

VORÜBERGEHEND geschlossen

TEST LINSSSEN GS 450 AC VARIOTOP

Mit einer stattlichen Länge von 13,75 m über Alles ist unsere Testkandidatin das derzeit kleinste Modell aus Linssens Vario-top-Serie. Wir wollten wissen, was der feine Motorkreuzer über die tolle hydraulische Cabrio-Bedachung hinaus zu bieten hat.



Linssens neue Grand Sturdy 450 AC Variotop bewegt sich, wie nicht anders zu erwarten, sehr souverän durchs Wasser

TEST LINNSEN GS 450 AC VARIOTOP

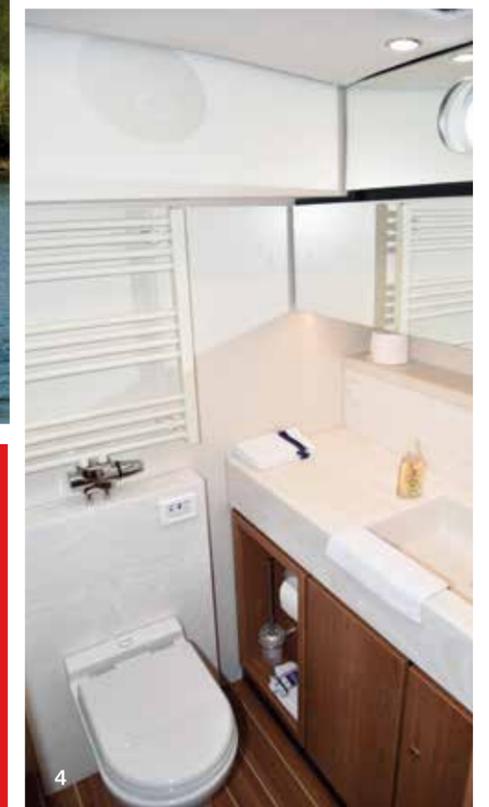
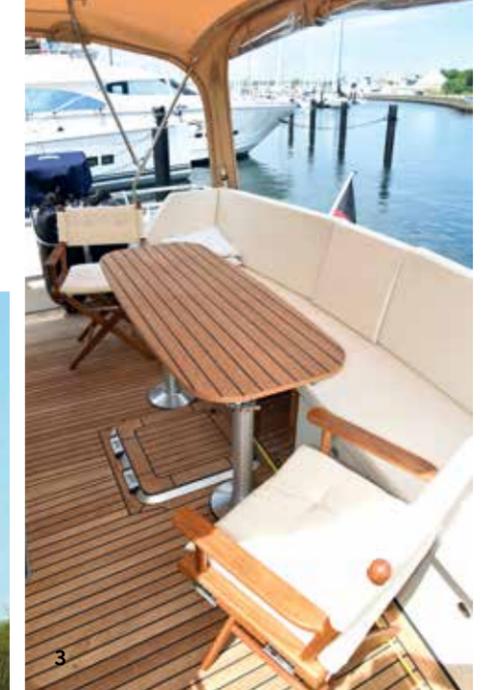
Das sogenannte »Variotop« ist jedoch nicht neu. Es wurde im Hause Linssen Yachts schon vor 23 Jahren vorgestellt und galt damals als innovative Technik-Komponente. Seit der Präsentation des patentierten und auf Knopfdruck öffnenden beziehungsweise schließenden Steuerstand-Verdecks in der Saison 1996 liefen insgesamt 81 Linssen-Einheiten mit diesem raffinierten Ausstattungsdetail vom Stapel.

Wie die Freunde und Fans der insbesondere in Deutschland sehr populären Motorboot-Topmarke wissen, hat der in Maasbracht an der Maas ansässige Renommierbetrieb seine gesamte Yacht-Kollektion in jüngerer Vergangenheit aufgefrischt und durch zahlreiche Weiter- oder gar Neuentwicklungen sinnvoll ergänzt. Momentan umfasst die Linssen-Flotte elf enorm attraktive Modelle in Längen von 9,70 m bis 16,45

m. Wie bereits mehrfach berichtet wurde, feierte die namhafte Werft im Frühling ihr 70-jähriges Bestehen. Das florierende Unternehmen verfügt über ein 45.000 Quadratmeter messendes Betriebsgelände mit angrenzendem Hafenbecken. Modernste Fertigungsanlagen und 110 engagierte Mitarbeiter gewährleisten, dass die Herstellung der als extrem wertstabil geltenden Yachten komplett »unter einem Dach« erfolgt. Bisher verließen gut 3.500 Linssen-Kreuzer die pieksauberen Werkshallen, in der vergangenen Saison gelangten exakt 70 der hochpreisigen Freizeitschiffe zur Auslieferung. Verkaufsdirektorin Yvonne Linssen kann neben den 19 europäischen Händlern auch auf eine Dependence in den Vereinigten Staaten verweisen.

