Aquanaut European Voyager 1400 EV II

Facelifting – das neue Outfit

einer erfolgreichen Serie. Nicht erst seit gestern baut Aquanaut die European Voyager-Serie. Dennoch, auch hier gilt: Stillstand ist Rückschritt. Daher: Schiffsbauer, wie der holländische Werftchef Mark Bakker, die am Ball bleiben wollen, schauen zuweilen über den eigenen Tellerrand und lassen neue Ideen in ihre Exponate einfließen. Und genau nach diesem Prinzip handelt auch die Aquanautwerft. Sie spendierte vier European Voyager-Modellen ein neues Facelifting. Claus D. Breitenfeld hat sich den Typ 1400 EV II einmal näher angesehen.

WasserSport An Bord

Genau genommen sind es acht Voyager-Modelle, die Aquanaut im Programm führt, obwohl die Längenstrukturen der vier Grundmodelle – 1300, 1400, 1500 und 1700 – unverändert daherkommen. Im Wesentlichen unterscheidet sich die „Serie II" im überarbeiteten, moderneren Erscheinungsbild. Besonders augenfällig dabei, die nun gerundeten Formen, deutlich zu erkennen beim Dach des Steuerhauses oder den rund ausgeformten „Flügeln", die das Achterschiff links und rechts begrenzen. Auch die Flybridge wurde völlig neu gestaltet und weiter nach achtern über das Cockpit gezogen. Sie bietet somit mehr Schutz vor Witterungseinflüssen jeglicher Art.

Durch all diese Änderungen wurde die Affinität zu den bewährten amerikanischen Passagemaker Trawlern nochmals deutlich unterstrichen, die seinerzeit – 2004 Premiere auf der boot Düsseldorf – als Inspiration hergehalten haben, als die erste Voyager aus der Taufe gehoben wurde und fast Begeisterungsstürme bei eingefleischten „Aquanautlern" auslöste. Die jetzt noch größer gestalteten Fensterflächen garantieren eine perfekte Rundumsicht vom Steuerstand und vom Salon aus. Auch die

Professioneller Steuerstand unter Deck.

Kombination aus Steuerhaus und Pantry.

Blick in den Salon von der Steuerstandebene.

Ein stattliches Schiff mit hervorragenden Fahreigenschaften, die Aquanaut European Voyager 1400 II.

spezielle Farbgebung der neuen EV II verstärkt den Eindruck, dass wir es hier mit einem rundum geänderten Schiffstyp zu tun zu haben. Eine echte Augenweide innerhalb der Aquanaut-Modellpalette.

Dass dabei jedoch alle bislang bekannten und bewährten Eigenschaften und Features der „Ur-Voyager" unverändert übernommen wurden, versteht sich eigentlich von selbst. Diese werden unter anderem deutlich im großen Salon und Cockpit auf einer Ebene, was ein enormes Raumgefühl vermittelt, oder die überdachten Gangbords, die vor zu starker Sonneneinstrahlung im Salon schützen. Die Innenausstattung wird serienmäßig in Teak gefertigt, allerdings kann auf Wunsch auch jede andere Holzart gewählt werden. Das gilt ebenso für das Konzept der Inneneinteilung, obwohl bereits das Grundlayout mit den meisten Eignervorstellungen übereinstimmt. Dennoch, eine Voyager ist und bleibt ein Custombuild-Schiff und das letzte Wörtchen hat dabei der Kunde.

Fahreigenschaften

Schiffe solchen Formates sind keine Rennziegen, wollen das auch nicht sein, heben sich deutlich von Gleiter-Yachten ab. Dabei wird ohne Wenn und Aber der Wasserwandergedanke in den Vordergrund gestellt, komfortable Langzeittörns unter wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen, gepaart mit maximal hohem Sicherheitsfaktor, was sich unter anderem auch in der CE-Zertifizierung „B" – außerhalb von Küstengewässern – niederschlägt. Dabei setzt Aquanaut sogar noch einen drauf, denn auf Wunsch kann auch nach CE-„A" – hochseetauglich – geliefert werden.

