

# Yacht

## Einmal im Leben...

- Auf eigenem Kiel zu den Lofoten
- Im Regattafeld rund Skagen
- Mit der Flottille um die Welt

## Test Ovni 430

Französischer Alu-Explorer für besondere Ansprüche

## America's Cup

Teams & Technik: Was die neue Foiler-Generation auszeichnet

## Kochen auf hoher See

Ohne Verbrennungen und Blessuren zur warmen Mahlzeit unterwegs

## Havarie

Wie ein gebrochenes Ruder zum Totalverlust führen kann

**GEBRAUCHTBOOT-TEST**

# Perfekte Komposition

Wie die X-332 aus Dänemark Fahrttauglichkeit und seglerische Finesse ideal vereint und warum sie so begehrt ist



**Geballte Kraft aus Aluminium**  
Eleganz steht nicht im Vordergrund  
der Konstruktion. Die nüchterne  
Funktionalität bestimmt die Optik

# Für den Fall aller Fälle

Wer eine anspruchsvolle Reise auf hoher See plant, benötigt dafür einen verlässlich-durablen Untersatz. Das könnte zum Beispiel die neue Ovni 430 von Alubat in Frankreich sein

**F**ür die junge, dreiköpfige Familie aus Deutschland soll es der Törn ihres Lebens werden. Eine mehrjährige Auszeit vom Alltag, noch bevor das Kind zur Schule muss. Lange und intensiv haben sie sich darauf vorbereitet, mögliche Routen erarbeitet und für das Abenteuer auf hoher See rund um den Globus emsig trainiert. Jetzt, erst vor Kurzem, wurden die Festmacher der „Nikola“ in Les Sables-d’Olonne definitiv losgeworfen. Ihre Erlebnisse wollen die Neo-Aben-

teurer in einem Internet-Blog festhalten – so wie es viele Blauwassersegler tun.

Ihr Zuhause für die nächsten Jahre ist eine brandneue Aluminium-Yacht vom Typ Ovni 430, die Baunummer zwei aus der erst kürzlich angelaufenen Serie. 22 Bestellungen für das neue Modell stehen aktuell in den Auftragsbüchern der Werft Alubat. Das ist ein großer Erfolg für den traditionellen Werftbetrieb in Les Sables-d’Olonne und insbesondere für Luc Jurien, den neuen Inhaber der Marke und Geschäftsführer

## Die Marke Ovni ist etabliert und bei Blauwasser-Seglern beliebt. Auch als Gebrauchte sind die Yachten gesucht

der Werft, der seinerseits auf reichlich Blauwasser-Erfahrung zurückblicken kann. Die Ovni 430 ist eine Weiterentwicklung der Ovni 400, die vor etwas mehr als vier Jahren auf dem Markt eingeführt wurde (Test YACHT 3/2020). Mit der Typenbezeichnung 430 suggeriert die Werft ein größeres Schiff, was es aber gar nicht ist. Mit einer Rumpflänge von 12,30 Metern ist das neue Boot der Ovni-Reihe nur gerade zwei Zentimeter länger als das Vorgängermodell, umgerechnet sind es etwas mehr als 40 Fuß.

Darum geht es aber gar nicht. Vielmehr hat Alubat die Konstruktion in Zusammenarbeit mit den Architekten von Mortain & Mavrikios grundlegend überarbeitet und zusätzlich die Konstrukteure aus dem CBA Design Office von Jean-Pierre Brouns mit einbezogen, die auch bei der Entwicklung der kleineren Schwester Ovni 370 (Test YACHT 6/2022) maßgeblich beteiligt waren. Alubat baut seine Schiffe traditionell als Multi-Knickspanter aus unterschiedlich starken Aluplatten, die über einem Spantengerüst und über die gesamte Schiffslänge verschweißt werden.