Nun aber zurück zur Testyacht, die als Baunummer 1 der Grand Sturdy 450 AC Variotop im Januar 2019 die boot Düsseldorf bereicherte. Wie vorab erwähnt,

haben wir es, wenn man so will, mit der Einstiegsvariante des edlen Variotop-Trios zu tun. Die größeren Schwestern sind die unlängst lancierte Grand Sturdy 480 AC und die imageträchtige 500-AC-Version, deren ausführlicher Test in SKIPPER Bootshandel 6.2018 erschien. Unsere in Kundenbesitz befindliche Probandin namens »Mona Lisa« bekommen wir am Steg der Neustädter ancora Marina zu Gesicht, das brandneue Stahlboot wurde vor Kurzem über den Papenburger Linssen-Spezialisten Hennings Yacht-Vertrieb ausgeliefert. Der obligatorische Bordrundgang findet später statt, zuerst sollen die Messungen erledigt werden. Mit synchronen 700 min⁻¹ und 2,4 kn geht es der Hafenausfahrt entgegen, im freien Ostseewasser erhöhen wir auf 1.300 Touren und nehmen bei flüsterleisen 52 dB(A) 4,7 Knoten zu Protokoll. Die im aufwendig schallgedämmten und perfekt zugänglichen Maschinenabteil installierten



1. Blick in den perfekt aufgeteilten Salon, die lichte Höhe beträgt 202 cm
 2. Auch mit geschlossenem »Variotop« macht die Linssen eine gute Figur
 3. Gut aufgehoben fühlt sich der Bordgast in der teakbelegten Achterplicht
 4. Elektro-WCs und Handtuchheizungen sind in dieser Klasse unverzichtbar
 5. Der angenehm groß geratenen Heckkabine ist ein WC-Raum angegliedert
 6. Typisch für eine Linssen, präsentiert sich die 200 cm hohe Bugkabine als eher schlicht gestalteter Aufenthaltsraum. Die Kojen misst 200 x 160 cm



Volvo-D3-110-Triebwerke harmonieren hervorragend mit dem 22,5 Tonnen schweren Knickspanter. Die elektronisch gesteuerten Turbodiesel verrichten ihren Dienst derart dezent und souverän, dass es die helle Freude ist. Siebeneinhalb Knoten, die ein Drehzahlniveau um die 2.200 min⁻¹ notwendig machen,

kristallisieren sich als ideale Marschgeschwindigkeit heraus. Fordert man den fünfzylindrigen 2,4-Liter-Selbstzündern die letzten Reserven ab, ergibt sich bei abgelesenen 3.040 min⁻¹ ein Spitzentempo von 9,2 kn. In jedem Geschwindigkeitsbereich verdeutlichen sich die Vorteile des »Softchine Pre-

stressed Hull«. Die von den Linssen-Konstrukteuren strömungstechnisch optimierte Rumpfform garantiert ein bemerkenswert geschmeidiges Fahrverhalten, und dies bei verringertem Geräuschpegel und reduziertem Brennstoffkonsum. Beim abschließenden Andockmanöver überzeugen wir uns von den mustergültigen Handlingeigenschaften des niederländischen Verdrängers, der dank proportionaler Bug- und Heckstrahlruder punktgenau zu dirigieren ist.

Der Bordrundgang beginnt am Bug, die Seereling lässt sich hier mit einem einzigen Handgriff öffnen. Bis zu 42 cm breite, von einer 25 cm hohen Schanz flan-

kierte Gangborde stellen die Verbindung zum Achterdeck und der dort postierten Heckbank her. Der 90 cm tiefe Badesteg wird nicht über integrierte Treppen, sondern durch eine zentrale Tür betreten, die sich hinter der Rückenpolsterung verbirgt – es werden also geringfügige Umbaumaßnahmen erforderlich. Der auf gleicher Ebene realisierte »vorübergehend geschlossene« Bilderbuch-Kommandostand mit zwei Raymarine-Multifunktionsdisplays verdient eine Topnote, obwohl uns ein kleiner Schönheitsfehler auffällt. Der Heizungsausgang befindet sich nämlich exakt an jener Stelle, wo der entspannt sitzende Skipper seinen rechten Unterarm abstützt. Um die

Durchfahrthöhe auf 3,49 m zu minimieren, genügt ein Fingertipp, und schon senkt sich der stehengebliebene »Parkbügel« des Variotops wie von Geisterhand ab. Auch der angenehm schlicht möblierte Salon ist eine Augenweide, zumal zwischen den beiden diagonal zueinander angeordneten Sitzgruppen und der steuerbordseitigen First-Class-Kombüse mit diversen Siemens-Küchengeräten Platz in Hülle und Fülle zur Verfügung steht. Gleiches gilt für die einheitlich 200 cm hohen Kabinenabteile der »Mona Lisa«, denen jeweils – wie sollte es anders sein – richtig große Sanitärbereiche angegliedert sind. Zusammenfassend lässt sich die nach der

CE-Norm B zertifizierte Linssen als luxuriöse Tourenyacht charakterisieren, die in allen wichtigen Disziplinen überzeugt. Eine idealerweise zwei bis vierköpfige Crew kommt angesichts des ergonomischen Wohnambientes und der gebotenen Privatsphäre auch bei einem längeren Bordaufenthalt voll auf ihre Kosten. Stichwort »Kosten« – die sehr gut ausgestattete Basisversion der Grand Sturdy 450 AC Variotop ist mit 972.200 Euro gelistet. Komfortsteigernde Extras verteuerten das Testboot nochmals um stattliche 120.000 Euro.

