



Vom offenen Cockpit zur „Full-House-Yacht“ Aquanaut Andante 438 AC

Zeitgemäßes Styling und dennoch dem traditionellen Stahlbootbau Rechnung tragend, das bedeutet heutzutage im modernen Freizeit-Schiffsbau längst nicht mehr, dass sich beide Stilrichtungen konträr gegenüber stehen müssen, sie nicht unter einen Hut gebracht werden könnten. Daher will der Autor auch die Apostrophierung „Full-House-Yacht“ in keiner Weise so verstanden wissen, dass ein Schiff mit offenem Cockpit im Sedan-Look weniger Yacht darstellt, als das hier vorgestellte Schwesterschiff des OC-Aquanaut-Modells. Claus D. Breitenfeld hat sich die „Andante 438 AC“ im friesischen Sneek einmal näher angesehen – und war überzeugt vom neuen Look unter und an Deck.



- 1 Die horizontal angelegte Holzmaserung bewirkt zusätzliches Raumgefühl.
- 2 Elegante Pantry-Lösung an Stb. in der tieferen Etage des Salons.
- 3 Geräumiger Dinette-Bereich an Bb.
- 4 Modernes, jedoch nicht weniger gediegenes Ambiente im Salon.

Kaum zu glauben, wie eine Achterkabine ein Schiff komplett verändert, im Vergleich zum offenen Cockpit. Dennoch, die Fahreigenschaften exzellent, wie beim Schwesterschiff OC.

Fotos: Breitenfeld / Werft



Aufmerksame Lesern der „WasserSport“ werden sich sicherlich noch an den Test des Schwesterschiffes „Aquanaut Andante 438 OC“ vor knapp einem Jahr in der Ausgabe April 2015 erinnern. Unter dem Motto, „Ein neuer Klassiker macht Furore . . .“, berichtete der Chronist seinerzeit über diesen Erbkönig mit mannigfaltigen, technischen Feinessen, dem Zeitgeist huldigenden Trend des offenen Cockpits und einer noch nie dagewesenen, variablen Hardtop-Konstruktion. Doch Aquanaut wäre nicht Aquanaut – und hätte sich sicherlich auch nicht bislang fünf-einhalb Jahrzehnten erfolgreich am Markt behaupten können – würde diese Werft stets ausschließlich gerade aktuellen Modeerscheinung den Vorzug geben und traditionelle Baumuster über Bord werfen.

Darüber hinaus, auch nicht jeder Eigner ist gewillt, ersatzlos und ohne Kompromisse, auf die Annehmlichkeiten einer geräumigen Master-Achterkabine zu verzichten, sie dem offenen Freisitz zu opfern, so bequem der ebenerdige Übergang vom Salon an Deck auch sein mag. Hinzu kommt, dass vom erhöhten Backsdeck über der Achterkabine allemal der bessere Rundumblick geboten ist und man mehr davon mitbekommt, was sich so an Bord der umliegenden Gleichgesinnten abspielt. Schlussendlich wird diese Entscheidung stets ein Fall des persönlichen Geschmacks und der Bedürfnisse bleiben.

Design, Konzept, Verarbeitung

Bei der Vielzahl der von uns im Laufe von schon fast Jahrzehnten gefahrenen Aquanaut-Yachten, käme es inzwischen einem gebetsmühlenartigen Ritual gleich, stets immer wieder die Qualität und Fertigungsperfektion dieser Werft in den Vordergrund zu stellen. Vielleicht mag es auch profan und abgedroschen klingen, doch die Schiffe dieser Werft geben sich in keiner Weise irgendwelche Blößen. Hier stimmt unter und über der stählernen Haut alles, so wie es zufriedene Eigner erwarten. Und wer im Zeitraum von über einem halben Jahrhundert mehr als 1.300 Yachten auf Kiel gelegt hat, dem sollte man doch zutrauen, dass er's kann . . . Eine der ältesten und renommiertesten, familiengeführten Werften im Herzen der friesischen Stahlbootbauer-Hochburg, Sneek, die sich stets im nicht immer einfachen Wettbewerb durch Qualität und Flexibilität eine herausragende Position und Reputation sichern konnte.

Aquanaut-Yachten schippern in den unterschiedlichsten Ausbauprodukten auf allen Weltmeeren, europäumspannend das offizielle Händlernetz. Daher will hier die Würdigung des Designs und Konzeptes auch nur eine allgemeine Beschreibung sein, denn jedem Kunden ist es freigestellt, sich „sein Schiff“ bauen zu lassen.

Ein fünfstufiger Niedergang führt vom Backsdeck an Stb. in den Salon und von dort wiederum an gleicher Seite hinunter auf die Kabinen-Ebene, vorbei an der geschickt in die Wegerung eingepassten, komplett ausgestatteten Pantryzeile. Im Salon selbst backbords eine großzügig konzipierte Wohnlandschaft, die sich gliedert in zwei große Sitzbereiche mit üppigem Sofa-U und nach achtern anschließend die Dinette-Sektion. Von hier aus geht's vier Stufen abwärts nach achtern in des Eigners Gemach, den „AC-Bereich“, der schon fast heimische Wohnzimmer-Dimensionen anbietet. Separater Sanitärtrakt samt abgetrennter Dusche, Arbeitsplatz und Frisierkommode, Stauraum ohne Ende (wo auch immer möglich an Bord) versteht sich eigentlich von selbst. Ein

Blick in den Maschinenraum wird möglich, wird der achterliche Niedergang hochgeklappt.

