

Aquanaut



Größe, Eleganz und Exklusivität. Es ist zuweilen schnell und unbedacht ausgesprochen: „Ein stolzes Schiff!“ Doch wer dieses Attribut in Anbetracht der „Aquanaut Grand Voyager 1700“ vergibt, der liegt mehr als richtig. Bestechend in jeder Hinsicht das außergewöhnliche Erscheinungsbild in modernem, mediterranen Design, eleganter Linienführung und jeder Menge abgerundeter Formen. Claus D. Breitenfeld hat sich auf der Werft im holländischen Sneek das Vorzeigeschiff einmal näher angesehen und einen Probeschlag damit unternommen.

Die erste Grand Voyager, ein knapp zwanzig Meter langer Kreuzer, wurde bereits 2004 an seinen Eigentümer übergeben und ist seither auf allen Weltmeeren unterwegs. Ein ganz besonderes Schiff, das zwar auf Wunsch jederzeit wieder aufgelegt werden könnte, jedoch aufgrund seiner Abmessungen nicht unbedingt zum „Tagesgeschäft“ gezählt werden kann.

Dennoch, die Grand Voyager 1900 kann als Basis für die zwei Nachfolgemodelle angesehen werden, den Typ „1500“ und das hier vorgestellte Modell „1700“. Nach intensiver Entwicklungsarbeit wurden beide Schiffe bereits seit 2008 in das offizielle Lieferprogramm von Aquanaut aufgenommen.

Wer die beiden Voyagers nicht zufällig nebeneinander liegen sieht, der wird es schwer haben, auf die Schnelle herauszufinden, wer ist wer? Lediglich auf einer Grafik in den Aquanaut Yachting News, „The Mirror“, erkennt man bei genauem Hinsehen, dass sich beide durch die Platzierung des Ankerschirres unterscheiden. Dass natürlich auch unter Deck auf abweichende Gestaltung des Interieurs zu treffen ist, das versteht sich bei Schiffen dieser Größenordnung von selbst. Und überhaupt, wer sich für eine Aquanaut entscheidet, der ist in der Regel sein eigener Baumeister. Denn die Werft ist jederzeit in der Lage, im Einklang mit den CE- und allgemeinen Sicherheitsbestimmungen, Schiffe so

zu bauen, die ganz nach den Vorstellungen künftiger Eigner ausfallen. Eben „Custom build“. Und darauf ist die Aquanaut-Crew zu recht ganz besonders stolz.

Fahreigenschaften

Wir wollen an dieser Stelle die Fahrkünste des Aquanaut-Hafenmeisters Johan Dijkstra in keiner Weise schmälern, aber wer die überaus enge Brückendurchfahrt in Richtung Prinsengracht schon einmal selbst passiert hat, der wird Verständnis dafür aufbringen, dass sich kaum jemand vehement danach drängt, mit einem Schiff der Breite von 5,10 m über Alles dieses Nadelöhr zu passie-

Grand Voyager 1700



ren. Und das schon gar nicht mit einem Eignerschiff. Denn kaum wesentlich mehr Platz bleibt links und rechts, als gerade mal soviel, dass die Fender nicht eingeklemmt werden. Diesen Part übernahm schließlich Rik Visser, der verantwortliche Ingenieur, der das Schiff in- und auswendig kennt und es bereits zu diverseren Messen auf eigenem Kiel gefahren hat. Ohne große Ruderkorrekturen, unter den staunenden Blicken der wartenden Passanten, flutschte die Voyager schließlich unbeschadet „durch das Brückenloch“.

Allein diese Tatsache spricht schon für die Ausgeglichenheit in Sachen Fahreigenschaften, denn nur schnell zu fahren, das klappt mit fast jedem Schiff. Wer sich mit Booten dieses Kalibers anzufreunden gedenkt, der sollte nicht zuletzt auf die Manöviereigenschaften den Focus legen, alles andere ergibt sich von selbst.

Das offene Wasser erreicht, den „Hebel auf den Tisch gelegt“, schnurrten sich die beiden Perkins-Diesel, „M 225 Ti“, mit ihren jeweils 109 kW (148 PS) auf lockere 2.500 U/min hoch und schoben die 45 (!) Tonnen Testgewicht mit immerhin 20,4 km/h (11 kn)

durch's nasse Element – aus dem Stand nach etwa 25 Sekunden. À la bonne heure! Und das bei einer Tiefe von gerade 'mal 1,90 m unter dem Kiel. In Gewässer-Kategorien nach CE „A“ oder „B“ gibt's dann ganz ohne Frage noch einen Geschwindigkeits-Zuschlag.

