

Solide und preis

Decksalonyachten gelten allgemein als nicht sonderlich elegant, dafür aber als umso komfortabler und wohnlicher. Unter dem hohen Aufbau entsteht nicht nur Stehhöhe, sondern eine helle und wohnliche Atmosphäre. Die Ege 30 aus der Türkei bildet dabei keine Ausnahme.

Von **Michael Häßler**



Eigner und Ansprechpartner für Interessenten am Bodensee ist Hansjörg Kofel aus Zürich. Sein Boot liegt in der Marina Rheinhof.

Er habe gezielt nach einem Decksalonkonzept gesucht, berichtet er, dabei sei er auf die türkische Werft gestoßen. Zusammen mit dem österreichischen Händler sei er in die Türkei geflogen und habe sich vor Ort von der Bauqualität der Werft überzeugen können, die einen angemessenen Gegenwert zum vergleichsweise günstigen Preis bieten würde. Tatsächlich gibt es an der Qua-

lität der GfK-Teile nichts zu meckern und auch die Holzarbeiten hinterlassen einen soliden Eindruck, jedenfalls soweit man das im Rahmen einer kurzfristigen Momentaufnahme beurteilen kann.

Man muss solche Einschätzungen aber auch immer vor dem Hintergrund des Preises sehen, der überaus interessant ist und bei dem man auch mal ein Auge zudrücken kann, wenn eine Gehrung eben nicht hundertprozentig passt oder an einer Fuge noch etwas ausgetretener Leim zu sehen ist. Solche Dinge haben keinen Einfluss

auf den Gebrauchswert des Bootes und sind kleine Kompromisse, die man bei einem solchen Preis eben akzeptieren muss. Auch dass die Umleimer des in Kirsche furnierten Sperrholzes aus Buche bestehen, dürfte nur dem Fachmann auffallen.

Im Großen und Ganzen ist die Bauqualität jedenfalls in Ordnung, und es wurden hochwertige technische Komponenten verbaut, so dass man nicht sagen kann, dass an dem Boot irgendwo gespart wurde. Die Ege 30 DS ist zwar einfach, aber dennoch solide gebaut und aus-

gerüstet. Mit „einfach“ ist gemeint, dass auf besondere Effekthascherei und aufwändig zu realisierende „Gimmicks“ verzichtet wurde.

Sperrholz als Kernmaterial

Die Schale ist massiv laminiert, mit klassischem Laminatplan aus Rovinggeweben und Matten. Das Deck ist eine Sandwichkonstruktion mit Marinesperrholz als Kern. Unter hoch belasteten Beschlägen, wie beispielsweise Winschen oder Holepunkten ist eine Chromstahlplatte in V2A-Qualität eingebaut. Dabei ist Sperrholz als

wert

Ege 30 DS

Maße:

Lüa 9,35 m, Breite 3,10 m
Gewicht ca. 4800 kg
Segelfläche ca. 48 m²

Preis ohne Steuer

ab 86 900 Euro



Kernmaterial eher ungewöhnlich und bei Polyesterbauten auch nicht ganz unproblematisch. Das Harz ist zwar wasser-, aber nicht dampfdicht, weshalb Feuchtigkeit innerhalb des Sperrholzes kondensieren könnte und dort zu Problemen, wie beispielsweise Laminatschäden führen könnte. Um dieses zumindest theoretisch bestehende Risiko sicher ausschließen zu können, sollte der Käufer auf Schaum als besser geeignetes Kernmaterial bestehen. Für einen Aufpreis von 750 Euro plus Mehrwertsteuer baut die

Werft einen Airex-Schaumkern ein.

Die Verstärkungen aus der etwas weniger korrosionsbeständigen V2A-Qualität sind für ein Süßwasserrevier wie den Bodensee in Ordnung. Soll das Boot aber dauerhaft im Salzwasser eingesetzt werden, wäre ein hochwertigerer Stahl der Spezifikation 1.4401 (AISI 316) unter Umständen besser geeignet.