Im Vorschiff sehen wir uns mit vier Türen konfrontiert. Hinter der mittleren die zentrale Gästekabine mit Doppelbett und direktem Zugang zu jeweils getrennter Dusche und Toilette. Backbords ebenfalls für zwei Personen die zweite Gästekabine im Unterflurformat, erfreulicherweise auch mit voller Stehhöhe.

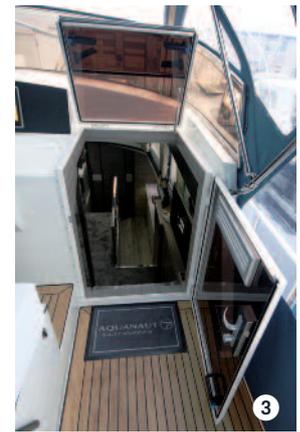
Die wind- und wasserdichte, straff sitzende Persenning auf dem Achterdeck überspannt Steuerstand und riesige Bank, ein nach achtern gezogenes Sonnentop spendet auch den „Hinterbänkern“ auf der L-Backskiste Schatten. Steuerbords schließlich der vierstufige Niedergang auf die Badeplattform, wo auch das Fluchtluk der Eignerkabine mündet. Die hüfthohe, sehr stabile Seereling sichert die Gangbords beim Weg aufs Vorschiff.

Fahreigenschaften

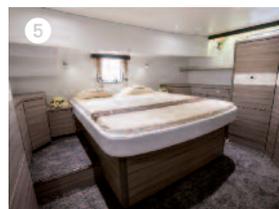
Der an Deck hinter der Abschottung zum Niedergang in den Salon backbords angeordnete Arbeitsplatz des Rudergängers, könnte in seiner ergonomischen Handhabung, Übersichtlichkeit und Rundblick kaum optimaler gestaltet werden. Zwar wirkt dessen Ausstattung beim ersten Hinsehen etwas spartanisch, doch wird schnell klar, dass das Perkins-Motor-Management-Paneeel im Zusammenspiel mit dem Raymarine-Flatscreen-Bildschirm völlig ausreichend ist, um die sichere Schiffsführung zu gewährleisten. Ganz im Gegenteil, außer den beiden Mini-Joysticks links neben dem Ruder für die Aktivierung von Bug- und Heckschraube, hindert nichts die Nutzung als Ablage oder auch den Einbau weiterer Gerätschaften.

Niedrigste Drehzahl knapp 600 U/min im Leerlauf, und man muss schon zweimal hinhören, um sicher zu sein, dass der 6-Zylinder-Reihendiesel auch wirklich seine Arbeit aufgenommen hat, denn von der bestens gedämpften Maschine kommen lediglich 55 dB(A) am Steuerstand an. Da drängt sich das Röcheln des nassen Auspuffs fast mehr in den Vordergrund. Mit 2,3 kn (4,3 km/h) schieben sich 20 Tonnen Testgewicht durchs Kanalgewässer Richtung Sneeker Meer, kaum erwähnenswerten Wellenschlag am Ufer verursachend. Willig und spontan reagiert das hydraulische Ruder jeder auch nur kleinsten Kurskorrektur, so sie denn erforderlich ist, um ausreichend Abstand von eventuellen Hindernissen am Ufer einzuhalten. Ansonsten werden die erfreulich geringen dreieinviertel Ruderumdrehung von Seite zu Seite nur dann in Anspruch genommen, wenn zügig eine 360°-Drehung gefordert wird. Ansonsten hält der lang durchgezogene Kiel den Rumpf der 438 AC souverän auf Kurs.

Aus ruhender Position verstreichen ca. acht Sekunden, Marschfahrt mit 6,6 kn (12,2 km/h) ist erreicht, ohne dass sich die Andante achterlich ansaugen würde. Auch der Wellenschlag ist dabei nicht der Rede wert. Nach weiteren 15 Sekunden – wir legen den Hebel voll auf den Tisch – das GPS signalisiert knapp neun Knoten (16,5 km/h) – ist bei einer Wassertiefe von ca. 4,20 m unter dem Kiel Volllast angesagt. Dabei kommt nie das Gefühl auf, als wären die 148 Pferdestärken des Perkins mit dem Testgewicht überfordert und nach der



- 1 Ein Leckerbissen für Technikfreaks, der Maschinenraum.
- 2 Sauberst verbaute und übersichtliche Elektrik.
- 3 Zugang zum Unterdecksbereich an Stb.
- 4 Steuerstand ohne Schnickschnack und Schnörkel. Viel Platz für zusätzliche Installationen.
- 5 Äußerst komfortable Eignerkabine im Achterschiff.
- 6 Gästekabine im Vorschiff mit Kingsize-Bett.
- 7 Direkter Zugang von der Eignerkabine in den separaten Sanitärbereich mit getrennter Dusche.



