

WasserSport

Motorboote – Reviere – Tests

Februar 2014

Testfahrt:

- Rhea Trawler 36
- Jetten 35 AC
- Galeon 385 HTL

Revival:

Virgin Atlantic
Challenger II



Premieren in Düsseldorf!

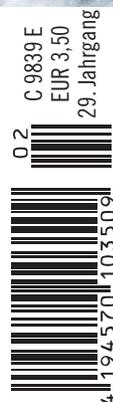
**Mit Herz
und Verstand:**
The boating Bosses



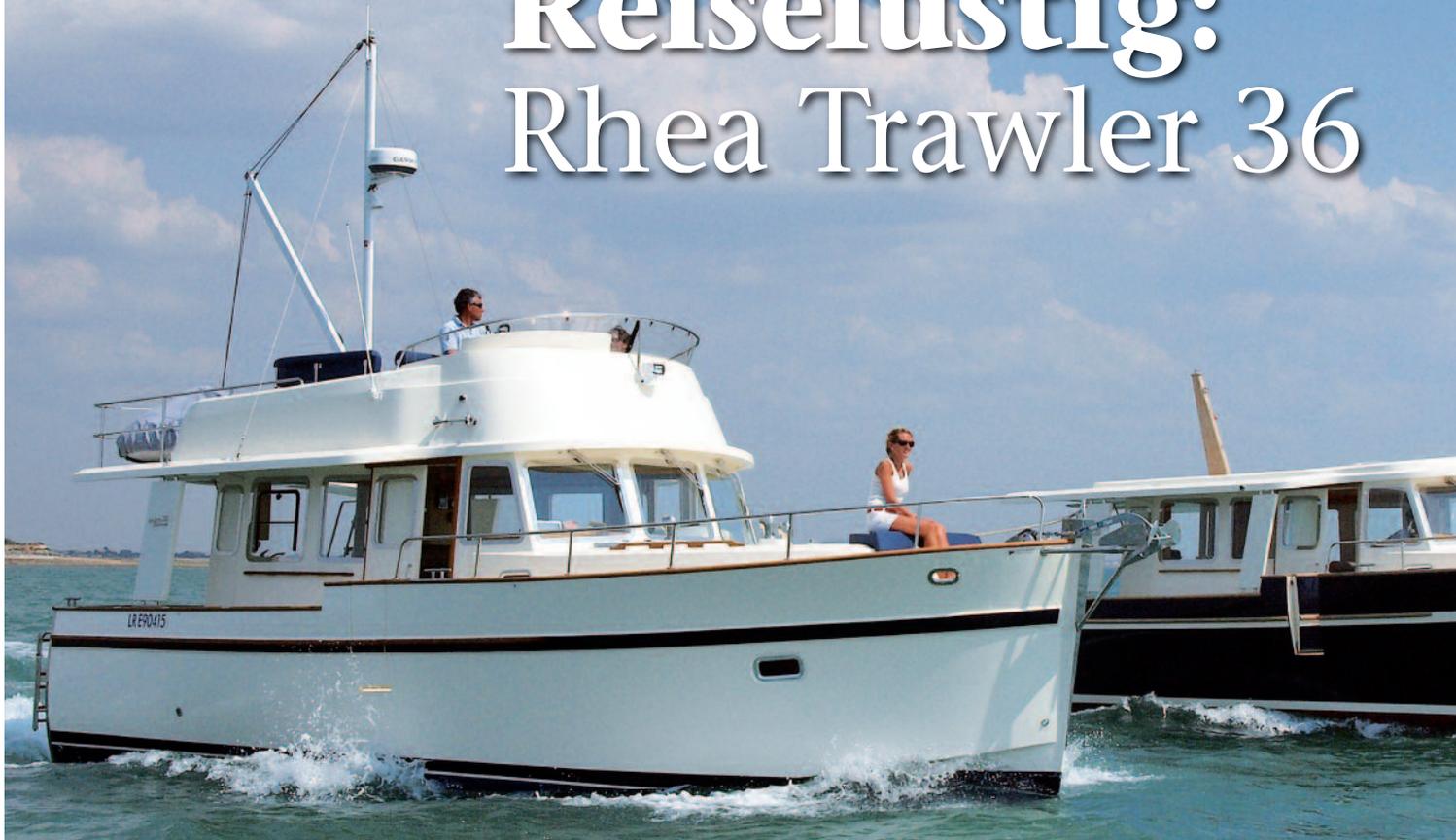
Offizielles Mitteilungsblatt der
Sportbootvereinigung e.V. im DMYV



Offizielles Mitteilungsblatt des
Deutschen Motoryachtverbandes e.V.