**W**urde der Rumpf der Ovni 400 noch aus fünf Platten gefertigt, ist die Werft für die neue 430 auf die Bauweise mit sieben Paneelen zurückgekommen, so wie früher für die älteren Modelle der Ovni-Reihe. Das bedeutet zwar mehr Arbeit in der Produktion, erlaubt aber auch den Einsatz von etwas dünneren Aluplatten, was Gewicht spart. Vor allem aber hat die Werft damit mehr Freiheiten für die Gestaltung des Rumpfs, der bei der Ovni 430 besonders im Vorschiffsbereich noch deutlich voluminöser und runder geformt ist als beim Vorgängermodell. Rundungen stellen beim Bau von Aluminium-Yachten generell eine große Herausforderung dar.

Neu ist auch, dass die Grundplatte nun komplett flach bleibt und keinen angedeuteten Langkiel mehr aufweist. Dafür ist der Kielsprung generell etwas ausgeprägter. Wie alle Ovnis zeigt auch die frische 430er einen Integral-Schwenkkiel, der sich ➤



Der Bugsprit ist fest mit Deck und Rumpf verschweißt. Auch der Anker hängt daran



Das robuste Doghouse schützt bei Wind und Wetter und erlaubt Sicht in alle Richtungen



In der breiten Plicht ist ein Cockpittisch vorgesehen. Der Eigner hat bewusst darauf verzichtet



Die Rettungsinsel liegt in einem Fach am Heck. Im Notfall wäre sie gut und leicht zu erreichen



Eine wasserdichte Luke unter der Ducht sorgt für viel Licht und Luft in der Achterkabine

### **Gemäßigte Power**

Das Rigg ist eher kurz und die Segelfläche im Vergleich bescheiden. Für die langen Schläge auf hoher See ist die Stagfock unerlässlich



vollständig in den Rumpf aufholen lässt. Damit und mit dem flachen Boden kann die Ovni nahezu überall stabil trockenfallen, in Tidengewässern auch regelmäßig. Beim neuen Boot besteht das Ballastschwert nun nicht mehr aus Aluminium, sondern aus Gusseisen. Außerdem ist die Flosse jetzt strömungs- und auftriebsgünstig mit einem NACA-Profil geformt. Und sie wird jetzt nur noch mit starken Taljenzügen über die Winsch bewegt und nicht mehr über eine hydraulische Anlage, welche die Bedienung zwar körperlich vereinfacht, aber gleichzeitig auch anfällig, wartungsintensiv und teuer ist.

Für zusätzliche Stabilität sorgt der Innenballast in Form von Gusseisenblöcken, die an maximal tiefer Stelle in den Rumpf eingebaut werden. Die Ballastkörper bringen zusammen rund 2,5 Tonnen Gewicht auf die Waage und werden in der Bilge in fest installierten Aluboxen mit Harz eingegossen. Selbstverständlich achtet die Werft auch hier auf eine strikte Trennung der verschiedenen Metalle, um die gefürchtete Elektrolyse zu vermeiden. Im Standard wird der Rumpf über der Wasserlinie mit Kaltschaum-Platten isoliert.

**M**it der Standard-Besegelung (Groß und Genua) liegt die Segeltragezahl (Verhältnis Segelfläche zu Gewicht) bei einem niedrigen Wert von 4,0, was die Ovni 430 als reines Fahrtenboot mit einem nur bescheidenen Leistungspotenzial ausweist. Vielmehr ist das Ovni-



## Die Konstruktion hat mit Wellen keine Probleme. Der Bug setzt sauber ein, und das Boot stampft kaum

Konzept auf die langen Schläge und das sichere Vorankommen ausgerichtet.

Der Test mit der „Nikola“ vor Les Sables-d’Olonne gestaltet sich hinter einer abziehenden Sturmfront schwierig. Während der Wind nur noch mäßig mit zwischen 12 und 15 Knoten (ca. 4 Beaufort) weht, bleibt eine stattliche Dünung mit zwei bis drei Meter Höhe stehen.

