

Solide, mit traditionellen Linien im Vertrauen erweckenden Stil eines Arbeitsbootes liegt die Rhea 850 Timonier am Steg.

Im Ganzen wirkt das Boot größer als es nach der Typenbezeichnung „850“ her sein sollte. Doch die bezieht sich auf die 8,50 Meter lange Wasserlinie, die Länge über alles hingegen beträgt 9,75 Meter.

WasserSport-Redakteur Christian Schneider fuhr ein Boot, das für noch weitere Überraschungen gut war.

Text+ Fotos:
Christian Schneider



Robustes Powerpack: Der knuffige Trawler überrascht mit sattem Druck, amtlichen Fahrleistungen und echten Nehmerqualitäten in der Welle.

Little Big Boat: Rhea 850 Timonier

Design, Konzept, Verarbeitung

Auffällig ist der einerseits messerscharf geschnittene Steven, der ein weiches Einsetzen in die Seen erlaubt und das andererseits oben füllige und etwas tulpig geformte Vorschiff, das den nötigen Auftrieb gibt und dem Unterschneiden entgegenwirkt. Das breite Achterschiff gibt Stabilität im Seegang und reichlich Platz auf dem Achterdeck. Das

Deck der achteren Plicht wölbt sich deutlich nach oben. Das macht Sinn, denn so ist ein zügiger Wasserablauf in die Lenzgräben der Luken und die großen Speigatten gewährleistet, sollte doch mal eine See einsteigen. Zudem gibt es Platz im Motorraum. Konsequenter wäre ein etwas höheres Sill der Türen des Deckshauses gewesen. Auf's Vorschiff geht's gesichert vom Schanzkleid mit aufgesetzter, stabiler Seereling und Handläufen über zwei ausreichend breite Gangbords. Auffällig sind die sauber

ausgeführten GFK-Arbeiten des in Sandwichbauweise gebauten Rumpfes und des Aufbaus, die auch einem Blick in die versteckten Ecken standhalten.

An Deck der Rhea dominiert ein robustes und funktional ausgeführtes Layout. Ein rutschfestes Deck, klappbare Bänke im Cockpit, große Backskisten, auf Sicherheit dimensionierte Beschläge, Handläufe und Griffe dort wo sie benötigt werden, Rutenhalter und ein zu flutender Fischkasten für die Petrijünger. Interessant und eine sinn-

volle Option gerade für Angler: In der achteren Backskiste der Plicht lässt sich auf Wunsch ein erhöhter Seekasten installieren, der über eine wasserdichte Luke im Boden einen Zugang zu den Propellern ermöglicht, so dass eventuell dort aufgespulte Angelschnüre oder Leinen entfernt werden können, ohne dass das Schiff aus dem Wasser muss. Optional gibt's natürlich

auch einen Leinenschneider. Ideal sind die Dachüberstände des Deckshauses, die entweder für Sonnenschutz und blendfreie Aussicht von drinnen sorgen, bzw. auch bei schlechtem Wetter einen überdachten Bereich bieten.

Im Inneren des Deckshauses, von dem aus die Crew eine gute Rundumsicht hat, setzt sich das schiffige und funktionale Konzept fort. Sehr positiv fallen die sauberen und soliden Holzarbeiten des auch optisch ansprechenden Innenausbau auf. Der Salon bietet Platz genug, um auch Gäste zu empfangen. Die Sitzzecke kann durch Absenken des Tisches und Umklappen der Beifahrerbank zur Doppelkoje umgebaut werden. Zahlreiche Schubladen, Schränke und ein Regal nehmen die Kochutensilien in der Pantry auf. Die Corean-Arbeitsplatte ist wertig und pflegeleicht. Allerbest: Die seitliche Schiebetür neben dem übersichtlichen Fahrstand und die optionale mittlere Springklampe gleich daneben auf dem Schandeckel. Hier kann auch im Manöverbetrieb einhand gefahren werden. Das Vorschiff beherbergt die wohnliche und geräumige Eignerkammer und die Nasszelle. Eine Zwangsbelüftung erfolgt hier klassisch über Dorade-Lüfter auf dem Aufbau. Die Verarbeitungsqualität und die Ausstattung des Testschiffes geben keinen Anlass zur Kritik und sind auf ausgesprochen gutem, solidem Bootsbauniveau. Die technischen Installationen sind sauber und übersichtlich ausgeführt. Das Gesamtkonzept in Verbindung mit dem wertigen Innenausbau und der Platz im Innenraum des Klein-Trawlers überraschen. Hier findet ein Paar oder auch eine junge Familie ein vollwertiges Reiseschiff, auf dem sich auch längere Touren bequem und komfortabel fahren lassen.

Klassische Optik, stabile Lage, weiches Seeverhalten, gelassene Gangart: Mit der Rhea 850 lässt sich auch entspannt reisen.



