



Eine „runde Sache“, das flüsternde Aquanaut Privil



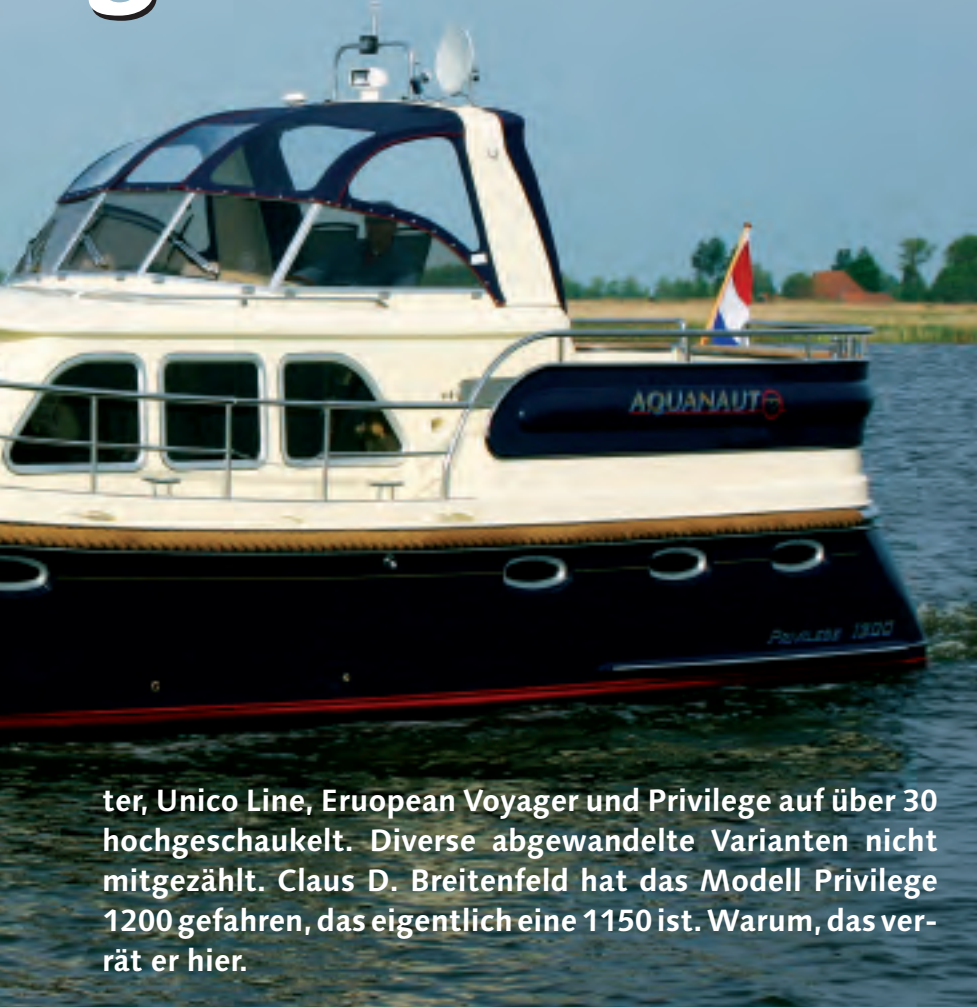
Aquanaut ist ein Stahlbauer alter Schule, ein Familienunternehmen, das sich der maritimen Tradition verpflichtet fühlt. Bereits seit 1960 werden im friesischen Sneek Freizeitschiffe auf Kiel gelegt. Im Laufe der Jahre hat sich die Standard-Modellpalette, verteilt auf die Typenreihen Drif-

Sie gehören mit zu den anspruchsvollsten Modellreihen der Aquanaut-Serie, die Privilege-Yachten, gebaut mitten in einer der schönsten Städte Frieslands. Dort haben Werftchef Mark Bakker und sein 75-(!)-köpfiges Mitarbeiterteam alle Hände voll zu tun, um die vielfältigen Eignerwünsche der jährlich ca. 30 entstehenden Yachten Wahrheit werden zu lassen, denn Aquanaut kennt keine Subunternehmer. Dort wird alles in Eigenregie gefertigt und wenn man so will, ist jedes Schiff ein Unikat.