Schon im Test mit dem Vorgängermodell Ovni 400 hat sich gezeigt, dass die Konstruktion von Mortain & Mavrikios mit leicht geschrickten Schoten auf einem tieferen Kurs besser zurechtkommt als ganz hart am Wind. Das ist beim neuen Boot nicht anders. Wer mit maximal dicht geholten Segeln hoch steuern

möchte, muss schnell einen deutlichen Leistungsabfall hinnehmen. Optimal gegenläufig läuft das Boot auf einem Kurs von etwa 50 Grad zur wahren Windrichtung und erreicht solide 6,5 Knoten Fahrt.

Auch überrascht die optisch eher behäbig wirkende Französin mit soliden Steuereigenschaften und guter Dynamik, sowohl am Wind wie auch auf dem Raumwindkurs mit ausgerolltem Gennaker, wo das Schiff mit etwas Wellenunterstützung auch mal die Zehn-Knoten-Marke knacken kann.

Bei der Vorgängerin Ovni 400 hat ein Targabügel über dem Cockpit zum Standard gehört, mit dem großen Vorteil einer guten und effizienten Trimmbarkeit des Großsegels. Der Nachteil: Der solide Rahmen aus Aluminium ist schwer und bringt den Gewichtsschwerpunkt nach oben, was vor allem für Blauwasseryachten mit Integralsschwert und Innenballast keinesfalls gewünscht ist. Deshalb hat Alubat bei der Cockpitgestaltung der 430er auf den Targabügel verzichtet. Der Käufer kann dafür eine weit überspannende Sprayhood ordern oder sich das Boot zum guten Schutz auf langer Fahrt gleich ab Werft mit einem festen Doghouse bauen lassen, so wie beim Testboot auch.

Allerdings wird damit die Großschotführung sehr weit nach vorn verbannt, mit Anschlagpunkten auf dem Kajütdach. Weil der Schotzug damit deutlich vor der Mitte vom Großbaum angreift, potenzieren sich die Lasten, und das Dichtholen ist selbst bei mittleren Windstärken nur noch mit

## Robuste Hochseeyachten aus Aluminium gibt es viele: eine kompakte Übersicht



### Allures 45.9

Strapazierfähiger Alu-Rundspanter aus der Normandie. Das Deck und der Kajütaufbau sind allerdings aus GFK gebaut. Erhältlich ist die Allures mit Integral-Ballastschwert oder mit Schwenkkiel. *Lüa 13,70 m; Breite 4,43 m; Gewicht 12,6 t; ab 644.100 Euro*

YACHT-Test: Heft 9/2019



### Bestevaer 36

Die Mini-Blauwasseryacht von Konstrukteur Gerard Dykstra, gebaut bei K&M Yachtbuilders in Holland. Das Boot ist sehr durchdachtd, mit Integral-Schwert und angehängtem Ruderblatt. *Lüa 10,95 m; Breite 3,80 m; Gewicht 8,8 t; ab 610.880 Euro*

YACHT-Test: Heft 22/2023



### Boréal 44.2

Moderne und leistungsstarke Hochseeyacht mit Langkiel und Integral-Schwert zum Trockenfallen. Der feste Dodger gehört zum Blauwasserkonzept von Boréal. Verschiedene Ausbauversionen. *Lüa 13,90 m; Breite 4,39 m; Gewicht 13,2 t; ab 831.245 Euro*

YACHT-Test: nicht verfügbar



### Garcia Exploration 45

Eine Explorer-Yacht für alle Fälle. Die Schiffe von Garcia Yachts in Frankreich sind extrem robust aus Aluminium gefertigt und dazu konsequent auf die Bedürfnisse von Extremtouren ausgelegt. *Lüa 14,21 m; Breite 4,44 m; Gewicht 14,6 t; ab 868.050 Euro*

YACHT-Test: Heft 13/2014



Beim Testschiff liegt der Salon auf einer Ebene. Optional gibt es die DS-Variante mit erhöhter Sitzgruppe



Reichlich Arbeitsfläche und viele Stauräume. Die Pantry ist im Salon seitlich platziert



Seegerechte Funktionalität bestimmt den Ausbau im Bad. Die Tür führt zur Backskiste



Das große Doppelbett im voluminösen Vorschiff ist eine Variante. Im Standard ist ein Inselbett eingebaut

viel Kraftaufwand möglich. Nicht nur deswegen empfehlen sich die optional erhältlichen Wünschen mit elektrischen Antrieben am Niedergang. Entspannt, sicher und wirkungsvoll arbeitet man dagegen aus der Pflicht an den Genuawünschen, welche in die wichtigen Steuerpodeste integriert sind. Der Steuermann kann hier uneingeschränkt rudergehen und gleichzeitig auch das Vorsegel trimmen.