Der 1,7 Tonnen schwere Kiel besteht aus Gusseisen mit Kielbolzen aus nicht näher bezeichnetem Edelstahl. Ein Bulb an dessen unterem Ende bringt den Schwer-

punkt nach unten und verbessert die Strömungseigenschaften. Das Ruderblatt aus GfK ist an einem Halbskeg montiert. Die Welle ist aus Edelstahl, sitzt in einem Delrinlager und ist mit einem Durchmesser von 40 Millimetern sehr solide dimensioniert. Sie wird von einer serienmäßig montierten Radsteuerung bewegt. Der Innenausbau ist in Kirsche und Mahagoni erhältlich. Die Schotten sind anlamiert. Die Arbeitsfläche der Pantry besteht aus Corian, und die Decksunterseite ist mit weißem Kunstleder verkleidet.

Plicht

Betritt man das Boot von achtern, geht man über die Plattform durch einen verschließbaren Durchstieg in die Plicht. Dort befinden sich zwei Längsduchten und eine Querducht vor dem Spiegel, auf der der Steuermann auch bei Krängung bequem sitzen kann. Er sieht dabei allerdings nicht über den Aufbau. Besser ist daher eine Sitzposition in Lee auf dem Deck, damit man die Wollfäden des Vorsegels sehen kann. Für diesen Fall könnte das Steuerrad etwas größer sein.



Trotz des wuchtigen Aufbaus ist die Plicht geräumig.

Wohnen

Decksalonyachten verfolgen ein sehr komfortables Konzept und bieten viel Platz unter Deck mit heller Kabine.

Kommt man bei der Ege 30 den Niedergang hinunter, betritt man zunächst den Salon mit seiner etwas erhöht gelegenen Sitzgarnitur um den Tisch. Vier Personen finden hier bequem Platz und wenn es etwas enger sein darf, geht es auch mal zu fünft. Hier sitzt man deutlich über Decksniveau und hat Ausblick auf den Hafen. Der Tisch kann abgesenkt werden, und aus der Sitzgarnitur wird eine Doppelkoje. Hinter und unter den

Polstern befindet sich reichlich Stauraum.

Gegenüber, eine Stufe tiefer, ist der kleine Navigationstisch, der Platz für einen Laptop, aber nicht für Seekarten bietet. Hier ist auch der Bordstromverteiler und der optionale Innensteuerstand untergebracht.

Vor dem Navigator hat der Smutje sein Reich. Die Pantry ist, wie bei diesem Bootskonzept üblich, längs eingebaut. Mit Gasherd, Backofen, großer Kühlbox, Doppelspüle und reichlich Stauraum kann man damit mehr als nur einen warmen Kaffee auf den Frühstückstisch zaubern.

Eine permanente, großzügig bemessene Doppelkoje ist

quer unter dem Cockpit eingebaut. Dort befindet sich auch ein Kleiderschrank und weiterer Stauraum. Die Doppelkoje in der Vorschiffskabine ist für zwei Kinder geeignet, für zwei erwachsene Personen ist es, speziell am Fußende, etwas eng. Ansonsten ist auch hier viel Stauraum vorhanden.

Die Nasszelle mit manueller Toilette, Waschbecken, Schränken und Dusche mit Lenzpumpe befindet sich hinter der Vorschiffskabine auf der Backbordseite. Eine elektrische Toilette ist ebenso optional wie ein Warmwassersystem. Serienmäßig wird eine Druckwasseranlage installiert.



Der Rudergänger sollte wegen des hohen Aufbaus gut sichtbar sein.



Allerdings will die Ege 30 DS in erster Linie ein Fahrtenboot sein, wofür das vergleichsweise kleine Steuer- rad wiederum Vorteile hat. Man kann an ihm vorbeigehen, ohne über die Längsdichten steigen zu müssen.

Vor der Steuersäule ist ein Cockpittisch mit einem praktischen, isolierten Fach für Getränkeflaschen, der ebenfalls dem Einsatz als Fahrtenboot entgegenkommt, bei schnellen Manövern aber eher hinderlich ist.

