



Neuer Stern am skandinavischen Tourenyacht-Himmel

# SwedeStar 370

Das erste eigene Serienmodell der Lidköping Båtsnickeri macht bereits als Prototyp eine sehr gute Figur. Die schwedische Tourenyacht überzeugt durch eine hochwertige Verarbeitung, eine konsequent auf genüssliche Familientörns abgestimmte Gesamtkonzeption, eine urlaubsfertige Grundausstattung sowie viel Komfort unter Deck. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Christian Kappes).

**M**an muss den Werftnamen schon zweimal lesen, bevor er einem halbwegs flüssig über die Lippen geht – und selbst dann mag er selbst vielen Branchenkenner kaum vertraut klingen. Dabei ist die Lidköpings Båtsnickeri durchaus eine Bootsschmiede mit Tradition. So fertigte man im schwedischen Lidköping in der historischen Provinz Västergötland am See Vänern jahrelang vor allem Yachten im Kunden- und Werftauftrag – zuletzt unter anderem die von Peter Norlin entworfene Omega 42, die auch als Eigen- beziehungsweise Kaskobau im Markt präsent

war. Auch individuelle Ausbauten, Teakdeckverlegungen und sogar Möbelfertigungen gehören zum angestammten Leistungsspektrum.

Mit der SwedeStar 370 bringt der erfahrene Bootsbaubetrieb nun seine erste eigene Serienyacht auf den Markt – wobei der Name durchaus als Programm verstanden werden darf. Denn die SwedeStar orientiert sich zum einen konzeptionell recht offensichtlich an den bewährten Tugenden des schwedischen Fahrtenyachtbaus – und versucht zum anderen durch einige frische Designattribute sowie eine sehr hochwertig anmutende Ausstattung, sich sogleich als neuer

Stern am schwedischen Bootsbaumhimmel zu präsentieren.

## Gefälliges Äußeres

Auf den ersten Blick erscheint die Yacht aus der Feder von Håkan Södergren eher unspektakulär: Die schlichte Formgebung bietet kaum Reibungspunkte. Das hohe Freibord, der ausladende Aufbau und die ordentlichen Sülls deuten auf ein klassisches Fahrtenschiff hin – mit entsprechendem Raumvolumen unter Deck, das durch den steilen Vorsteven und Heckspiegel noch

gestreckt wird, sowie einem soliden Sicherheitspotenzial. Letzteres schlägt sich auch im vergleichsweise hohen Ballastanteil nieder. Die zahlreichen Seitenfenster lassen ebenfalls ein wohnraumoptimiertes Tourenboot erahnen – ihre variierende Größe bildet das einzig wirklich auf Antrieb hervorstechende Detail und lässt den Aufbau etwas flacher erscheinen. Hinzu kommt als weiteres augenfälliges Detail noch die kleine Bugplattform – eine schön gearbeitete Edelstahlkonstruktion mit Teakbelag für einen vereinfachten Ausstieg und eine optimale Ankerführung.

Doch getreu dem Motto „Wo nichts offensichtlich ins Auge sticht, da stört auch nichts“, findet sich an der SwedeStar auch kein wirklich polarisierendes Element – eher im Gegenteil: Konzeption und Formgebung scheinen insgesamt äußerst schlüssig – zudem macht das Ganze einen sehr wertigen Eindruck. Das flache Vordeck und die breiten Laufdecks strahlen Großzügigkeit aus und sorgen ebenso wie der ganz leicht positive Deckssprung für ein gleichermaßen voluminöses wie elegantes Erscheinungsbild. Das durch-



Das ergonomische Cockpit wurde für komfortables Cruisen mit kleiner Crew konzipiert – der Rudergänger findet in jeder Position einen optimalen Sitzplatz und hat stets den kompletten Großsegeltrimm im Griff.

gehende, sehr sauber und aufwändig gearbeitete Teakdeck der Testyacht sowie die hochwertigen Beschläge lassen zudem erahnen, dass man es hier keineswegs mit einer günstigen Massenware zu tun hat.

### Feine Handwerksarbeit

Dass dieser Eindruck nicht täuscht, davon können wir uns vor der Testfahrt im Rahmen eines Werftbesuchs überzeugen – bereitwillig lässt ►



Das schnörkellose Design der SwedeStar strahlt neben einer gewissen Eleganz vor allem Wertigkeit aus.



