



AQUANAUT EUROPEAN VOYAGER 1700 II

Für die große Fahrt

Bei der Baureihe European Voyager greift Aquanaut das Konzept der US-amerikanischen Passagemaker-Trawler auf: robuste Konstruktionen mit angenehmer Ambiente für ausgedehnte Fahrten.

Die erste European Voyager präsentierte die in Sneek ansässige Werft 2004 auf der boot in Düsseldorf. Die EV 1300 wurde ebenso wie das Schwesterschiff EV 1500 am Markt gut angenommen und auch in die werfteigene Charterflotte integriert.

Charakteristisch für die European Voyager sind die auf einem Niveau mit dem Salon liegende offene Plicht. Dadurch entsteht auch schon im kleinsten Modell der Multinickspant-Serie ein enormes Raumgefühl. Auch die teils überdachten Gangborde prägen die Yachten. Sie

schützen gleichermaßen gegen Regenschauer als auch zu viel Sonne. Der kompakte, keineswegs gedrungene Entwurf der EV-Serie weist eine ganze Reihe Vorteile auf. Auch das Flaggschiff der Baureihe, unsere Probandin, kann bei einer Durchfahrthöhe von 3,45 m und einem



Tiefgang von 1,35 m über das europäische Binnenwasserstraßennetz das Mittelmeer ansteuern. Die neue Generation der Langstreckenyachten basiert auf dem bewährten Rumpf der ersten Modelle. Bei den Aufbauten kommen aber verstärkt Rundungen auch bei der Linienführung der Verglasung zum Einsatz. Auch das Dach des Ruderhauses wurde mehr nach achtern versetzt, was den Passemaker-Charakter betont. Auch der Entwurf der EV 1700 II entstand, wie alle Aquanaut-Yachten, auf dem Zeichenbrett von Jan-Piet Bakker, Bruder des Werftchefs Mark Bakker. Unsere Probandin ist die Baunummer 1 und wurde auf der HISWA te water im September 2013 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Zum Testzeitpunkt zeigt der Betriebsstundenzähler exakt 50 Motorlaufstunden

an. Als Standardmotorisierung setzt die Werft zwei Perkins-Sabre-Diesel mit jeweils 109 kW (148 PS) Leistung ein. Die Fertigungstiefe ist bei Aquanaut sehr tief, fast alles wird unter einem Dach produziert. Die Stahl-

Text: **Alfred Boer**

platten werden gestrahlt angeliefert und mittels Plasmaschneider zugeschnitten. Die Bauzeit der European Voyager beträgt rund acht Monate.

GERÄUMIGE FLYBRIDGE

Die EV 1700 II besitzt eine rundum luxuriöse, dabei robuste Ausstrahlung, wobei in der Seitenansicht auffällt, dass die oft als »papamobilartig« getadelte Flybridge sich hier sehr gut in den Gesamtentwurf einglie-

dert. Die im Vorschiff höher liegenden Gangborde weisen eine Breite von 56 cm auf, die nach achtern tiefer gelegenen immer noch angenehme 46 cm. Das seitlich überstehende Dach des Ruderhauses gibt zusätzlich ein Gefühl der Sicherheit. Eine mit einem Edelstahlprofil versehene Stufe sorgt dafür, dass übernommenes Wasser seinen Weg von den Gangborden in die Plicht findet, es wird seitlich abgeleitet. Den hinteren Abschluss der Plicht bildet eine Rundsitzgruppe, von der an beiden Seiten verschließbare Durchgänge auf die Badeplattform führen. Der Mast auf dem Vorschiff dient als Geräteträger. Davor ist eine zweiseitige Bank platziert. Hier hat auch die serienmäßige Ankerwinde ihren Platz. Um den Einstieg über den Bug zu erleichtern, kann ein Teil des Bugkorbs geöffnet werden.