Reiselustig: Rhea Trawler 36



Wer lange Reisen plant, ist mit einem Trawler per se schon mal gut bedient. Gleich zweimal liegt die 36er aus der Trawler Reihe der Rhea Marine aus La Rochelle (siehe WasserSport 10/2013) am Steg: Als Sedan und als Flybridgeyacht. Damit eröffnet sich auch dem reiselustigen Skipper, dessen Heimatrevier im Binnenland hinter Brücken mit niedrigen Durchfahrtshöhen liegt, die Möglichkeit, die soliden Fahreigenschaften eines Trawlers für sich zu nutzen. Besser noch: Wer sich nicht sicher ist, ob er zum Beispiel mit Beginn des Ruhestandes nicht doch auch längere Seereisen plant aber erst dafür den Komfort einer Flybridge nutzen will, kann dies schon bei der Bestellung des Schiffes berücksichtigen. Später bekommt die Sedan dann „den Hut auf“ und wird zum Flybridge-Kreuzer. Möglich macht's die modulare Bauweise des Bootes und die Tatsache, dass die Werft nur auf Bestellung baut. Christian Schneider unternahm eine Testfahrt „mit Hut“.

Text + Fotos: Christian Schneider

Design, Konzept, Verarbeitung:

Schlanker messerscharfe Vorsteven, ausgeprägter Kimmknick und breites Kreuzerheck. Wer sich dann noch die große Kielrinne unter dem Heck des Schiffes und die schwere Ausführung des Ruders ansieht, dem sollte klar sein: Gute Fahreigenschaften und Solidität stehen bei dieser Konstruktion im Vordergrund. Ein Eindruck,

der sich auch an und unter Deck bestätigt. Egal wohin das Auge blickt: Guter Boots- bau und funktionale Details – Sinnvoll kombiniert und eher etwas kräftiger als zu schwach in der Bauausführung. Klar und schiffig im Design, ohne Schnörkel aber deswegen nicht unelegant. Schließlich sind wir in Frankreich. Ein Konzept, dass sich im Innenraum fortsetzt. Durch die achterne Tür betreten wir vom breiten Ach-

terdeck mit der großen zu öffnenden Heckklappe den Salon. Steuerbord achtern die Pantry, auch deren achterne Rückwand ist zu öffnen und die Arbeitsfläche ausklappbar. Was eben noch Pantry war, wird so zur Bar. Vor dem Küchenbereich logisch angeordnet die Sitzgruppe mit je einem Sofa an Steuerbord und an Backbord. Davor an Backbord der Fahrstand und an Steuerbord daneben klassisch der Beifahrersitz. Ins



Große Breite, große Klappe – die 36er bietet enormen Platz, viel Komfort und eine sehr stabile Lage.

Gute Lösung: Die Anordnung der Pantry ist unkonventionell, ermöglicht so aber kurze Wege, eine Position im mittleren Ruhezentrum des Schiffes und fungiert gleichzeitig als Aussenbar. Perfekt!



Mit Flybridge und als Coupé: Der Rhea Trawler 36 ist wandelbar und für alle Reviere geeignet.

Gute Übersicht und Ergonomie am inneren Fahrstand. Der obere bietet dasselbe. Sehr gut und ideal für Einhand-Manöver: Die seitliche Schiebetür und die Springklampe in Reichweite.



