



Zu zweit hat man im Cockpit der *Ozean 760* viel Platz

einfach ausgestattet

Ozean 760

Sie hat wenig Tiefgang und bietet viel Platz unter Deck. Wir haben die *Ozean 760* auf dem Schwielochsee östlich von Berlin gesegelt

Von Ralf G. Weise • Grafik: Jochen Peschke

Dariusz Nazasewski und Maciej Sadomski gründeten 1999 im polnischen Warszawa (Warschau) die Firma DAS. Seit dieser Zeit produziert DAS die unterschiedlichsten Sportboote, aber auch Industrieprodukte wie Gehäuse für Maschinen oder Hocker für Schwimmbäder. Die Palette der Wasserfahrzeuge reicht vom Beiboot über Segeljollen bis hin zur 9,5 Meter langen Hochseeyacht. Die OZEAN 725 ist seit langem das erfolgreichste Boot der Werft (siehe auch Palstek 2/98). Über zweihundert Einheiten wurden produziert,

bevor im letzten Jahr das Nachfolgemodell, die OZEAN 760, auf den Markt kam. Auffällig ist die Verlängerung des Hecks und das damit gewonnene größere Cockpit.

Diverse kleine Veränderungen machen aus dem Boot ein in sich stimmiges Fahrtenschiff, das besonders für die flachen Binnen- und Küstenreviere im Norden und Osten Deutschlands geeignet ist.

Auf den ersten Blick wirkt die OZEAN 760 wie ein stabiger kleiner Seekreuzer. Das hohe Freibord, der kleine Aufbau und das freie Vorschiff

sprechen Segler an, die auch auf raueren Revieren zu Hause sind. Allerdings stört da etwas Ungewohntes am Heck der Ozean: eine nach oben auskragende kleine Plattform. Seltsame Heckform, mag man denken, doch bei näherem Hinschauen erkennt man, dass dieses obere Teil des Hecks beweglich angebaut ist. Mit wenigen Handgriffen lässt es sich nach achtern abklappen, und man erhält damit eine großzügige Badeplattform. Wenn man mit dem Heck zum Ufer oder Strand festmacht, kann man mithilfe dieser Plattform das

Das Heck ist als Badeplattform abzuklappen



Gute Stehhöhe unter dem praktischen Hubdach



Boot fast immer trockenen Fußes verlassen.

Im hochgeklappten Zustand begrenzt die Plattform das Cockpit nach achtern. Eine eingearbeitete Stufe bietet in Fahrstellung eine bequeme Querducht, die den Platz in dem an sich schon geräumigen Cockpit noch besser auszunutzen hilft. Und das ist ein weiteres Merkmal der *Ozean 760*: Das Cockpit ist deutlich größer als das vieler anderer Schiffe gleicher Länge. Außerdem stimmt die Ergonomie, man sitzt bequem, stößt sich nirgendwo und kann von der Pinne aus das Schiff gut überschauen.

Unter Deck: Über ein Brückendeck gelangt man in die Kajüte. Auf ein teilendes Schott zum Vorschiff hat die Werft verzichtet; unter Deck wirkt das Schiff daher ungewöhnlich geräumig.

Das Boot ist ja ein Schwertschiff, so dass der Schwertkasten bei der Gestaltung der Einrichtung möglichst geschickt integriert werden musste.

Das ist gut gelungen, denn er ist gleichzeitig der Fuß des Tisches, der mit zwei aufklappbaren Flügeln ebenfalls sehr groß ausgefallen ist. Wäre das Rundsofa an seinen Seiten geräumiger, könnten hier sechs Personen ein ausgiebiges Mahl zu sich nehmen. So haben hier immerhin vier Personen die Möglichkeit, sehr bequem zu dinieren. Besonders die Ergonomie des Sofas ist gelungen: Man kann seinen Rücken strecken und die Ellenbogen auf den niedrigen Rückenlehnen abstützen. Der Fußraum ist akzeptabel, und die Staufächer hinter den Rückenlehnen sind gut zu erreichen.

Auf dem achteren Teil des Sofas sitzend kann man die Pantryeinheit erreichen: Es lässt sich also im Sitzen kochen. Das Spülbecken erreicht man am besten, wenn man auf der achteren Doppelkoje sitzt.

