Gulfstar 54 Sailcruiser

~~€ 185.000~~

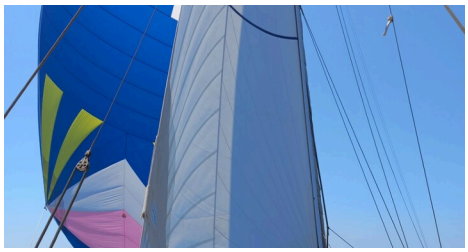
€ 155.000



Bootshersteller:	Gulfstar Yachts	Länge:	16,60 m
Bootsart:	Segelboot	Breite:	4,80 m
Kategorie:	Gebrauchtboot	Baujahr:	1986
Liegeplatz:	Griechenland, Dodecanese	Kabinen:	3
		Motor:	2x Yanmar 4JH-THE, 66 PS (49 kW), Diesel

Anbieter:
YD Yachts
Yiannis Drimousis
32 Chronopoulou Street, Alimos
17455 Athens
Griechenland

Mobil: +30 697 4069357
Webseite: http://www.ydyachts.com
Sprachen: Griechisch, Englisch







Details

Boot-ID	**s303852**
Flagge	**Schweden**

Technische Daten

Tiefgang	**1,50 m**
Rumpfmaterial	**GFK/Kunststoff**
Wassertank	**945 ltr**
Treibstofftank	**1.320 ltr**

Motor

Modell	**Yanmar 4JH-THE**
Motor-Leistung	**66 PS (49 kW)**
Modell	**Yanmar 4JH-THE**
Motor-Leistung	**66 PS (49 kW)**

Ausstattung

Navigation	**AIS - Automatisches Identifikationssystem, Autopilot, Echolot, GPS, Kartenplotter, GPS-Kartenplotter, Log, Radar, UKW-Funk, Windmessanlage**
Technische Ausstattung	**Anker, Bug-Ankerwinde, elektrische Bug-Ankerwinde, Batterie, Batterieladegerät, elektrische Bilgenpumpe, manuelle Bilgenpumpe, Davits, Druckwasseranlage, Entsalzunganlage, Fäkalientank, Generator, Inverter, Klimaanlage, Landanschluss 220V, Bugstrahlruder, Solaranlage, Steckdosen 12V, Steckdosen 220V, Warmwasseranlage, zweiter Anker**
Ausstattung-Deck	**Badeplattform, Beiboot mit Motor, Deckdusche, Fender, Gangway, Teak Cockpit, Teakdeck**
Interieur	**Backofen, Cockpittisch, elektrisches Kochfeld, elektrischer Kühlschrank, Mikrowelle, Spülbecken, elektrisches WC**
Unterhaltungsgeräte	**CD, mp3-Player, Radio, Fernseher**
Sicherheit	**EPIRB, Feuerlöscher, Nebelhorn, Notpinne, Rettungsinsel, Rettungswesten**
Persenninge	**Hardtop, Sprayhood**
Segeln	**elektrische Winschen, Rollgroß, Rollgenua**
Aufteilung - Kabinen	**Außensteuerstand, WC-Kabine**
Sonstige Informationen	***Dieser Text wurde automatisch übersetzt.*** **CODE: 51050** **TYP: GULF STAR 54 Sailcruiser** **BAUJAHR/STAPELLAUF: 1986** **BAULAND: USA** **RUMPFMATERIAL: GFK** **LÄNGE IN FUSS: 54** **LÄNGE IN METERN: 16,60** **VERDRÄNGUNG: 22700 kg (Ballast 5900 kg, Blei)** **KABINEN: 3 + Salon** **WC/DUSCHE: 2/2 + Deckdusche** **MOTORTYP: 2× Yanmar 4JH-THE** **LEISTUNG/KÜHLSYSTEM: 2×66 PS** **SERVICEHISTORIE:** **• Komplettservice 2018** **• Neue Lichtmaschinen (80 A) 2020** **• Neue Anlasser 2018** **• Überholte Wärmetauscher 2018** **• Turbolader gewartet 2018** **• Neue Elektrik verlegt 2019** **ANTRIEBSSTRANG:** **• Welle** **• 2× Featherstream 3-Blatt-Feathering-Propeller (neu im Mai 2011)** **• Yanmar KBW20 Getriebe** **ELEKTRIK:** **• GENERATOR Onan 8.0 MDK 3R/1B 8 kVA (eingebaute, instand gesetzte Einheit von Onan Griechenland 2012, Komplettservice 2018, 1572 Betriebsstunden im April 2026)** **• Solarpanels 2× Sunpower SPR-E-Flex 110 (110 W) + 2× Sunpower SPR-E-Flex 170 (170 W) (neu im Juli 2020)** **• Laderegler Victron Smartsolar MPPT 150/60-MC4 (neu im Juli 2020)** **• Wechselrichter Heart Freedom 10** **• Batterien: 2×480 Ah Bordbatteriebänke aus je 6 Batterien (960 Ah gesamt) von 2018 + 1×115 Ah für den Motor von 2018 + 2×170 Ah AGM für das Bugstrahlruder von 2020** **• Batterieladegerät Heart Freedom 10, 50 A** **• Batterieüberwachung Xantrex Link 1000, neu eingebaut im Mai 2007** **• 2×80 Ah Motor-Lichtmaschinen (neu 2020)** **• Landstrom 220 V** **• Sony CDX-A250 Stereoanlage (neu eingebaut 2006)** **• JBL Grand Touring Lautsprecher ×2 (neu eingebaut 2008)**