Vorschiff geht's ein paar Stufen hinunter vorbei an der Nasszelle an Backbord und der Gästekabine mit Doppelstockbett an Steuerbord. Vorne die Eignerzimmer mit der Doppelkoje. Dunkle Polster kontrastieren gut mit den hellen Holzflächen des Innenausbaus. Der ist zwar geradlinig und modern, punktet aber mit abgerundeten Ecken und Kanten und ist sehr sauber verarbeitet. Die Pantry bietet genug Arbeitsfläche, in die Arbeitsplatte sind dankenswerterweise Schlingerkanten eingearbeitet. Topfhalter sollten sich leicht auf dem zweiflammigen Gasherd mit Backofen nachrüsten lassen, ein Spülbecken und ausreichend Schubladen- und Schrankraum komplettieren das Arrangement. Ein Kühlschrank findet unter dem Fahrersitz Platz. Das Layout der Inneneinrichtung und Handgriffe unter der Decke geben Halt im Seegang. Übersichtlich und ergonomisch ist der Fahrstand an Backbord. Die

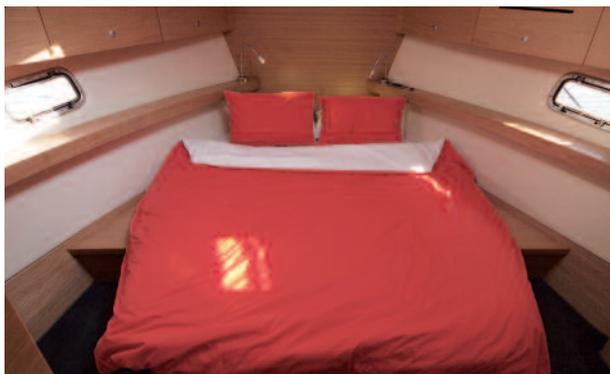
seitliche Schiebetür und die Springklampe in Reichweite erlauben es dem Skipper z.B. in Schleusen das Schiff auch einhand zu handeln. Sehr positiv ist die Atmosphäre des Innenraums, dessen große Fenster, Dachluken und Bulleyes viel Licht und Luft hineinlassen und den Aufenthalt unter Deck auch bei schlechtem Wetter angenehm machen. Das herrscht aber am Testtag nun wirklich nicht, und somit ist die Flybridge der bevorzugte Aufenthaltsort. Der ist großzügig, beherbergt den Tender und die Rettungsinsel und bietet daneben reichlich Platz für Crew und Gäste zum Sonnen, plaudern, den Sundowner u.v.m. Vom Fahrstand aus hat der Skipper beste Übersicht über das ganze Schiff. Guten Zugang von vorne und achtern und viel Platz bietet der Motorraum, der fast mittig unter dem Salonboden liegt. Riesige Stauräume nehmen die Ausrüstung auch für lange Urlaubstörns auf.

Fahreigenschaften

Unser Testschiff ist mit zwei Volvo Penta D4 Dieselmotoren ausgerüstet, die jeder 165 kW bzw. 225 PS leisten. Alternativ stehen auch sechs Zylinder Antriebe mit je 260 PS von Yanmar zur Verfügung. Ein gutes Leistungsspektrum für den laut Werftangaben 10,6 Tonnen verdrängenden Halbgleiter. Halbgleiter? Hier rümpft der Trawler-Purist als Fan eines Vollverdrängers die Nase. Doch wer hier dogmatisch rangeht, den lehrt die Praxis hoffentlich Besseres: Tatsache ist, dass die Vorbilder für die Schiffe von Rhea-Marine die soliden und seegängigen Arbeitsschiffe der Fischerei sind, so wie sie sich hier an der rauen französischen Biskaya-Küste seit Jahrzehnten bewährt haben. Wenn hier ein schnelles Tiefdruckgebiet von Westen her anrauscht, ist jeder Skipper froh, etwas „Krawall“ im Keller und den entsprechend



Da wird die Pantry zur Aussenbar: Pfiffige Lösungen erhöhen den Spaß und den Komfort an Bord.



Die Eignerzimmer im Vorschiff verfügt über viel Stauraum, ist hell und luftig und trotzdem gemütlich.



