

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

**EXTRAHEFT
SCHLEUSEN
KALENDER
2012**

POLIEREN
DER RICHTIGE WEG ZUM
GLÄNZENDEN ERGEBNIS

NORDLICHTER IM TEST
FJORD 36
BUSTER X
STOREBRO 435

TRAILER
ANKUPPELN
LEICHT GEMACHT

NIEDERLANDE
TÖRN DURCH DIE PROVINZ GRONINGEN

BeNeLux € 5,30 Finnland € 6,70 Frankreich € 6,00 Griechenland € 6,80 Italien € 6,00 Portugal (Cont.) € 6,00 Slowakei € 6,80 Slowenien € 6,00 Spanien € 6,00 Printed in Germany





MODERNE ZEITEN

Fjord 36 Open präsentiert sich als kesser Blickfang und verfügt über diverse Einsatzmöglichkeiten.

TEST 1365

Fahren Spaß pur! Die Fjord 36 Open bewältigt die Wellen in allen Richtungen souverän.



Es waren wirtschaftliche Gründe, die die norwegische Traditionsmarke Fjord vor einigen Jahren zu der vor allem für Segelbootbau bekannten Hansegroup in Greifswald wechseln ließen. Hanse setzt offenbar neben den klassischen Fjord-Terne-Daycruiser-Motorbooten auf den „Modetrend“ und hat sich nun, so scheint es, die extravagante,

berühmte Wally zum Vorbild genommen ...

Demzufolge ist die Fjord 36 Open ein Boot mit einer Centerkonsole, die mit einer Sitzgelegenheit an der Vorderwand der darunter angeordneten Kabine versehen ist. Im Bug hat man eine Sitzgruppe mit Tisch untergebracht, und das offene Heck dominiert eine große Sonnenliege.

Wie ihre (mehr als zweimal so teure) „Doppelgängerin“ Wally One, ist die 36 Open als Zubringer für Segler und als Mannschaftstransporter gedacht, aber auch als Tender für große Motoryachten. Deshalb gibt es klappbare Z- und keine IPS-Antriebe, die unterm Boot hervorstehen. In jedem Fall kann man mit der Fjord 36 Open viel Spaß haben.

Unser Testboot ist ein Konzeptboot, was heißt, dass man es noch weiterentwickelt und verbessert. Die großen Hausaufgaben hat man aber bei Hanse gemacht, an den Kunststoffarbeiten und an den Ausführungen der Ausstattung gibt es nur wenig zu bemängeln. Es fehlt teilweise am Feinschliff, was der Werft bewusst ist. Handlungsbedarf besteht auch