Zwar gebaut nach Basisplänen, dennoch spricht der künftige Eigner ein gehöriges Wort mit, wie das eben bei „Custom Build“ so ist. Deshalb wird man auch in der Preisliste und im Prospekt vergeblich nach einer „Privilege 1200“ suchen. Dort werden unter anderem eine „1150“ und eine „1250“ präsentiert. Dem Eigner des Testprobanden schwebte aber etwas dazwischen vor. Ihm wurde der Wunsch nach 50 Zentimeter mehr Länge erfüllt und die „1200“ war geboren. So einfach ist des Rätsels Lösung.

Der weit über Hollands Grenzen hinaus bekannte Ruf Aquanauts basiert jedoch nicht nur auf der exzellenten Bauqualität der Yachten, auch die exponierte, landschaftlich reizvolle Lage mit besten Verkehrsanbindungen ist es, die Kunden anlockt. Hinzu kommen zwei Yachthäfen mit 160 Liegeplätzen, 60 Wasser-Hallenliegeplätze und 25 Gastlieger. Selbstverständlich gehört auch die entsprechende Ver- und Entsorgung dazu. Diesel, Wasser, Strom, Kran und Fäkalienabpumpanlage, alles vorhanden. Und besonders interessant, die unmittelbare Stadtnähe.

Stahlboot mit Verlängerung ege 1200 AK



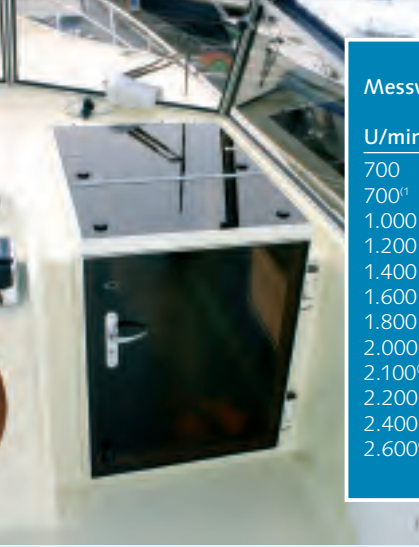
ter, Unico Line, European Voyager und Privilege auf über 30 hochgeschaukelt. Diverse abgewandelte Varianten nicht mitgezählt. Claus D. Breitenfeld hat das Modell Privilege 1200 gefahren, das eigentlich eine 1150 ist. Warum, das verrät er hier.

Gehen wir an Bord der „runden Sache“. Es ist kaum möglich, bei einer Privilege irgendwelche auffälligen Ecken oder Kanten zu finden. Darauf ist Mark Baker ganz besonders stolz. Und so rund wie das Schiff, präsentierten sich auch die Fahreigenschaften. Manövrierfreudig, mit gerade 'mal vier Ruderumdrehungen, wird das Ruderblatt von der Bb.-Seite nach Stb. bewegt. Wenden ohne Mithilfe der Querstrahlruder kein Thema, dazu braucht man diese Fahrhilfen im Normalfall nicht,

Fahreigenschaften

wobei ihr Nutzeffekt in engen Häfen nicht von der Hand zu weisen ist. Bei einem rechtsdrehenden Propeller legt man das Ruder sinnvoller Weise auf Stb., gibt voraus und anschließend rückwärts, ohne die Ruderblattrichtung zu verändern. Mit Unterstützung des Radeffektes sind nach zwei, drei Aktionen 180° geschafft. Ist es nicht ganz so eng, dann kommt man bei niedrigster Drehzahl mit etwa 1,5 Bootslängen in jede Richtung ohne Rangieren aus und unter Volllast sind es gut zwei Bootslängen, um einen Vollkreis fahren zu können.