• LG Flachbildschirm (110–220 V), neu eingebaut 2009
• 12 V, 24 V, 110 V und 220 V Bordspannung
• LED-Decksbeleuchtung, Topplicht, Positionslaternen in LED und LED-Decksbeleuchtung (alle von 2019)
SEGEL/TAKELAGE:
• NEUES STEHENDES GUT (Edelstahl) & laufendes Gut 04/2019 (MIT NACHWEISEN)
• Mastfall-Großsegel: weiß, Im-Mast-Rollreff 9 oz HM Vectran Glaros (2020)
• ELEKTRISCHES Rollreffsystem (am Mast)
• Lazy Bag für das Großsegel
• Rollgenua: weiß, Rollreff 11,8 oz Marblehead Jeckells (2007)
• Besan: weiß, Rollreff 10,4 oz HiMod Dacron (2006)
• Stagsegel: weiß, 10,3 oz Dacron, Hood
• Asymmetrischer Spinnaker: mehrfarbig, Hood, Cruising Chute
• HOOD Stoway Im-Mast-ELEKTRO-Rollreff von 1986 (Großmast)
• HOOD Stoway Im-Mast-Handrollreff von 1986 (Besanmast)
• BAMAR C3 Vorstag-Rollreffsystem, neu eingebaut 2019
• Besanmast repariert 2015
• Komplette Demontage von Masten und Bäumen (alle Beschläge, Schrauben, Nieten usw.) 2019
• Originallack entfernt, neue Epoxid-Grundierung und Keramik-Decklack (09/2016)
• Masten und Bäume mit neuen Beschlägen wieder montiert 03/2019
• Gib 100 % Hood (40 m²) 10,3 Dacron (Alter und Zustand bei Neuzustand unbekannt)
• 2× ELEKTRISCHE Barient 32 Hauptwinschen (2-Gang)
• 2× Barient 21/2 Fallwinschen (2-Gang)
• 1× Barient 21 Großschotwinsch (2-Gang)
• 1× Barient 17 Lieknaiwinsch (2-Gang)
• Alle Winschen 02/2019 komplett gewartet (zerlegt & wieder zusammengebaut)
• ALLE CHAINPLATES geprüft 2019 (Fotos verfügbar)
• BEIDE Genuaschienen vor einigen Jahren fachgerecht entfernt und neu abgedichtet
KÜHLSCHRÄNKE: Elektrischer Vitrifrigo DW180.2RF OCX Marine-Kühlschrank 12 V, 144 L (neu 10/2021)
WARMWASSER: SureCal Warmwasserspeicher, 40 L (240 V, 1 kW), am Warmwasser des Backbordmotors angeschlossen, neu eingebaut 09/2012
PUMPEN:
• Elektrische Bilgenpumpen ×2
• Manuelle Bilgenpumpe
• Wasserpumpe (Süßwasser) 1× SHURflo Smart Sensor 5.7, 20 LPM, 4,1 bar, vor dem Motorraumschott (beim Wassertank)
• 1× Jabsco Sensor-Max VSD Pumpe, 16,3 L/min 2,1 bar, Steuerbordseite vor dem Motorraumschott, neu eingebaut 2006
• Decksspülpumpe (Seewasser), 1× ShurFlo 225-3000, 41 L/min, Steuerbordseite vor dem Motorraumschott
• Sumpfpumpen, 2× Rule-Mate 500, 31,5 L/min, neben der Bilge im Motorraum und neben dem Wassertank
• Elektrische Pumpe 1× Jabsco 3500 GPM, automatisch mit manueller Übersteuerung
• Elektrische Pumpe 1× Lalizas 3500 GPM, automatisch mit manueller Übersteuerung
• Bilgensumpf im Motorraum
• (Motoren haben getrennte Ölsümpfe/Bilgen mit Überlauf)
• Manuelle Whale Gusher Titan 90–105 L/min
• Neben dem Spülbecken der Kombüse, Entnahme aus dem Bilgensumpf
• Manuelle Umschaltung für beide Motoren, um aus dem Bilgensumpf zu pumpen; 220 V (Generator), Pumpe 20.000 L/h
• Pumpen für elektrisches WC
• Duschpumpen, elektrisch
ANKERWINDE:
• Ideal Windlass BHW vertikal BW72, neu montiert 2019 (Fußschalter für auf/ab)
• Ankerwinde wird 4× pro Jahr gewartet
• Windenmotor Ideal SK-7935 12 V, SIZE3 (1250 W), neu im 10/2021
• Auf-/Ab-Schalter

• Kabellose Fernbedienung an der Steuerkonsole

HAUSHALTSGERÄTE:

• Tappan 4-Platten 26” elektrisches Kochfeld (240 V)

• Panasonic Dimension 4 (120 V), Backofen, Heißluftbackofen, Mikrowelle

KLIMAANLAGE: Cruisair Marine 2×16.000 BTU Geräte (Backbord- und Steuerbordseite). Die Seewasserpumpe muss wieder angeschlossen werden.