**F**ür den Innenausbau der Ovni 430 hat Alubat das Layout des Vorgängermodells 400 mit nur wenig optischen Anpassungen übernommen. Neu ist allerdings, dass die Sitzgruppe im Salon als eine Variante nun auch erhöht eingebaut werden kann, etwa um einen halben Meter. Damit wird das Schiff auf Wunsch zur

Deckssalon-Yacht. Das umlaufende Fensterband sorgt dann für eine fast uneingeschränkte Rundumsicht auch im Sitzen. Die Eigner des Testschiffs haben sich für ihre lange Blauwasserfahrt hingegen für den Standard-Ausbau ohne Erhöhung entschieden. In beiden Fällen jedoch ist die Navigation auf einem höheren Niveau eingebaut. Hier soll man im Sitzen durch die Fenster sehen und über die Fernbedienung des Autopiloten das Boot auch von innen steuern können.

Bedingt durch den mittigen Kasten für das aufholbare Ballastschwert ist die Pantry auf der Steuerbordseite als eine Zeile seitlich in den Salon gebaut. Es gibt dazu auch keine Alternative. Auf langen Schlägen mag dieses Layout vielleicht nicht optimal sein, weil man sich für die Arbeit in

der Küche nicht verkeilen kann und wenig Halt findet. Dafür profitiert die Funktionalität der Pantry dank der üppigen Ablageflächen und der vielen Stauräume.

Ausbauvarianten gibt es für die Steuerbordseite achtern. Der Raum kann für Blauwassersegler als große Backskiste oder als Werkstatt ausgebaut werden mit tadellosen Zugängen zum 80 Zentimeter breiten Technikkanal in der Mitte, wo ein ausreichend großer Generator sowie auch ein Wassermacher installiert sein können. Möglich ist auch der Ausbau mit zwei zusätzlichen Pullman-Kojen für Familiensegler. Allerdings ist der Zugang in dem Fall nur durch die geräumige Nasszelle gegeben. Die Achterkabine auf der Backbordseite bietet einen hohen Wohnkomfort, jedoch allein für eine Person. Die Koje ist ➤

# OVNI 430

KONSTRUKTEUR:  
MORTAIN & MAVRIKIOS/CBA

## Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	<b>A</b>
Rumpflänge	<b>12,30 m</b>
Gesamtlänge	<b>12,95 m</b>
Wasserlinienlänge	<b>11,60 m</b>
Breite	<b>4,36 m</b>
Tiefgang/alternativ	<b>0,98–3,45 m</b>
Masthöhe über WL	<b>18,55 m</b>
Theor. Rumpfgeschwindigk.	<b>8,3 kn</b>
Gewicht	<b>11,9 t</b>
Ballast/-anteil	<b>4,0 t/33,6 %</b>
Großsegel (Std.)	<b>44,0 m<sup>2</sup></b>
Rollgenau (Solent)	<b>41,0 m<sup>2</sup></b>
Maschine (Volvo P.)	<b>36,5 kW/50 PS</b>
Kraftstofftank (PVC)	<b>580 l</b>
Frischwassertank (PVC)	<b>450 l</b>
Fäkalientank (PVC)	<b>50 l</b>
Batterien (Service)	<b>3x 90 Ah (AGM)</b>

**Segelleistungen** (ohne Abdrift/Strom);  
Windgeschwindigkeit: 12 bis 15 kn (4 Bft),  
Wellenhöhe: ca. 2,5 m \* mit Code Zero