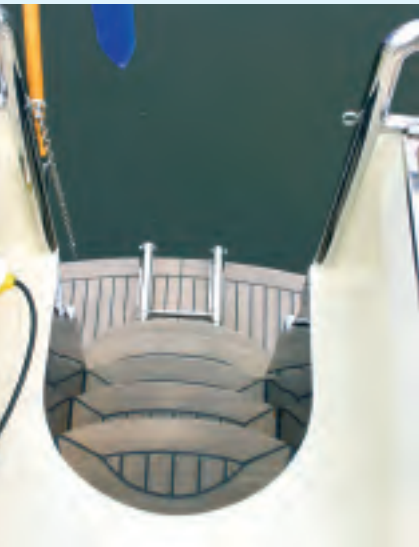
Hebel auf den Tisch, man höre (sehr wenig) und staune (ganz viel) was 135 Pferdestärken aus sechs Litern Hubraum herausholen. Und schon fast schamhaft in den technischen Daten von Perkins angemerkt: „Verbrennungsluftzufuhr: Selbstansaugend“. Will nichts anderes heißen, als dass hier ohne Turbolader und Ladeluftkühler gearbeitet wird. Es fehlen also Verschleißbauteile, die nicht kaputt gehen können. Damit soll deren Wirkungsweise in keiner Weise in Frage gestellt werden, aber



Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch					
			dB(A)		
U/min	km/h	(kn)	St.-Stand	Salon	achtern
700	Leerlauf		50	54	51
700 ⁽¹⁾	5,8	(3,2)	52	54	53
1.000	8,1	(4,4)	53	56	58
1.200	9,4	(5,1)	54	57	55
1.400	10,1	(5,5)	56	59	61
1.600	10,7	(5,8)	62	64	63
1.800	11,1	(6,0)	66	67	65
2.000	11,9	(6,4)	69	71	68
2.100 ⁽²⁾	12,3	(6,6)	69	73	72
2.200	15,2	(8,2)	70	74	72
2.400	16,3	(8,8)	71	74	73
2.600 ⁽³⁾	17,1	(9,2)	72	76	77



Diese „Aquanaut Privilege“ zu fahren, ist schon deshalb ein Privileg, weil es sie nur einmal gibt. Eigentlich eine 1150, die auf Wunsch des Eigners um 50 Zentimeter verlängert wurde. Dadurch hat sie an Eleganz und positiven Fahreigenschaften nichts eingebüßt. (Fotos: Breitenfeld)



man sieht, es geht auch ohne. Und das nicht einmal schlecht, denn bei einer maximalen Drehzahl von 2.600 pro Minute werden die rund 13 Tonnen Testgewicht auf immerhin 17,1 km/h (9,2 kn) beschleunigt. Diese Fahrstufe ist nach ca. 25 Sekunden erreicht. Dabei spielt es dann auch keine Rolle, ob das Ruder plötzlich hart gelegt wird, die Privilege macht jedes Manöver klaglos mit, ohne nennenswerte Krängung. Für diese exzellente Stabilität sorgen der lange, durchgezogene Kiel und die beiden Kimmkiele daneben. Und so richtig laut wird es dabei auch nicht. Läppische 72 dB(A) messen wir am Steuerstand. Bestens. Da man aber in der Regel mit einem Verdränger nicht auf der Flucht ist, sondern die Freizeit genießen will, sollte die Drehzahl um gut 500 U/min reduziert werden. Damit liegt man immer noch knapp jenseits der üblichen Kanalgeschwindigkeit von 12 km/h, Geräusch 69 dB(A) am Steuerstand und mit 72 Einheiten im Salon und achtern, könnten phonoresistente Zeitgenossen sogar eine Siesta durchstehen. Wird auf niedrigste Drehzahl reduziert, 700, dann läuft der Rumpf immer noch mit 5,8 km/h voran und die 52 dB(A), die am Steuerstand ankommen, sind mehr auf Wasser- und Windgeräusche zurückzuführen, denn auf die Maschine.