So gut wie ohne Ruderkorrekturen hält die Voyager den ihr vorgegebenen Kurs bei bester Rundumsicht von der Flybridge, aber auch einen Stock tiefer, am Hauptfahrstand, hat der Rudergänger stets alles im Griff.

Wer's ganz gemütlich angehen lassen will, der kuppelt die elektronisch gesteuerten Schalthebelchen eben nur mal ein, ohne dabei den Drehzahlmesser zu strapazieren und törnt bereits bei 600 U/min mit 6,7 km/h (3,6 kn) dahin. Die gegenläufigen Maschinen sind auf der Fly so gut wie gar nicht zu hören, die gemessenen 52 dB(A) rührten eher vom Wassergeräusch her. Doch auch unter Deck im Salon wird sich wohl niemand über magere 56 dB(A) beschweren wollen.

Als zügige Marschfahrt im Binnenbereich legen wir uns auf 1.700 U/min fest. Dabei rauscht die Voyager mit 15,4 km/h (8,3 kn) dahin. 66 dB(A) auf der Flybridge, die, wie be-

reits vorstehend darauf hingewiesen, eigentlich ausschließlich von Wind und Wellen verursacht werden. Die 68 dB(A) im Salon – wenig genug – mischen sich dann schon mit den Motoren-dB(A)'s, aber was ist das schon?!

In Sachen Manöviereigenschaften, wie bereits kurz angesprochen, gibt es eigentlich diesem Punkt nicht viel hinzuzufügen. Wer mit hydraulischer Bug- und Heckschraube und obendrein gegenläufigen Maschinen nicht auf dem Teller drehen kann, der wird es nie und nimmer lernen. Und dass das Krängungsbegehren auf offener See sicherlich bestens in den Griff zu bekommen ist, dafür sorgen zudem die hydraulischen Stabilisatoren. Hydraulisch übrigens auch aktiviert das ergonomisch gut in der Hand liegende Ruder, sowohl unter Deck, als auch auf der Fly. Resümee: Alles vom Feinsten.

Ausstattung & Verarbeitung

Würde der Chronist jetzt im Detail jeden Vorhang, Polsterbezug, Holzrahmen, Armaturen und sonstige Installationen, sei es



Macht nicht nur optisch etwas her, präsentiert sich darüber hinaus mit perfekten Fahreigenschaften, die Aquanaut Grand Voyager 1700.



Edle Salon-Impressionen der besonderen Art, die dieses Attribut bis in die kleinste Phase bestätigen.

Großzügig und mondän selbst die Gästekabinen „im Untergeschoss“.

Stilvolles Ambiente im Cockpitbereich bei Tag und Nacht.

mechanisch, elektronisch oder wie auch immer, qualitativ bewerten wollen, reichten die zur Verfügung stehenden Druckseiten dieses Test bei weitem nicht aus. Um es auf den Punkt zu bringen: Bei einem Basispreis von rund 1,2 Millionen Euro kann der Eigner Qualität erwarten und die Werft wäre schlecht beraten, würde sie Pfusch abliefern – wofür Aquanaut nun wahrlich nicht bekannt ist.

Bei unserem Testprobanden wurde darüber hinaus sowieso noch neben der Admiral Ausstattung eine Schippe draufgelegt, wie etwa die Option der Verlängerung durch die hydraulisch absenkbare Badeplattform, auf die ohne großen Kraftaufwand zum Beispiel locker ein Jetski platziert werden kann. Aber auch das Fieren des Beibootes auf dem achterlichen Teil der Flybridge wird mit der hydraulischen Krananlage zum Kinderspiel, der sich bei Bedarf auch des Radarmastes annimmt und diesen samtweich legt. Doch damit hat die Bordhydraulik noch nicht das Ende der Fahnenstange erreicht. Ebenso die mächtige Ankerwinde auf dem Vorschiff bedient sich

dieser Kraftumsetzung. Ein weiterer Gag ist die Möglichkeit, das Schiff von der Fly aus mit Fernbedienung zu fahren.

Überhaupt dürfte bei passendem Wetter dieser Schiffsbereich zu den begehrten Plätzen an Bord zählen. Neben einem riesigen Sitz-U an Stb., steht Sonnenhungrigen zudem noch eine relativ große Liegefläche an Bb. zur Verfügung. In Schlagdistanz zu dem nach Bb. ausgerichteten Steuerstand mit Innenleben eine kleine VA-Spüle. Natürlich fehlt es hier oben auch nicht an Gläserhaltern, analog dazu ein Kühlschrank und ein Tisch der besonderen Art, nämlich im Teak-Grätling-Stil. Apropos Teak – stiehlt, wie es sich für ein Schiff dieses Kalibers gehört, wurde im Außenbereich all das, was üblicherweise betreten werden kann, mit dieser „Edelholzauslegeware“ verfeinert.

