

Der richtige Partner für Ihr Boot

COLVIC · FREEDOM · HUNTER
KELT · MOODY · MRCB

Größter Gebrauchbootmarkt

Sportschifferschule
für Küste und Hochsee

MOODY 31

Die **Moody 31** zählt zu den Neukonstruktionen der Moody-Serien-Yachten, die jetzt in den Größen 28' (8,38 m), 31' (9,4 m), 34' (10,3 m), 37' (11,28 m), 41' (12,75 m) und 47' (14,18 m) gebaut werden.

Die **Moody 31** ist ebenfalls - wie alle anderen der Serie - eine moderne Tourenyacht, bei der auf die Eigenschaften Sicherheit, Stabilität, Wohnkomfort, leichte Handhabung und gute Geschwindigkeit unter Segel und Motor größter Wert gelegt wurde. Konstrukteur ist B. Dixon aus dem Büro A. Primrose.

Die Bauwerft hat in das voluminöse aber dennoch sehr gut aussehende Schiff eine optimale praktische Einrichtung mit 4 Kojen in **zwei** getrennten Kajüten vorn und achtern eingebaut. Sofern erforderlich mit 2 weiteren Schlafplätzen im Salon. Die achtere, abgeschlossene Kammer liegt StB neben dem Niedergang, enthält Stehhöhe und bis unter die Cockpitwanne reichend zwei bequeme Einzel- oder eine große Doppelkoje. Dieses einmalige Raumangebot setzt sich an BB mit einem großen Toilettenraum fort (volle Stehhöhe), in dem WC, Waschbecken, Ölzeugschrank und eine Dusche (extra) Platz finden.

SPEZIFIKATION

Rumpf (massiv) und **Deck** (Sandwich) werden in GFK, handaufgelegt, unter Lloyds Aufsicht (Lloyds HCC-Zertifikat Standard) gebaut. Standardfarbe ist weiß, andere Rumpffarben und zweifarbige Deck mit Einfärbung der aufgerauhten Trittplächen auf Wunsch.

Ruder, teilbalanciert, mit Skeg, Standard ist Pinnensteuerung, Radsteuerung möglich. Am Rumpf sind Wasserpaß und zweifarbiger Zierstrich angebracht. Unter der Wasserlinie mit Hartantifouling gestrichen. Rumpf- und Decksverbindung über Alu-Relingsleiste verschraubt.

Im **Vorschiff** ist ein Anker-Kettenkasten eingebaut. Daran anschließend die Vorderkajüte mit zwei Einzelkojen, die durch Polstereinlage (extra) zu einer großen Liegefläche werden können. An BB ist ein Kleiderschrank, an StB ein Wäscheschrank und Ablage eingebaut. Entlang der beiden Kojen sind Schwalbennester und unter den Kojen große Stauräume. Eine Decksluke mit zusätzlichem Lüfter sorgt für Licht und Luft. Nach achtern schließt eine Tür zum Salon ab.

Der **Salon** ist in konventioneller Art mit je einer Sojakoje an jeder Seite eingerichtet. Ein großer Tisch mit abklappbaren Seiten und Barfach im festen Mittelteil steht mittschiffs und läßt volle Bewegungsfreiheit an beiden Seiten. Stauräume, Schwalbennester und Gläserschrank hinter und über den Rückenlehnen.

Anschließend ist ein **Kartentisch** mit Bücherbord, Ablagefach, Instrumentenbrett, elektrischem Schaltbrett und Schwenksitz angebaut.

An Stb liegt eine L-förmige **Pantry** mit Nirospüle, Handpumpe (Drucksystem kalt und warm möglich), 2-flammiger Gasherd mit Backofen, halbkardanisch, abgedeckt und mit Sicherheitsbügel. Mehrere Schränke und eine große Eisbox nehmen Geschirr, Bestecke und Vorräte für eine volle Mannschaft und längere Törns auf. Die Arbeitsflächen sind mit durablem Resopal belegt.

Direkt nach achtern liegt durch eine Tür abschließbar der zweite **Schlafrum** (mit voller Stehhöhe im Türbereich), mit Kleiderschrank, 2 Einzelkojen, die durch Polstereinlage zur großen Doppelkoje werden. Für Licht und Luft sorgen zwei Bullaugen zum Cockpit, 1 Lüfter und 1 Leuchte.

Gegenüber liegt an StB neben dem Niedergang der **Toilettenraum**, ebenfalls mit voller Stehhöhe, Unterwasser-Pump-WC, Waschbecken, Spiegel, Toiletten-garnitur, Ölzeugschrank, Deckslüfter, Auffangwanne und Duschgrätig (Dusche als Extra möglich).

