

# ALLES PASST

## TEST LINNSEN GS 40.0 AC INTERO

Mit der neuen Grand Sturdy 40.0 AC Intero hat Linsen Yachts wieder einmal eine besonders attraktive Stahlyacht vorgestellt, deren Messepremiere für die boot Düsseldorf geplant ist. Die SKIPPER-Bootshandel-Redaktion konnte die Baunummer 1 dieses Typs vorab in der Praxis erproben.



Die brandneue Linsen  
Grand Sturdy 40.0 AC  
Intero ist ein Stahlver-  
dränger der Extraklasse



Ohne gleich am Anfang dieses Testberichts etwas vorwegzunehmen – die Novität aus Maasbracht ist ein Stahlverdränger wie aus dem Bilderbuch, der bei der betuchten Käuferklientel der niederländischen Renommierwerft garantiert auf große Zustimmung stoßen wird. Alternativ zu der von uns erprobten Version mit Heckkabine steht auch wieder eine Sedan-Ausführung mit offener Plicht zur Disposition. Welche dieser in jeder Beziehung hervorragenden Motoryachten man denn nun favorisiert, hängt einzig und allein vom persönlichen Geschmack ab – der Testerwürdesichspontan für die rundum stimmige Aft-Cabin-Variante entscheiden, auf der wir Sie in wenigen Augenblicken zu einem Bordrundgang einladen. Zur Einstimmung aber noch einige wissenswerte Hintergrund-Informationen. Linssen Yachts kann auf

1. In der komplett eingerichteten Pantry dominieren Siemens-Geräte das Bild
2. Der Salon des niederländischen Premium-Verdrängers wirkt sehr aufgeräumt
3. Das CAN-Bus-System informiert über alle relevanten Daten und Funktionen
4. Gut zugänglicher Sanitärraum mit elektrischer Toilette und Duschzelle
5. Sehr viel Platz bietende viersitzige Dinette mit verschiebbarer Tischplatte
6. Richtig nett sieht es in der Heckkabine aus. Die Koje misst 200 x 160 cm
7. Blick in die 197 cm hohe Bugkabine. Die Doppelkoje bietet besten Komfort

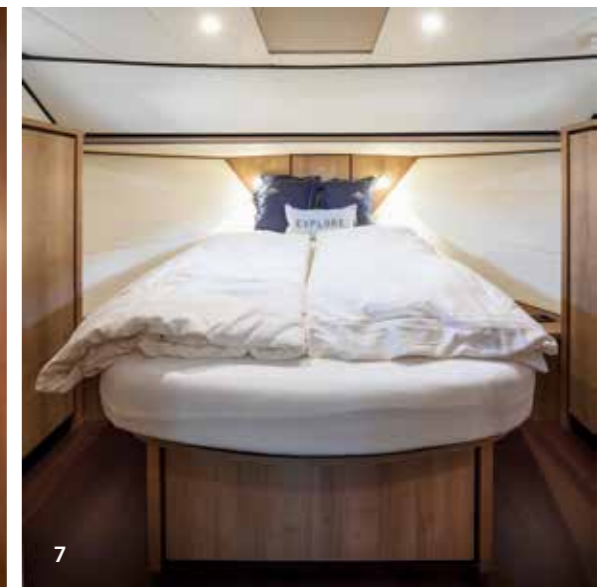
einen riesigen Erfahrungsschatz im Stahlbootbau verweisen. Mit der legendären St. Jozefvlet lief 1956 der erste Seriendesign vom Stapel, dem bis zum heutigen Tag mehr als 3.600 Motoryachten folgen sollten. Gegenwärtig gehören 18 durchweg sehenswerte Freizeitschiffe in Längen von 30 bis 50 Fuß zum Linssen-Programm. Die als überdurchschnittlich wertbeständig geltenden Wasserfahrzeuge erfreuen sich einer ständig wachsenden Fangemeinde, wobei ein beträchtlicher

Anteil der Linssen-Kunden traditionell aus Deutschland stammt.

