

# Zeitlose Schönheit

Die «Diamant 3000» macht selbst nach Jahren noch eine gute Figur. Und auch bezüglich Segeleigenschaften weiss sie zu überzeugen.



TEXT: LORI SCHÜPBACH  
FOTOS: RUEDI HILBER / zvg

Gut 10 Jahre ist es her, seit die Diamant 3000 zum ersten Mal dem Publikum vorgestellt wurde. Warum also ein Bootstest? Ganz einfach: Weil die Geschichte der Diamant 3000 spannend ist und die klassische One Design Yacht auch heute noch bestens auf unsere Seen passt.

In den 80er-Jahren übernahm die deutsche Ott Yacht GmbH in Meersburg am Bodensee den Vertrieb für die von der dänischen Boots-

werft Bachs gebauten Dynamic-Yachten. Die Dänen gerieten Anfang der 90er-Jahre in eine finanzielle Schieflage, konnten sich aber mindestens vorübergehend wieder auffangen. Um nicht plötzlich von der schlingernden Bootswerft Bachs abhängig zu sein, kaufte Ott sämtliche Lizenzen, Baurechte und Formen der Dynamic 2000 und der Dynamic 3000. An der Interboot 1997 wurde schliesslich das erste in Deutschland gebaute Modell präsentiert – und zwar unter dem Namen Diamant 3000. Ott wollte damit eine Verwechslung mit der in der Schweiz weiterhin gebauten

Dynamic 35 verhindern. Bis heute wurden über 50 Diamant 3000 gebaut, fast die Hälfte davon segeln auf dem Bodensee oder sonst wo in der Schweiz.

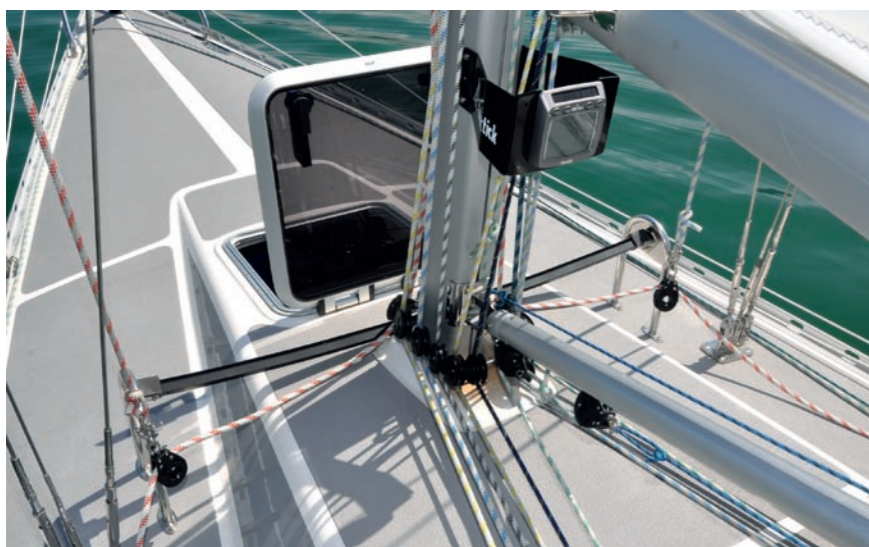
## Gute Segeleigenschaften

Die vom Dänen Jan Kjaerulff gezeichnete Yacht überzeugt mit einem zeitlosen Design. Das flexible 7/8-getakelte Rigg, das flache Unterwasserschiff, das Gewicht von nur 2,8 t sowie das ausserordentliche Verhältnis zwischen 10,39 m Länge und 2,5 m Breite sind die wichtigsten Konstruktionsmerkmale der Diamant 3000. Das Rigg ist – anders als heute bei den meisten modernen Binnenyachten – mit Backstagen ausgestattet. Der damit mögliche Trimm zählt sich insbesondere auf der Kreuz mit zusätzlicher Höhe aus. Das flache Unterwasser sorgt dafür, dass die Yacht am Wind über eine hohe Formstabilität verfügt und dass sie schon bei mittleren Winden ins Gleiten kommt. Die 10-Knoten-Marke sollte bei gut 3 Beaufort zu knacken sein (die theoretische Rumpfgeschwindigkeit liegt bei 7 Knoten).

Die Diamant 3000 soll in den Augen der Werft als Einheitsklasse sowohl Regattabegeisterte, als auch Cruiser und Einhandsegler ansprechen. Um eine interessante Regattabewegung zu ermöglichen, ist eine klare Politik bezüglich Klassenregeln wichtig. So ist beispielsweise in den Klassenregeln festgehalten, dass nur eine Selbstwendefock und eine 7/8-Genua als Vorsegel konform sind. Zudem sind zwei unterschiedlich grosse 7/8-Spinnaker vorgesehen. Die optionalen Top-Genua, Top-Spi und Gennaker dürfen bei Klassenregatten also nicht verwendet werden – zum Cruisen und insbesondere beim Einhandsegeln ist aber letzterer sicher eine gute Wahl.