TEST



1. Der nach ergonomischen Gesichtspunkten gestaltete Innensteuerstand ist sehr klar und übersichtlich gegliedert
2. Die Treppe aus der Plicht auf die Flybridge ist sicher zu begehen. In der Dunkelheit sorgen LED-Leuchten in den Stufen für Sicherheit
3. Die große Dinette im Ruderhaus dient nicht nur der Nahrungsaufnahme. Von hier aus hat man auch eine gute Sicht auf das Geschehen ringsum
4. Eines der beiden Bäder an Bord. Die Ausstattung ist hochwertig, die Oberflächen pflegeleicht
5. Das Bett in der Eigenerkabine misst 210 auf 170 cm, das in der Vorschiffgästekabine hat die gleichen Abmessungen
6. Der Salon mit U-förmigem Sofa, zwei Beistelltischen und dem Sideboard. Das Fernsehgerät ist hinter Türen im Schrank platziert



Zurück in die Pflicht. Hier führt an Steuerbord eine breite, gut begehbare Treppe hinauf auf die große Flybridge. Von dem mittig in Kiellinie platzierten Steuerstand hat der Skipper eine hervorragende Rundumsicht. Die hohen Segmente der Windschutzscheibe erfüllen ihre Aufgabe bestens und können bei Bedarf abgeklappt werden. Das Instrumentenpaneel ist elegant geformt mit »Flügeln« zu beiden Seiten des Steuerrades. Auf dem Linken liegen die Joysticks für Bug- und Heckstrahlruder in Reichweite, auf dem Rechten die Schaltbox der Motoren. Hinter dem Steuermannsstuhl können Mitreisende auf einer bequemen, L-förmigen Sitzbank Platz nehmen. Die umlaufende Edelstahlreling ist ausreichend hoch. Hinter der Sitzgruppe wird an Bord unseres Testbootes ein Dinghi gefahren, das mit einem optional verfügbaren, elektro-hydraulisch betriebenen Kran zu Wasser gelassen werden kann. Ein großer Teil der Fly kann bei Bedarf mit einem Bimini-Top beschattet werden.

INTERIEUR

Durch eine schwere, verglaste Schiebetür gelangt man in den überraschend großen Salon, der an Backbord ein großes, U-förmiges Sofa und zwei lose gestellte Tische aufweist. Im gegenüberliegenden Sideboard hat das Fernsehgerät seinen Platz, allerdings hinter Türen. An Bord einer Yacht dieses Kalibers hätte man eher eine Liftinstallation erwartet. Die Stehhöhe im Salon liegt bei 1,95 m. Drei Tritte führen in das höher gelegene Ruderhaus, wo der Steuerstand die zentrale Rolle spielt. Steuerbords ist die Dinette mit U-förmiger Sitzbank und großem Tisch platziert, ihr gegenüber die hochwertig ausgestattete Pantry mit reichlich Schrank- und Stauraum. Ein Siemens-Ceranherd mit vier Kochstellen, zwei je 110 l fassende Kühlschränke, Edelstahl-

spüle und ein Mikrowellenofen lassen keine Wünsche offen. Auf der Bank sitzend hat die Crew direkten Kontakt zum Rudergänger und kann obendrein die Aussicht genießen. Der Steuerstand ist mit edlem, cognacfarbenen Leder bezogen, das mit weißem Garn in Doppelnaht in Form gebracht ist. Hier ist ausreichend Platz für die Montage eines großen Kartenplotters, auf dessen Display auch die Motorfunktionen angezeigt werden. Auch der Innensteuerstand weist »Flügel« wie an seinem Pedant auf der Fly auf, allerdings ausgeprägter. So liegen Schaltbox und die Bedienung von Bug- und Heckschraube leicht erreichbar neben dem Steuerrad. Eine an Backbord gelegene Treppe führt hinab zur Gästekabine. Die ist mit einem 210 x 170 cm großen französischen Bett, zwei Schränken und einer eigenen Toilette ausgestattet. Gästduschen sind in einer separaten Nasszelle an Steuerbord. Hier haben auch die Waschmaschine und der Trockner ihren Platz. Eine zweite Gästekabine an Backbord ist mit Etagenkojen ausgestattet. Die Stehhöhe liegt hier bei 1,90 m. Die Eignerkabine nimmt die gesamte Bootsbreite ein. Auch hier ist ein 210 x 170 cm messendes, freistehendes französisches Bett verbaut. Für die Garderobe und persönliche Utensilien steht recht großzügig bemessener Stauraum zur Verfügung. Natürlich verfügt die Kabine über einen eigenen Sanitärbereich mit abgetrennter Dusche. Aufgrund der Multiknickspant-Bauweise ist der Boden in diesem Bereich nicht eben, sondern der Rumpfform angepasst. Unser Urteil zur Qualität des Innenausbaues: große Klasse.