NAVIGATION:

• Echolot/Log: Airmar 235DST-PSE (neu eingebaut 2006)

• Wind: Advansea S400 Windanzeige im Cockpit (von 2010) + Airmar PB150 Ultraschall-Wettersensor am Masttopp (von 2010)

• Autopilot: Navico NAC-3 VRF Autopilot-Rechner am Kartentisch (neu eingebaut 2020) + B&G TRITON2 Autopilot-Bedienteil im Cockpit (neu eingebaut 2020) + Navico Precision-9 Kompass am Kartentisch (neu eingebaut 2020)

• Radar: B&G HALO 20+ (neu eingebaut 2020)

• GPS: B&G ZEUS 3 9’’ Kartenplotter im Cockpit (neu eingebaut 2020)

• NMEA-Multiplexer: Actisense NDC-4-USB am Kartentisch (von 2010)

• Rudersäulenkompass: Ritchie Globe Master SP-5 im Cockpit

• Fernglas: SWIFT Derby 7.5x42

FUNK:

• B&G V60-B Marine DSC mit NMEA 2000, GPS & AIS-RX/TX am Kartentisch (eingebaut 2020)

• B&G H60 Funkfernbedienung für V60 (eingebaut 2012)

• NHF-Handfunkgerät Standard Horizon HX210 (von 2020)

• Icom IC-M700 KW-Single-Sideband-Funkgerät

• Icom AT-120 KW-Automatik-Antennentuner

STEUERUNG: Rad (hydraulisch)

BEIBOOT: ZAR mini-RIB 10HDL 3 m Hypalon/Aluminium (Kapazität 5 Personen) (neu im April 2019)

AUSSENBORDMOTOR: 15 PS Mariner (2021 gewartet)

TREIBSTOFF: 1320 L (2× Revisionsluken 2019 eingebaut)

WASSER: 945 L + Entsalzungsanlage (von 2008, Leistung 120 l/h)

WICHTIGE AUSSTATTUNG:

DECK

• BUGSTRAHLRUDER VETUS BOWB 150, 250 mm (neu eingebaut 2020)

VETUS BPPPA Joystick (neu eingebaut 2020)

• TEAKDECKS von 2018 (12 mm stark, Burma-Teak quartergesägt, mit TDS-Dichtmasse)

• ALLE Decksluken aus Plexiglas wurden kürzlich erneuert.

ALLE Bullaugen aus Plexiglas im Salon wurden von den derzeitigen Eignern erneuert.

• Verstellbare (auf/ab) manuelle Badeplattform (komplett aus Edelstahl mit Teak) bietet hervorragenden Zugang zum Wasser. Maßanfertigung, hervorragende Verarbeitung. Trägt auch das Beiboot.

• Hardtop-Sprayhood

• Anker [55 kg Spade S200 Anker (11/2021) mit 120 m 10-mm-Kette (von 2018) + 10 kg Fortress FX37 Kedge-Anker mit 65 m Leine]

• Integrierte Passerelle in der Heckplattform

• In die Badeplattform integrierte Davits

• Cockpitkissen

• Festmacherleinen ×6

• Fender ×8

• Bootshaken ×2

SICHERHEIT

• RETTUNGSINSEL SeaSafe Pro-Light (für 10 Personen, gewartet 2022)

• Feuerlöscher ×6, gewartet 2019

• Feuerlöschdecke (von 2019)

• Rettungswesten ×8 (2× Compass Professional + 2× Compass Comfort + 4× Compass Standard, jährlich gewartet)

• Sicherheitsgurte (4× Gurtverbinder + 1× Hebeschlinge)

• Rettungsringe (2× Rettungsring im Beutel mit 30 m Wurfleine + 1× separate 30 m Wurfleine)

• Notfalltasche aus hartem Kunststoff

• EPIRB

• Signalraketen ×9 (von 2019)
• Rettungsringe mit 30 m Leine ×2
• Radarreflektor
• Notpinne
• Nebelhorn
VERSCHIEDENES
• Achterkabine (Eignerkabine) mit Inseldoppelbett und eigener Nasszelle backbords mit WC und Dusche
• Direkter Zugang vom Achterdeck zur Achterkabine
• Großer Motorraum unter dem Salon
• Abwassertank 70 L (Polyethylen)
• Besteck – Keramikgeschirr
• Werkzeug
• Ersatzteile
• Bootshandbücher
GEMELDETE SCHÄDEN:
PROFESSIONELL/PRIVAT: PRIVAT
FLAGGE UND MWST: SCHWEDEN/ MWST BEZAHLT
EIGNER SEIT: 2006
VERKAUFSPREIS: 155.000 €
ZUSTAND DES SCHIFFES: SEHR GUT
Die hier angegebenen Daten sind korrekt, aber nicht garantiert. Diese Angaben sind nicht Bestandteil eines Vertrags. Dem Kaufinteressenten wird empfohlen, sie auf eigene Kosten zu überprüfen oder einen qualifizierten Sachverständigen mit einer Zustandsbegutachtung zu beauftragen.

BEMERKUNGEN:
Nur privat genutztes Boot.
Sehr gut gepflegt, mit vielen Verbesserungen und Renovierungen im Laufe der Jahre.
Benötigt nur geringfügige kosmetische Arbeiten.