Text & Fotos: Peter Marienfeld

1. Beleuchtete Stufe zwischen Achterdeck und dem umlaufenden Gangbord, dessen Breite mit 40 bis 42 cm vermessen wird. Die Schanzhöhe beträgt 25 cm
2. Wasserwandern in seiner schönsten Form – mit geöffnetem »Variotop« genießt der Skipper der Linssen Grand Sturdy 450 AC »Cabrio-Feeling«
3. Volvos fünfzylindrige D3-110-Zwillingsmaschinen mobilisieren jeweils 80,9 kW, also 110 PS. Das reicht für eine Höchstfahrt von ganz genau 9,2 Knoten
4. Klasse zum Ein- und Aussteigen übers Vorschiff – ein sehr sinnvolles Detail ist die an der Bugspitze der 13,75 m langen Linssen zu öffnende Edelstahl-Reling

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 13,75 m
Breite: 4,65 m
Durchfahrthöhe: min. 3,49 m
Tiefgang: 1,20 m
Gewicht: 22.500 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 10
Kojenzahl: 4
Brennstofftanks: 2 x 750 l
Wassertank: 720 l
Septiktank: 550 l
Baumaterial: Schiffbaustahl
Motorisierung: Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Standardmotorisierung 2 x Volvo D3-110, Leistung 2 x 80,9 kW (2 x 110 PS)
Grundpreis: 972.200 €, Preis d. Testbootes inkl. Extras 1.092.000 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Volvo D3-110, elektronisch gesteuerte Turbodiesel mit variabler Turbinengeometrie und Common-Rail-Einspritzung, Leistung je 80,9 kW (110 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Hubraum 2.400 ccm, Bohrung x Hub: 81 x 93,2 mm, Nenndrehzahl: 3.000 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Ruderanlage, Bug- und Heckstrahler, Generator, Fenster mit Doppelverglasung, Teakbelag auf dem Achterdeck, Steuerstand-Cabriovertop mit hydraulisch klappbarem Parkbügel, Badesteg mit Außendusche, Seereling mit beidseitigen Klappleitern, Raymarine-Multifunktionsplotter und -Autopilot, zwei Elektro-WCs

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

MagnusMaster-Stabilisatoren, Klimaanlage, LED-Decksbeleuchtung, zusätzliche Navigationslektronik mit AIS-System, Staubsauganlage, Außengrill auf dem Achterdeck, Teakdeck, zusätzlicher Kühlschrank, Icemaker, Espresso-Maschine (Preise werden auf Anfrage genannt)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	47 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	49 dB(A)	2,4 kn
	1000 min ⁻¹	50 dB(A)	3,5 kn
	1300 min ⁻¹	52 dB(A)	4,7 kn
	1600 min ⁻¹	54 dB(A)	5,8 kn
	1900 min ⁻¹	55 dB(A)	6,6 kn
	2200 min ⁻¹	57 dB(A)	7,4 kn
	2500 min ⁻¹	60 dB(A)	8,1 kn
	2800 min ⁻¹	61 dB(A)	8,8 kn
(Vollast)	3040 min ⁻¹	63 dB(A)	9,2 kn

Revier: Ostsee, Lübecker Bucht, querab von Sierksdorf,
Crew: 5 Personen, **Messung:** GPS,
Wasser: 16° C, **Luft:** 21° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tanks: Diesel 1.500 l (100 %), **Wasser:** 360 l (50 %)

- ➕ Ideal proportionierter Entwurf mit vermutlich hoher Wertstabilität
- ➕ Einwandfreies Fahrverhalten über das gesamte Drehzahlband
- ➕ Praxisgerechtes Volumen der Diesel-, Wasser- und Septiktanks
- ➕ Sehr angenehme Aufteilung mit viel Platz für die Besatzung
- ➕ Sichtbar hohe Materialqualität und professionelle Verarbeitung
- ➕ Leistungsbezogen optimal abgestimmte Zwillingsmotorisierung
- ➕ Niedriger Geräuschpegel aufgrund aufwendiger Schalldämmung

- ➖ Armauflage am Steuerstand befindet sich am Heizungsausgang
- ➖ Das Erreichen des Hecksteges erfordert Umbaumaßnahmen

INFORMATIONEN UND WERFT

Hennings Yacht-Vertrieb GmbH (Linssen-Händler und Lieferant des Testbootes), An der alten Werft 1, 26871 Papenburg, Tel. 04961-91920, www.hennings-yachtvertrieb.de
Linssen Yachts B.V., Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht, Tel. 0031-475439999, www.linssenyachts.com