## Potenzial STZ<sup>1</sup> = 4,0

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Schweres Boot aus Aluminium, dazu relativ wenig Segelfläche. Die Segeltragezahl bleibt bescheiden

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt[4]{S/V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)

<sup>2</sup> Nach YACHT-Definition

## Schalldruck

Das Testboot ist mit einem Elektromotor ausgestattet. Die Schallpegelmessungen sind hinfällig

## Cockpitmaße

Länge	<b>1,60 m</b>
Sitztiefe	<b>0,43 m</b>
Sitzhöhe	<b>0,48 m</b>

knapp komfortabel

## Rumpf- u. Decksbauweise

Aluminiumkonstruktion geschweißt über einem Spantgerüst. Rumpf gebaut im Multiknickspant mit sieben Platten (8/10 mm). Deck und Aufbau aus Aluminium (6 mm), Cockpitwanne Alu (4 mm)

## Reduziertes Maß

Der Mast ist relativ kurz. Das bringt den Schwerpunkt nach unten. Für eine Yacht mit Innenballast ist das wichtig

## Etwas mehr Volumen

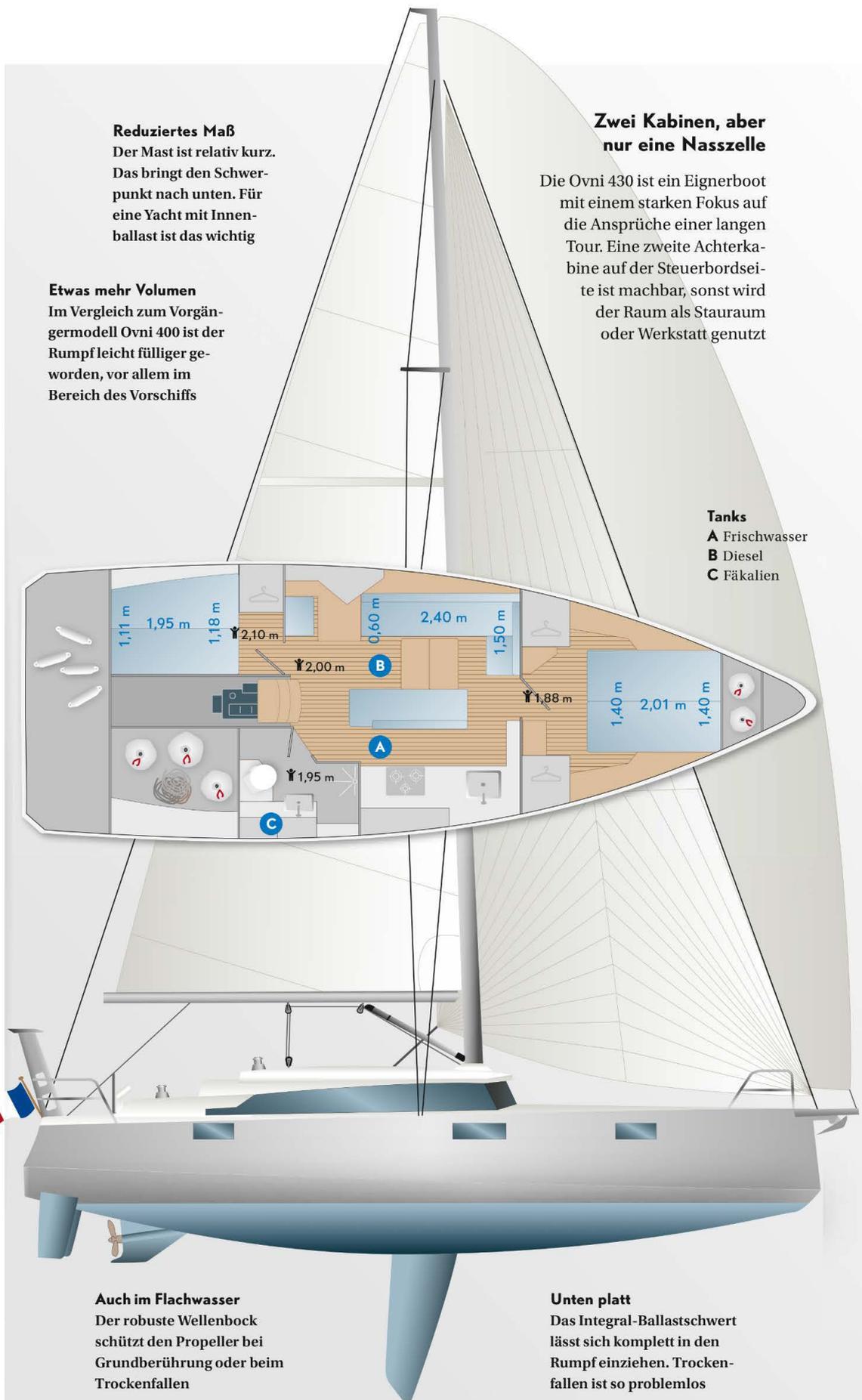
Im Vergleich zum Vorgängermodell Ovni 400 ist der Rumpf leicht fülliger geworden, vor allem im Bereich des Vorschiffs

