



Aquanaut DINO II 1400 OC

Home sweet Home

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er `was erzählen. So erging's auch Georg Bründermann, erfolgreicher Ingenieur und Tüftler, der nach jahrzehntelanger Umtriebigkeit auf dem Wasser mit Booten „von der Stange“, die Suche nach einer Werft startete, die ihm das „ultimative Schiff“ bauen sollte. Bei „Aquanaut Dutch Craftsmanship“ im friesischen Sneek – einem der renommiertesten, holländischen Stahlyachtbauer – wurde er fündig.

Text: Claus D. Breitenfeld / Fotos: Breitenfeld, Werft



Eyecatcher „Aquanaut DINO II 1400 OC“.
Entwickelt und konzipiert von Ingenieur
Georg Bründermann, in Zusammenarbeit
mit der friesischen Werft „Aquanaut Dutch
Craftsmanship“.



Georg Bründermann, Ingenieur und Inhaber von rund 90 Patenten auf dem maschinenbautechnischen Sektor, war sich sehr wohl bewusst was er wollte und was machbar ist. Auf den Punkt gebracht, kein Träumer, sondern ein Realist durch und durch. Bründermann brachte sein Konzept auf den Punkt: „Wir werden alle älter und streben auch in unserer Frei-

zeit nach häuslichem Komfort“. Die hier vorgestellte „Aquanaut DINO II 1400 OC“, Baunummer „1“ und ist somit auch Prototyp gleichnamiger Sneaker Edelschmiede – sie ist bislang noch nicht einmal auf deren Website gelistet. Die Typisierung DINO steht hier für „D“OORS „I“N „N“EW „O“PTIMAL POSITION. Was das bedeutet erschließt sich schnell:

Design, Konzept, Verarbeitung

Zugegeben, eine Yacht dieser Klasse ohne traditionelle Gangbords ist nicht gerade alltäglich. Auch nicht das riesige, offene Vorschiff mit opulenter Sonnenliege. Doch bereits hier neutralisieren sich Skepsis und Realität. Bequem und absolut sicher stehend, sowohl an Bb. als auch Stb. hinter dem hohen

Schanzkleid, werden die vorderen Festmacherbeschläge bedient. Dies geschieht blitzschnell nach Verlassen des Salonaufbaues, dank der beiden Fronttüren. Nach dem gleichen Prinzip wird achterlich verfahren. Auch dort ermöglichen die beiden, übers Eck verbauten Türen, den schnellen, unkomplizierten Zugriff auf die angepassten Klampen. Weitere finden



Der Verzicht auf seitliche, breite Gangbords, zugunsten des Decks- bzw. Ruderhaus-Aufbaues, ermöglichte derart großzügige Raumgestaltung – ca. 35 m² auf Salonebene – die nur schwer von einem Schiff dieser Größenklasse zu toppen sein dürfte.



Besonderes Schmankerl und Entwurf des Eigners, der vom traditionellen Genre abweichende Steuerstand. Völlig relaxte Sitzposition bei bester Rundumsicht. „Fußläufige“ Ruderbedienung – warum nicht?! Alternativ auch im Stehen oder per Fernbedienung.





„Easy Handling“ stand als eine der obersten Maxime Pate bei der Projektierung dieser außergewöhnlichen Aquanaut. Paradebeispiel die Anpassung des Backsdeck-Levels an die Höhe der meisten Stege und Spundwände. Somit gehört unter anderem kraftraubendes Hieven von mitunter schweren E-Bikes und/oder mühselige Anbord-Kraxelei der Vergangenheit an. In der Regel sind nur wenige Zentimeter Höhenunterschied zu überwinden.

sich auf dem mit pflegeleichtem Flexiteak ausgelegten Backsdeck, samt wasserdichtem, elektrohydraulisch zu öffnendem Einstiegsluk zu öffnendem Motorraum. Dieser wiederum ein vorzeigbares Paradebeispiel an perfekt durchdachter Technik, Sauber- und Servicefreundlichkeit mit voller Stehhöhe.

Explizit sei darüber hinaus auf den allgegenwärtigen Komfort hingewiesen, der sich hier im Besonderen auf das Handling von beweglichen Gerätschaften, wie unter anderem Fahrräder oder das Anbordhieven von zu bunkern Lebensmitteln etc. bezieht, nämlich die in der Regel optimale Anpassung des Backsdeck-Levels an die Höhe der meisten Stege, Molen oder Spundwände.