Steifes Rigg

Das Rigg kommt von Seldén und macht mit seinen zwei Salingpaaren einen soliden Eindruck. Das Großsegel ist mit einer Reffreihe ausgestattet, und die Genua ist als Rollrefsegel ausgeführt. Beide Seriensegel sind aus stabilem Standard-Dacron im Horizontalschnitt gefertigt. Sie entsprechen dem üblichen Erstausrüster-Standard, der unter allen Bedingungen funktionieren soll, aber für ein eher schwachwindiges Binnenrevier natürlich nicht ganz ideal ist. Es lohnt sich auf alle Fälle, bei einem örtlichen Segelmacher vielleicht einen Tausender mehr zu investieren, um eine leistungsfähigere Garderobe zu erhalten. Das wäre gut investiertes Geld, zumal das Rigg eher statisch und die Trimmbandbreite deswegen deutlich eingeschränkt ist. Dieses Konzept verlangt nach Segelmaterial, das sich auch unter hoher Belastung praktisch nicht dehnt. Dazu kommt, dass das Achterstag während des Segelns nicht zu verstellen ist und das Rigg eine sehr hohe Vorspannung verlangt, um den Vorstagdurchhang auch bei viel Wind auf angemessene 15 Zentimeter zu begrenzen.

Zu den Segeleigenschaften selbst kann nicht sehr viel gesagt werden, weil an unserem Segeltag zunächst leichter, umlaufender Wind herrschte und später der Föhn durchbrach. Zwischendurch gab es kurzzeitig mal zwei Beaufort. Die relativ schwere Ege 30 soll aber bestimmt kein Flautenrenner sein, mit der man jedem



Der Traveller ist vor dem Niedergang montiert. Das spart Platz in der Plicht und erlaubt trotzdem eine halbwegs effektive Großsegelführung.

Technik

Gewicht spielt bei diesem Bootskonzept nicht die Hauptrolle, weshalb man als Eigner bei der Ausrüstung des Bootes ruhig etwas weniger sensibel vorgehen darf, als das bei einem Leichtbau der Fall wäre und sich durchaus auch die eine oder andere technische Komforteinrichtung gönnen darf. Überladen sollte man aber auch dieses Boot nicht, und insbesondere im Bereich der Bootsenden sollte man auch bei einem Fahrtenboot Vorsicht walten lassen und nicht zu viel hineinpacken.

Beim Thema Komfortausrüstung ist hier zuallererst der optionale Innensteuerstand zu nennen, der dank einer parallelen Einhebelschaltung für den Motor bei schlechtem Wetter genutzt werden kann, ohne dass das Wasser durch den Ölzeugkragen in die Gummistiefel rinnt. Gesteuert wird über die Fernbedienung für den Autopiloten.

Weiterhin sind Druckwasseranlage mit Dusche in der Nasszelle, großzügige Pantry und optionaler Warmwasserboiler zu nennen, die das Leben an Bord erleichtern.

Der Brennstoff für die Pantry ist Propangas, was einerseits sehr komfortabel ist und die Geräteausstattung preisgünstig hält, andererseits aber besondere Vorsichtsmaßnahmen wie regelmä-

ßige Gasprüfung voraussetzt, die zumindest mal zusätzliche Kosten verursacht. Keine Frage: Eine Gasinstallation kann man technisch beherrschen. Es ist und bleibt aber eine Frage der eigenen Philosophie, ob man leicht entzündliche Stoffe, die sich in der Bilge sammeln, auf seinem Boot haben will.

Die Segeltechnik ist bei der Ege 30 auf einem etwas weniger hohen Niveau angesiedelt, was bei diesem Bootskonzept aber auch niemand erwartet. Trotz allem Fahrtencharakter handelt es sich aber um ein Segelboot, bei dem man zumindest ein trimmbares Achterstag erwarten sollte, das insbesondere bei einem Topprigg als das Trimminstrument schlechthin gilt. Ansonsten ist das Rigg durch die beiden gepfeilten Salingpaare quasi starr, was nach sehr hoher Wantenspannung und hochwertiger und dehnungsarmer Segelqualität verlangt. Standard-Dacronsegel, wenn sie auch bei hohem Druck ihr Profil behalten sollen, müssen aus sehr schwerer Qualität gebaut sein, was bei Leichtwindbedingungen nicht günstig ist. Wer auch bei Starkwind noch „leichtfüßig“, sicher und komfortabel unterwegs sein möchte, sollte das Boot „nackt“ kaufen und sich vor Ort um Segel kümmern, die diese Anforderungen erfüllen. Sandwichmylar wäre dafür gut geeignet.



fbaus stehend steuern.

Hauch nachsteuern kann, und wer Wert auf die zweite Dezimalziffer auf der Logge legt, sollte sich nach einem anderen Boot umsehen. Bei etwas Wind segelt sie aber ordentlich und entspricht den Erwartungen, die man an ein Fahrtenboot dieser Größe stellt.