SEHR DETAILLIERTES INVENTAR mit WARTUNGSNACHWEISEN AUF ANFRAGE

VIELE HOCHAUFLÖSENDE FOTOS AUF ANFRAGE

MEHR ÜBER DIE GULFSTAR 54:
Die 54 Sailcruiser ist ein klassischer Entwurf von Richard Lazzara mit einem kräftig geneigten Bug. Das Vordeck ist bündig, und die Breite von 4,8 m liegt leicht vor der Schiffsmitte. Mit einem Verhältnis von Breite zu Länge von 3,3 wirkt sie gedrungen, aber nach heutigen Maßstäben nicht extrem. Im Entwurf rechnen wir mit einer durchschnittlichen Breite von 3,5. Die Sheerlinie zieht dann zu einem recht schmalen Heck ein. Ganz achtern liegt ein interessantes zweites Cockpit, auf das ich später noch eingehe. Die Blankteile sind überdurchschnittlich, mit breiten Teak-Süllen, einer Kappschiene und Handläufen. Vier hochglanzpolierte Dorade-Lüfter aus Chrom setzen zusätzliche Akzente. Der Kajütaufbau erhebt sich hoch, mit Decksalonfenstern und darüber einem weiteren festen Sprayhood-Aufbau für das Hauptcockpit. Die Linien harmonieren besser als bei der Sailmaster-Serie, erinnern aber dennoch an die Form einer Hochzeitstorte. Diese Schiffe haben eine recht niedrige Ketsch-Takelage mit 54′ Durchfahrtshöhe. Das Großsegel hat einen Doppelsaling, der Besan einen einfachen. Mit ihren zwei Dieselmotoren verbindet die Sailcruiser die Welt des Segelns und des Motorfahrens. Darunter liegt ein langer Flossenkiel mit 1,5 m Tiefgang.

Konstruktion
Der Rumpf ist massiv aus Glasfaser, im Faserspritzverfahren (Chopper Gun) laminiert, mit handlaminierten Längsspanten und Bodenwrangen. Lazzara war ein Bastler, der eine Edelstahlvariante des Schnappschäkels erfand. Er war offen für neue Techniken und übernahm das Chopper-Gun-Verfahren schnell. Die Decks haben einen Balsakern und besitzen inzwischen massive Rundungen um Beschläge und Mast. Die Rumpf-Deck-Verbindung ist die übliche Ausführung mit erhöhtem Schanzkleid. Kappschiene, Handlauf und Süllrand sind aus Teak.

Am Deck

Sie haben eine Standard-Ketsch-Takelage ohne innere Vorstag. Am Kajütaufbau steigt das Deck rasch zu den Dachfenstern an und erreicht dann das recht hohe Mittelcockpit. Der Großmast ist am Kiel gestellt, mit Standard-Want an den Seitendecks. Die Genuaschienen sind an der breiten Kappschiene auf dem Schanzkleid montiert. Der Besan steht achtern des Cockpits am Ende des Kajütaufbaus. Die Stelle wirkt fast wie das Bootsende. Stattdessen setzen sich die Linien mit einem zweiten, whirlpoolartigen Cockpit nach achtern fort. Eine kleine Teaktür führt in die Eignerkabine. Bänke umschließen Heck und Seiten. Hier ist ein toller Platz zum Grillen, Angeln oder Entspannen. Das hoch gelegene Cockpit ist über den offenen Ausschnitt an Backbord leicht zu erreichen. Das feste Sprayhood macht es zu einem weiteren großen Bereich zum Entspannen. Die Bänke bieten Platz für 2 Personen, die längs liegen. Die Schot-Führung an dem Exemplar, das ich besichtigt habe, war ungewöhnlich. Es gab keinen Traveller, sondern Blöcke am Mittelbaum und achtern, die mit der Fall zusammen den Baum führen. Drei große Winschen achtern machen Einhand-Segeln möglich. Die Brückendeck ist eine kleine Niedergangsschwelle.

Unter Deck

Man steigt tief hinab, mit dem Freibord und dem hohen Cockpit der 54 Sailcruiser, in einen Salon, in dem man tanzen könnte. Die Stehhöhe ist mit 2,15 m und mehr hervorragend. Hier glänzt die Sailmaster besonders mit der luftigen Deckenverkleidung, dem hellen Teakfurnier und den Decksalonfenstern. Der Boden ist aus schönem, kontrastierendem Teak und Ahorn. Steuerbord liegt eine U-förmige Sitzbank mit Drehsesseln an Backbord. Ganz vorn im Bug befindet sich ein mittschiffs liegendes Queen-Bett. Achtern an Backbord liegt ein WC mit separater Duschkabine. Der Großmast ist am Kiel gestellt. Das Teak ist klassisch, mit Gehrungsleisten, gewölbten Kanten, und man findet keine einzige eckige Kante oder Formica-Fläche. Zwei Stufen führen in den Salon hinauf und zwei Stufen achtern wieder hinunter. Der Durchgang liegt steuerbords, mit der Pantry daneben und dem Motorzugang durch eine Tür. Ganz achtern liegt ein interessantes, nach achtern gerichtetes Queen-Bett mittschiffs. Ein separates WC mit Dusche befindet sich an Backbord. Die Dusche führt tief in die Bilge in der Mittelachse, sodass sie zugleich als Badewanne dient. Anders als bei vielen Gulfstar, wo der Cockpitboden nach unten hängt und die Stehhöhe einschränkt, senkt sich der Boden hier nur über der hinteren Koje merklich ab. Der Durchgang bietet durchgehend hervorragende Stehhöhe. Achtern in der Eignerkabine befindet sich die kleine Tür zum hintersten Cockpit.