Rumpfgeschwindigkeits-Formel, $\sqrt{\text{aus Wasserlinie} \times 2,42 = \text{kn}}$, geht die Rechnung auch voll auf.

Zwar wird kaum irgendwann die Notwendigkeit bestehen, unter diesen Vorzeichen das Ruder hart legen zu müssen, doch gibt solch ein Manöver zumindest Aufschluss über die allgemeine Fahrstabilität, zumal der Probeschlag im Binnenbereich stattfand und CE-Zertifizierung hingegen mit „B“ für den Küstenbereich ausgelegt ist. Brettfach, ohne unberuhigende Krängungserscheinungen, zieht die 438 den Kreisbogen, alles bleibt unter und an Deck dort, wo es hingehört.

An dieser Stelle noch ein Wort in Sachen Kraftstoffverbrauch. Wer mit einem Schiff vom Format dieser Aquanaut auf Reisen geht, der tut dies auch – nämlich reisen, nicht flüchten. Ergo, wird er sich wohl kaum dazu hinreißen lassen, permanent am Drehzahl-OT (oberen Totpunkt) durchs Binnenrevier zu pflügen. Das würde ebenso wenig Sinn machen, dies im Buten-Bereich praktizieren zu wollen. Ein Blick auf die Kraftstoffberechnung macht deutlich weshalb. Für rund 740 Kilometer reichte dabei eine Tankfüllung bei voller Kanne aus, locker die dreifache Strecke, etwa 2.250 Kilometer, stecken im Tank, geht man nach ökonomischen Gesichtspunkten auf große Fahrt. Und die stündliche Geschwindigkeitsdifferenz von lächerlichen 4,3 km/h weniger, wird nach dieser Erkenntnis sicherlich von jedermann gern in Kauf genommen.

Fazit

Egal, für welchen Andante-Typ sich künftige Eigner auch entscheiden, ob die Typenreihe „AC“ oder „OC“, ob für die von uns gefahrenen Einstiegsmodelle der Serie „438“, das nächstgrößere Format „472“ oder das Flaggschiff „500“, mit einer Aquanaut bekommt der Kunde stets Individualität pur geliefert. Denn getreu nach dem Custom-build-Prinzip ist „jeder seines Schiffes Schmied“. Und das im wahrsten Sinne des Wortes, denn bei Aquanaut ist es explizit erwünscht, dass der Bauherr auch wirklich einer ist, der seine Wünsche von Fertigungsstufe zu Fertigungsstufe realisiert nachvollziehen kann. Zur Klärung von Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie am besten Mark Bakker, den Aquanaut-Chef. Claus D. Breitenfeld



Werft:

Aquanaut Dutch Craftsmanship,
Selfhelpweg 9,
NL-8607 AB Sneek,
Tel.: 0031-(0)-515-412253
➔ www.aquanaut.nl

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	
0-Marschfahrt	8
0-Vmax minus 1 kn.	23
Drehkreis in Bootslängen	1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	3,25

Testbedingungen

Revier	Sneeker Meer (NL)
Wind (Beaufort)	2 - 3
Wellenhöhe (Meter)	0,2 - 0,4
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	200
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	700

Technische Daten

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Aquanaut Andante 438 AC
Konstruktion/Design	Willem Nieland Yacht-Design
Länge ü. A. (m)	13,15
Rumpflänge (m)	13,00
Länge Wasserlinie(m)	13,00
Breite ü. A. (m)	4,30
Tiefgang max. ca. (m)	1,16
Durchfahrtsöhe max/min ca. (m)	3,15
Kabinenhöhe ca. (m)	2,00
Gewicht leer/max. load (kg)	18.000 / 20.000 / 1.600
Baumaterial	Stahl
Rumpf/ Bauart	Knicks pant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Perkins M 150Ti, Reihen-6-Zylinder, Direkteinspritzung, 109 (148)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	24 x 18", R, 4-Blatt Bronze
Motorisierung von – bis kW (PS)	191 - 312 (260 - 425)
Antriebsart	Welle
Kraftstofftank (l)	1.200
Frischwassertank (l)	800
Schmutzwassertank (l)	300
CE-Kat./Personen	B / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	6 / 3 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	383.240,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit			Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km		
Standgas eingekuppelt 1 Motor	600	2,3	4,3	0,9	0,39	0,21	2760,00	5111,52	53	
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1500	6,6	12,2	5,9	0,89	0,48	1208,14	2237,47	59	
ökonomische Marschfahrt	1500	6,6	12,2	5,9	0,89	0,48	1208,14	2237,47	59	
schnelle Marschf.	2100	8,3	15,4	16,8	2,02	1,09	533,57	988,17	62	
V-max.	2400	8,9	16,5	24,1	2,71	1,46	398,84	738,65	65	

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 1080

** Gemessen am (Innen) Fahrstand