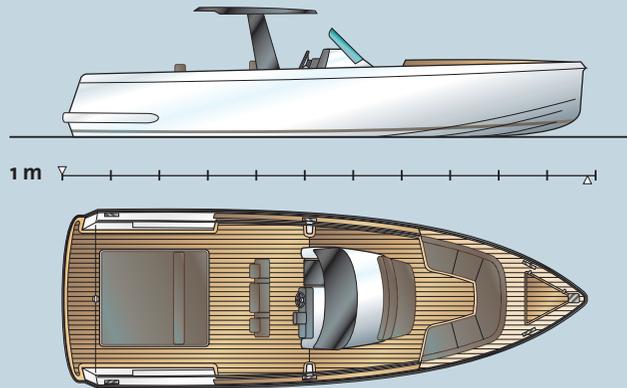
DATEN UND MESSWERTE

DAS BOOT

Werft	Hanse Yachts AG/D
Typ	Fjord 36 Open
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	10,80 m
Breite	3,65 m
Verdrängung	6000 kg
Tiefgang	0,90 m
Durchfahrthöhe	3,10 m
Kraftstofftank	600 l
Frischwassertank	160 l
Fäkalientank	36 l
Kojen	2
Kojenabmessung	1,98 x 1,65 m
Steh-/Sitzhöhe	Kabine Eingang 1,90 m Toilette 1,83 m T-Top-Bimini 2,06 m
Cockpitgröße	4,70 x 2,80 m
Sonnenliege	2,14 x 1,85 m
Freibord	0,50 m
Cockpitseitenhöhe innen	0,77 m
Wendekreise (Bootslängen)	vorwärts Stb. 1, Bb. 1 rückwärts Stb. 1, Bb. 1
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	von links nach rechts direkt von rechts nach links direkt
Testbeladung	2 Personen, 3/4 Tank, Testgewicht 7000 kg
Mögliche Motorisierung	2 x Volvo Penta D4-260 191 kW (260 PS) oder 2 x D4-300 221 kW (300 PS) mit DP-Z-Antrieben
Preis Standardboot	259 420 €
Vertrieb (Testboot)	Hanse Yachts AG Salinenstr. 22 17489 Greifswald

DER MOTOR

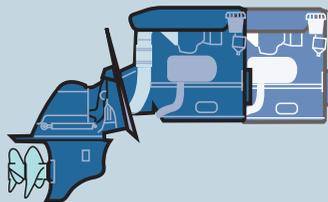
Hersteller	Volvo Penta
Typ	D4-300
Leistung	221 kW (300 PS)
Volllastdrehzahl	3500/min
Zylinder	R4
Hubraum	3,7 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine	12 V/115 A
Getriebeübersetzung	1,76:1
Testpropeller	G9



STANDARDAUSRÜSTUNG

Rumpf in Sandwichbauweise, Trimmklappen, Edelstahl-Bimini und -mast, selbstlenzender Ankerkasten, 6 Belegklampen, Heckdusche, Badeleiter, Fenderhalter, Frischwassertank, Warmwasserboiler, Druckwasseranlage, Handlenzpumpe, E-Lenzpumpe, Fäkalientank, Volvo-Penta-Joystick-Aquamatic, separate Kraftstoffvorfilter, 230-V-Landanschluss mit Batterieladegerät, zwei 90-Ah- und eine 150-Ah-Batterie, 12-V-Steckdose, attestierte Navigationsbeleuchtung, separater WC-Raum mit WC und Dusche, Pantry mit Waschbecken und Kühlschrank, Sonnenliege im Cockpit, Bugsitzbank, Feuerlöscher, Motorinstrumentierung, Log, Lot und Kompass.

TESTMOTORISIERUNG



Das Testboot war mit zwei Volvo Penta D4-300 mit Aquamatic-Duoprop-Z-Antrieben und mit Joystick ausgestattet.

DIE MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
700	9,5	5	0,32	0,58	1615	872	69
900	13	7	0,32	0,58	1617	873	74
1000	14,4	8	0,35	0,64	1469	793	75
1500	19	10	0,74	1,36	692	374	80
2000	36,5	20	0,99	1,83	517	279	83
2500	54	29	1,11	2,06	459	248	84
3000	68	37	1,12	2,07	456	246	87
3500	79,2	43	1,46	2,71	348	188	89

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (600 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 40 °C, Lufttemperatur 15 °C, Wassertemperatur 15 °C, Wind 5 Beaufort, Seegang 3.

max. **43** kn
ökon. Geschwindigkeit
29–37 kn

259 420 Euro
mit 300-PS-Diesel

UNSER TEST-URTEIL

	↑	→	↓
Gleitfahrt			
Verdrängerfahrt			
Manövrieren			
Lenken			
Schalten			
Verarbeitung Kunstst.			
Verarbeitung Ausstatt.			
Installationen techn.			
Installationen elektr.			
Bewegungssicherheit			
Feuerlöscheinrichtung			
Lenzeinrichtung			
Absperrhahn			
Batterie Hauptschalter			
Servicefreundlichkeit			
Schallsollierung			
Motorraumbe- und -entlüftung			
Reichweite			
Instrumentierung (Motor)			
Instrumentierung (Navigation)			
Positionslaternen			
Windschutzscheibe			
Sitze			
Polster			
Sonnenliege			
Stauräume			
Klappen			
Handläufe/Haltegriffe			
Badeplattform/Leiter			
Ankern			

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

bei den elektrischen und technischen Installationen, insbesondere bei der Motorraumbelüftung, wo wir bei 10 °C Außentemperatur eine Ansaugluft von 40 °C gemessen haben.