Motor und Fahrt

Die beiden Dieselmotoren sind durch eine Tür im Durchgang und über eine Luke im Boden des erhöhten Salons zugänglich. Der Maschinenraum bietet einen guten Zugang, in dem man aufrecht gehen kann. Der Rumpf wurde am Computer konstruiert und laut allen Berichten besitzt er hervorragende Seeeigenschaften unter Segel und unter Motor. Zwei turboaufgeladene Dieselmotoren ermöglichen gute Motor- oder Motorsegelleistungen mit einem oder beiden Motoren. Das Manövrieren beim Anlegen und Ablegen ist damit einfacher als mit nur einem Motor. Das Bugstrahlruder ist eine sinnvolle Ergänzung und erleichtert das Manövrieren in kleinen Häfen des Mittelmeers noch weiter. Die ausbalancierte Ketsch-Takelage hat mit 55′ eine niedrige Höhe über Wasser und ist damit für die Brücken des Intracoastal Waterway geeignet, während der Tiefgang von 1,50 m den Zugang zu flachen Gewässern ermöglicht.

Beschreibung

Dieser Text wurde automatisch übersetzt.

CODE: 51050
TYP: GULF STAR 54 Sailcruiser
BAUJAHR/STAPELLAUF: 1986
BAULAND: USA
RUMPFMATERIAL: GFK
LÄNGE IN FUSS: 54
LÄNGE IN METERN: 16,60
VERDRÄNGUNG: 22.700kg (Ballast 5.900kg – Blei)
KABINEN: 3 + Salon
WC/DUSCHE: 2/2 + Deckdusche
MOTORTYP: 2× Yanmar 4JH-THE
PS/KÜHLSYSTEM: 2×66 PS
SERVICEHISTORIE:
• Komplettservice 2018
• Neue Lichtmaschinen (80A) 2020
• Neue Anlasser 2018
• Überholte Wärmetauscher 2018
• Turbolader gewartet 2018
• Neue elektrische Verkabelung 2019
ANTRIEBSSTRANG:
• Welle
• 2× Featherstream 3-Blatt-Feathering-Propeller (neu im Mai 2011)
• Yanmar KBW20 Getriebe
ELEKTRIK:
• GENERATOR Onan 8.0 MDK 3R/1B 8kVA (eingebautes aufgearbeitetes Gerät von Onan Griechenland 2012, Komplettservice 2018, 1572 Betriebsstunden im April 2026)
• Solarmodule 2× Sunpower SPR-E-Flex 110 (110W) + 2× Sunpower SPR-E-Flex 170 (170W) (neu im Juli 2020)
• Laderegler Victron Smartsolar MPPT 150/60-MC4 (neu im Juli 2020)
• Wechselrichter Heart Freedom 10
• Batterien: 2×480Ah Bordbatteriebänke aus 6 Batterien (insgesamt 960Ah) von 2018 + 1×115Ah für den Motor von 2018 + 2×170Ah AGM für das Bugstrahlruder von 2020
• Batterieladegerät Heart Freedom 10, 50A
• Batteriemonitor Xantrex Link 1000, neu eingebaut im Mai 2007
• 2×80Ah Motorlichtmaschinen (neu von 2020)
• Landstromanschluss 220V
• Sony CDX-A250 Stereoanlage (neu eingebaut 2006)
• JBL Grand Touring Lautsprecher ×2 (neu eingebaut 2008)
• LG Flachbildschirm (110-220V), neu eingebaut 2009
• 12V, 24V, 110V und 220V Bordspannung
• LED-Decksbeleuchtung, LED-Mastkopflicht, LED-Positionsleuchten und LED-Deckbeleuchtung (alle von 2019)
SEGEL/RIGG:
• NEUES STEHENDES RIGG (Edelstahl) & laufendes Gut 04/2019 (MIT NACHWEISEN)
• Großsegel mit Mastreffanlage: weißes Mastreff 9oz HM Vectran Glaros (2020)
• ELEKTRISCHE Rollreffanlage (am Mast)
• Lazy Bag für das Großsegel
• Rollgenua: weiße Rollreffanlage 11.8oz Marblehead Jeckells (2007)
• Besan: weiße Rollreffanlage 10.4oz HiMod Dacron (2006)
• Stagsegel: weiß 10.3oz Dacron Hood
• Asymmetrischer Spinnaker: mehrfarbiger Hood Cruising Chute
• HOOD Stoway Mastreffanlage ELEKTRISCH, von 1986 (Großmast)
• HOOD Stoway Mastreffanlage manuell, von 1986 (Besanmast)
• BAMAR C3 Vorstag-Rollreffanlage, neu eingebaut 2019
• Besanmast 2015 repariert
• Komplette Demontage von Masten und Bäumen (alle Beschläge, Schrauben, Nieten usw.) 2019