PRAXIS

Als wir die 17,10 m lange Aquanaut European Voyager rückwärts aus der Box manövrieren, wird schnell klar,

dass sie sich mit zwei Motoren sowie Bug- und Heckstrahlruder ausgestattet auf den Zentimeter genau manövrieren lässt. Auch das Fahrverhalten rückwärts lässt keine Zweifel aufkommen. Die Aquanaut European Voyager 1700 II läuft annähernd kursstabil. Die Wendekreise betragen über Steuerbord 1,5, über Backbord mit 1,7 Schiffslängen etwas mehr. Beides sind gute Werte. Die Steuerräder an beiden Fahrständen sind vom Fabrikat Stazo, liegen gut zur Hand und lassen sich mit Leichtigkeit bedienen. Das Gleiche gilt auch für die elektronischen PRM-Schaltboxen. Die EV 1700 II folgt sehr präzise den Kommandos des Rudergängers und läuft sehr kursstabil. Als wir das Friese Breken bei Sneek erreichen, schläft der Wind ein und andere Boote sind auch nicht unterwegs. So können hier keine Aussagen über das Verhalten in der Welle gemacht werden. Was wir hingegen feststellen konnten, ist, dass die beiden Perkins-Sabre-Motoren kaum von sich hören lassen. Unter Volllast bei 2.400 min⁻¹ zeigt das Messinstrument gerade einmal 62 dB(A) an. Ein hervorragender Wert und das Ergebnis der hochwertigen Geräuschdämmung des Maschinenraums sowie einer professionellen Motoreninstallation, die die Übertragung von Schwingungen auf den Rumpf bereits an der Quelle eliminiert. Die Höchstfahrt liegt bei 9,7 kn. In Marschfahrt mit 8,8 kn bei 2.000 min⁻¹ senkt sich die Schallemission auf flüsterleise 58 dB(A). Als wir das Steuerhaus verlassen, um die Fahrt von der Flybridge aus fortzusetzen, sind wir plötzlich von Stille umgeben. Die Motorengeräusche sind hier oben nicht zu hören.

FAZIT

Was uns betrifft, macht die Aquanaut European Voyager 1700 II ihrem Namen alle Ehre. Aufgrund des Tiefgangs und der Durchfahrthöhe lässt sich mit ihr ganz Europa



1. Im Maschinenraum: umschaltbare Brennstofffilter und die über der Wasserlinie platzierten Seewasserfilter
2. Die Einfüllstutzen sind so angeordnet, dass ein sicheres Betanken ohne Kleckern möglich ist
3. Sauber, sicher, nachvollziehbar: Die Bordelektrik verdient ein extra Lob

bereisen. Auch das französische Kanalnetz hinab zum Mittelmeer stellt kein Hindernis dar. Zumindest nicht für niederländische Eigner. Besitzer eines deutschen Reisepasses benötigen wegen der Länge von 17,10 m allerdings für Binnenfahrten das Sportschifferpatent. Auf Seeschiffahrtsstraßen und in den Küstengewässern ist dann aber der Sportbootführerschein See ausreichend.