Wie dem auch sei, soweit reichte unsere Intension schon aus zeitlichen Gründen nicht, wir begnügten uns daher mit einem Probeschlag in holländischen Binnengewässern und können trotzdem von durchweg positiven Fahreindrücken berichten, die dieser Multiknickspantrumpf an den Tag legt.

20 Tonnen Testgewicht, das ist schon eine Nummer, die bewegt werden will. Standardmäßig wird ein Perkins-Diesel M150Ti installiert, 109 kW (148 PS). Der Eigner dieses Schiffes optierte jedoch auf mehr Power und wählte die nächst größere Maschine, zwar auch einen Perkins, allerdings mit gedrosseltem Output von 154 kW (209 PS) am Propeller, der über vier Bronzeblätter der Abmessungen 25 x 18 Zoll die Motorkraft rechtsdrehend ins Wasser quirlt. Und wem das auch noch nicht genug sein sollte, bitteschön, es lässt sich immer noch einer mehr draufsetzen. Auch Doppelmotorisierungen sind realisierbar, das Platzangebot im Maschinenraum macht's allemal möglich.

Dennoch sollte dabei nicht vergessen werden, mehr als die so genannte Rumpfgeschwindigkeit geht eh' nicht. Und die ist in diesem Fall schon mehr als erreicht, denn mit 17,1 km/h (9,2 kn) bei Volllast lagen wir bereits ziemlich genau ein „km/h-chen" darüber. Er-

Bevorzugter Steuerstand bei entsprechendem Wetter, die Flybridge.

Die geräumige Eignerkabine in edlem Holzausbau.

Der Flybridge-Niedergang.

Aufgeräumter Motorraum mit dem Perkins M225 TI-Diesel unter dem Salonboden.

reicht nach rund 35 Sekunden mit 2.400 U/min. Wen's interessiert, hier die Faustformel zum Errechnen der Rumpfgeschwindigkeit: √ aus Länge-Wasserlinie, multipliziert mit 4,5. Somit: √ aus 12,87 = 3,59 x 4,5 = 16,2 km/h (8,7 kn). Kompliment an den Kimm-Kiel-Rumpf, der stimmt in jedem Fall, darf davon ausgegangen werden, dass in offener See sogar noch etwas mehr machbar ist.

Doch es wird kaum jemand auf die Idee kommen, bei diesem Schiff permanent den Hebel auf den Tisch zu legen. Ergo, ökonomische Marschgeschwindigkeit ist gefragt, 800 U/min runter. 1.600 liegen an, die Voyager schiebt mit 12,5 km/h (6,7 kn) bei angenehmsten Phonwerten von gerade `mal 63 dB(A) spurtreu durchs Wasser. Theoretisch könnte das leichtgängige, hydraulikunterstützte Ruder freigegeben werden und der Rudergänger sich führerlos auf dem Vorschiff tummeln. Tun wir aber nicht, schließlich soll Fahrfeeling aufkommen. Also Ruder hart gelegt, 4¾-mal von Seite zu Seite und dem Drehkreisverhalten auf den Zahn gefühlt. Egal, ob über Stb. oder Bb., mehr als 1,5 bis zwei Bootslängen kommen dabei nicht zusammen. Und wenn's ganz eng werden sollte, dann sind da immer noch Bug- und Heckquerstrahlruder als Helferchen zugange. Damit dreht sich's auf dem Teller. Daher: Keine Angst vor großen Tieren, sie sind leichter in den Griff zu bekommen als man denkt.

Ausstattung & Verarbeitung

Wie bereits darauf hingewiesen, nichts ist unmöglich, sei es in Sachen Innenausbau, Layout, Technik oder vielleicht sogar die viel besagten „goldenen Wasserhähne". Daher in diesem Kapitel lediglich ein gestraffter Abriss der Ausstattungs-Facilities, denn jede Voyager wird immer ein Unikat nach Eigners Vorstellungen sein. Und dass bei einem Grundpreis von annähernd einer halben Million Euro die Qualität auch im Detail stimmt, davon kann allemal ausgegangen werden.