Fahren und Manövrieren

Unser Testboot ist serienmäßig mit der Joystick-Aquamatic von Volvo Penta ausgestattet, was das Manövrieren in Verdrängerfahrt kinderleicht gestaltet. Das Boot lässt sich damit in jede erdenkliche Richtung fahren; enge Anlegeboxen verlieren ihren Schrecken.

Damit die erzeugten Wellen in langsamer Fahrt nicht stören, halten wir die Drehzahlen bei 900/min und fahren maximal 7 kn schnell. Ohne sich allzu viel zu vertrimmen, beginnt die Fjord 36 Open ab 1500/min oder ab 19 kn zu gleiten. Kaum merklich senkt sich der Bug ab 2300/min und zeigt damit an, dass volle Gleitfahrt erreicht ist. Bei Vollgas drehen die Motoren maximal das, was der Hersteller erlaubt. Die Höchstgeschwindigkeit loggt sich mit flotten 43 kn im GPS ein. Nach Auswertung unserer Messwerte ermitteln wir in langsamer Fahrt einen Aktionsradius von etwa 870 sm plus 15 % Reserve. Wirtschaftlich ist man in schneller Gleitfahrt mit dem Testboot bei einer Drehzahl zwischen 2500/min bis 3000/min oder mit einer Geschwindigkeit von 29 kn bis 37 kn unterwegs. Dann reicht eine Tank-



füllung Diesel für eine Non-stop-Fahrt von theoretisch knapp 250 sm, bevor die Reserve angegriffen wird. Vollgas-Junkies kommen dagegen nur knapp 190 sm weit, soll die Reserve erhalten bleiben. Damit erfüllt die Fjord 36 Open unsere Minimalforderung, was

ALLZWECKBOOT MIT HOHEM SPASSFAKTOR

die Reichweiten angeht, auch bei Vollgas. Ein Antriebsstrang schafft es, das Testboot im Notfall mit 12 kn Fahrt vorwärts zu bewegen.

Weniger gut und deshalb mit einer Abwertung für das Testboot verbunden, macht sich der Schalldruck bemerkbar. Damit

das Rumpf-Design außen keine optischen Unterbrechungen oder Löcher aufweist, bringt die Werft im Testboot die Luftansaughöffnungen für die Motoren in den Cockpitinnenwänden unter und versieht diese mit blitzenden Chromgittern. Dass das unpassend ist, haben nicht nur wir schnell gemerkt, denn die Ansaughöffnungen wirken wie Lautsprecher, die den Schalldruck im Cockpit ab 2500/min über 85 dB/A steigen lassen. Konsequenz: Die Ansaughöffnungen samt Gitter wandern zukünftig nach außen.

Drei Stellerradumdrehungen von Steuer- nach Backbord erscheinen sportlich und lassen agiles Fahren vermuten. Doch Volvo Pentas Elektronik verhindert das. Knapp eine Sekunde braucht der Befehl von Aktion bis Reaktion, sprich Betätigung des Ruders bis Einschlag der Antriebe. Darüber hinaus

Offen für alles Ein großes, aber typisches Walk-around, das bei Regenwetter allerdings wenig Schutz bietet.

bestimmen Drehzahlen und Geschwindigkeit die Einschlagwinkel der Antriebe: langsame Gleitfahrt enge und schnelle Fahrt weitläufige Kurven, die maximal etwa 10 Bootslängen im Durchmesser betragen. Das dient einerseits der Sicherheit, verhindert aber auch extreme Manöver. Daher fällt dieser Punkt kurz aus: Weitläufige Kurven beim Verreißen des Ruders und den 180°-Wenden plus ungefährliches Pendeln über die Längsachse auf der imaginären Slalomstrecke ist alles.