Das **Cockpit** ist tief und selbstlenzend mit Brückendeck und beidseitigen Duchten, geschützt durch hohe Süllborde. An BB ist eine sehr große Backskiste sowie ein Zweiflaschen-Gas-Stauraum eingelassen. Außerdem sind in der Plicht eingebaut: 1 Motorinstrumentenbrett, -Einhebel-Fernschaltung, 2 Handläufe am Niedergang, 1 Winschkurbelköcher, 1 Lenzpumpe, 1 Kompaß im Schott eingebaut und die Großschotschiene auf dem Brückendeck.

Der **Motor**, ein 3-Zylinder-Volvo 2003 mit 28 PS, ist vom Niedergang und auch von der Achterkajüte gut zugänglich. Er ist ausgerüstet mit 2,34 : 1 Reduktions-Wendegetriebe, E- und Handstart, 50 Amp. Drehstrom-Lichtma-schine, fester Zweiblatt-Schraube, 90 l Tank (in der Backskiste) und Wellen-fernschmierung.

Die **Elektrik** besteht aus zwei 95 A/h 12 V-Batterien mit 4 Positions-Haupt-schaltern, Schaltbrett mit mehrfach abgesicherten Kreisen und optischen Anzeigen, in allen Arbeits- und Wohnbereichen Deckenleuchten und einzelne Kojenlampen bzw. flexibles Kartentischlicht, Positionslampen und Dampferlicht nach DHI, Decklicht. Die Rumpfdurchlässe sind untereinander und mit einer Zinkanode geerdet.

Das **Deck** ist ausgerüstet mit Bugbeschlag und Kettenrolle, Bug- und Heckkorb, doppelten Relingsdurchzügen, 7 Püttingen, Handläufen am Niedergang und Lüfter über jeder Kajüte, alles in Niro, Fußreling, 4 Lippklüsen, 4 Beleg-klampen, Fundamente und Relingsstützen, 2 Zweigang-Fock-Schotwischen mit Beieglampen, Großschotschiene mit Stoppfern, 2 Genuaschienen mit verstellbaren Holepunkten, 2 Umlenkblöcke, alles in seewasserbeständigem Alu, eloxiert. Weiter sind angebaut: 2 Teakhandläufe, 1 Vorschiffsluke, 4 Alu-gerahmte Fenster, 1 GFK-Schiebeluke mit Teak-Steckschotten, Wasser- und Treibstoff-Einfüllstützen.

Das **Rigg** besteht aus eloxiertem Alu, Mast und Baum, topgetakelt, mit Groß- und Fockfallwischen, Klampen, Spi-Schiene, Schnellzug-Bindereff mit Hebel-klemmen und Winsch, 1x19 6 mm Wanten und Stagen, laufendes Gut in vorge-recktem Terylene, Baumniederholer, Großschot mit Klemmblock.

Die **Segel**: Großsegel mit 3 Reffreihen und Fock I (aus Terylene), 1 Baum-persenning wird mitgeliefert.

Zur Standardausführung gehören auch: 2 Leinen, 2 Fender, 1 Platten- o. CQR-Anker mit 27 m Kette, 1 Handbilgepumpe, 1 Echolot, 1 Flagstockhalter.