Details: 1. Bugplattform und versenkte Vorsegel-Rollanlage; 2. Fallenführung unter Deck; 3. eigenwillige Großschotführung; 4. wegnehmbare Schlingerleisten; 5. geräumige Backskiste; 6. kugelgelagerte Blöcke; 7. Badeleiter-Garage im Heckspiegel; 8. ordentlicher Bilgensumpf; 9. Flutschutzklappe vor dem Niedergang.

man uns in alle Produktionsbereiche, um uns ein eingehendes Bild von der handwerklichen Kompetenz und Qualität machen zu können. Der Rumpf wird ebenso wie das Deck als Sandwichkonstruktion mit einem 20 Millimeter starken Kern aus Balsaholz gefertigt – eine Konstruktion, die für eine hohe Festigkeit bei vergleichsweise geringem Gewicht und guten Isoliereigenschaften sorgen soll. Als Verstärkungsmaterial kommen multiaxiale Gewebe zum Einsatz – gleichsam mit der Zielsetzung eines hochfesten und dennoch leichten Bauteils. Während man für das Rumpflaminat zeitgemäße Isophthalsäureharze

verwendet, besteht die Außenhaut aus Vinylesterharzen, die eine noch höhere Beständigkeit gegenüber Hydrolyse- und Osmoseerscheinungen versprechen. Einlamierte Verstärkungselemente im Boden sowie zusätzliche Verstärkungen in besonders hoch belasteten Bereichen gewährleisten eine ausreichende Steifigkeit der Gesamtkonstruktion. Rumpf und Deck werden miteinander verleimt und verschraubt. Der Kiel ist über zehn Edelstahlbolzen mit dem Rumpf verbunden. Noch mehr als diese sehr solide Grundkonstruktion und ihre fachkundige Fertigung hat uns die Holzverarbeitung in der Lidköping

Båtsnickeri beeindruckt: Jedes Element wird passgenau angefertigt und nahtlos eingearbeitet – viele schöne Details und Designelemente zeugen von großer Liebe zur Sache und die makellose Ausführung von fachkundigen Händen.

### Ausbau in bester skandinavischer Tradition

Dies schlägt sich in einem Ausbau nieder, der in puncto Ausgestaltung, aber auch unter Funktionalitätsaspekten kaum etwas zu wünschen übrig lässt. Manch einem mag es vielleicht sogar schon etwas zu viel

des Guten sein – lässt der üppige Mahagoni-Einsatz das Innere doch nicht gerade sonderlich licht erscheinen. Hier dürften einige der insgesamt 6,2 Tonnen Verdrängung ihren Ursprung haben. Doch die zahlreichen Fenster sowie die gleichsam sehr fein ausgeführten hellen Wegerungen und Deckenelemente lockern und hellen das Ganze wieder angenehm auf, so dass unterm Strich nicht nur ein urgemütliches, sondern gleichsam sehr wohnliches Ambiente entsteht. Hier kann man sich wirklich wohlfühlen – und man kann es auch herzeigen.

In der Messe finden problemlos sechs bis acht Personen einen bequemen Sitzplatz um den beidseitig abklappbaren Salontisch (Stehhöhe: 1,89 Meter). Das L-förmige Sofa an Backbord liefert zugleich eine komfortable Seekoje (Länge: 2,18 Meter, Breite: 0,59 Meter). Nicht zu groß gewachsene Menschen können sich ebenso auf das Längssofa an Steuerbord betten (Länge: 1,81 Meter, Breite: 0,59 Meter). Die reduzierte

Länge des Steuerbord-Sofas ergibt sich aufgrund des vorgelagerten vollwertigen Navigationsbereichs – mit großem Kartentisch, bequemem Sitz in Fahrtrichtung neben dem Niedergang, ausreichend Platz für Instrumente und vielen praktischen Staumöglichkeiten. Dabei handelt es sich allerdings um eine Sonderanfertigung – standardmäßig ist für die Navigation eine Art „Stehpult“-Lösung vorgesehen, wie man sie in Skandinavien häufiger antrifft.