Rauwasser stellt für den Rumpf der Fjord 36 Open keine

Details Fahrstand und Eingang zum Wohnbereich sind praktisch und ergonomisch gestaltet. Rechts die riesige Liege zum Relaxen.



DIE WERFT SAGT

Die Fjord 36 Open, die auf Grundlage der Fjord 40 mit ihrem herausfordernden Design und ihrer hohen Seegängigkeit entstand, hat viele Talente: sicheres Familienboot, Megayacht-Tender, Basisboot für Taucher oder ein Boot, um einfach nur Spaß zu haben. Bereits bei der Planung war Vielseitigkeit ein maßgeblicher Faktor.

WIR SAGEN

Was die Talente betrifft, machen wir eine Einschränkung: die Familientauglichkeit. Ein offenes Heck, das nur von zwei quer verlaufenden Drahtseilen gesichert wird, taugt wenig, um Kind und Kegel gegen Herausfallen zu sichern. Der Rest passt. Was den Spaßfaktor angeht, kann man sich mit der 36 Open richtig austoben, ohne dabei ein unsicheres Gefühl zu bekommen.

Herausforderung dar. In allen Richtungen durch- und überfahren wir auch in vollem Tempo alles, was uns vor den Bug kommt. Dass es gegen Ende des Testtages bei Windstärken von 5 Beaufort beim Fahren gegen die Wellen etwas feucht wird, ist normal.

Wie beim Vorbild Wally, stehen Fahrer und Beifahrer hinter dem Steuerstand. Man lehnt an einem „Leaning Post“ und vermisst stützenden Seitenhalt. Dank Volvo Pentas Elektronik

fallen die Seitenkräfte in den Kurven gut haltbar aus, maximal 1,2 g haben wir gemessen. Als Halt dienen das aufreispflichtige T-Top und Haltebügel am Fahrstand. Einen nur mäßigen Windschutz bietet die zu dunkel getönte Kunststoffscheibe. Die Instrumente hat man als Fahrer gut im Blickfeld und die Bedienelemente im Griff. Kräftig gebaute Skipper wünschen sich mehr Platz zwischen dem verstellbaren Steuerrad und der Lehne.

Motor, Tank, Elektrik

Elegant versteckt man die beiden Volvo-Penta-Dieselmotoren unter der Hecksonnenliege, die mit ihren klappbaren Kopfteilen auch als Sitzbank fungiert. Auf Knopfdruck hebt sich dieselbe an und gibt einen übersichtlichen Motorraum frei. Der Ein- und Ausstieg ist unbequem, trotz der zweistufigen Leiter an der vorderen Schottwand. In diesem Raum muss man sich auf Händen und Knien fortbewegen, sofern es

gilt, eine Sicherung zu erneuern, was bei rauer See blaue Flecken garantiert. Gut gehaltene Batterien stehen sowohl im Technik- als auch im Motorraum. Die Stromkreise schaltet man in der Kabine an einem Panel mittels Relais ein und aus.

Plus/Minus: Im Motorraum montiert die Werft zwei Kraftstoffvorfilter – jedoch ohne Wasseralarmsensoren. Dafür sind mechanische Kraftstoffhähne vorhanden, die achtern

DIE KONKURRENTEN

1 Wally One (I): 13,12 m lang, 3,53 m breit, Verdrängung 6500 kg. Mit 2 x 320-PS-Motor: 690 200 €.



2 Sessa Key Largo 36 (I): 11,50 m lang, 3,50 m breit, Verdrängung 6800 kg. Mit 2 x 350-PS-Motor: 309 400 €.



3 Frauscher 1017 GT (A): 10,17 m lang, 2,99 m breit, Verdrängung 3900 kg. Mit 2 x 300-PS-Motor: 298 916 €.



Details Lange Strecken machen müde, wenn man im Stehen fährt. Da geht es den Gästen im Bug besser, auch wenn's etwas zugig wird. Die Einsteckleiter ist praktisch und stabil.



in den Cockpitwegerungen per Hand bedient werden können. Sollte sich Wasser im Motorraum befinden, lässt sich dieses mithilfe einer elektrischen Pumpe und der Handlenzpumpe entfernen. Die automatische Feuerlöschanlage bekämpft im Falle eines Falles ausbrechendes Feuer.