Aufgrund der Abmessungen und der Innenaufteilung gestalten sich auch längere Aufenthalte an Bord sehr komfortabel. Mit Gästen bleibt genügend Platz für die Privatspäre. Die Motorenwahl ist der Bootsgröße ebenfalls angemessen. Wir konnten leider keine Verbrauchsmessungen durchführen, wissen aber aus Erfahrung, dass die Motoren sehr wirtschaftlich

mit dem Brennstoff umgehen. Der Kunde hat bei der Innenaufteilung und der Art des Ausbaues der Aquanaut European Voyager weitestgehend freie Wahl. Ein klassisches als auch ein modernes Interieur sind umsetzbar. Im untenstehend genannten Basispreis von 1.068.990 Euro ist das sehr umfangreiche Admiral-Paket bereits enthalten. ■

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 17,10 m
Breite: 4,90 m
Durchfahrts Höhe: 3,40 m
Tiefgang: 1,35 m
Gewicht: ca. 37.000 kg
CE-Kategorie: B (A optional)
Max. Personenzahl: CE-B 8 Personen
Kojenzahl: 6
Brennstofftank: 2 x 1.500 l
Wassertank: 2 x 600 l
Septiktank: 250 l
Baumaterial: Stahl
Motorisierung: 2 x Perkins M150Ti 109kW/148 pk
Grundpreis: 1.068.990 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Perkins M150Ti, Turbodiesel Direct Einspritzung und Ladeluftkühler, Leistung 109kW (148 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Bohrung x Hub: 100 x 127, Hubraum: 6.000 cm³, Nenndrehzahl 2.500 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Komplette Pantry mit zwei 110 l fassenden Kühlschränken, Siemens-Cerankochfeld, Mikrowelle und Spüle, zwei Bäder mit separaten Duschen, TV mit Antenneninstallation, hochwertiger Innenausbau nach Eignerwunsch, unterlüftete Matratzen in den Kabinen, hydraulisches Bugstrahlruder, drei Scheibenwischer, Sitzbank auf Vorschiff, Heckdusche und Badeleiter auf der Badeplattform, rutschhemmende Lackierung der Laufflächen. Im Admiral-Paket unseres Testbootes sind unter anderem enthalten: Teakdeck auf allen begehbaren Flächen, hydraulische Bug- und Heckstrahlruder, doppelte Verglasung, Waschmaschine und Trockner, 10 kW Generator, hydraulische Ankerwinch mit Ankerpaket, Autopilot, GPS und Plotter, Radar

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Die European-Voyager-Serie wird in Semi-custom-built-Bauweise erstellt. Daher können fast alle Eignerwünsche hinsichtlich Innenausbau und technischen Installationen erfüllt werden

Von der Fly Europa fast lautlos genießen. Die Messwerte sprechen für sich



SCHALL-, FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	49 dB(A)	0 kn
	800 min ⁻¹	50 dB(A)	4,1 kn
	900 min ⁻¹	51 dB(A)	4,9 kn
	1200 min ⁻¹	54 dB(A)	5,7 kn
	1400 min ⁻¹	55 dB(A)	6,9 kn
	1600 min ⁻¹	56 dB(A)	7,7 kn
	1800 min ⁻¹	56 dB(A)	8,2 kn
	2000 min ⁻¹	58 dB(A)	8,8 kn
	2200 min ⁻¹	61 dB(A)	9,3 kn
(Vollast)	2400 min ⁻¹	62 dB(A)	9,7 kn

Revier: De Brekken bei Sneek, Niederlande,

Crew: 3 Personen,

Messung: GPS,

Wasser: 10° C,

Luft: 8° C, **Wind:** 2 Bft.,

Tanks: Diesel 1.500 l (50 %), Wasser 900 l (75 %)

- Ansehnlicher Entwurf
- Hochwertige Verarbeitung
- Saubere E-Anlage
- Gute Schallisolation
- Kursstabiles Fahrverhalten
- Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

- ➖ Boden im WC-Raum nicht eben
- ➖ TV-Gerät hinter einer Tür

INFORMATIONEN UND WERFT

Aquanaut Yachting Holland B.V.

Selfhelp 9

8607 AB Sneek

Niederlande

Tel: 0031 (0)515 41 22 53

www.aquanaut.nl