Die Stehhöhe vor der Pantry beträgt bei geschlossenem Hubdach 1,69 Meter. Für ein Schiff dieser Größe ist das schon recht viel. Klappt man das

Hubdach hoch, werden daraus 1,90 Meter. Das Dach lässt sich stufenlos verstellen, so dass man es bei leichtem Regen auch in Lüfterstellung öffnen kann. Insgesamt eine gute Lösung, die an die gelungenen, aber aus der Mode gekommenen Hubdächer der weit verbreiteten *Neptun-Kreuzer* erinnert.

Die Doppelkoje achtern ist nicht abgeschottet, sondern recht luftig unter das Cockpit gebaut. Mit 2,3 Metern Länge und 1,33 Metern Breite am Kopfende ist sie sehr geräumig ausgefallen.

Auf der Steuerbordseite befindet sich der WC-Raum. Er ist eng und niedrig und das in den Waschtisch eingeformte Waschbecken zu tief eingebaut. Hier sollte die sonst gelungene Gestaltung der Einrichtung noch einmal überdacht werden.

Bauausführung: Das Schiff ist unter Deck so verarbeitet, wie man es in der Klasse der preisgünstigen 25-Fuß-Klasse erwartet. Die Holzver-



Der Salon ist offen und geräumig



An der Pantry arbeitet man am besten im Sitzen

arbeitung ist akzeptabel, das Dekor mit Teppichen und Polstern geschmackvoll. Vermisst habe ich ein konsequent aufgetragenes Topcoat im Schiff und eine Verkleidung der Fugen zwischen Holzeinbauten und Kunststoffinnenschalen. Grundsätzliche Skepsis bezüglich wartungs- und reparaturunfreundlicher Innenschalen habe ich im Rahmen unserer Tests ja mehrfach geäußert; eine Wiederholung sei mir an dieser Stelle erspart.

Der Rumpf selbst ist über Wasser eine Sandwichkonstruktion, die als Kern vier Millimeter *Coremat* benutzt, ein Material, das vom Charakter her zwischen einem leichten PVC-Hartschaum und einem Vollaminat liegt.

Das Deck und alle flachen Anteile sind mit einem hochwertigen *Airex-Herex*-Kern laminiert. Als Glas kommen eine 150er Matte als erste Lage, 450er Matten und ein Roving zum Einsatz. Insgesamt ein gesunder Kompromiss zwischen Leichtigkeit, Festigkeit und preisgünstiger Fertigung. Das Finish der GFK-Arbeiten ist gut.

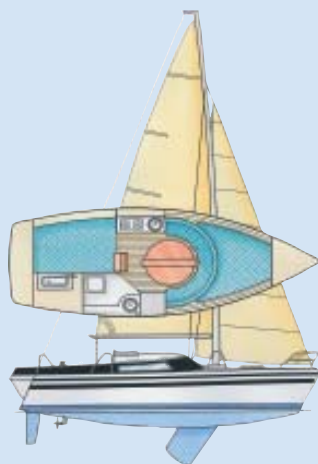
Die VA-Teile an Deck sind in guter Qualität gearbeitet und zeigen nach einem Jahr an Bord keinerlei Korrosion; das ist bedauerlicher Weise heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Die vor vier Jahren im Test der 725 bemängelte Püttingverankerung ist auf der 760 verbessert worden und zeigt, dass die Werft durchaus gewillt ist, auf berechnete Kritik einzugehen. Ein Manko ist das komplette Fehlen einer Bilge oder zumindest eines Bilgensumpfes, in den Leckwasser zusammenlaufen kann.

Der Innenballast liegt direkt unter dem Fußboden, der mit einem Teppich abgedeckt ist. Bei schlechtem Wetter wird sich hier Wasser sammeln und im Teppich speichern. Da ein Teil des Ballastes in Zukunft herausnehmbar sein soll, um das Schiff besser trailern zu können, sollte die Werft über die Integration eines Bilgensumpfes nachdenken.

Unter Motor: Motorisiert ist das Schiff mit einem Viertakt-Außenborder von *Honda*, der fünf Kilowatt leistet. Die Maschine ist in der Steuerbordbackskiste untergebracht. So nimmt sie im

Boote der gleichen Preisklasse haben bei vergleichbarer Bauqualität oft einen sehr unterschiedlichen Charakter. Die beiden in diesem Heft vorgestellten Boote und die *Shark 24*, über die wir in Heft 5/00 berichtet haben, sind dafür ein gutes Beispiel. Zum Vergleich haben wir die Hauptdaten dieser Boote hier noch einmal zusammengetragen.