Der aufgeräumte Motorraum unter dem Salonboden ist gut gedämmt und verfügt über Zugänge vorne und achtern. Die Seewasserfilter sind über die achtere Luke gut erreichbar.



Der Salon: Hell und wohnlich, beste Rundumsicht, alternativ auch in dunklen Hölzern mit hellen Polstern.

leistungsfähigen Rump drum herum zu haben. Da gehen die Hebel für druckvolle Fahrt auf den Tisch, um den nächsten Hafen noch vor dem nächsten Dreckwetter zu erreichen. Der Binnenfahrer schätzt dieselbe Leistungsreserve auf einer strammen Bergfahrt gegen den Strom. So drückt unser Testproband dann auch mit forschem Punch bis an die Maximalgeschwindigkeit von 18 Knoten (ca. 33 km/h) die Motoren bleiben bei Volllast dabei eben unter der Nennndrehzahl von 3500 Touren. Bei 12,5 Knoten (ca. 23 km/h) ist eine gut fahrbare, zügige Marschfahrt erreicht, aber selbstverständlich trödelt es sich auch vortrefflich und spritsparend bei entspannter Verdrängerfahrt im einstelligen Bereich.

Seitliche Wellen nimmt die 36er Rhea mit stoischer Gelassenheit, so wie es schon ihre kleineren Verwandten im Test (siehe Wassersport 5 und 11/ 2013) demonstrierten und schaukelt sich nicht auf. Auch bei schneller Fahrt im Seegang benimmt sich der Trawler mustergültig und setzt butterweich in der Welle ein. Mit einem Drehkreis von zwei bis drei Bootslängen legt sich die Yacht gemäß des Anspruchs eines komfortablen, kraftvollen Reisekreuzers kaum auf die Seite. Für den Manöverbetrieb spielt der Drehkreis in der Praxis eh keine Rolle. Die gegenläufig drehende Doppelmotorisierung im Zusammenspiel mit dem großen Ruder lässt die Rhea auf dem Teller drehen und degradiert Bug- und Heckstrahler zum Backup. Aussagen zum konkreten Brennstoffverbrauch können wir beim Testschiff nicht machen, da die entsprechenden Sensoren laut Werft nicht installiert waren. Der sehr oft zum Einsatz kommende Volvo Penta D 4 gehört aber zu den verbrauchsärmsten Motoren seiner Art und das Fahren in wirtschaftlichen Bereichen mit hoher Leistungsausbeute stellt kein Problem dar. Die uns von der Werft zur Verfügung gestellte Verbrauchstabelle soll sich auf die Motorisierung mit einer Yanmar 6BY2-260 Paarung beziehen und weist sicher etwas höhere, aber insgesamt doch ordentliche Verbrauchswerte auf. Danach ergibt sich eine Reichweite von gut 300 Meilen (1 sm = 1,852 km) bei einer Reisegeschwindigkeit von 13 Knoten und immerhin knapp 520 Meilen bei neun Knoten mit jeweils einer eingerechneten Reserve von 15 Prozent des Tankinhaltes.

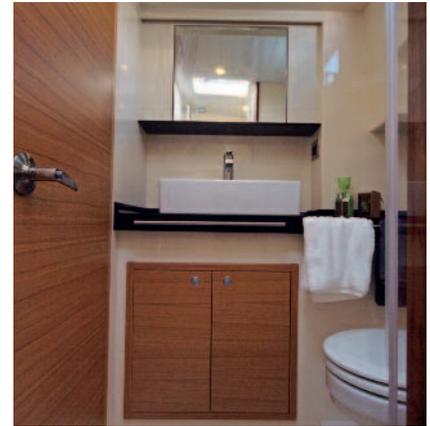
Leider ließ uns unser Messegerät beim Test im Stich, aber verstecken muss sich die Rhea auch hinsichtlich der Geräuschentwicklung nicht. Im Gegenteil: Die Installation und Dämmung entsprach wie auch die übrige Bauqualität gutem Yachtstandard, so dass sich hier zumindest nach dem subjektiven Eindruck keine Auffälligkeiten feststellen ließen und sich die Antriebsaggregate mit kraftvollem, aber gut gedämmtem Sound präsentierten.