An seegerechten Staufächern, Schränken, Ablagen und Schapps herrscht unter Deck insgesamt kein Mangel – sie finden sich gleichermaßen im Salon, im Pantry-Bereich sowie in den Kabinen. Hinzu kommen überall solide Schlingerleisten, Handläufe und Haltepunkte. Pfiffig: die wegnahmbaren Schlingerleisten an den Bücherregalen in der Messe. Unter den Bodenbrettern im Salon findet sich außerdem ein ordentlicher Bilgensumpf.

Die klassische L-Pantry an Backbord hält gleichsam alles bereit,

was das Smutje-Herz begehrt: Zur Standard-Ausstattung gehören unter anderem eine Edelstahl-Doppelspüle, eine große Elektro-Kühlbox, ein zweiflammiger Gasherd mit Ofen, ein praktischer Müllbehälter sowie eine ordentliche Arbeitsplatte. Druck- und Warmwassersystem sind ebenfalls im Grundpreis enthalten.

Die Eignerzimmer wurde im Bug untergebracht – mit großzügiger Doppelkoje (Länge: 2,25 Meter, Breite: zwischen 1,86 Meter im Kopfbereich und 0,56 Meter in der Vorpiek), zwei geräumigen Kleiderschränken (einer mit Fächern und einer mit Stange), einem zusätzlichen Schrankschapp über dem Bett, langen Seitenregalen sowie weiterem Stauraum unter der Kojen (die Tanks befinden sich unter den Salonbänken). Der Stehplatz vor dem Bett erscheint gleichsam ordentlich bemessen (Stehhöhe: 1,83 Meter). Auch hier sorgen edle Holzoberflächen und feine Wegerungen für ein stilvolles Ambiente.

In der Achterkammer an Backbord können sich ebenfalls zwei ►



Das Interieur der SwedeStar präsentiert sich in bester schwedischer Bootsbautradition – in gediegenem Abiente, makellos verarbeitet und zugleich rundherum seetauglich. Die Werft lässt dem Kunden zudem Spielraum für eigene Gestaltungsideen.

Personen niederlassen – die Doppelkoje bietet eine Länge von 2,03 Metern bei einer Breite zwischen 1,70 und 1,10 Metern. Ein großzügiger Kleiderschrank stellt Mitseglern außerdem ausreichend Stauraum zur Verfügung. Gut gelöst wurde der in der Achterkammer untergebrachte hintere Zugang zum Motor, so dass sich auch Elemente außerhalb des Niedergangsbereichs problemlos warten lassen.

Wirklich toll ist die Nasszelle gelungen, die aus einem GFK-Modul mit pflegeleichten Oberflächen besteht. Toilette und Waschbecken erscheinen optimal angeordnet. In den Holzoberflächen der Schränke und der analog zu den Salonpolstern dunkelblau gefärbten Waschtischplatte spiegeln sich zugleich die Designelemente des übrigen Ausbaus wieder. Hinzu kommen ein separierter Duschbereich und ein praktischer Ölzeugschrank.

Kurzum: Unter Deck präsentiert sich die Yacht uneingeschränkt als waschechte Schwedin – mit einem ebenso soliden wie makellos gearbeiteten Ausbau in edlem seidenmatten Khaya-Mahagoni, der dank der durchdachten Ausgestaltung auch auf See viel Freude bereiten

dürfte. Als einziges nennenswertes Manko sind uns die eingeschränkten Lüftungsmöglichkeiten aufgefallen – was für die begrenzte Anzahl an zu öffnenden Fenstern (insgesamt nur vier Stück, verteilt auf Pantry, Toilette und Achterkabine, sowie zwei Decksluhs) ebenso gilt wie für die vielfach fehlenden Hinterlüftungen an den vorhandenen Schränken und Schapps. An dieser Stelle kann die Werft gerade mit Blick auf die in unseren Gefilden mitunter recht

feuchten Segeltage also noch sinnvoll nachbessern.