Als der Föhn mit geschätzten acht Beaufort durchbrach, zeigte sich, dass die Oberwanten zu lose und die Diagonalwanten zu fest eingestellt waren. Auch versagte die Rollrefanlage, weil sich die Leine von der Rolle löste. Der Knoten taugte nichts. Wir mussten das Vorsegel komplett bergen. Außerdem verabschiedeten sich zwei Segellatten in Richtung Seegrund weil die Latentaschen nicht korrekt verschlossen waren. Das machte ein Weitersegeln sinnlos.

Ohne diese Dinge, für die weder Bootsbauer noch Konstrukteur verantwortlich sind, sollte die Ege 30 aber auch bei Starkwind gut zu segeln sein. Wichtig sind jedenfalls leistungsfähige Segel, deren Profile auch an einem weitgehend statischen Rigg flach zu halten sind.



Der Salon mit erhöhter Sitzgruppe und längs eingebauter Pantry. Gegenüber der Pantry ist die Nasszelle.



Nasszelle mit Toilette, Waschbecken und Dusche.



Der Salon vom Vorschiff aus gesehen. An Steuerbord die Achterkabine mit quer eingebauter Doppelkoje.



Ankerkasten mit serienmäßiger Winde und Ankergeschirr.



Der Motor ist unter den Niedergangsstufen eingebaut.



Die Relingsfüße hinterlassen einen stabilen Eindruck.



Das Rigg mit zwei Salingpaaren braucht ausreichend Spannung.



Die Vorschiffskabine ist für zwei Erwachsene etwas eng.



Der Einrichtungsplan zeigt die gelungene Raumaufteilung.

Zahlen

9,35 m	Länge über alles
8,40 m	LWL
3,10 m	Breite
1,60 m	Tiefgang Standard
1,38 m	Tiefgang optional
4800 kg	Gewicht
48 m ²	Segelfläche
1,88 m	Stehhöhe
Yanmar 2YM	Motor m. Saildrive
22 PS	Leistung
90 Liter	Kraftstoff
150 Liter	Frischwasser
40 Liter	Grauwasser
60 Liter	Fäkalien
4/5	Kojen

86 900 €	Basispreis ohne Steuer ab Graz
ca. 110 000 €	Boot segelfertig am Bodensee

Vertrieb: **Yachtingcenter Edmund Ules, Stallhofstraße 31, A-8112 Gratwein/Österreich, Tel. +43 (0) 31 24 / 5 15 01, www.yachtingcenter.at**

Stärken und Schwächen

- + Platzangebot
- + Konzept
- + Preis
- Achterstag nicht verstellbar
- Sperrholz als Kernmaterial im Deck

Fazit

Decksalonyachten polarisieren. Entweder man mag sie, oder man lehnt sie ab. Für diese Bootskategorie spricht das großzügige Raumangebot unter Deck, die helle, erhöhte Sitzposition am Salontisch und der allgemein hohe Wohnkomfort.

Als nachteilig wird oft die wenig elegante Optik des hohen Aufbaus empfunden, der auch dem Blick des Rudergängers hinderlich sein kann.

All diese Aspekte treffen auch auf die Ege 30 zu, die darüber hinaus durch einen sehr günstigen Basispreis beeindruckt. 86 900 Euro ab Graz plus Mehrwertsteuer sind aufgerufen. Für etwa 110 000 Euro kann das segelfertige Boot am Bodensee stehen. „Segelfertig“ bedeutet dabei wirklich „segelfertig“.

Die Ege 30 wird mit Festmachern, Fendern und Ankergeschirr ausgeliefert. Die Standardausstattung ist recht umfangreich. Optional sind Dinge wie Innensteuerstand, Heißwasserboiler oder elektrische Toilette statt Pumpklo.

Natürlich fallen bei einem neuen Boot immer noch zusätzliche Ausgaben für „Kleinkram“ wie Unterwasseranstrich oder Persenning an, und über verschiedene Ausrüstungsoptionen sollte auch noch mal gesprochen werden. Für das urlaubsklare Boot dürfte daher ein Budget von etwa 120 000 Euro realistisch sein, wenn man nicht gerade jedem „Trend“ der Ausrüsterbranche hinterherläuft.



Die Steuerbordseite des Salons mit Innensteuerstand und Pantry von der Sitzgruppe aus gesehen.