• Originallack entfernt, neue Epoxid-Grundierung und Keramik-Decklack (09/2016)
• Masten und Bäume mit neuen Beschlägen wieder montiert 03/2019
• Gib 100% Hood (40 m2) 10.3 Dacron (Alter unbekannt, Zustand wie neu)
• 2× ELEKTRISCHE Barient 32 (2-Gang) Primärwinschen
• 2× Barient 21/2 (2-Gang) Fallwinschen
• 1× Barient 21 (2-Gang) Großsegelwinsch
• 1× Barient 17 (2-Gang) Ausholwinsch
• Alle Winschen 02/2019 vollständig gewartet (zerlegt & wieder zusammengebaut)
• ALLE Want-Platten 2019 überprüft (Fotos verfügbar)
• BEIDE Genua-Schienen vor einigen Jahren entfernt und ordnungsgemäß neu abgedichtet
KÜHLSCHRÄNKE: Elektrischer Vitrifrigo DW180.2RF OCX Marine-Kühlschrank 12V, 144L (neu im 10/2021)
WARMWASSER: SureCal Warmwasserspeicher, 40L (240V, 1KW), angeschlossen an das Warmwasser des Backbordmotors, neu eingebaut 09/2012
PUMPEN:
• Elektrische Bilgenpumpen ×2
• Manuelle Bilgenpumpe
• Süßwasserpumpe 1× SHURflo Smart Sensor 5.7, 20 LPM, 4,1 bar vor dem Maschinenraumschott (beim Wassertank)
• 1× Jabsco Sensor-Max VSD-Pumpe, 16,3 L/Minute 2,1 bar, Steuerbordseite des vorderen Schotts im Maschinenraum, neu eingebaut 2006
• Decksspülpumpe (Salzwasser), 1× ShurFlo 225-3000, 41 L/Minute, Steuerbordseite des vorderen Schotts im Maschinenraum
• Sumpfpumpen, 2× Rule-Mate 500, 31,5 L/Minute, neben der Bilge im Maschinenraum und neben dem Wassertank
• Elektrische 1× Jabsco 3500 GPM, automatisch mit manueller Übersteuerung
• Elektrische 1× Lalizas 3500 GPM, automatisch mit manueller Übersteuerung
• Bilgensumpf im Maschinenraum
• (Motoren haben separate Ölsümpfe/Bilgen mit Überlauf)
• Manuelle Whale Gusher Titan 90-105 L/ Minute
• Neben dem Galley-Spülbecken, aus dem Bilgensumpf gezogen
• Manuelle Umschaltung beider Motoren, um aus dem Bilgensumpf zu pumpen, 220V (Generator), 20.000 L/h Pumpe
• Elektrische WC-Pumpen
• Elektrische Duschpumpen
ANKERSPILL:
• Ideal Ankerwinde BHW vertikal BW72, 2019 neu montiert (Fußschalter für hoch/runter)
• Ankerwinde 4× jährlich gewartet
• Ankerwinden-Motor Ideal SK-7935 12V, SIZE3 (1250W), neu im 10/2021
• Hoch/Runter-Schalter
• Kabellose Fernbedienung am Steuerstand
HAUSHALTSGERÄTE:
• Tappan 4-Platten 26” elektrisches Kochfeld (240V)
• Panasonic Dimension 4 (120V), Backofen, Heißluftbackofen, Mikrowelle
KLIMAANLAGE: Cruisair Marine 2×16.000 BTU-Geräte (Backbord- und Steuerbordseite). Die Salzwasserpumpe muss wieder angeschlossen werden.
NAVIGATION:
• Echolot/Log: Airmar 235DST-PSE (neu eingebaut 2006)
• Wind: Advansea S400 Wind-Anzeigegerät im Cockpit (von 2010) + Airmar PB150 Ultraschall-Wettersensor am Masttopp (von 2010)
• Autopilot: Navico NAC-3 VRF Autopilot-Computer am Kartentisch (neu eingebaut 2020) + B&G TRITON2 Autopilot-Bedieneinheit im Cockpit (neu eingebaut 2020) + Navico Precision-9 Kompass am Kartentisch (neu eingebaut 2020)
• Radar: B&G HALO 20+ (neu eingebaut 2020)
• GPS: B&G ZEUS 3 9’’ Kartenplotter im Cockpit (neu eingebaut 2020)
• NMEA-Multiplexer: Actisense NDC-4-USB am Kartentisch (von 2010)
• Kompass-Rose: Ritchie Globe Master SP-5 im Cockpit
• Fernglas: SWIFT Derby 7.5x42
KOMMUNIKATION:
• B&G V60-B Marine DSC mit NMEA 2000, GPS & AIS-RX/TX am Kartentisch (eingebaut 2020)
• B&G H60 Funkhandgerät für V60 (eingebaut 2012)
• UKW-Handfunkgerät Standard Horizon HX210 (von 2020)
• Icom IC-M700 KW-Einseitenband-Funkgerät