Wer gern mit größerer Crew segelt, dem steht auch noch eine Dreikabinen-Version zur Auswahl (Aufpreis 3.600 Euro, alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) – wobei diese dritte Kabine allerdings lediglich eine einfache Koje bietet und auch nur durch die Nasszelle erreichbar ist, bei welcher dann auf den Duschbereich verzichtet werden muss. Eigner werden daher wohl



Die L-förmige Pantry bietet alles, was das Smutje-Herz begehrt. Hinzu kommt eine vollwertige Navigation (serienmäßig mit Stehplatz, auf Wunsch auch mit Bank).

die getestete Zwei-Kabinen-Version bevorzugen, zumal sie zum Segeln mit fünf bis sechs Personen auch über längere Schläge durchaus ausreichen sollte. Hier steht dann an Steuerbord im Achterschiff eine geräumige Backskiste zur Verfügung.

## Sanftmütiges Seeverhalten

Als Wohnschiff kann die SwedeStar also einiges aufbieten – aber wie sieht es mit den Segelleistungen aus? Am Testtag weht über dem malerischen Vänern-See bei strömendem Regen im Mittel leider nur eine schwache bis mäßige Brise mit 8 bis 11 Knoten (3 bis 4 Beaufort). Lediglich einzelne Schauerböen, die die Windgeschwindigkeit mitunter auf deutlich über 15 Knoten anschwellen lassen, bringen zwischenzeitlich etwas Dynamik ins Geschehen – zwischen diesen droht der Wind dafür mehrfach auch völlig einzuschlafen. Dementsprechend schwanken die von uns ermittelten Testwerte. So maßen

wir beispielsweise auf maximaler Höhe je nach Windstärke zwischen 3,1 und 5,7 Knoten Fahrt – auf optimaler Höhe lagen die Werte zwischen 3,3 und 6,1 Knoten.

Diese großen Differenzen zeigen, dass wir uns während des Tests offenbar genau in dem „Windfenster“ bewegten, welches bei dieser Yacht die Grenze zwischen gemächlichem Trott und ordentlichem Vortrieb markiert. Mit ihrem soliden Gewicht bei gleichzeitig recht moderater Standard-Segelfläche aus teilgelattetem Großsegel und Selbstwendefock braucht sie erwartungsgemäß eben einfach ein gewisses Lüftchen, um richtig anzuspringen. Dafür können sich die dann erzielten Werte durchaus sehen lassen. So machen wir die größte Höhe unter den bereits angeführten 5,7 Knoten



Im Bugbereich befindet sich eine komfortable Eignerzimmer mit großer Doppelkoje und sehr viel Stauraum.

Fahrt bei etwa 42 bis 45 Grad zum Wind fest, was auf einen richtig guten Wendewinkel hindeutet. Die optimale Höhe ermitteln wir bei circa 55 Grad zum Wind. Den höchsten Speed erzielen wir etwa 15 Grad tiefer mit entsprechend aufgeschrickten Schoten – hier klettert die Logge sogar auf ordentliche 6,5 Knoten. Auf Halbwindkurs pflügt die Yacht mit bis zu 5,6 Knoten durchs Wasser. ►



Ein kleines Highlight repräsentiert die sehr gelungene Nasszelle.

Lediglich im Raumgang scheint es noch etwas mehr „Schiebewind“ zu brauchen – mehr als 4,1 Knoten sind bei 150 bis 160 Grad unter den Leichtwindbedingungen des Testtages nicht drin. Dafür fehlt es auf der Testyacht auch schlicht an einer angepassten Besegelung, denn für solche Kurse stellt eine Selbstwendefock unter diesen Rahmenbedingungen nun einmal keine optimale Wahl dar (immerhin vermeidet die standardmäßig versenkte Rollanlage etwaige Verluste im Unterliekbereich). Käufern empfiehlt es sich vor diesem Hintergrund, den optionalen Gennaker gleich mitzuordern (Aufpreis: 2.050 Euro, alternativ ist auch ein Spinnaker erhältlich) – einer weit überlappenden Genua dürften derweil die außen ansetzenden Püttinge entgegenstehen. Diesbezüglich sieht die Werft als Alternative zur Selbstwendefock daher auch lediglich eine 108-Prozent-Genua vor (Aufpreis: 2.745 Euro), wobei die zugehörigen Holeypunktschienen und Schotwischen allerdings bereits in der Standardausstattung enthalten sind.