## Erstaunliches Interieur

Die Diamant 3000 ist schmal und hat keinen hohen Salonaufbau – folglich ist es unter Deck eng und unbequem? Fehlanzeige! Selbstverständlich verfügt der Salon mit 130 cm nicht über Stehhöhe, aber die beiden Salonbänke laden zum gemütlich Sitzen ein. Der (optionale) Tisch kann dank einer praktischen Halterung wahlweise im Salon oder auch im Cockpit verwendet werden. Die Pantry, gleich beim Niedergang, bietet auf der Backbordseite einen zweiflammigen Spirituskocher, gegenüber eine Spüle. Und beidseitig steht ordentlich Stauraum zur Verfügung.



Die Salonbänke können als zwei vollwertige Kojen genutzt werden (200 cm x 85 cm). Gleich gross sind die beiden Hundekojen beidseits des Niedergangs, aber logischerweise verfügen sie über weniger Beinfreiheit. Vorne im Bug schliesslich steht eine V-förmige, 2 m lange Koje zur Verfügung. Gemäss Zulassung und von den Kojen her können also 6 Personen an Bord «wohnen» – allerdings ist es dann sehr eng. In der Praxis wird es vielmehr so sein, dass die Hundekojen als Stauraum dienen, der Salon frei bleibt und nur im Bug geschlafen wird.

Erwähnenswert punkto Ausbau: Seit dem Modelljahr 2008 ist beim Durchgang zur Bugkoje steuerbordseitig eine Kühlbox untergebracht, gegenüber ein Garderobenschrank und unter der Bugkoje eine Porta Potti.

### Fazit

Die Diamant 3000 ist eine bewährte, sportliche Yacht, die auch beim gemütlichen Freizeitsegeln passt. Weil sie schon bei ihrer Lancierung als Dynamic 3000 nicht irgendwelchen Modeströmungen folgte, wird sie auch in ein paar Jahren noch genauso aktuell sein wie heute. Allerdings sind 110 000 Euro ein relativ stolzer Preis.

### DIAMANT 3000

Werft	Ott Yacht GmbH (GER)
Design	Jan Kjaerulff (DEN)
LüA	10,40 m
LWL	8,30 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	1,65 m
mit Hubkiel	1,75 m / 1,25 m
Gewicht	2850 kg
Grosssegel	29,9 m <sup>2</sup>
Genua	29,65 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock	16,29 m <sup>2</sup>
7/8-Spinnaker	85 m <sup>2</sup>
Motorisierung	Nanni 2,10 Diesel
Leistung	7,5 kW (10 PS)
CE-Kategorie	C / 6 Personen
Grundpreis	ab EUR 110 207.– inkl. Auslieferung Schweiz, inkl. MwSt.
Teakdeck	(12 995.–), Bugspriet (890.–), Gennaker (2130.–), Kombitisch (460.–)
Yachtwerft	Portier AG, 8706 Meilen Tel. 043 888 30 30 www.portier-yachts.com



## Punkt für Punkt

## Diamant 3000

### Segeleigenschaften



Die Diamant 3000 liegt jederzeit gut in der Hand. Die Pinnensteuerung ist sehr direkt, das Boot reagiert sauber und präzise. Bei Klassenregatten ist der Gennaker zwar nicht vorgesehen, beim Tourensegeln passt er aber perfekt zu dieser Art Boot. Ebenfalls eine gute Sache in diesem Zusammenhang ist die Selbstwendefock. Keinen Einfluss auf die Segeleigenschaften hat der optional erhältliche Hubkiel. Anders als bei vielen ähnlichen Yachten mit Hubkiel ist dieser ganz normal mit Kielbolzen am Boot untergebolt und die elektro-hydraulische Hubeinrichtung ist komplett im Kiel integriert. Das aufrichtende Moment des Bootes ist mit ausgefahrener Hubkiel das gleiche, wie mit Festkiel.

### Motorisierung



Ausgerüstet mit einem Nanni 2,10 Dieselmotor mit 10 PS Leistung und BSO-2-Zulassung, ist die Diamant 3000 auch bei Flaute gut unterwegs. Der Antrieb läuft über eine Welle und einen Gori-Faltpropeller. In der Backbord-Backskiste ist ein 25 l Dieseltank untergebracht, die Spinlock-Schaltung mit abnehmbarem Hebel befindet sich gut platziert im Cockpit. Apropos: Das Cockpit ist erfreulich gross, wird allerdings durch den Traveller praktisch zweigeteilt. Nach achtern ist es offen und dadurch selbstlenzend. Die Cockpitbänke sind serienmässig mit Teak belegt, den Cockpitboden oder sogar das ganze Deck gibt es als Extra. Die beiden grossen Backskisten bieten Platz für allerlei Material wie Fender, Blachen, etc.

### Konstruktion



Der Rumpf ist als Sandwich-Konstruktion mit Dyvinicell-Schaum gebaut. Auch das Deck wird so gefertigt. Die einzelnen Kojen sind als GFK-Sektionen hergestellt, die Schottwände sowie die Sektionen von Schrank und Pantry sind aus Mahagoni. Auch das Interieur ist in Mahagoni gehalten, die Deckenverkleidung aus weissem Kunstleder sorgt optisch für einen gelungenen Finish. Im Salon ist die Bordwand mit Holz verkleidet, in den Hundekojen und im Bug mit weissem Vinyl. Unter sämtlichen Kojen befinden sich gut zugängliche Stauräume. Generell fallen die gute Verarbeitung und der saubere Finish auf. Das passt zur insgesamt hochwertigen Ausstattung und relativiert auch den hohen Preis.