• Icom AT-120 KW-Automatik-Antennenanpassgerät
STEUERUNG: Rad (hydraulisch)
BEIBOOT: ZAR mini-RIB 10HDL 3m Hypalon/Aluminium (5 Personen) (neu im April 2019)
AUSSENBORDER: 15PS Mariner (2021 gewartet)
TREIBSTOFF: 1320L (2× Inspektionsluken wurden 2019 eingebaut)
WASSER: 945L + Entsalzungsanlage (von 2008, Leistung 120l/h)
WICHTIGE AUSSTATTUNG:
DECK
• BUGSTRAHLRUDER VETUS BOWB 150, 250mm (neu eingebaut 2020)
VETUS BPPPA Joystick (neu eingebaut 2020)
• TEAKHOLZ-DECKS von 2018 (12mm dick, Burma-Teak, quer geschnitten, mit TDS-Fugendichtung)
• ALLE Decksluken aus Plexiglas wurden kürzlich ersetzt.
ALLE Bullaugen aus Plexiglas rund um den Salon wurden von den jetzigen Eignern ersetzt.
• Verstellbare (hoch/runter) manuelle Badeplattform (komplett aus Edelstahl mit Teak) bietet hervorragenden Zugang zum Wasser. Maßgefertigt, hervorragende Verarbeitung. Trägt auch das Beiboot.
• Hardtop-Sprayhood
• Anker [55kg Spade S200 Anker (11/2021) mit 120m 10mm Kette (von 2018) + 10kg Fortress FX37 Kedge-Anker mit 65m Leine]
• Integrierte Passerelle in der Heckplattform
• In die Badeplattform integrierte Davits
• Cockpitkissen
• Festmacherleinen ×6
• Fender ×8
• Bootshaken ×2
SICHERHEIT
• RETTUNGSINSEL SeaSafe Pro-Light (für 10 Personen, 2022 gewartet)
• Feuerlöscher ×6, 2019 gewartet
• Feuerlöschdecke (von 2019)
• Schwimmwesten ×8 (2× Compass Professional + 2× Compass Comfort + 4× Compass Standard, jährlich gewartet)
• Sicherheitsgurte (4× Gurtverbinder + 1× Hebeschlinge)
• Hufeisenbojen (2× Rettungsring im Beutel mit 30m Wurfleine + 1× separate 30m Wurfleine)
• Harte Kunststoff-Notfalltasche
• EPIRB
• Signalfackeln ×9 (von 2019)
• Rettungsringe mit 30m Leine ×2
• Radarreflektor
• Notpinne
• Nebelhorn
SONSTIGES
• Achterkabine mit Inselschlafplatz (Doppelbett) und Nasszelle (Backbord) mit WC und Dusche
• Direkter Zugang vom Deck zur Achterkabine.
• Großer Maschinenraum unter dem Salon
• ABWASSERTANK 70L (Polyethylen)
• Besteck – Keramik
• Werkzeug
• Ersatzteile
• Bootshandbücher
GEMELDETE SCHÄDEN:
PROFESSIONELL/PRIVAT: PRIVAT
FLAGGE UND MWST: SCHWEDEN/ MWST BEZAHLT
EIGNER SEIT: 2006
VERKAUFSPREIS: 155.000 €
ZUSTAND DES SCHIFFES: SEHR GUT
Die hier angegebenen Angaben sind korrekt, aber nicht garantiert. Diese Angaben sind nicht Bestandteil eines Vertrags. Dem Kaufinteressenten wird empfohlen, sie auf eigene Kosten zu überprüfen oder einen qualifizierten Sachverständigen mit einer Zustandsbewertung zu beauftragen.

KOMMENTARE:

Nur privat genutztes Boot.
Sehr gut gepflegt, mit vielen Verbesserungen und Renovierungen im Laufe der Jahre.
Benötigt nur kleinere kosmetische Arbeiten.

SEHR DETAILLIERTES INVENTAR mit WARTUNGSNACHWEISEN AUF ANFRAGE

VIELE HOCHAUFLÖSENDE FOTOS AUF ANFRAGE

MEHR ÜBER DIE GULFSTAR 54:
Die 54 Sailcruiser ist ein klassischer Entwurf von Richard Lazzara mit einem kräftig geneigten Bug. Das Vorschiff ist bündig, und die 4,8m breite Rumpfmitte liegt leicht vor der Schiffsmitte. Bei einem Verhältnis von Breite zu Länge von 3,3 wirkt sie pummelig, aber nicht extrem, gemessen an heutigen Maßstäben. Im Design gilt eine Breite von 3,5 als durchschnittlich. Die Scheerung läuft dann zu einem eher schmalen Heck zusammen. Ganz achtern befindet sich ein interessantes zweites Cockpit, auf das ich später noch eingehe. Die Brightwork ist überdurchschnittlich, mit breiten Teakeinfassungen, einer Kaprail und Handläufen. Vier hochglanzpolierte Chrom-Dorades setzen Glanzlichter. Der Kajütaufbau erhebt sich hoch mit Deckssalonfenstern, darüber folgt ein weiterer harter Sprayhood-Aufbau mit Verdeck für das Hauptcockpit. Die Linien harmonieren besser als bei der Sailmaster-Serie, erinnern aber dennoch an den Hochzeitstorten-Look. Diese haben eher kurze Ketch-Riggs mit 54′ Durchfahrtshöhe. Das Großsegel hat zwei Spreizen, der Besan nur eine. Mit ihren zwei Dieselmotoren verbindet die Sailcruiser Segeln und Motorfahren. Unter Wasser liegt ein langer Flossenkiel mit 1,5m Tiefgang.