Ausgesprochen gut hat uns das sanftmütige Seeverhalten der SwedeStar gefallen. Sie lässt sich jederzeit problemlos mit einer Hand am großzügigen Rad (Durchmesser: 1,2 Meter) kontrollieren – die Lenkarmübertragung über das Jefa-Schubstangensystem an das Nadellager-gelagerte Ruderblatt funktioniert tadellos und liefert gute

Rückmeldung. Die Segeleigenschaften der Yacht vermitteln insgesamt ein sicheres Gefühl – die Krängung bleibt stets moderat; das Boot reagiert brav und ohne Zögern auf jeden Steuerbefehl; von nennenswerter Gierigkeit keine Spur.

### Für kleine Crews optimiertes Cockpitlayout

Unterstrichen wird dieser positive Eindruck in Sachen Handling durch die vorhandenen Trimmeinrichtungen und das sehr ergonomische Cockpit, das ein echtes Highlight der SwedeStar bildet. Da ist zum einen die klare optische Trennung zwischen dem Arbeitsbereich des Rudergängers und dem Crewbereich – durch diesen Designkniff schränkt sich zwar der Sitzplatz auf den seitlichen Bänken etwas ein, dafür dürfte der Steuermann in wirklich jeder Situation eine ebenso optimale wie komfortable Sitzposition finden (alle Sitzflächen serienmäßig mit 12 Millimeter starkem verleimtem Teak). Gerade kleinere Eignercrews werden diese Prioritätensetzung zu schätzen wissen.

Zum anderen erweisen sich der breite Traveller vor der Steuersäule sowie die Großschotwischen in Reichweite des Steuermanns als gleichermaßen durchdacht – die größte Segelfläche steht damit permanent unter der Kontrolle des Rudergängers und lässt sich zudem effektiv trimmen, was ebenfalls gerade für kleine Crews Vorzüge in Sachen Handling und letztlich auch in puncto Sicherheit mit sich bringt. Lediglich der Zugwinkel der Großschotwischen erscheint uns nicht ganz optimal: Die Schot läuft vom Baumnock direkt auf den Schotwagen am Traveller und von dort unmittelbar auf die seitlichen Schotwischen. Besser – allerdings auch etwas aufwändiger – wäre ein sogenanntes „German Cupper Mainsheet System“. Dank der bereits vorhandenen Wischen dürfte eine entsprechende Nachrüstung aber auch keine allzu großen Schwierigkeiten bereiten.

Zur Bedienung der vorgelagerten Genuawischen auf den seitlichen Sülls bedarf es derweil eines Mitseglers – Gleiches gilt für die auf Arbeitswischen auf dem Kajütdach

umgelenkten Fallen und Strecker. Für klassische Zwei-Personen-Crews erscheint das Ganze unterm Strich absolut praxisgerecht gelöst.


Weitere schöne Details im Cockpitbereich: das mittig offene Heck für einen einfachen Durchstieg beim „römisch-katholischen“ Anlegen sowie die im Heckspiegel versenkte Teleskop-Badeleiter.

### Fazit

Der Lidköping Båtsnickeri ist bereits mit dem von uns gesegelten Prototypen ein beachtlicher Wurf gelungen. In Sachen Qualität und Komfort kann sich die SwedeStar 370 absolut sehen und bedenkenlos mit etablierten Wettbewerbern messen lassen – das Designkonzept sowie das auf kleine Crews ausgelegte Deckslayout hinterlassen einen schlüssigen Eindruck. Vor diesen Hintergründen sowie angesichts der sehr reichhaltigen Standardausstattung erscheint dann auch der Grundpreis von 199.325 Euro keineswegs überzogen.

Immerhin würden bei der getesteten Yacht lediglich der Teakbelag auf den Laufdecks sowie der Lederbezug auf dem Steuerrad mit einem Aufpreis zu Buche schlagen (mit 6.500 Euro beziehungsweise 250 Euro – natürlich abgesehen von Radarmast, Elektrowischen und Heckanker) – der Rest ist bereits im Grundpreis enthalten. Selbst die Dieselheizung, die Raymarine-Instrumentierung (ST 60) und die Radio-/CD-Kombination gehören zur Standardspezifikation. Die Werftaussage, dem Kunden eine voll ausgerüstete Yacht „fertig für den Urlaub“ zu übergeben, scheint nicht übertrieben.