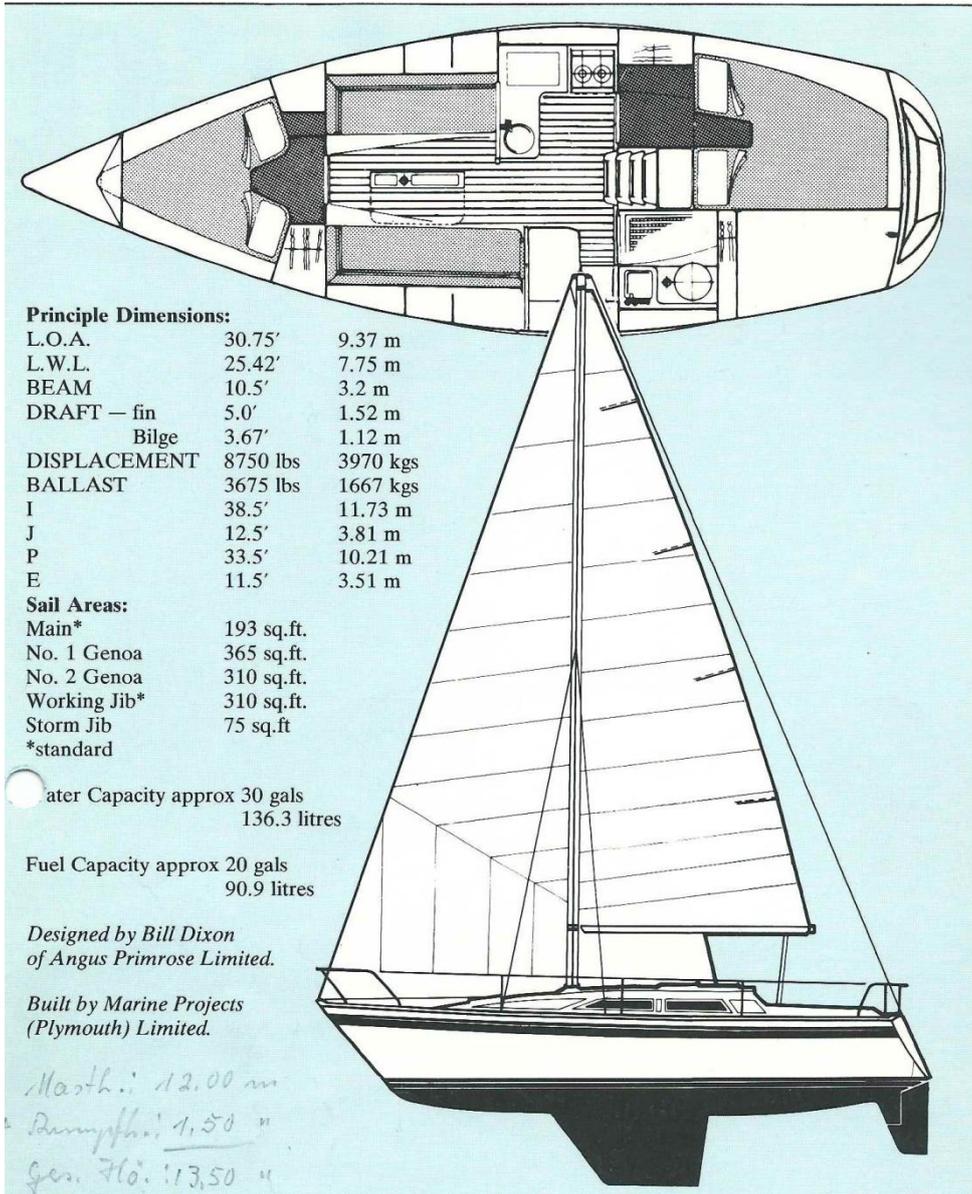
Die Polster und Rückenlehnen bestehen aus 10 cm Schaumgummi mit Stoffbe-zügen nach Wahl, die Rumpfsseitenbekleidung aus Textilbelag oder Kunstleder, in allen Kajüten ist Teppichboden verlegt, im Salon kann auf Wunsch auch eingelegter Teakboden geliefert werden. Der Holzausbau erfolgt in Teak, massiv und Marinesperrholz, furniert und seidenmatt lackiert.

TECHNISCHE DATEN

LüA		9,37 m	Segelfläche:	Groß	18 qm (Std)
WLL		7,75 m		Fock I	20 qm (Std)
Breite		3,20 m		Genua I	34 qm
Tiefgang	KK	1,12 m		Genua II	29 qm
	MK	1,52 m		Fock III	7 qm
Verdrängung		4,0 t			
Motor		28 PS D			

Diese Spezifikation ist unverbindlich und kann jederzeit im Zuge weiterer technischer Verbesserungen ohne Ankündigung verändert werden.

Hamburg, im Oktober 1985



Principle Dimensions:

L.O.A.	30.75'	9.37 m
L.W.L.	25.42'	7.75 m
BEAM	10.5'	3.2 m
DRAFT — fin	5.0'	1.52 m
Bilge	3.67'	1.12 m
DISPLACEMENT	8750 lbs	3970 kgs
BALLAST	3675 lbs	1667 kgs
I	38.5'	11.73 m
J	12.5'	3.81 m
P	33.5'	10.21 m
E	11.5'	3.51 m

Sail Areas:

Main*	193 sq.ft.
No. 1 Genoa	365 sq.ft.
No. 2 Genoa	310 sq.ft.
Working Jib*	310 sq.ft.
Storm Jib	75 sq.ft.