Und damit wäre wiederum der Kreis in Bezug auf die räumlichen Verhältnisse unter Deck geschlossen. Bei einem Schiff der 14-m-Kategorie erwartet man traditionell beidseitige Gangbordtiefen von 40 bis 45 cm. Im Umkehrschluss bedeutet das eine eklatante

Selbst bei Tageslicht ohne Verdunkelung, ermöglicht der überdimensional große, 65 Zoll Flachbild-TV Flimmerkisten-Genuss vom Feinsten. Platzsparend versenkbar in der Rückenlehne der querstehenden, achterlichen Sitzbank.

Minimierung der gesamten Aufbaubreite von 80 bis 90 cm, gleichkommend einer Innenraum-Reduzierung, die das komplette DINO-Konzept logischerweise völlig über den Haufen werfen würde und damit die Rückkehr zu einem „08/15-Dampfer“. Diese herkömmliche Bauweise kann jedoch aufgrund der Gesamtkonzeption vernachlässigt werden, ohne Nachteile im allgemeinen Handling in Kauf nehmen zu müssen. Denn spätestens an diesem Punkt erklären sich Vorteile von selbst, die so bei oberflächlicher Betrachtung nicht sofort erkennbar sind.

Bedingt durch die konsequente Einhaltung des Decksaufbaues im 90°-Winkel, geht nicht ein Zentimeter Innenraum zugunsten irgendwelcher Schrägen oder Schnörkeleien verloren. Im Ergebnis ein überwältigendes Raumfeeling, das es Bärbel Bründermann, „bessere Hälfte“ des Eigners und federführend beim Thema Innenausstattung, relativ leicht machte, ihre Ideen bezüglich Charme und Wohlfühlfaktor in der „DINO“ zu realisieren.

Großzügig mittig der beiden achterlichen Türen platziert, der stabile Tisch samt Rückbank und vier Stühlen, Platz bietend locker bis zu sieben Personen. In Fahrtrichtung sich anschließend zwei opulente L-Sofas mit staufähigem Innenleben, umfunktionierbar in die Schlafmöglichkeiten „+ 2“ unter Zuhilfenahme der Rückenlehnen-Polster. Davor sich gegenüberliegend an Bb. der Salon-Kühlschrank, steuerbords ein Stau-Pendant gleichen Ausmaßes, augenzwinkernd als „Family-Rummellade“ apostrophiert.

Den Steuerstand flankierend an Bb., die zweigeteilte Pantry mit integriertem Geschirrspüler, drei riesigen Auszugsschubladen nach Apothekerschrank-Vorbild, 2-flammigem

Induktionsherd, Abwaschbecken, Wasserkran und Dunstabzugshabe im Designerstyling. Unmittelbar hinter der Frontscheibe Pantry Teil zwei, mit großer Arbeitsfläche, Stauraum satt, inklusiv der Backofen-Grill- und Mikrowellen-Kombination.

Weiteres Highlight an Stb. der extravagante Steuerstand. Dort positionieren sich Rudergänger und Copilot bei hervorragender Rundumsicht auf zwei horizontal verschiebbaren, italienischen Designersesseln, deren Styling nicht nur optisch Wellness-Feeling vermittelt. Bestens blendfrei im Blickfeld liegend und stets sichere Schiffsführung garantierend, drei allumfassend fahrtechnische Informationen liefernde Raymarine-Flatscreens, ergänzt durch die ergonomisch installierte, lautlos agierende, elektrische „Drive-by-Wire“-Zweihebel-Schaltung und dem Vetus-Ma-növrier-Joystick.

Zwar bestens begehbar, der halb gewendelte Niedergang unmittelbar hinter dem Fahrstand in den eine Etage tiefer liegenden Kabinentrakt, eingerahmt von jeder Menge Staumöglichkeiten in der Wegerung und dem nach achtern ausgerichteten Raumteiler. Dennoch würde sich hier der Chronist den einen oder anderen problemlos nachzurüstenden Handlauf wünschen, der beim Gedanken an mitunter nicht auszuschließende „Rough-Sea-Törns“ durchaus hilfreiche Dienste leisten könnte.

Wie dem auch sei, in den „intimen Niederungen“ der DINO angekommen, erwartet die Crew zwei separate Refugien – Eigner- und Gäste-Separées – deren Komfort sich voll und ganz bestätigt darstellt, basierend auf der Vermutung des bislang gebotenen Ambientes. Jeweils zwei freistehende Doppelbetten der opulenten Abmessungen von 2.00 x 1,80 m, jede Menge





1 Sämtliche vier Salontüren – sowohl die ins Vorschiff, als auch nach achtern – werden durch jalousieartige Moskitonetze gegen unliebsame Blutsauger gesichert. **2** Konstruktionstechnisch logischerweise räumlich etwas weniger großzügig ausfallend, die Vorschiffs-Gästekabine, dennoch nicht minder komfortabel und elegant. **3** Im modernen Designerstil konzipiert, der Sanitärbereich.