Die Preise beziehen sich auf eine weitgehend gleichwertige, küstengerechte Ausrüstung inklusive Grundinstrumentierung, Außenbordmotor und Elektrik, aber ohne Trailer.



Ocean 760



Västbris



Shark24

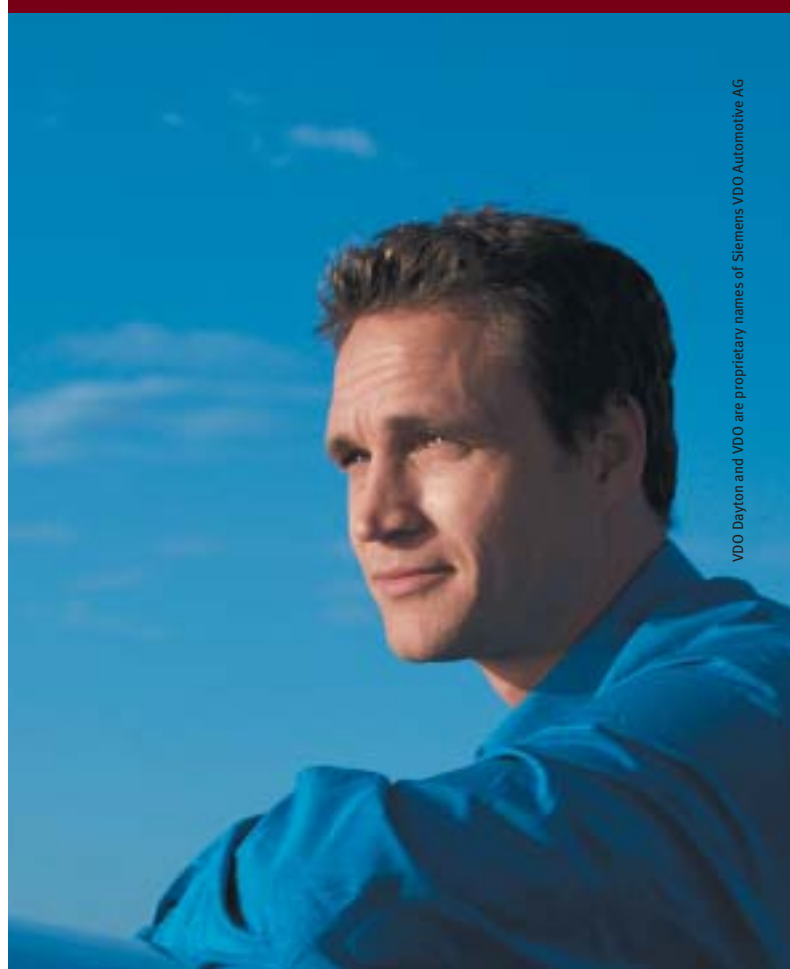
LüA	7,6m	6,15m	7,31m
BüA	2,55m	2,12m	2,10m
T	0,35/1,37m	1,2m	0,969m
D (leer)	1,650t	1,400t	0,953t
Segelfläche	22,5m ²	20,0m ²	20,8m ²
Segelfl./Verdr.	13,6m ² /t	14,3m ² /t	21,6m ² /t
Preis (incl.) ca.	35.000,-	40.000,-	35.000,-

Cockpit keinen Platz weg und bleibt trotzdem gut erreichbar. Nachteil: Wie auf vielen mit Außenborder motorisierten Booten wird das Ruder nicht vom Schraubenwasser angeströmt; die Manövrierfähigkeit wird somit etwas eingeschränkt. Ich habe das aber nicht als gravierend empfunden.

Das Boot ist unter Maschine ausgesprochen wendig, bei geringer Fahrt reagiert es schnell, und auch in langsamer Rückwärtsfahrt folgt es willig dem Ruder. Da der Motorschacht schlecht schallisoliert ist, hört man die Maschine recht deutlich, zumindest bei schneller Marschfahrt, die bei etwa 4,5 Knoten liegt. Vier Personen genießen im Cockpit eine Menge Platz. Mit dieser Besetzung liegt der breite Spiegel aber 15 Zentimeter tief im Wasser. Erst wenn sich eine Person auf dem Vorschiff und eine weitere in der Kajüte befindet, stimmt der Trimm wieder und das Wellenbild am Heck beruhigt sich.