## Zwei Kabinen, aber nur eine Nasszelle

Die Ovni 430 ist ein Eignerboot mit einem starken Fokus auf die Ansprüche einer langen Tour. Eine zweite Achterkabine auf der Steuerbordseite ist machbar, sonst wird der Raum als Stauraum oder Werkstatt genutzt

## Tanks

- A** Frischwasser
- B** Diesel
- C** Fäkalien



## Auch im Flachwasser

Der robuste Wellenbock schützt den Propeller bei Grundberührung oder beim Trockenfallen

## Unten platt

Das Integral-Ballastschwert lässt sich komplett in den Rumpf einziehen. Trockenfallen ist so problemlos

**Ausstattung und Preise**

Grundpreis ab Werft **618.800 €**  
 Standardausrüstung inklusive:  
 Motor, Segel, Schoten, Reling,  
 Positionslaternen, Batterie, Kom-  
 pass, Polster, Pantry/Kocher, Lenz-  
 pumpe, WC, Segelkleid, Feuerlö-  
 scher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit  
 Absaugung, Antifouling-Anstrich  
*Gegen Aufpreis: Anker mit Kette (Bug  
 und Heckanker) 4.250 €, Fender/  
 Festmacher 1.525 €, segelklare Über-  
 gabe 10.185 €*  
 Preis segelfertig<sup>2</sup> **634.760 €**  
 Generelle Garantie **2 Jahre**

**Aufpreis für Komfort-Ausstattung**

Leinenverstellb. Holeyunkte	inkl.
Traveller	nicht erhältlich
Elektrische Ankerwinde	inkl.
Rohrkicker	inkl.
Achterstagspanner	nicht erhältlich
Springklampen	inkl.
Sprayhood	<b>6.585 €</b>
Teak im Cockpit	inkl.
UKW-Funkgerät	<b>E-Paket</b>
Logge und Echolot	<b>E-Paket</b>
Windmessanlage	<b>E-Paket</b>
Autopilot	<b>E-Paket</b>
Elektropaket	<b>27.735 €</b>
Ladegerät	inkl.
Landansch. mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (eine)	inkl.
12-Volt-Steckdose in der Navi	inkl.
Heizung	<b>12.080 €</b>
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis <sup>2</sup>	<b>681.160 €</b>

**Im Preis enthalten:**

Cockpittisch, Geräteträger am Heck,  
 Vorsegel-Rollanlage, wasserdichtes  
 Niedergangsschott, Segelstauraum  
 im Bug, Integral-Schwenkriel

**Yacht-Bewertung**

Das Richtige für die langen, anspruchsvollen Schläge auf hoher See, aber nicht nur. Die Ovni 430 ist dank ihres sehr vielseitig ausgerichteten Konzepts und ihres vergleichsweise kompakten Formats außerdem für vielerlei Einsätze zu gebrauchen

