. Versenkt unterhalb des mittleren Cockpitsitzplatzes ist an der Steuerbordseite eine Luke eingebaut, die Licht und Luft in die Achterkammer bringt. Gegenüber hat



Fest eingebaute Haltestangen im Waschraum für Sicherheit bei Wind und Welle.

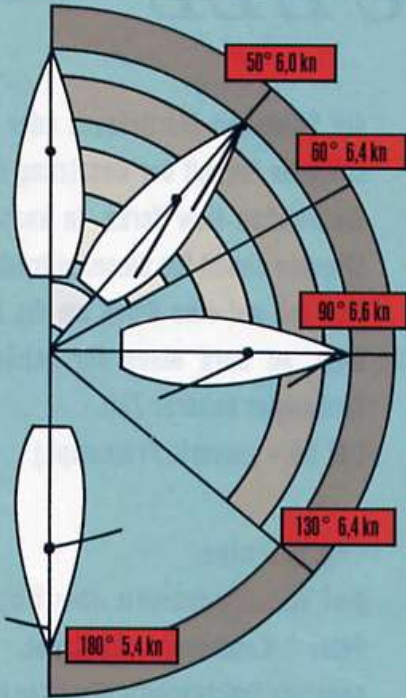


Die feste und hohe Schlingerleiste um den Kartentisch kann durchaus stören.



Unter einer Klappducht im Cockpit liegt die Licht- und Fluchtluke der Achterkajüte.

SEGELLEISTUNGEN



Testbedingungen:

Windgeschw. 12 kn

Windstärke 3 Bft.

Wellenhöhe 0,5 m

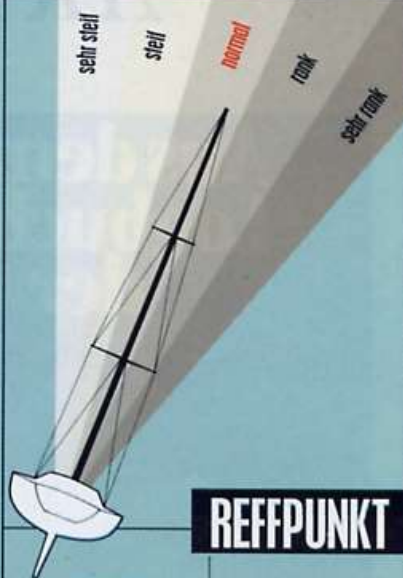
Segelfläche:

Großsegel 20,1 m²

Vorsegel 28,7 m²

Die gemessenen Geschwindigkeiten basieren auf diesen Wind- und Wellenbedingungen. Das Boot wurde mit Großsegel und Genua I gesegelt.

STABILITÄT

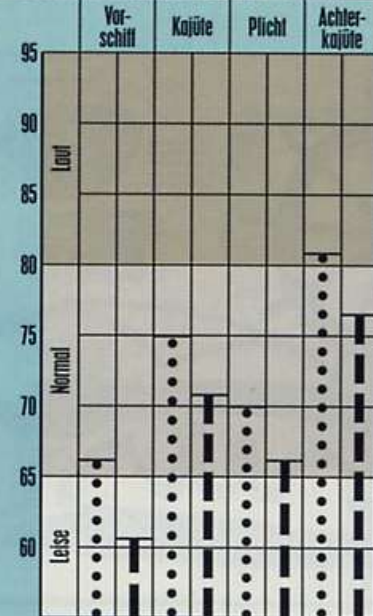


REFFPUNKT

- 22/23 kn
- 20/21 kn
- 18/19 kn
- 16/17 kn
- 14/15 kn
- 12/13 kn
- 10/11 kn
- 8/9 kn

Das aufrichtende Moment wird in einem Krängungstest unter Berücksichtigung des Segeldruckpunktes ermittelt oder dem IMS-Meßbrief entnommen. Zur Bewertung der Stabilität wird eine Referenzgruppe herangezogen. Für den theoretischen Reffpunkt bei einer Krängung von 20° gilt die wahre Windgeschwindigkeit.