Unter Segeln: Das 7/8-Rigg ist eher leicht gehalten. Der Mast ist mit einer Klappvorrichtung versehen, die es erlaubt, ihn mit wenigen Handgriffen zu legen. Der Baum ist recht kurz und endet vor der Mitte des Cockpits. An ihm wird ein 14 Quadratmeter großes Segel mit festem Unterliek gefahren. Das Fall ist nach achtern geführt, so ist das Segelsetzen einfach. Als das Schwert zu drei Vierteln gesteckt und das Großsegel gesetzt ist, nimmt das Boot langsam Fahrt auf. Leider weht es zunächst nur mit zwei Beaufort. Trotzdem reicht der Wind zum Kreuzen; die Abdrift ist jedoch mit weniger als 2,5 Knoten Fahrt und direkt nach der Wende nicht unerheblich.

Als wir die Fock ausrollen und ein Stückchen weiter auf den See segeln, nimmt der Wind zu. Drei, in Böen vier Windstärken kräuseln die Wasseroberfläche. Das Boot beginnt leicht Lage zu schieben und nimmt vier bis fünf Knoten Fahrt auf. Während es unter Maschine und bei wenig Wind gut auf dem Ruder liegt, machen sich einfallende Böen durch eine stärkere Luvgerigkeit bemerkbar. Man muss schon kräftig an der Pinne ziehen, um das Boot im Griff zu behalten. Zwar lässt sich mit einer Stellschraube die Vorbalancierung des Blattes verändern, und auch mit Schwert- und Ruderfall gibt es einige Trimm-



relax

**Auf diese Mannschaft kann man zählen.
VDO Ocean Line-Navigationsinstrumente.**



Härter getestet, als es auf See zugeht.

Bevor sie an Bord gehen dürfen, müssen die Navigationsinstrumente von VDO besonders harte Qualitätstests bestehen. Das garantiert Ihnen auf See absolute Präzision und Zuverlässigkeit. Doch bei aller Funktionalität haben wir selbstverständlich auch auf das Design geachtet. Alle unsere Instrumente sind neben klassischem Schwarz auch in Weiß und edlem Chrom erhältlich.

Friedrich Marx GmbH & Co.
040 237 79-0
Kienzle-Rheinapp Automotive GmbH
02 08 495 05-0
Gleichauf GmbH
077 21 94 72-0

Berghofer & Kaller
089 31 89 07-23
Siemens VDO Automotive AG
Trading & Aftermarket
Sales & Service Center
069 408 05-0

möglichkeiten, doch halte ich die Pinne mit einem wirksamen Hebel von 60 Zentimeter für zu kurz. Da das Schiff nicht mit einem Traveller ausgerüstet ist, kann man auf die Böen nur mit dem Öffnen der Schot reagieren; damit lässt sich die Luvgerigkeit nur ungenügend kompensieren.


Das Achterstag ist mit einer Strecktalje ausgerüstet, mit der man den Bauch aus dem Segel ziehen kann. Im Prinzip eine feine Sache, auf der *Ozean* ist die Talje jedoch ein wenig filigran ausgefallen. Stärkere Doppelblöcke mit dahinter gesetzter Curryklemme und entsprechend dimensionierten Schäkeln sollten Standard werden.

Insgesamt vermittelt die *Ozean 760* mit ihrer breiten Wasserlinie und der stebigen Rumpfform zunächst den Eindruck, besonders steif zu sein. Dieser erste Eindruck täuscht aber: In den Böen des Schwielochsees legt sich das Boot stark auf die Seite. Hier spürt man doch den relativ weit oben liegenden Ballast, der mit 430 Kilogramm Gewicht nur ein Viertel des Gesamtgewichtes ausmacht. Das Schwert wiegt zwar noch einmal 70 Kilogramm; aber auch sein Gewichtschwerpunkt liegt zu hoch, um das Stabilitätsverhalten positiv beeinflussen zu können.