Am Vorführsteg der an der vorbeifließenden Maas gelegenen Werft-Marina machen wir Bekanntschaft mit der 12,85 x 4,30 m messenden Grand Sturdy 40.0 AC Interio, der die neuartige Rumpfkolorierung namens »Olive Green« in Kombination mit den in »Sand Beige« gehaltenen Decksaufbauten ausgezeichnet zu Gesicht steht. Auf den ersten und auch

auf den zweiten Blick wirkt die »St. Omer« wie aus einem Guss. Im direkten Vergleich mit der populären Vorgängerin, der GS 40.0 AC, macht die im Juni 2020 lancierte Interio durch stilistischen Feinschliff und sehr gelungene Detailverbesserungen auf sich aufmerksam. Neu sind das Interieur und die optimierte Installation der Technik und Elektronik. Hier heißt das Zauberwort »ICESS«, das ein integriertes und CAN-Bus-kontrolliertes Bordstrom-System beschreibt. Sogar an der bewährten Rumpfform des schmucken 17-Tonnners wurde Hand an-

gelegt, so dass das ohnehin schon weich und stabil laufende Unterwasserschiff nun infolge eines zusätzlichen Knickes noch geschmeidiger und effizienter durchs nasse Element gleitet – wobei es sich selbstredend nach wie vor um einen Verdränger handelt ... Dieser erfüllt mit einer bis zu zehnköpfigen Besatzung die Einstufungskriterien der CE-Kategorie B. Unsere Stippvisite beginnt auf dem viel Bewegungsfreiheit bietenden Achterdeck, das man über den 90 cm tiefen Hecksteg oder durch die mit optionalen Klappleitern versehenen Reling-





öffnungen erreicht. Das maßgeschneiderte Stoffverdeck mit 202 cm Stehhöhe zählt zum Standard der edlen Yacht, ebenso die hydraulische Lenkung und ein kräftiger Bugstrahler. Der bequem sitzende Skipper hat ein mit modernen Navi-Geräten versehenes Armaturenbrett und ein präzise reagierendes Achtspei-

chen-Ruder vor sich, das viereinviertel Umdrehungen zwischen den Anschlagpunkten benötigt. Erwähnung verdienen noch die mittig teilbare U-Heckbank und die standesgemäße Gangbordbreite von 42 cm, wobei die gesamte Decksfläche gegen Aufpreis mit akkurat eingepasstem Teak belegt ist. Die auf größtmögliche

Ergonomie abzielende Raumaufteilung dieses mit Bestseller-Genen gesegneten Nobelkreuzers begeistert. So fällt die Entscheidung nicht leicht, ob man sein Nachtlager in der 197 cm hohen Bugoder in der 199 cm hohen Heckkabine beziehen sollte. Beide Wohnbereiche bieten ein wahres Wohlgefühl-Ambiente

mit viel Platz und der notwendigen Privatsphäre, die sich auf die angrenzenden WC-Abteile mit E-Toiletten und Duschvorrichtungen ausdehnt. Achtern und im Vorschiff wird in heimeiliger Umgebung ein einheitliches Koje-nmaß von 200 x 160 cm protokolliert. Sehr adrett finden wir zudem das backbordseitige »Kinderzimmer« mit zwei zusammenfügenden Einzelkojen. Die mit erstklassigen Siemens-Küchengeräten bestückte Kombüse und die vier-sitzige Dinette sind nebeneinander im vorderen Saisontrakt angeordnet. Etwas Vorsicht und (Ein-)Gewöhnung erfordert

hier allerdings die um 22 cm vertiefte und zum Glück beleuchtete Trittstufe. Schräg gegenüber an Steuerbord befindet sich eine echtlederene Fernsehcouch. **Im aufwendig gekapselten** Maschinenraum, wo auf Wunsch übrigens auch zwei Volvo-D2-75-Aggregate ihren Dienst verrichten könnten, wartet ein fünfzylinderiger Volvo D3-110 auf seinen Einsatz. Der schwedische Turbodiesel entpuppt sich als harmonische Antriebsquelle, die in jeder Fahrsituation ausreichend Schub produziert. Absolut entspannt ist man mit 1.500 min<sup>-1</sup> und 5,1 Knoten unterwegs.

Zum Überbrücken längerer Distanzen bietet sich eine Marschgeschwindigkeit um die sieben Knoten an, bei der das repräsentative Tourenboot mit seinem optimierten Knickspant-Rumpf ruhig wie ein Brett im Wasser liegt. Gleiches gilt dann für die Vollast-Messung, die 8,3 nautische Meilen pro Stunde ergibt. Ein kurzes Fazit – die ab 461.700 Euro erhältliche Linssen Grand Sturdy 40.0 AC Interio ist eine elitäre Neuerscheinung, bei der so gut wie alles passt. Respekt! ■

Text: **Peter Mariefeld**

Fotos: Linssen Yachts



1. Perfekte Übersicht am reichhaltig instrumentierten Kommandostand
2. Tolles Plätzchen zum Relaxen – die U-Sitzgruppe auf dem Achterdeck
3. Besser geht's nicht – ideal zugänglicher Motorraum mit Volvo D3-110
4. Sehr sinnvolles Ausstattungsdetail – die ausklappbaren Relingleitern
5. Auf Wunsch werden die 42 cm breiten Gangborde mit Teakholz belegt
6. Der Skipper sitzt bequem – sein Steuerstuhl ist individuell verstellbar
7. An die Stufe im Bereich der Küchenzeile muss man sich gewöhnen ...



## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 12,85 m  
**Breite:** 4,30 m  
**Durchfahrthöhe:** min. 2,93 m  
**Tiefgang:** 1,20 m  
**Gewicht:** 17.000 kg  
**CE-Kategorie:** B  
**Max. Personenzahl:** 10  
**Kojenzahl:** 6 (+2)  
**Brennstofftank:** 750 l  
**Wassertank:** 440 l  
**Septiktank:** 300 l  
**Baumaterial:** Schiffbaustahl  
**Motorisierung:** Volvo D3-110, Einbaudiesel mit Welle, Leistung 80,9 kW (110 PS), opt. 2 x Volvo D2-75, Leist. 2 x 55,1 kW (2 x 75 PS)  
**Grundpreis (ab Werft):** 461.700 € mit Standarddiesel Volvo D3-110, Preis mit Doppelanlage ab 508.900 €, Preis des Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung 571.180 €

## MOTOR IM TESTBOOT

Volvo D3-110, elektronisch gesteuerter, zweikreisgekühlter Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzsystem und Vierventil-Technik, Leistung: 80,9 kW (110 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Bohrung x Hub: 81 x 93,2 mm, Hubraum 2,4 Liter, Nenndrehzahl 3.000 min<sup>-1</sup>

## STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydr. Ruderanlage, BSH-Navigationsbeleuchtung, zwei el. Toiletten, 230-Volt-Landanschluss, Badesteg mit Leiter und Dusche, Warmwasserversorgung, Bugstrahler, Ankerwinde plus Ankergeschirr, Seereling, umlaufende Wieling, Fahrverdeck, Radio mit MP3-Player, Log und Echolot, Pantry mit Kühlschrank, Spüle und Herd, Antifouling

## LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Heckstrahler, Klimaanlage, Generator, Magnus-Master-Stabilisierungssystem, el. Ankerwinde, Waschmaschine, Davit-System, UKW-Anlage, Bord-TV, Raymarine-Autopilot, Yachtcontroller mit Fernbedienung, Raymarine-Multifunktionsplotter, LED-Decksbeleuchtung, Teakholz-Bodenbelag auf Achterdeck, Vordeck und Gangborden, verlängerter Badesteg (Preise werden auf Anfrage genannt)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min <sup>-1</sup>	47 dB(A)	0 kn
	700 min <sup>-1</sup>	49 dB(A)	2,3 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	54 dB(A)	3,5 kn
	1250 min <sup>-1</sup>	57 dB(A)	4,5 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	59 dB(A)	5,1 kn
	1750 min <sup>-1</sup>	60 dB(A)	5,7 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	6,4 kn
	2250 min <sup>-1</sup>	67 dB(A)	6,9 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	68 dB(A)	7,4 kn
	2750 min <sup>-1</sup>	68 dB(A)	7,9 kn
(Volllast)	2920 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	8,3 kn

**Revier:** Maas bei Maasbracht (NL), **Crew:** 3 Personen,  
**Messung:** GPS, **Wasser:** 17° C, **Luft:** 18° C, **Wind:** 1-2 Bft.,  
**Tanks:** Diesel 750 l (100 %), Wasser 220 l (50 %)

- ⊕ Exzellentes Fahr- und Manövrierverhalten
- ⊕ Ergonomische Aufteilung und sehr gutes Platzangebot
- ⊕ Verarbeitungsgüte und allgemeine Haptik auf Spitzenniveau
- ⊕ Harmonische Standardmotorisierung, Doppelanlage auf Wunsch
- ⊕ Zu Servicezwecken optimal zugänglicher Maschinenraum
- ⊕ Hochprofessionelle technische und elektrische Installationen
- ⊕ Aufwendige Schalldämmung sorgt für geringe Geräuschemission
- ⊕ Praxispflicht dimensionierte Diesel-, Wasser- und Septiktanks
- ⊕ Neue und verfeinerte, sehr gut funktionierende Detaillösungen
- ⊕ Bewegungssensoren steuern indirekte Salontreppenbeleuchtung

- ⊖ Gewöhnungsbedürftige Bodenstufe im Bereich der Kombüse
- ⊖ Mit leichten Umbaumaßnahmen einhergehende Verbindung zwischen Hecksteg und Achterdeck

## INFORMATIONEN UND WERFT

**Linssen Yachts B.V.**, Brouwerstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht, Tel. 0031-475439999, Kontaktadressen der deutschen Linssen-Händler unter [www.linssenyachts.com](http://www.linssenyachts.com)