Die hier getroffenen Aussagen stützen sich auf Fahrversuche in Binnengewässern. Da das Schiff jedoch auch für die Kategorie „B“, außerhalb von Küstengewässern zertifizierbar ist, kann man bei einer Aquanaut ohne Frage davon ausgehen, dass sie auch das abkann. Erfahrungsgemäß besser als die Crew.

Wie bereits darauf hingewiesen, alles rund, alles edel, nur vom Feinsten. Deshalb wollen wir es uns in diesem Kapitel ersparen, jedes Einrichtungs-Detail qualitätsmäßig auseinanderzupflücken, dafür jedoch mehr Augenmerk dem Ge-

nem Rundsofa verwirklicht. Diesen Schiffsteil profan als Dinette zu bezeichnen, wäre eine nicht zu rechtfertigende Abqualifizierung. Völlig verwirkt ist die Möglichkeit des Schlafens dort allerdings auch nicht, denn bei abgesenktem Tisch wird wieder ein Doppelbett daraus.

Es schließt sich der Küchentrakt backbords an, nicht nur im Marmor-„Look“, sondern echt und schwer. Gegenüber ein zweiter Arbeitsbereich, nicht minder massiv, bestens harmonierend mit dem Kirschholzausbau. Der Smutje darf sich freuen über eine perfekte Einrichtung mit vierflamigem Gasherd, Mikrowelle, Kühlschrank und jede Menge Ablage- und Staumöglichkeiten. Hier trifft sogar der Begriff „Spülstein“ im wahrsten Sinne des Wortes zu, denn dieser ist auch als Marmor gefertigt.

Eine Etage höher der eigentliche Salon, natürlich auch mit Leder-U-Sofa an Bb., gegenüber ein sehr schönes Sideboard, darin untergebracht das Entertainment-Center und wiederum jede Menge Stauraum. Auf's Achterdeck führt der Weg über einen fünfstufigen Niedergang an Stb. Den achterlichen Schiffsbereich unter Deck teilen sich Dusche und WC an Stb., gegenüber, dort wo standardmäßig die Toilette eingebaut wird, auf Wunsch des Eigners eine Kabine mit Etagenbetten, speziell für dessen Kinder, aber auch zwei Erwachsene hätten dort bequem Platz und nach achtern sein exklusives Gemach mit riesigem Doppelbett, jeder Menge Ablagen und zwei großen, achterlichen Fenstern, die gleichzeitig als Lüftungs- bzw. Fluchtluks fungieren. Im Normalfall wird man sich jedoch daran erfreuen, blinzelt morgens die Sonne als „optischer Wecker“ hinein.

Zu den drei Türen des Achterschiffes führt ein Mini-Niedergang, der hochgeklappt den Zugang zum Motorraum für den kleinen Check ermöglicht. Bei der Generalinspektion wird der Salonboden samt Tisch elektrohydraulisch angehoben und der Perkins steht im Freien. Und wer sich an sauber verlegten Kabelbäumen erfreut, der sollte einen Blick hinter das Schapp über dem achterlichen Niedergang werfen.



Ausstattung und Verarbeitung

samteindruck widmen. Abweichend vom Grundkonzept der 1150 AK, bei der das Vorschiff als getrennte Kabine eingerichtet ist, wurde hier ein gemütliches, offenes „Plauderstübchen“ mit leder-