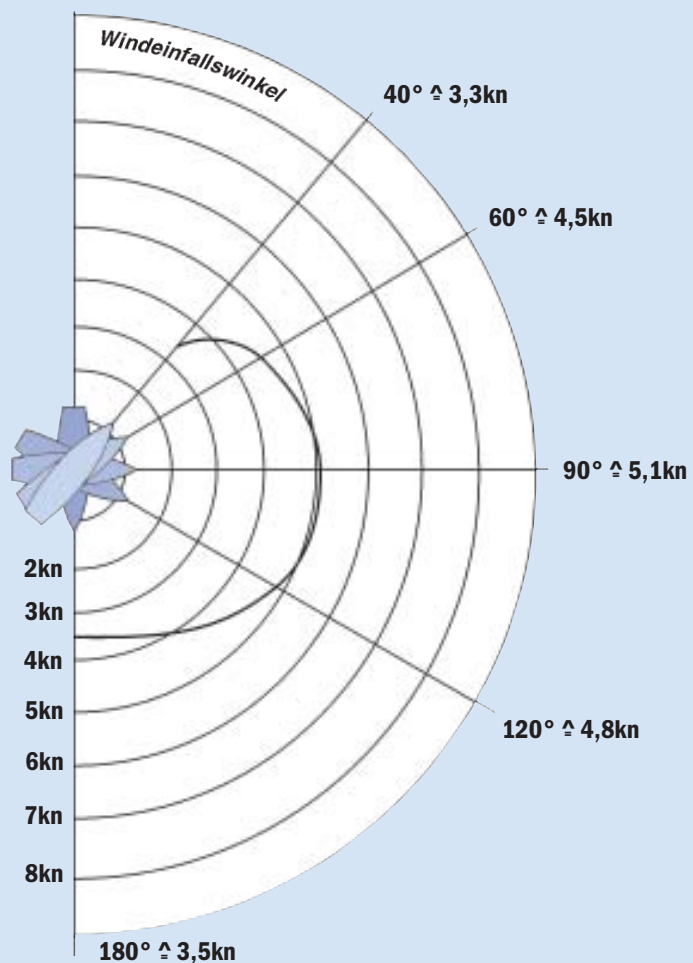
Der *Germanische Lloyd* hat in einem Stabilitätstest mit einer Zuladung von 125 Kilogramm an der Wantenkronen immerhin aber eine aufrichtende Kraft von 480 Newton gemessen und das Boot für die Auslegungskategorie C „küstennahe Gewässer“ zertifiziert.

Die Wendigkeit des Bootes stellt die *Ozean* mit dem obligatorischen Vollkreis unter Beweis: 22 Sekunden aus vier Knoten Fahrt heraus sind in Ordnung. Das merkt man auch in den Wenden, die sich präzise steuern lassen. Die Fock ist nur 7,8 Quadratmeter groß und lässt sich deshalb ohne großen Kraftaufwand bedienen.

Fazit: Die *Ozean 760* ist ein geräumiges Fahrtenschiff für küstennahe Gewässer und Binnenreviere. Sie bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, sofern man mit der sparsamen Serienausstattung zurechtkommt.

Zum sicheren Küstensegeln wird man aber weitere Ausrüstung hinzukaufen müssen. Der Preisvorteil gegenüber anderen gleich großen Yachten schwindet dann merklich. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	10 bis 12 Knoten = 3 bis 4 Beaufort
Wellenhöhe:	0,1 Meter
Besegelung:	Großsegel und Fock zusammen etwa 22,5 Quadratmeter