Steuerbords führt eine breite, geräumige Treppe hinab ins Cockpit. Dort an selbiger Seite der Durchgang auf die Badeplattform mit hydraulisch auszufahrender Gangway. Zwei Luken in der nach Bb. ausgerichteten U-Sitzbank machen den Weg ins Herz der Voyager

frei. Dort führt eine Leiter in den Maschinenraum. Sauber installiert, die beiden Perkins-Boliden. Sicherem Schrittes, geschützt durch das hohe Schanzkleid mit zusätzlicher Reling, führt der Weg über das teilweise überdachte Gangbord aufs Vorschiff, vorbei an absenkbaaren Durchbrüchen im Schanzkleid, die den seitlichen Landgang erleichtern.

Das es sich hierbei um die Realisierung diverser Eignerwünsche handelt, muss sicherlich nicht besonders hervorgehoben werden. Der zentrale Eingang unter Deck in den Salon wird dominiert von der großen Schiebetür achtern im Cockpit. Dort tut sich eine Wohnlandschaft in Teak, Leder und Marmor auf, eine Kombination aus Salon, Pantry/Dinette und Ruderhaus, deren Abmessungen und Großzügigkeit kaum Wünsche offen lassen. Wer den kurzen, seitlichen Weg bevorzugt von den Gangbords unter Deck, dem stehen zwei weitere Schiebtüren beidseitig offen.

Eine Augenweide der Steuerstand selbst an Stb. mit den beiden Pilotensitzen, einer davon exakt mittig ausgerichtet. Direkt am Ar-

beitsplatz des Mannes an der Haspel fehlt es an nichts, was das Herz eines Skippers erfreuen könnte. Übersichtlich und dennoch komplex angeordnet, die Armaturen, sei es analog oder elektronisch. Dominierend der Radarkartenplotter, blendfrei installiert, bestens einzusehen, flankiert von allen wichtigen Instrumenten, die eine sichere Schiffsführung gewährleisten. Der Ergonomie hervorragend angepasst, die beiden Joysticks für Bug- und Heckquerstrahlruder, ebenso gut aufeinander abgestimmt, die Schaltung im Zusammenwirken mit dem eleganten Holzruder. Klare Sicht voraus garantieren drei Parallelscheibenwischer.

An Bb. nach achtern die Pantry mit schwarzen Granitarbeitsflächen, vollwertiger Backofen-Grill-Kombination, vierflammliges Cerankochfeld, Geschirrspüler und Spüle, Abfallkompakter, Kühlschrank, Dunstabzugshaube, jeder Menge Stauraum in Hängeschränken und überall dort, wo sich Platz dafür

bietet. Das gilt für den gesamten Schiffsbereich. Gegenüber an Stb. eine Edeldinette mit Marmoreinlage im Tisch und ein großzügiges, weißes Sofa. Im gleichen Stil schließt sich der Salonteil an, nur hier mit dem Sitzmöbel auf der Bb.-Seite und bestem Blick auf das Sideboard in dem der Flachbildschirm versenkt steckt. Ein zweiter Kühlschrank beinhaltet stillvoll diverse Durstlöcher, falls die Aircondition einmal Unterstützung braucht. An kalten Tagen arbeitet die Wasserradiatorenheizung mit dem Glühweinpott im Einklang.

Bleibt noch der Stubendurchgang „im Keller“. Über eine halb gewendelte Treppe an Bb., in Höhe des Steuerstandes, begeben sich Eigner und Gäste in die Schlafgemächer. Im Bugbereich die Eignerkabine mit großem Doppelbett, gleich neben der Treppe der Eingang zur Doppelkoje und nach achtern schließlich nochmals zwei Kabinen an. Alles in allem Schlafräum für bis zu acht Personen, samt und sonders ausgestattet mit Flachbild-

schirm-TV und allen Annehmlichkeiten, die man von so einem Schiff erwartet. Selbstverständlich sind auch zwei Badezimmer, elektrische Toiletten, Waschmaschine und Trockner. Unterm Strich: Bestechend nobles Interieur.