Verschlossen wird der Unterdecksbereich von einer schweren Rauchglastür und selbigem Klappluk. Schnörkellos und klar gegliedert, der mittige Steuerstand, dessen Armaturen aufwändig eingepasst sind in eine stählerne – wie könnte es anders sein – runde Mulde. Das fünfteilige, abklappbare Windschild, der legbare Aluminium-Geräteträger und die mit Fenstern aufgelockerte Fahrpersenning, passen wie aus einem Guss. Fünf Stufen führen nach achtern auf die Badeplattform, flankiert von zwei mit Teak belegten Backskisten. Gaskasten, Tank- und Entsorgungsverschlüsse finden sich auf den breiten Gangbords wieder, der Ankerkasten auf dem Vorschiff sitzt unter einem Teakluk auf dem Vorschiff, fußfreundlich verstaut die Ankerwinde, alles glatt, alles eben. Hoch und sicher, die zweireihige Seereling in poliertem VA, massive Doppelpoller und mittige Springklampen nehmen ordentliche Leinen auf.

Zusammenfassung

Besonders stolz kann Aquanaut auf seine stählernen Rundungen sein, die nach passgenauem Platten- bzw. Rohrzuschnitt von Hand herausgearbeitet werden. Man könnte fast annehmen, Ferrari stand hier Pate. Hohe Fahrstabilität, extrem niedriger Geräuschlevel, exzellente Verarbeitung in allen Bereichen, Verwirklichung von Kundenwünsche, soweit technisch möglich, das ist es, was nicht nur dieses Sondermodell einer Aquanaut ausmacht.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werk: Aquanaut Yachting Holland B.V.,
Selfhilfweg 9, NL-8607 Sneek, Tel.:
0031-515-412253, www.aquanaut.nl

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ und „C“ (küstennahe und außerhalb von Küstengewässer)

Länge ü. A. (m): 11,65
Rumpflänge (m): 11,00
Länge WL (m): 10,40
Breite ü. A. (m): 3,85
Tiefgang ca. (m): 1,05
Freibord ca. (m): 1,10
Höhe über WL (m): 2,45 / 2,80
Gewicht trocken ca. (kg): 11.500
Testgewicht ca. (kg): 13.000
Baumaterial: Stahl 4 und 5 mm,
klappbarer Geräteträger aus Aluminium
Rumpfform und Konstruktion:
Multiknickspant.
Spantenabstände (m): 0,40
Motorisierung kW (PS): 1 x 85 (115)
Standard; möglich bis 1 x 110 (150) und
2 x 68 (2 x 92)
Testmotorisierung kW (PS): 1 x 99 (135)
Kraftstofftank ca. (L): 2 x 250
Wassertank ca. (L): 2 x 250
Fäkalientank ca. (L): 150
Zuladung/Nutzlast (kg): 2.565 (nach CE B)
Max. Personen: 8
Sitzplätze: 8 - 10
Schlafplätze: 4 + 2
Kabinen: 2
Preis ab ca. €: 257.315,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Perkins Sabre M 135
Bauart/Zylinder: Reihen-6-Zylinder
Leistung Kurbelwelle kW (PS):
99 (135)
Hubraum (cm³): 6.000
Bohrung/Hub (mm): 100 x 127
Arbeitsweise: 4-Takt
Starter: elektrisch
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.600
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Direkteinspritzung
Kühlkreise: 2
Generator: A
Elektrische Anlage (V): 12
Gewicht (kg): 595 ohne Getriebe
Steuerung: Fernschaltung
Kraftübertragung: Welle 40 mm
Propeller: 23 x 15, 4-Blatt Bronze,
rechtsdrehend

Motorendetails:

Wärmetauscher, Frischwasser gekühltes
Auslass-Sammelrohr, Ölabsaugpumpe,
auswaschbarer Luftfilter, Schnellölwech-
selfilter, Kaltstarthilfe.

Standardausrüstung:

Unter anderem Bugschraube, Warm-
wasserboiler, Teakholzinnenausbau (Kir-
sche ohne Aufpreis möglich), Warmluft-
heizung, 2-Komponenten-Lackierung,
hydraulisches Ruder, Radio/CD, Feuer-
löschesystem, Windschutzpersenning.

Möglich Extras:

In Absprache mit der Werft