**Konstruktion und Konzept**

- + Solide Bauweise aus Alu
- + Blauwassertauglichkeit
- + Einfaches Trockenfallen
- Relativ teuer

**Segelleistung und Trimm**

- + Dynamische Eigenschaften
- + Einhandtauglichkeit
- Wenig Höhe am Wind
- Großschot schwer zu bedienen



**Stark und still. Der E-Antrieb von Oceanvolt braucht nur wenig Platz**

**Rigg**

Standard ist ein kräftiges Aluminium-Rigg mit zwei Salingspaaren vom Hersteller Z Spars. Ein schwerer Rollmast wird von Alubat aus Gründen der Stabilität nicht angeboten

**Segel**

Ein Satz schwere Dacron-Segel von Incidence Sails (Groß und Rollgenua) ist in der Grundausstattung enthalten. Zusätzlich ist für die langen Schläge auf hoher See eine Stagfock empfehlenswert. Für sportliche Segler wird ein deutlich größeres Großsegel mit Squaretopp angeboten, Code Zero und Gennaker gibt es ebenfalls als Option

**Motorisierung**

Werftseitig ist ein Einbaudiesel von Volvo Penta (D2-50) vorgesehen, mit Wellenantrieb und Dreiblatt-Festpropeller. Die Alternative ist wie auf dem Testboot ein Elektro-Antrieb von Oceanvolt (24 kW) mit Wellenantrieb. Den Strom liefert ein Generator. Die Preise für das System sind noch nicht beziffert

**Werft und Vertrieb**

Alubat Chantier Naval,  
 85180 Les Sables-d'Olonne;  
[www.alubat.com](http://www.alubat.com)

**Wohnen und Ausbauqualität**

- + Robuster Innenausbau
- + Viele Stauräume
- Koje achtern zu schmal
- Nur eine Nasszelle

**Ausrüstung und Technik**

- + Umfangreiche Ausstattung
- + Sichere Steuerung
- + Rumpf-Isolierung im Standard
- Kein Rollmast möglich

mit einer Breite von 1,18 Metern bei den Schultern für eine Doppelbelegung zu schmal.

Der Ausbaustandard sieht für die Eigenerkabine im Vorschiff ein rechteckiges Inselbett mit einer durchgehenden Breite von 1,40 Metern vor. Diese Abmessungen erfüllen nur knapp die Mindestanforderungen für zwei Personen. Die Eigener des Testschiffs haben sich von der Werft eine große Dreieckskoje mit einer stattlichen Breite von 2,30 Metern an den Schultern einbauen lassen. Generell zeigt sich Alubat für Sonderwünsche dieser Art aufgeschlossen.

Nicht ganz 620.000 Euro brutto kostet die Ovni 430 mit einer umfassenden und hochwertigen Grundausstattung inklusive Segel. Der Preis ist schwer einzuordnen, weil es in der Längenkategorie kaum vergleichbare Konkurrenzboote gibt. Viele hochseetaugliche Yachten aus Aluminium sind deutlich größer als die Ovni, aber auch genauso deutlich teurer.

Segler mit Sehnsucht nach der Ferne finden auf dem Markt zahlreiche Angebote für robuste Blauwasseryachten. Wer aber ein Boot im handlichen, überschaubaren Format sucht und gleichzeitig auf Nummer sicher gehen will, der muss auch die Yachten der Ovni-Reihe auf dem Plan haben. *Michael Good*

**Solide Mechanik, spannende Details**



Das Schwert mit NACA-Profil ist vollständig in den Rumpf einziehbar. Die Plexiglas-Abdeckung auf dem Schwertkasten gewährt Kontrolle der Position



Ein durchgehender Kabelzug führt von den Rädern auf einen Traveller. Die Ruderquadranten werden von dort mit Schubstangen angesteuert



Die runde Form vom Bug ist eine Herausforderung für den Bau mit Aluminium. Robuste Verstärkungen sorgen am Steven für die nötige Festigkeit

FOTOS: YACHT/LUDOVIC FRUCHAUD (4, R.); ZEICHNUNG: YACHT/N. CAMPE