Zusammenfassung

Kaum ein Betrachter wird sich des Slogans entziehen können: „Eignerherz, was willst du mehr?!“ Mit dieser Aquanaut Grand Voyager 1700 präsentiert die Werft ein Schiff, das wahrlich als Paradedepp und Vorzeigobjekt angesehen werden muss. Keine Frage, dass hier jede Menge Eignerwünsche umgesetzt wurden, aber gerade das ist es ja, was diesen Sneeker Stahlbootbauer so flexibel macht. Und es war schon immer etwas besonderes, eine Aquanaut zu fahren. Übrigens: Wer einmal Aquanautluft schnuppern möchte, es kann dort auch gechartert werden.

Claus D. Breitenfeld



Die Pantry, in den Salon geschmackvoll integrierter Bereich.

Ein Steuerstand, dem es an nichts fehlt.

Cockpit-Rundsitzgruppe mit Teak belegt.

Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werft: Aquanaut Yachting Holland B.V., Selfhelpweg 9, NL-8607 AB Sneek, Tel.: 0031-(0)-515-416655, www.aquanaut.nl

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ (küstennahe Gewässer), „A“ (Hochsee, als Option möglich)

Länge ü. A. (m): 17,15
Länge ü. A. (m): 18,50 (mit hydraulischer Badeplattform)
Länge WL (m): 15,00
Breite ü. A. (m): 5,10
Tiefgang ca. (m): 1,45
Höhe über WL (m): 3,75
Leergewicht ca. (kg): 42.000
Testgewicht ca. (kg): 45.000
Baumaterial: Stahl
Rumpfform und Konstruktion: Multiknickspant
Spantenabstände (m): 0,40
Test-Motorisierung kW (PS): 2 x Perkins-Diesel M 150 Ti

Antriebsart: Welle
Kraftstofftank ca. (l): 3.000
Wassertank ca. (l): 1.200
Fäkalientank ca. (l): 300
Zuladung/Nutzlast (kg): 6.315
Max. Personen: 10
Schlafplätze: 8
Kabinen: 4 + Salon
Preis ab ca. €: 1.200.670,-
Preis Testboot ca. €: 1.400.000,-

Test-Doppelmotorisierung:
Hersteller/Typ: Perkins, 2 x M225 Ti
Bauart/Zylinder: 6 in Reihe
Leistung Kurbelwelle kW (PS): 165 (225)
Leistung Propeller kW(PS): 154 (209)
Hubraum (cm³): 5.982
Bohrung/Hub (mm): 100 x 127
Arbeitsweise: 4-Takt
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.600
Getriebeuntersetzung: 1,94 : 1
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Direkteinspritzer
Kühlkreise: 2
Elektrische Anlage (V): 24

Gewicht (kg): 609 ohne Getriebe
Wellen- Ø (mm): 40
Propeller (cm Ø): 61, 4-Blatt Bronze

Motorendetails: Turbolader mit Ladeluftkühlung, Wärmetauscher, Kaltstarteinrichtung, Öl gekühlte Kolben.

Messwerte:
Geschwindigkeit / Geräusch

	U/min	km/h (kn)	Fly-Steuerstand/ Salon	dB(A)
600°	6,7	(3,6)	52	56
900	8,3	(4,5)	54	57
1.000	10,2	(5,5)	60	62
1.500	13,9	(7,5)	62	65
1.700°	15,4	(8,3)	66	68
2.000	16,9	(9,1)	69	72
2.200	18,1	(9,8)	71	74
2.500°	20,4	(11,0)	71	76

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Volllast; Testcrew: 3 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 50%;

Wind- und Wasserverhältnisse: 0 - 1; Wassertiefe: 1,90 m; Drehkreise mit gegenläufigen Maschinen auf dem Teller.

Standardausrüstung: Unter anderem Bau nach ISO-Normen des Lloyds Register; langer, durchgezogener Kiel; verlängertes Unterwasserschiff; Niro-Scheuerleiste; Edelstahl Schutzprofile an den Pollern; 2-Komponenten-Lackierung; Alu-Klappscheiben; Permanentbelüfter; Kirsch-Innenausbau mit massiven Randleisten; Aufbau mit Kork isoliert und Teakverkleidung; Warmwasserversorgung; Ankerwinde; Landanschluss; Luxus-Pantry; Hydraulik-Ruder; Feuerlöscher; Fender und Leinen; Davits-Vorbereitung, etc.

Möglich Extras: Alles, was in Absprache mit der Werft möglich ist und die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt, vom kW-starken Generator, über Autopilot bis hin zum Tagesicht radar.