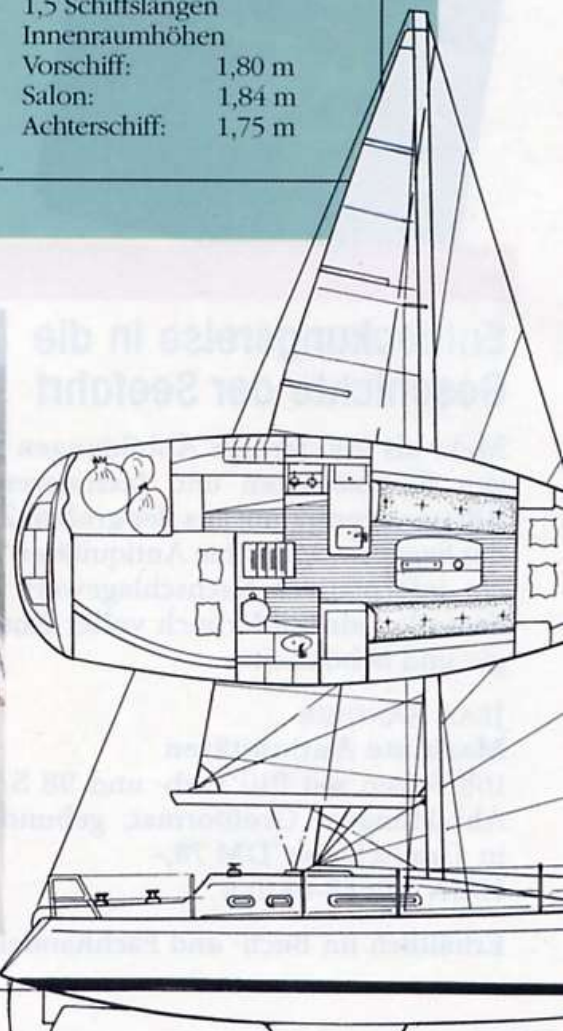
SCHALLDRUCKPEGEL



•••• voll voraus 3700 min⁻¹ 7,2 kn
 - - - - Marschfahrt 2500 min⁻¹ 5,5 kn

MESSERGEBNISSE

360-Grad-Drehung unter Maschine: 18 s
 360-Grad-Drehung unter Segeln: 22 s
 Drehkreisdurchmesser: 1,5 Schiffslängen
 Innenraumhöhen
 Vorschiff: 1,80 m
 Salon: 1,84 m
 Achterschiff: 1,75 m

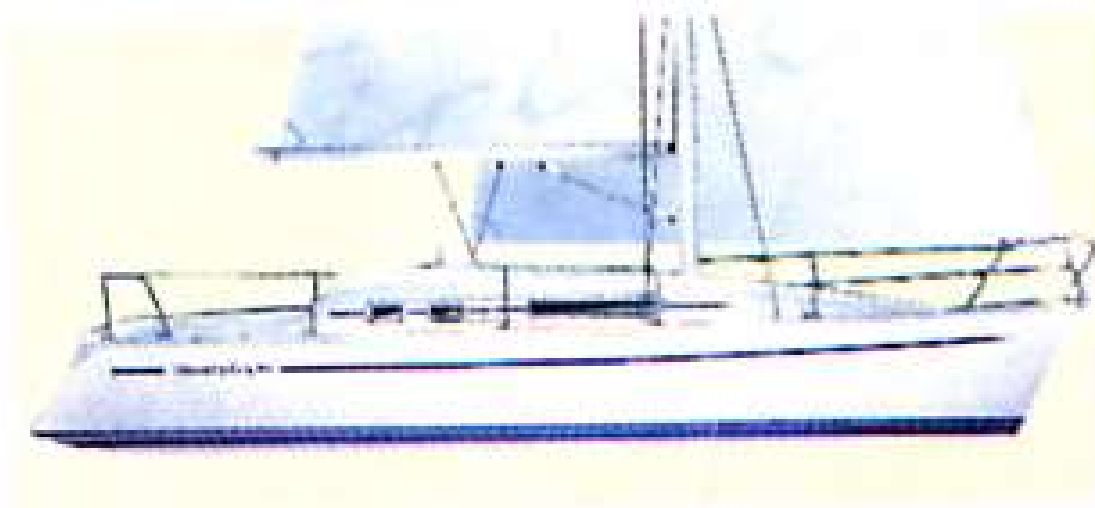


Diese Art der Großschottführung schafft ein freies Cockpit. Die Niederholerbedienung sollte ebenfalls nach achtern umgelenkt werden.

S

UN 31 PIEDI DA MARINE PROJECTS

arà disponibile la prossima primavera in Inghilterra, il nuovo Moody 31 del cantiere Marine Projects. Progettato da Bill Dixon è il modello più piccolo della gamma del cantiere inglese, specializzato in scafi per la crociera.



Il disegno del Moody 31, l'ultima proposta della Marine Projects.

Tra le caratteristiche una coperta razionale, un pozzetto spazioso, planchetta per il bagno e negli interni una cabina doppia a poppa, un bagno, zona cucina, tavolo da carteggio, dinette trasformabile e cabina doppia a prua. Dati tecnici: Lft. 9,45 m; Larg. 3,30 m; Pesc. 1,68 m oppure 1,14 m; Disloc. 4.197 kg; Sup. vel. 48,1 m². Per informazioni: Alu Yachting, Piazza Giolitti 8, 20133 Milano, tel. 02/70636336.