Fahreigenschaften

Wer glaubt es hier mit einem braven, tuckerndem Vollverdränger zu tun zu haben, dem wäre dies angesichts der traditionellen Optik nicht zu verdenken. Ein Blick in den prall gefüllten Motorenraum jedoch verheißt Anderes. Bereits in der Standardausführung werkelt ein 320 PS Nanni Diesel im Keller. Mit dem Yanmar 6BY2-220 im Doppelpack ist die Werft gleich in die Vollen gegangen und hat zwei Reihensechszylinder mit jeweils 220 PS im Testprobanden implantiert. Die melden sich akustisch ausgesprochen zurückhaltend und bauart-typisch seidenweich laufend zu Wort. Zwar versagte unser Schalldruckmessgerät gleich zum Testbeginn seinen Dienst, so dass wir leider hier keine Werte liefern können, aber so viel sei gesagt: Über das gesamte Drehzahlband gehört die

Rhea 850 eher zu den leisen Vertretern ihrer Zunft und gab sich im Vergleich zu Mitbewerbern keinerlei Blöße – im Gegenteil: Außer einem kraftvollen, sonoren Brummen war nichts zu hören. Vibrationen oder lästiges Dröhnen war kein Thema.

Der große Wendekreis im Manöverbetrieb von bis zu drei Schiffslängen lässt sich durch gegenläufig drehende Propeller der Doppelmotorisierung oder mit dem Einsatz des Bugstrahlers kompensieren – so dreht die Rhea dann auf dem Teller. Bei der Ausfahrt aus dem Hafen durchfahren wir diverse große, kurze Heckseen einlaufender Fahrgastschiffe. Die Rhea durchpflügt diese Wellen mit lockerer Selbstverständlichkeit. Eins wird schnell klar: Mit dem Schiff lässt es sich angenehm und in lockerer Verdrängerfahrt reisen. Der Brennstoffverbrauch liegt hier im ökonomischen Bereich, der Geräuschpegel ist niedrig, das Schiff geht

Die Kommandozentrale: Übersichtlich und vollausgestattet. Vorbildlich: Die Notstopstrips für die Maschinen.

Prall gefüllt: Das Testschiff ist mit zwei Yanmar Dieseln mit jeweils 220 PS bestückt.





Platz für zwei: Die Eignerkammer im Vorschiff.



Hell und mit pflegeleichten Flächen: Die Nasszelle im Vorschiff.



weich durch die Seen, ist spurtreu und liegt dabei auch bei seitlicher Welle ruhig und neigt nicht zum Rollen und Aufschaukeln. Ein wichtiger Aspekt für Angler und Fischer, die ein stabiles Arbeitsdeck benötigen, aber auch angenehm und sicher für alle anderen.

Wer es eilig hat, kann aber auch anders: Wir geben der Rhea die Zügel frei. Die Hebel der Morse-Schaltung wollen dabei klassisch mit Nachdruck bewegt werden. Was sich durch die amtlichen Leistungsdaten der Motorisierung schon andeutete, überrascht dann in der Praxis doch: Der

eben noch brave Trawler geht mit sehr linearer Kraftentfaltung druckvoll los wie ein von der Leine gelassener Pitbull und knackt in fünf Sekunden die Grenze zur Gleitfahrt und erreicht nach nur neun Sekunden seine Marschgeschwindigkeit von 18 Knoten (ca. 33 km/h). Nach 17 Sekunden sind 25 Knoten (ca. 46,3) km/h Top-speed erreicht. Dabei liegt das Boot agil und direkt auf dem Ruder und folgt willig und gut kontrollierbar jedem kleinen Ruderausschlag. Lediglich 1,5 Umdrehungen werden am Rad von Mittschiffs zur hart Ruderlage benötigt.

Kurven nimmt die Rhea auch bei zügiger Reisegeschwindigkeit sicher und ohne nennenswerte Krängung im großen Radius von drei bis vier Bootslängen. Jedwede Unart in Form eines aushebelndes Hecks oder der Tendenz zum Einhaken ist da logischerweise nicht zu finden. Harten, wechselnden Ruderausschlägen folgt der Halbgleiter willig, berechenbar und mit Präzision. Mit schäumender Gischt bollert die Rhea durch die steile Heckwelle des Fotobootes, dass es eine Freude ist. Das Schiff macht seinen seegängigen Arbeitsbootvorfahren alle Ehre.



Hier mag man sich aufhalten: Qualitativ wertiger Holzausbau, viel Platz zum Sitzen, ein praktischer, klappbarer Beifahrersitz, beste Rundumsicht.



Feuerstelle: Arbeitsflächen aus Corean, Herd mit Backofen, zahlreiche Schubladen und Fächer, Belüftungsschlitze in den Schranktüren, der Kühlschrank unterm Fahrersitz: Die Pantry bietet Komfort und überzeugt auch im Detail.





Gewölbtes Deck, rutschfeste Struktur, hohe Schanz, klappbare Bänke, große Speigatten, viel Stauraum – das riesige Achterdeck ist Sonnterrasse, Hafenlounge oder Anglers sicherer Arbeitsplatz.