Konstruktion
Der Rumpf ist massiv aus Glasfaser, mit Chopper-Pistolen laminiert, mit handlaminierten Stringern und Spanten. Lazzara war ein Bastler, der eine Edelstahl-Variante des Snap-Shackles erfand. Er griff gern neue Techniken auf und übernahm rasch die Chopper-Pistole. Die Decks haben einen Balsakern, und inzwischen weisen sie massive Rundungen um Beschläge und Mast auf. Die Rumpf-Deck-Verbindung ist die übliche Form mit erhöhter Schanz. Kaprail, Handläufe und Einfassungen sind aus Teak.

Am Deck
Sie haben Standard-Ketch-Riggs ohne innere Vorstage. Am Kajütaufbau steigt das Deck rasch an für Dog-House-Fenster und nochmals, um das recht hohe Mittelcockpit zu erreichen. Der Großmast ist am Kiel gesteckt, mit üblichen Wanten entlang der Seitendecks. Die Genua-Schienen sind an der breiten Kaprail oben auf der Schanz montiert. Der Besan steht achtern des Cockpits am Ende des Kajütaufbaus. Die Stelle wirkt fast wie das Bootsende. Stattdessen setzen sich die Linien in einem zweiten, whirlpoolartigen Cockpit achtern fort. Eine kleine Teaktür gewährt Zugang zur Eignerkabine. Bänke umlaufen das Heck und die Seiten. Hier ist ein toller Platz zum Grillen, Angeln oder Relaxen.
Das hoch gelegene Cockpit ist über die offene Ausschnitt-Backbordseite leicht zugänglich. Das harte Sprayhood mit Verdeck macht dies zu einem weiteren großen Aufenthaltsbereich. Die Bänke könnten zwei Personen der Länge nach liegend aufnehmen. Die Schotführung an einem der Boote, das ich begutachtet habe, war ungewöhnlich. Es gab keinen Traveller, sondern Blöcke mittschiffs am Baum und achtern, die mit der Fall zusammenwirken, um den Baum zu führen. Drei große Winschen achtern machen das Alleinsegeln möglich. Die Schwelle zum Brückendeck ist eine kleine Niedergangsschwelle.

Unter Deck
Man steigt mit dem Freibord und dem hohen Cockpit der 54 Sailcruiser tief hinab in einen Salon, in dem man tanzen könnte. Die Stehhöhe ist mit 2,15m und mehr hervorragend. Hier kommt die Sailmaster mit ihrer luftigen Deckenverkleidung, dem hellen Teakfurnier und den Deckssalonfenstern besonders gut zur Geltung. Der Boden ist ein schön kontrastierendes Teak- und Ahornmuster. Steuerbord steht eine U-förmige Sitzgruppe, Backbord Drehstühle. Ganz vorne im Bug liegt ein mittschiffs angeordnetes Queensize-Bett. Backbord achtern befindet sich ein WC mit separater Duschkabine. Der Großmast ist am Kiel gesteckt. Das Teak ist klassisch mit Gehrungsleisten, abgerundeten Kanten, und es gibt keine einzige eckige Kante oder Stück Resopal. Zwei Stufen hinauf in den Salon und dann zwei Stufen hinab nach achtern. Der Durchgang liegt steuerbord, mit der Pantry daneben und dem Zugang zum Motorraum durch eine Tür. Ganz achtern liegt ein interessantes, nach achtern gerichtetes mittschiffs angeordnetes Queensize-Bett. Ein separates WC und eine Dusche befinden sich backbord. Die Dusche führt weit hinab in die Bilge in Schiffsmitte, sodass sie zugleich als Badewanne dient. Anders als bei vielen Gulfstar, bei denen der Cockpitboden nach unten hängt und die Stehhöhe einschränkt, senkt sich der Boden hier nur oberhalb der hinteren Koje merklich ab. Der Durchgang bietet hervorragende Stehhöhe. Achtern in der Eignerkabine befindet sich die kleine Tür zum hintersten Cockpit.

Motor und Fahrt
Die beiden Dieselmotoren sind über eine Tür entlang des Durchgangs und über eine Luke im Boden des erhöhten Salons zugänglich. Der Maschinenraum bietet einen guten Zugang, in dem man aufrecht stehen kann. Der Rumpf wurde am

Computer konstruiert und laut allen Berichten besitzt er ausgezeichnete Seeeigenschaften unter Segel und unter Motor. Zwei Turbodiesel ermöglichen eine gute Motor- oder Motorsegelleistung mit einem oder beiden Motoren. Das Anlegen und Manövrieren fällt damit leichter als mit einem Einzelmotor. Das Bugstrahlruder ist eine sinnvolle Ergänzung und erleichtert das Manövrieren in engen Häfen des Mittelmeers noch weiter. Die ausgewogene Ketsch-Takelung hat eine niedrige Höhe von 55′ über Wasser und eignet sich damit für Brücken an der Intracoastal Waterway. Der Tiefgang von 1,50 m erlaubt die Einfahrt in flache Gewässer.