Sicherheit

Hier punktet die Fjord 36 Open in erster Linie durch ihre guten Fahreigenschaften. Wer rückwärts fährt, sollte die Drehzahlen unter 1500/min halten, sonst riskiert er eine Cockpitspülung durch achtern einfließendes Wasser. Das ist aber bauartbedingt aufgrund der geringen Höhe von 0,50 m zwischen Wasseroberfläche und Cockpitboden. Auf beiden Seiten der Cockpitinnenwände bieten durchgehende Handläufe Halt. Mehr Alibi als Sicherheit sind die beiden quer angebrachten Stahlseile am Ende des Cockpits.

Wohnen, Cockpit, Ausrüstung

Die Fjord 36 Open erhebt nicht den Anspruch eines Tourenbootes, sie ist mehr zweckorientiert. Sollte es aber mal notwendig sein, stehen in der Kabine unter dem Fahrstand eine Doppelkoje und ein separater Toilettenraum bereit. Die Stehhöhe in der Kabine ist, zumindest im Eingangsbereich,

Wohnen Im Doppelkojenbereich vermissen wir passende Lüftung; daher ist die Klimaanlage im Sommer ein Muss. Das Bad mit WC ist klein, aber fein.

gegeben. Dass die Polsterauflagen nicht unterlüftet sind und das Lämpchen an Backbord in der Kabine über der Matratze zu niedrig angebracht ist und dazu neigt, als Haltegriff missbraucht zu werden, ist der frühen Bauummer zuzuordnen. Soll alles besser werden, so die Werft. Auch will man eine größere elektrische Toilette zukünftig auf der Zubehörliste positionieren.

An Stauraum besteht in der Kabine kein Mangel. Auf und ins Boot gelangt man von allen Seiten, breite Seitendecks erleichtern das Einsteigen.

Auf der Standard-Liste stehen sechs versenkbare Belegklampen, wir haben jedoch nur vier gefunden.

Wasserskifahrer freuen sich über den mittig im Heck installierten Pfosten. Eine Einsteckbadeleiter erleichtert das Entern des Bootes aus dem Wasser. Das Marine-WC mit Fäkalientank und ein 230-V-Landanschluss samt Ladegerät sind Serie – wie auch der selbstlenzende, aber leere Ankerkasten im Bug. Log, Lot, Kompass und attestierte Navigationslampen zählen zum Standard, was eine gute Note bedeutet. Ansonsten ist die Fjord 36 Open fahrfertig ausgestattet. *Peter Lässig*

MEHR FOTOS

DEN WEBCODE AUF WWW.BOOTE-MAGAZIN.DE EINGEBEN, ODER DEN QR-CODE MIT DEM HANDY EINSCHANNEN.

WEB-CODE
39715



NIMBUS 365 COUPÉ

EINE NEUE GENERATION

VERTRAGSHÄNDLER

NAUTIC  YACHTING

nautic yachting GmbH ancora marina
An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt in Holstein
Tel +49 (0) 45 61 / 52 67 80, Fax +49 (0) 45 61 / 52 67 88
info@nautic-yachting.com, www.nautic-yachting.com



Boote Polch KG
Zum Hafen 18, 56841 Traben-Trarbach
Tel +49 (0) 65 41 - 20 10, Fax +49 (0) 65 41 - 28 30
info@bootepolch.de, www.bootepolch.de



A BRAND WITHIN NIMBUS GROUP