*standard

Water Capacity approx 30 gals
136.3 litres

Fuel Capacity approx 20 gals
90.9 litres

*Designed by Bill Dixon
of Angus Primrose Limited.*

*Built by Marine Projects
(Plymouth) Limited.*

Mast h.: 12.00 m

Runn'g h.: 1.50 "

Gen. Hl.: 13.50 "

Die besonderen Vorzüge der MOODY-YACHTEN

Rumpf-Form

Entwickelt aus jahrelang mit großem Erfolg und in großen Stückzahlen gebauten Tourenyachten sind die neuen **Moody's** reinrassige Fahrtenyachten mit mittelschwerer Verdrängung und guten Allround-Eigenschaften. Sie sind seetüchtiger und kräfteschonender und auch magenfreundlicher als viele andere "umfunktionierte" IOR-Rennyachten oder modernisierte "Oldtimer" (Heavy-Displacements).

Sie zeichnen sich aus durch füllige Rümpfe mit harmonischen Linien (keine IOR-Beulen), weichem Spantverlauf und langer Wasserlinie. Zur großen Breite über Alles haben sie auch eine "gesunde" Breite in der Wasserlinie. Dadurch erreichen sie angenehmes Seeverhalten, große Geschwindigkeit, erhöhte Anfangsstabilität, setzen weicher ein und segeln trockener als die platten IOR-Rümpfe, aber auch als die "alten" und schlankeren Schwerverdränger.

Sie besitzen auch mehr Innenraum und einen größeren Wohnkomfort als jede IOR- oder klassische Yacht gleicher Größe.

Das Ruder bei einer **Moody** ist weit vom Kiel abgesetzt, sehr großflächig und garantiert ausgezeichnetes Manövrierverhalten schon bei geringen Ausschlägen, problemlos auch auf engstem Raum wie auch im schweren Seegang. Es sitzt an einem Skeg, wodurch eine günstigere Anströmung erfolgt mit dem Resultat einer besseren Kursstabilität als z.B. mit einem freistehenden Spatenruder und auch erheblich größerer Wirkung bei kräftigen Ruderausschlägen.

Ganz besonders wird über die Festigkeit und Sicherheit durch das tiefsitzende untere Lager erhöht gegenüber den bei Cruiser-/Racer-Typen üblichen Ruderbefestigungen. Das halbe, nicht ganz nach unten reichende Skeg vermeidet aber auch, daß der Motor nach vorn herausgenommen werden muß, wenn die Welle zu reparieren oder auszuwechseln ist (wie bei vielen konventionellen Yachten).

Der Kiel bei einer **Moody**-Yacht ist keine schmale, tiefe Flosse, auf der das Schiff weder stehen kann noch darf, sondern ein gestrecktes, strömungsgünstiges Profil mit mäßigem Tiefgang. Er läßt nicht nur eine erheblich bessere Kursstabilität zu, sondern auch die Möglichkeit, die Yacht auf dem Kiel - in Tidengewässern oder im Winterlager - sicher abzustellen.

Bei einer **Moody** gibt es noch eine Bilge mit Pumpensumpf, ungleich wie bei den meisten Cruiser/Racern.

In den Größen bis 37' baut **Moody** nach jahrelanger theoretischer und praktischer Entwicklungsarbeit auch Kimmkieler.

Die Schwierigkeit, nicht nur gutes Segelverhalten, sondern auch solide, zuverlässige konstruktive Festigkeit zu erreichen, ist erfolgreich gemeistert. Durch ein ausgefeiltes Kielprofil und sorgfältig ermittelte Anbauwinkel wird die kritische Verwirbelung auf ein Mindestmaß reduziert. Ein Unterschied im See- und Segelverhalten zwischen Mittel- und Kimmkieler ist kaum mehr festzustellen. Trotz des erheblich geringeren Tiefgangs hat der Kimmkieler nicht mehr Abdrift als die Mittelkielversion, und zwar durch den bei zunehmender Krümmung senkrechter kommenden Leekiel bei gleichzeitig stärker aufrichtendem Moment des Luvkiels.

Moody-Kimmkieler weisen auch einen sogenannten Sturz auf, d.h. daß der Kielabstand vorn geringer ist als achtern. Dadurch wird die Kursstabilität erhöht, das Drehvermögen verbessert und die Abdrift erheblich verringert.

Alle Kiele sind über breite Montageflansche und entsprechend verstärkte Rezesse in den Rumpf integriert und so breitflächig angebolzt, daß die Yacht gefahrlos aufgesetzt, der Kimmkieler trockenfallen kann. Dieser steht fest auf beiden Kielen, braucht weder Stützen (Watt) noch Lagerbock (Winter).