Hinzu kommen vielfältige Individualisierungsmöglichkeiten – so gibt es beispielsweise weiß oder glänzend lackierte Wegerungen im Inneren ohne Aufpreis. Auch Veränderungen an einzelnen Ausbauelementen oder am Deckslayout nimmt die Werft laut eigener Auskunft „ohne große Kostensteigerungen“ gern vor – ein weiterer Trumpf des flexiblen Handwerksbetriebs.

Das Konzept scheint anzukommen: Etwa 20 Bestellungen sollen für die SwedeStar 370 in Lidköping bereits eingegangen sein. 

# SwedeStar 370

## Technische Daten

Konstrukteur.....Håkan Södergren  
 CE-Entwurfskategorie.....A  
 Takelungsart.....9/10-Sloop  
 Bauweise .....GFK-Sandwich  
 Länge über Alles.....11,30 m  
 Länge Wasserlinie.....10,00 m  
 Breite.....3,43 m  
 Tiefgang.....1,85 m  
 Verdrängung.....ca. 6.200 kg  
 Ballastanteil \* .....ca. 42 %

Masthöhe (über WL).....17,90 m  
 Segelfläche am Wind \*\* .....74 m<sup>2</sup>  
 Großsegel Standard.....44 m<sup>2</sup>  
 Vorsegel Standard (Selbstwendefock) \*\*\* .....30 m<sup>2</sup>

Maschine.....Volvo Penta D1-30, ca. 20,2 kW (28 PS)  
 Tankkapazität Diesel .....100 l  
 Tankkapazität Wasser.....260 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon \*\*\*\* .....2  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon \*\*\*\* .....6  
 Stehhöhe im Mittel .....1,85 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....7,7 kn  
 Längen/Breitenverhältnis.....3,29/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis \*\* .....4,68  
 Spez. Segelfläche \*\* .....11,94 m<sup>2</sup>/t

\* standardmäßiger Bleikiel mit Bulbe ca. 2.625 kg, \*\* bezogen auf Standardbesegelung mit Standard-Großsegel und Selbstwendefock, \*\*\* optional sind zudem eine 108-Prozent-Genua mit ca. 34 qm sowie ein Gennacker mit 104 qm bzw. ein Spinnaker mit 115 qm vorgesehen, \*\*\*\* in der getesteten Version (optional auch als Drei-Kabinen-Version erhältlich)

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....43°.....5,7 kn  
 Optimale Höhe.....55°.....6,1 kn  
 Aufgeschrickt.....70°.....6,5 kn  
 Halber Wind.....90°.....5,6 kn  
 Raumgang .....150°.....4,1 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 8 - 11 kn, in Böen > 15 kn, Wellenhöhe: 0,2 m



## Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 199.325 Euro inkl. 19 % USt.

Darin enthalten unter anderem: Rigg, Schoten, Fallen und Strecker, teilgelattetes Großsegel, Selbstwendefock mit Rollanlage, Bug-/Heckkorb, Seereling, vier Schot- und zwei Arbeitswinschen, Radsteuerung, Traveller, Holepunktschienen, Teak auf den Cockpitduchten, Maschine mit Saildrive und Zwei-Flügel-Faltpropeller, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (280 Ah AGM), Positionslaternen, Raymarine-ST60-Instrumentierung, Druck- und Warmwassersystem, Kompass, Innenausbau in Khaya-Mahagoni, Pantry mit Doppelspüle, Kühlfach und Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen, Nasszelle mit Pump-WC (inkl. 75-Liter-Fäkalientank), Waschtisch und Dusche, Dieselheizung, Fender, Festmacher, Antifouling.

## Werft / Händler

Lidköpings Båtsnickeri AB  
 Fiskaregatan 7, SE-53130 Lidköping (Schweden)  
 Tel.: 0046 - 51 02 01 00, [www.lidkopingsbatsnickeri.se](http://www.lidkopingsbatsnickeri.se)  
 Balkema/Scandinavian Yachts B.V.  
 Suderséleane 13, NL-8711 GX Workum (Niederlande)  
 Telefon: 0031-515-542108, [www.skandinavianyachts.nl](http://www.skandinavianyachts.nl)