Fazit

Wer einen Reise-Kreuzer in der 10 bis 11 Meter Klasse sucht, der sich durch gute Bauqualität, Seegängigkeit, Fahreigenschaften mit satten Reserven, einer schiffige Funktionalität und einem großzügigen Platzangebot auszeichnet, ist hier genau richtig. Jedes Schiff wird erst nach einer ausgiebigen Probefahrt und einem Test auf Herz und Nieren an den Kunden ausgeliefert. Ein Beweis für das Qualitätsbewusstsein der Werft. Der Rhea Trawler 36 weiß mit Komfort, durchdachten Lösungen und kernigem Trawler-Charme zu überzeugen. Ein Schiff für Kenner, die fahren wollen, dabei Wert auf Lebensqualität legen und wissen worauf es ankommt.

(cs)

Platz an der Sonne: Die Fly ist der bevorzugte Aufenthaltsort bei gutem Wetter und beherbergt auch das Beiboot. Dines Pontoppidan (re.) ist der kompetente Ansprechpartner für die robusten Schiffe in Deutschland.



Modernes Design, Chic und Funktionalität in der Nasszelle.

Kontakt

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

Technische Daten

Länge ü.a.: 11,30 m
Länge Wasserlinie: 10,80 m
Breite: 4,10 m
Tiefgang: 1,1 m
Verdrängung: 10,6 t
Motorisierung: 2 x Volvo Penta D4-225
Max. Motorisierung: 2 x Yanmar 6BY2-260
Antrieb: Welle
CE-Kategorie: C/B
Wasser: 350 L
Treibstoff: 1100 L
Konzept: Bertrand Danglade
Konstruktion: Mortain & Mavrikios
Yacht Design
Baumaterial: GFK/Sandwich.
Balsa/Rumpf und PVC-Schaum/Deck,
Edelstahl Schutzschiene am Bug und unter dem Kiel, Auflaufschutz für Propeller und Ruderblätter.

Testmotorisierung

Hersteller: Volvo Penta
Motor : D4-225A-E
Art: 4 Zyl. Common Rail Dieselmotor
Bohrung /Hub(mm): 103/110
Verdichtungsverhältnis: 17,51:1
Hubraum (Liter): 3,7
Leistung (kw/PS): 165 / 225
Nennrehzahl (U/min): 3500

Preis/Standardausführung inkl. 19 % Mwst. ab Werft/Frankreich:

Rhea Trawler 36 Flybridge mit 2x Volvo Penta D4-225: Euro 331.700,00
Rhea Trawler 36 Sedan mit 2x Volvo Penta D4-225: Euro 314.000,00



Scharfer Steven, breites Heck. Die Konstruktion des Trawlers garantiert ein weiches Einsetzen und eine stabile Lage.

Messwerte:

	Geschwindigkeit in Kn/ km/h	Drehzahl U/ min
Minimalfahrt		
1 Motor:	1 / 1,852	
2 Motoren:	2,2/ 4,1	700
Verdrängerfahrt:	6 / 11,1	1400
Gleitfahrtgrenze:	11/ 20,4	2600
Marschfahrt:	12,5/ 23,2	2850
Maximalfahrt:	18 / 33,3	3400
Drehkreis:	2-3 Bootslängen	
Mittschiffs-hart Ruder:	3 Umdrehungen	
Beschleunigung		
0-Gleitfahrt:	7 Sekunden	
0-Vmax:	20 Sekunden	

Brennstoffverbrauch (Werftangaben)

Geschwindigkeit Kn	Brennstoff- verbrauch L/h	// L / naut M.	
5	4	//	0,8
7	8	//	1,1
9	17	//	1,8
11	30	//	2,7
13	41	//	3,1
15	50	//	3,3
17	60	//	3,5

Testbedingungen

Revier: Biskaya/ Atlantikküste vor La Rochelle • Wind in Bft: 3-4 • Wellenhöhe: 30-50 cm
Strom in kn: ca. 2 • Personen: 5 • Wassertank: Voll • Brennstofftank: Voll