Stauschränke und Sideboards, dimmbare, indirekte Illumination, weiche Teppichböden und eine nach persönlichen Bedürfnissen thermostatgesteuerte Fußbodenheizung untermauern das „Home-sweet-Home-Feeling“.

Backboards zwischen beiden Sektionen schließlich der Sanitärbereich. Wie nicht anders zu erwarten, auch dort dem Schiffs-Styling entsprechend, ein vollwertiges Badezimmer mit separater „Schauer-Kammer“, die ihrer Bestimmung alle Ehre macht. In weiser Voraussicht altersgerecht vorbeugend, eine Sitzgelegenheit und darüber hinaus gleich zwei Duscharmaturen. Einmal mit starrem, großflächigem Brausekopf bei einer Stehhöhe von beachtlichen 2,18 m (!), und daneben die flexible Mobilvariante.

Den Rahmen der Berichterstattung sprengen würde die Bewertung der hohen Verarbeitungsqualität im Detail, mit durchweg Materialien höchsten Standards, wollte man an dieser Stelle die Kladde verbauter Optionen in aller Gänze auflisten. Daher hier lediglich auszugsweise die nennenswertesten Installationen: 2 x Volvo Penta D3-150 (Standard 1 x

D4-230), Exalto-Außenbeleuchtung, indirekte, dimmbare Beleuchtung in LED unter Deck, getönte Sicherheits-Doppelverglasung, Spezial-PU-Schaum-Isolierung, Granit-Macrostone-Arbeitsplatten, PVC-Fußboden, Kabola-Fußbodenheizung, Mosquito-Plisset an Türen, Schubladen-Sonderanfertigungen, TV-Lift, Ledersitze im Salon, wasserdichte Luke zum Motorraum, Flexiteak im gesamten Decksbereich, Alexseal Metallic Lackierung, Raymarine-Displays, Autopilot, doppelte Wasserabscheider, Servo-Ruderanlage, Bug- und Heckschraube, Generator Whisper-Power 4.4 kVA

230V Marine, Ladegerät/Umwandler 90A.

Fahreigenschaften

Rund 30 Tonnen Leergewicht, verteilt auf eine Grundfläche von 14 x 4,5 m, Tiefgang 1,20 m, und das Ganze basierend auf einem bewährten, zweizügigen Multi-Knickspant-Rumpf, CE-Klassifizierung Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern bis einschließlich Windstärke 8 Beaufort und Wellenhöhe von 4 m), befeuert von zwei zuverlässigen Antriebsaggregaten. Da muss es schon ganz schön dick kommen, um das imaginäre Handtuch zu werfen. Allein diese Basisdaten flößen nicht nur Vertrauen ein,

sie sind der Garant für sorglose Langzeit-Törns.

Leider verhinderten zeitliche Gründe die Möglichkeit, unseren Probeschlag „buten“, im freien Wasser abzuspuhlen – so wie es diesem Schiff sicherlich bestens zu Gesicht gestanden hätte. Dennoch, allein die Erfahrung und Zusammenarbeit mit Aquanaut lehrt, dieses Exponat präsentiert sich als etwas Besonderes – und das nicht nur optisch.

Bei einem geschätzten Testgewicht von ca. 32 Tonnen unter Volllast 17,2 km/h (9,3 kn) nach 25 Sekunden aus ruhender Position zu erreichen, Wassertiefe unter dem Kiel 3,60 m, das will schon etwas heißen. Und mit dieser Geschwindigkeit nahezu krängungsfrei einen Zwei-Boots-längen-Vollkreis ins Wasser zu zaubern, Ruder hart gelegt, fünf Umdrehungen von Seite zu Seite, das kann sich ebenso durchaus sehen lassen.

Abschrecken lassen sollte sich in diesem Kontext der geneigte Leser nicht von den in unseren technischen Daten als Maximum eruierten Messwerten bezüglich des Kraftstoffkonsums der beiden Volvo-Diesel-Aggregate unter Höchstdrehzahl von 2.900 U/min. 48,7 Liter pro Stunde,



Ein Maschinenraum, der Technikfreaks das Herz höherschlagen lässt. Perfekt ausgestattet und servicefreundlich, die Installation der beiden Volvo Penta-Dieselaggregate D3-150.

ein Wert, der gleichzusetzen ist dem unsinnigen Versuch, mit einem Pkw im ersten Gang 200 km/h erreichen zu wollen. Kein Mensch käme auf diese Idee, zumal die Geschwindigkeitsdifferenz von gerade 7,2 km/h (3,9 kn) zur Marschfahrt-Speed absolut hirnlos wäre. Ergo, wir belassen es bei 10 km/h (5,4 kn) und dampfen mit 1.260 U/min völlig entspannt auf dem Zwarte Meer vor uns hin. Dabei rauschen für beide Maschinen lediglich bordkastenfreundliche 9,8 l pro Stunde durch Common Rail-Einspritzdüsen. Pro zurückgelegtem Kilometer nicht einmal ein Liter.