Beginnen wir auf der Fly, zu der eine feste, bequem begehbare Treppe vom Cockpit aus hinaufführt. Beste Rundumsicht empfängt dort den Rudergänger samt der notwendigsten Bedien- bzw. Überwachungselemente. In unserem Fall gönnte sich der Eigner neben zwei Steuerstühlen noch eine komplette Korblandschaft, platziert auf feinster Teakauslegeware. Ebenerdig an Stb. der Durchstieg aus dem Cockpit mit riesiger Backskiste auf die Badeplattform und jeweils drei Stufen neben dem Salon führen auf die überdachten Gangbords in Richtung Vorschiff, vorbei an seitlichen Durchbrüchen im Schanzkleid, entlang stabiler, hoher Seereling und zweifachen Springbeschlägen. Auf dem Vorschiff schließlich der riesige Ankerkasten mit E-Winsch, massive Doppelpoller und Fenderhalter, so auch im achterlichen Bereich anzutreffen.

Salon und Cockpit trennen eine stabile Glasschiebetür. Unter Deck empfängt den Betrachter an Bb. eine wohlgeformte Sideboard-Landschaft, ihr gegenüber an Stb. die halbrunde Polstersitzgruppe in Leder mit Tisch davor, dessen Pendant sich einen Stock höher auf der Steuerstandeben an Bb. wiederfindet. Der Zugang zum Motorraum wie üblich unter dem Salonboden. Steuerbords, neben dem üppig ausgestatteten Arbeitsplatz des Mannes an der Haspel mit allen erdenklichen Überwachungsinstrumenten, griffigem Holzruder und schon fast herrschaftlichem Steuermannsstuhl, die marmorbelegte Pantry mit Spüle, vierfachem Cerankochfeld, Kühl-Gefrierkombination und Backofen. Daneben eine seitliche Tür aufs Gangbord.

Hinab „in den Keller" zu den Kabinen eine halb gewendelte Treppe an Stb., mündend im Vorraum der riesigen Eignerkabine, die sich unter den Steuerstand erstreckt, aus-

Vorschiff mit Ankerkasten.

Die Pantry an Stb.

Die Abteilungen Sanitär.

gestattet mit einem üppigen, querstehenden französischen Bett, jeder Menge Stauraum in Schränken und Schapps, sauberst verarbeitet, nebst kleinem Sofa. In Fahrtrichtung an Bb. schließlich des Eigners Sanitärbereich mit Bidet, WC, Waschtisch, Dusche und Waschmaschinen/ Trocknerkombination. Gästen ist die ebenfalls ordentlich bemessene Vorschiffskabine vorbehalten, mit Doppelbett bestückt, dazu ein separater WC/Duschbereich.

Warmwasserheizung mit Radiatoren, überall 230-V-Steckdosen, Teakimitatböden, TV, Radio, Funk, Generator, Automatiklader, Umformer, Suchscheinwerfer, Antennen, Rückfahrkamera, etc. sind nur ein Bruchteil der technischen Installationen, die auf diesem Schiff den Aufenthalt entspannt genießen lassen. Allein die Steuerstandausstattung unter Deck macht ni cht nur optisch etwas her, sie ist perfekt. Bestückt mit Kartenplotter und elektrischer Einhebelschaltung, werden von hier aus sämtliche Bordfunktionen überwacht oder in Gang gesetzt, gesteuert über das vernetzte Mastervoltsystem.

Zusammenfassung

Nicht nur für Technikfreaks präsentiert sich die Aquanaut European Voyager 1400 EV II als ein Leckerbissen erster Sahne, auch jener, der seinen Fokus auf optische Ästhetik legt, wird schnell Freundschaft schließen mit diesem Fahrtenschiff, dass so ziemlich alles bietet, was des anspruchsvollen Eigners Herz höher schlagen lässt. Ein Schiff von zeitloser Schönheit, das gleichzeitig als Wertbestand angesehen werden kann.

Claus D. Breitenfeld

Badeleiter an Bb.

Durchgang an Stb. auf die Badeplattform.