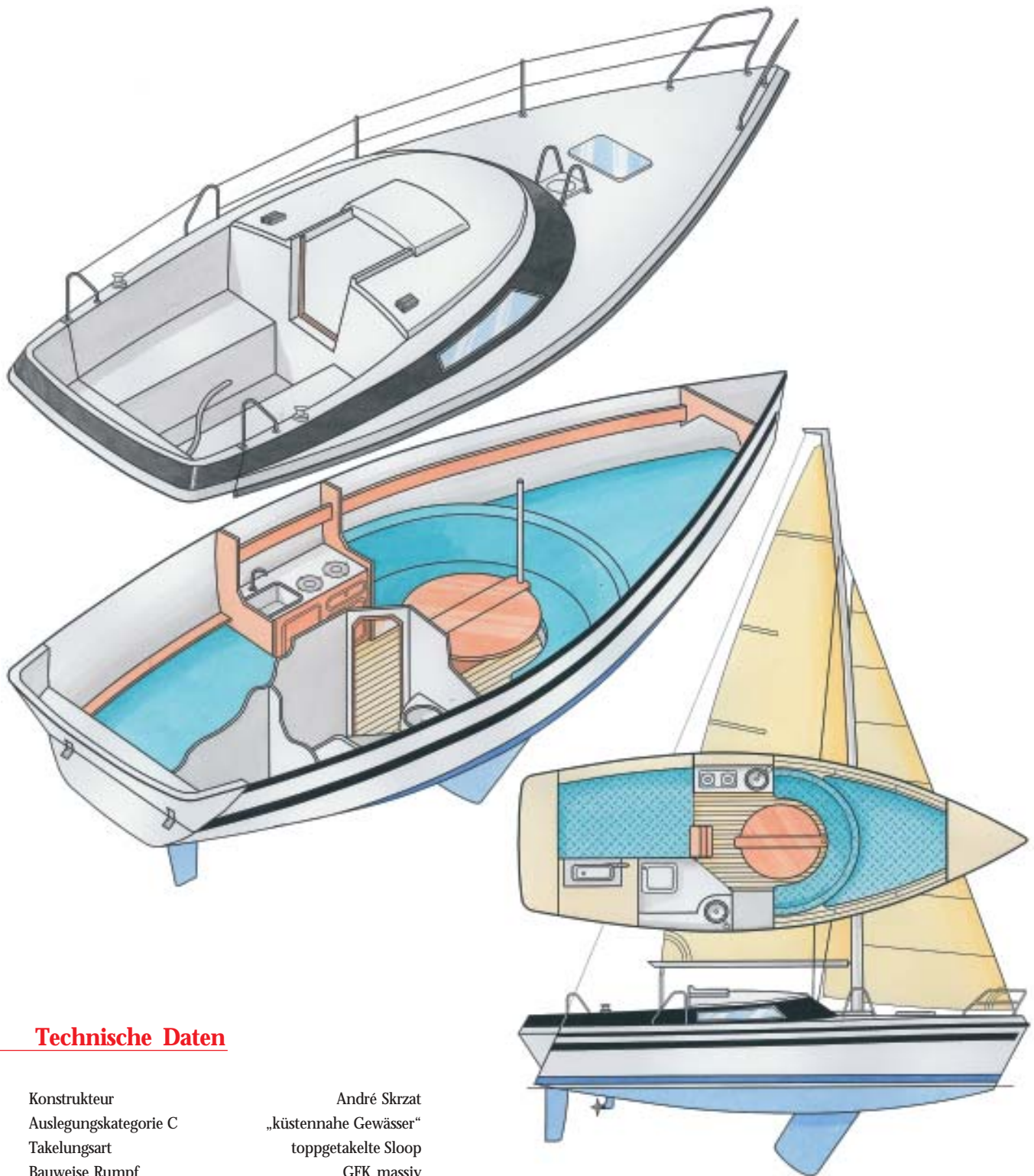
Preis und Ausstattung

Preis ab Importeur in Diensdorf	ca. € 26.300,- inklusive Mehrwertsteuer
---------------------------------	--

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Großsegel und Fock an Stagreitern, Gaskocher, Druckwasseranlage, vier Innenlampen, 12-Volt-Steckdose, zwei Lenzpumpen. Mit umfangreicherer Ausrüstung wie Leinen, Fender, kompletter E-Anlage mit Akku, Echolot, Log, Kompass, Rollfock, Klappmastvorrichtung, BSH-Beleuchtung, Chemietoilette, Anker mit Leine, Fünf-Kilowatt-Außenbordmotor, Antifouling und Osmoseschutz, Feuerlöscher und Übergabe beläuft sich der Preis auf etwa € 35.000; ein Straßentrailer kostet € 3.405.

Werft:	<i>CBC Scharmützelsee</i>
	Tel: 03 36 77 - 55 35
	Fax: 03 36 77 - 81 99 9



Technische Daten

Konstrukteur	André Skrzat		
Auslegungskategorie C	„küstennahe Gewässer“		
Takelungsart	toppgetakelte Sloop		
Bauweise Rumpf	GFK massiv		
Deck und Aufbau	GFK-Sandwich		
Länge über Alles	7,60m		
Länge Wasserlinie	5,80m		
Breite	2,55m		
Tiefgang	0,35/1,37m		
Verdrängung	1,650t	Maschine	Außenborder bis 7,35 Kilowatt
Ballast	0,500t	Stehhöhe Salon	1,65m
Ballastanteil	30,0%	Stehhöhe unter dem Hubdach	1,90m
		Anzahl der Kojen	4
Segelfläche am Wind	22,5m ²		
Großsegel	14,0m ²	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	5,85kn
Fock	7,8m ²	Längen-/Breitenverhältnis	2,98/1
Blister 7/8	25,0m ²	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis *	4,00/1
Blister Topp	35,0m ²	spez. Segelfläche *	13,6m ² /t
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	10,4m	* leeres Boot	