Müßig zu erwähnen, dass das Manövrieren mit dem Yacht-Controller selbst einhändig und bei verzwicktesten Hafenverhältnissen nach entsprechender Eingewöhnung zum Kinderspiel wird, sich Drehkreise dank des Vetus-Joysticks auf dem sogenannten Teller zelebrieren lassen. Und wer auf völlig easy Relaxing steht, der lässt den Autopilot für sich arbeiten. Resümee: Alles im grünen Bereich. 



Aquanaut Dutch Craftsmanship / Aquanaut DINO II 1400 OC

Herstellerland	Holland
Motorisierung Test	2 x Volvo Penta D3-150, 110 kW (150 PS), 2,4 L Hubraum, 5 Zylinder, Common Rail-Einspritzung, Turbolader
Antriebsart:	Welle Ø 40 mm
Preis Standard / Testschiff (€)	790.000,- / 975.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	730	2,80	5,19	1,90	0,68	0,37	48
Revierfahrt (ca. 6,5 kn / 12 km/h)	1.650	6,50	12,04	15,30	2,35	1,27	59
Gleitfahrtgrenze							
Marschfahrt	1.260	5,40	10,00	9,80	1,81	0,98	56
V-max.	2.900	9,30	17,22	48,70	5,24	2,83	74

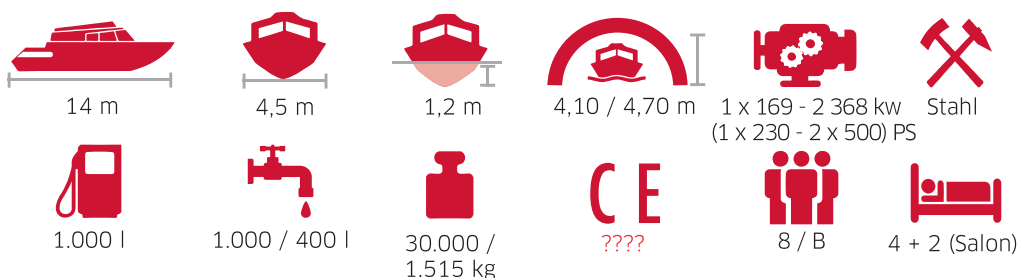
Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 25, Drehkreis in Bootslängen = auf dem Teller, Vetus Joystick, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 383 / 497 - (709 / 921)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

Kontakt

Werftkontakt:
Aquanaut Dutch Craftsmanship
Selfhelpweg 9
NL-8607 AB Sneek
Tel.: 0031-(0)-515-41 22 53
Fax:0031-(0)-515-41 66 55
Mail: sales@aquanaut.nl
www.aquanaut.nl

Kontakt Deutschland:
BEG GmbH
Georg Bründermann
Birkenstraße 9
D-49832 Thüne
Tel.: 0049-(0)-0902-940 942
Fax.: 0049-(0)-0902-940 941
Mail: beg.gmbh@web.de



TESTBEDINGUNGEN: Revier: Zwarte Meer / Holland, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2 / - / 0,20, Personen an Bord: 4, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 300 / 800

Mein Fazit

Egal, von welcher Seite man dieses Schiff auch betritt, der erste Eindruck wird wohl stets ein überraschendes „Wow!“ sein. Fest steht in jedem Fall, diese Bründermann'sche Kreation wird sicherlich keine Eintagsfliege bleiben. Dafür sprechen jede Menge positive Aspekte, die fraglos all jene Bootsenthusiasten begeistern werden, deren Sinn nach gehobenem, häuslichem Komfort steht, möglicher Ganzjahresnutzung und das zu einem durchaus vertretbaren Investitionsvolumen. Das spiegelt sich auch in den Fahreigenschaften wider, die einer Kreuzeryacht dieser Art in jeder Hinsicht voll gerecht werden und in Kombination mit dem hohen Komfort an Bord den Weg zum Ziel werden lassen. **Claus Breitenfeld - Testredakteur**