Technische Daten

Herstellerland: Holland
Werft: Aquanaut Yachting Holland B.V., Selfhelpweg 9, NL-8607 AB Sneek, Niederlande

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 14,15
Rumpflänge (m): 13,93
Länge WL ca. (m): 12,87
Breite ü. A. (m): 4,35
Tiefgang ca. (m): 1,15
Höhe ü. WL ca. (m): 3,10
Freibord ca. (m): 1,15
Kabinenhöhe (m): 2,00
Gewicht leer ca. (kg): 18.000
Testgewicht ca. (kg): 20.000
Baumaterial: Stahl
Stahlstärke (mm): 4, 5, 6, 12
Spantenabstand (m): 0,45
Rumpfform/Aufkimmung: Multiknickspann mit Kimmkielen
Motorisierung Test kW (PS): 154 (209)
Motorisierung von – bis kW (PS): nach Kundenwunsch
Motorenart: Diesel-Innenborder
Antriebsart: Welle

Kraftstofftank (l): 1.200
Frischwassertank (l): 800
Fäkalientank (l): 200
Grauwassertank (l): auf Wunsch
Zuladung/Nutzlast (kg): 1.600
Personen, zul. max.: 8
Schlafplätze: 4 – 6 (Kundenwunsch)
Kabinen: 2 + Salon (auch 3 möglich)
Preis ab €: 455.500,-

Testmotorisierung:
Hersteller/Modell/Motorenart: Perkins M225 TI
Bauart/Zylinder: 6 in Reihe
Leistung Basismotor kW (PS): 165 (225)
Leistung (gedrosselt) Propeller-kW (PS): 154 (209)
Hubraum (cm3): 5.982
Bohrung/Hub (mm): 100 x 127
Arbeitsweise: 4-Takt, Turbolader, Ladeluftkühlung
Drehzahl, max. (U/min): 2.500
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: elektronische Direkteinspritzung, Bosch
Zündsystem: Selbstzünder
Verdichtung: 16:1
Kühlkreise: 2

Generator (A): 70
Elektrik (V): 12
Gewicht (kg): 609
Wellen-Ø (mm): 40
Propellergröße: 25 x 18“, 4-Blatt, Bronze, rechtsdrehend

Motorendetails: Frischwassergekühlter Auspuff, Kaltstart-Thermostat, Motoralarm-Fehlersystem, Möglichkeit der Kielkühlung, Umrüstung auf 24-V, Doppelinstrumentierung.

Standardausstattung: Auszug aus Liste – Multiknickspant-Rumpf mit langem, tiefen Kiel; verlängertes Unterwasserschiff; Niro-Scheuerleisten; VA-Schutzprofile an den Poller; Unterwasseranstrich; Permanentlüfter über Pantry und Dusche; klappbare Bullaugen; Kirschholzinnenausbau; Korkisolierung mit Teak verkleidet; Teppichboden; Innenaufteilung nach Wahl; Warmwasser über Motor und Landanschluss; Ankerwinsch; komplette Pantry; Radio/CD; hydraulisches Ruder.

Mögliche Extras: Unter anderem Komplett-Teakdecks; Warmwasserheizung; Bug- und Heckschraube hydraulisch; Doppelverglasung; Autopilot; Plotter; Radar; Funk; Generator; Stromwandler; keramische Kochplatte; Waschmaschine/Trockner; Deckswaschanlage.

Messwerte:
Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A)[4]
650[1]	6,7	(3,6)	52
800	7,3	(3,9)	53
1.000	9,0	(4,9)	54
1.200	10.2	(5,5)	58
1.400	11,8	(6,4)	60
1.600[2]	12,5	(6,7)	63
1.800	13,3	(7,2)	65
2.000	14,3	(7,7)	68
2.200	15,8	(8,5)	70
2.400[3]	17,1	(9,2)	71

Testparameter: Geschwindigkeiten gemessen bei Wassertiefen zwischen 2 und 4,5 m unter dem Kiel (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Volllast; (4 = gemessen am Steuerstand unter Deck; nach ca. 35 sec. aus ruhender Position Volllast; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise in Bootslängen: 1,5 – 2.