Fazit

Auch wenn der knuffige Trawler bereits bei der ersten Begegnung seinen traditionellen Charme versprüht und Anlass zu hohen Erwartungen gibt: In dem Boot steckt noch deutlich mehr.

Das Konzept ist logisch, durchdacht und funktional, die Verarbeitung solide, aus der Praxis und auf hohem Niveau und die Fahreigenschaften sind besonders unter größeren Bedingungen exzellent. Mit der Rhea 850 Timonier bekommt der

Kunde ein sehr individuell konfigurierbares, hübsches, und vor allen Dingen äußerst vielseitig einsetzbares, robustes und sehr seegängiges Boot, das sich auf allen Revieren ausgezeichnet bewähren wird und auch als vollwertiges Reiseschiff für eine kleine Crew überzeugt. Ein Schnäppchen ist die Rhea nicht, doch der Preis angesichts der echten Bootsgröße, der guten Bauqualität und einer umfassenden Ausstattung in Ordnung.

Messwerte:	Geschwindigkeit in kn (km/h)	Drehzahl U/min	Brennstoffverbrauch /Ltr
Minimalfahrt 1/2 Motoren	1,6 (3) / 3,4(6,3)	670	0,8 / 1,8
Revierfahrt	6 (11,1)	1200	3,2
Gleitfahrtgrenze	11 (20,4)	2300	21
Marschfahrt	18 (33,3)	3100	41
Maximalfahrt	25 (46,3)	4100	90
Drehkreis Manöver	3 Bootlängen		
Drehkreis Marschfahrt	3 bis 4 Bootlängen		
Mittschiffs-hart Ruderlage	1,5 Umdrehungen		
Beschleunigung			
0- Gleitfahrt: 5 Sekunden	0- Marschfahrt: 9 Sekunden	0- Vmax: 17 Sekunden	
Testbedingungen:			
Revier:	französische Westküste vor La Rochelle		
Wind in Bft:	2-3		
Strom:	1-2 Knoten		
Wellenhöhe in m:	0,3 Meter		
Personen an Bord:	4		
Wasser:	ca. 150 Liter		
Brennstoff:	ca. 375 Liter		

Kontakt:

DIAMOND Yachts GmbH,
Yachtzentrum Baltic Bay, Börn 17,
DE-24235 Laboe, Tel.: +49(0)4343/42 27
0, Fax: +49(0)4343/42 27 20
info@diamond-yachts.de ,
www.diamond-yachts.de

Technische Daten:

Länge über Alles: 9,75 m
Länge Wasserlinie: 8,50 m
Breite 3,30 m
Tiefgang: 0,85 m
Verdrängung: 4,5 t
Durchfahrthöhe: 3,10 m
Motorisierung Standard/ Test:
NANNI Diesel 6.420 - 320 PS /2 x
YANMAR 6BY2-220 Diesel je 220 PS
Antriebsart: Welle
CE-Kategorie: B/ 8Personen - C/ 10
Personen
Wasser: 200 Liter
Treibstoff: 550 Liter
Konstruktion: Joubert/Nivelt
Yachtdesign/ Olivier Flahaut/ RHEA-
Marine
Material: Rumpf /Deck: GFK/Sandwich,
Kern aus PVC Schaum, Balsa im
Unterwasserschiff, 12 mm Bootsbauperrholz im Deck

Ausstattung

(Standard/Auszug): Edelstahl Schutzschiene am Bug und unter dem Kiel, Auflaufschutz für Propeller und Ruderblatt. 7 Edelstahl Handläufe am Steuerhaus, 2 Doradelüfter, Edelstahl Bugkorb, Hecktür, Badeleiter. 3 klappbare Sitzbänke aus Holz, 2 Rutenhalter, manuelle Bilgepumpe, Motor: NANNI V6.320 (320 PS/ 236 KW) 6 Zylinder Commonrail Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Starterbatterie 12 V/105 Ah mit Trenndiode, Edelstahl-Bugbeschlag mit Ankerrolle, 4 Edelstahl-Klampen, 4 Edelstahl Klüsen, Seitliche Schiebetür, Schiebetür zum Cockpit, 14 Scheiben in Sicherheitsglas, elektrischer Scheibenwischer, Steuerstand mit Instrumentenkonsolle, Motorinstrumenten, hydraulische Steuerung, Kompass, verstellbarer Fahrersitz, Pantry mit 2-flammigem Gasherd mit Backofen, Waschbecken, elektrischer Kühlschrank 85 l, Nasszelle an Backbord mit Waschbecken, Dusche, Marine-Toilette mit Fäkalientank, aufklappbares Bullauge. 12 V Bordnetz mit Schaltpanel am Steuerstand. 2 Service-Batterien 12 V/105 Ah, Beleuchtung in Steuerhaus und Kabine, Navigationsbeleuchtung, elektrische Bilgepumpe.

Preis Standard: 223.269,- Euro inkl. MwSt.
Preis mit Testmotorisierung: 248.578,- Euro inkl. MwSt.
(lt. Preisliste, Stand Februar 2013)