

# MODERNE LINIEN

TEST SEALINE C390

Mit ihrem ebenso schnittigen wie modernen Sportyacht-Design verbucht die Sealine C390 bereits beim ersten Blickkontakt wichtige Pluspunkte. Wir wollten wissen, wie sich die generell zweimotorige Neuentwicklung aus dem Hause HanseYachts während der praktischen Erprobung auf der Ostsee schlägt.



Die stimmig proportionierte Sealine C390, hier während des Tests auf der Flensburger Förde, geht mit 2 x 370 Pferdestärken im Heck exakt 34 Knoten



## TEST SEALINE C390

Unser heutiger Testparcours ist die Flensburger Förde, die sich bei leicht bewölktem Himmel, einer Lufttemperatur von 12 Grad Celsius und zwei bis drei Windstärken als ideales Probefahrt-Gewässer für eine schnelle seegängige Tourenyacht anbietet. Die Hauptrolle spielt die Baunummer 1 der vom britischen Top-Designer Bill Dixon entworfenen Sealine C390, die auch bei näherem Hinsehen keinesfalls unausgereift wirkt oder gar den erforderlichen Feinschliff vermissen lässt. Das vielbeachtete Messedebüt dieses stilistisch sehr gelungenen und perfekt ins übrige Sealine-Portfolio passenden GFK-Kreuzers erfolgte im Januar anlässlich der diesjährigen Boot Düsseldorf. Bevor wir gleich ausführlich auf die inklusive des 110 cm tiefen Badesteges 12,50 m lange und 3,85 m breite Sealine-Novität zu sprechen kommen, sei gesagt, dass das ursprünglich aus

England stammende Traditionsfabrikat seit 2013 zum vielfältigen Boots- und Yachtrepertoire der Greifswalder Hanse-Werft gehört. Die in Längen von 33 bis 53 Fuß lieferbaren Luxus-Gleiter werden über ein weltweites Vertriebsnetz offeriert, das aktuell aus 84 autorisierten Fachhändlern besteht. Im Bundesgebiet gibt es fünf Verkaufsstützpunkte. Bei der Herstellung einer Sealine finden modernste Fertigungsmethoden Anwendung, wobei jedes einzelne Exemplar als aufwendiges Handlaminat aus der Form gehoben wird. Derzeit umfasst die in die Serien Cruiser, Flybridge und Sport unterteilte Sealine-Range acht Bootmodelle, die allesamt das Zeug zum Eyecatcher haben.

Ins Achtercockpit, das von einem auf Knopfdruck faltbaren Softtop überdacht wird, gelangt man am besten übers Heck und die steuerbordseitige Gangverbindung. Das zentrale Ausstat-

tungselement ist hier die mit einem elektrisch abzusenkenden Teakholztisch kombinierte L-Sitzbank, die sekundenschnell in eine 235 x 170 cm große Sonnenliege umfunktioniert werden kann. Im Pflichtkeller kommen die zu Servicezwecken gut erreichbaren Zwillingmaschinen zum Vorschein, die grundsätzlich von Volvo Penta beigesteuert werden und erwartungsgemäß mit Duo-prop-Antrieben bestückt sind. Zur Auswahl stehen die vierzylinderigen D4-300-Aggregate mit zusammen 600 Pferdestärken und die als 5,5-Liter-Sechszylinder konfigurierten D6-370-Kraftpakete, die jeweils 272 kW (370 PS) mobil machen. Wie gut sich die mit Kompressortechnik aufwartenden Selbstzünder in Szene setzen, sehen wir dann nach dem obligatorischen Bordrundgang, der in One-Level-Manier zuerst in den lichtdurchfluteten, ans Sealine-Cockpit angegliederten Deckssalon führt. Eine schöne Sache ist der auf 225 cm Breite



1



2



3



4



5

1. Der Sealine-Salon bietet dank großer Fenster und Luken ein angenehmes helles Ambiente. Das vordere Segment der Sitzgruppe ist drehbar und avanciert so zu einer Beifahrerbank.
2. Die mit einem Gaskocher bestückte Küchenzeile ist steuerbords im Deckssalon zu finden.
3. Der Skipper der neuen Sealine C390, hier ist es Hanse-Sales-Director Maxim Neumann, erfreut sich einer sehr guten Übersicht.
4. Schick und luftig – die lichtdurchflutete Bugkabine. Die Doppelkoje misst 200 x 170 cm.
5. In der Gästekabine an Steuerbord befindet sich eine gut zugängliche, immerhin 197 x 130 cm große Zweierschlafstatt.
6. Lob verdient der mit 110 cm cm Tiefe außergewöhnlich großflächig geratene Badesteg.

und somit vollständig zu öffnende Eingang, zumal das nach oben schwenkende Tilt-Fenster eine Art »Open-Air-Theke« entstehen lässt. An diese grenzt die verlängerte Kombüse mit den üblichen Küchengeräten an. Die Optik und Haptik des Interieurs betreffend, kann der potenzielle Kunde aus zahlreichen Möglichkeiten sein Wunschmobiliar zusammenstellen. »Sherwood Chestnut«, ein helles Kastanienholz mit hochglänzender Oberfläche, wurde im Testschiff verbaut. Riesige Panorama-Fenster, die einteilige Frontscheibe und ein gläsernes Schiebedach im XXL-Format sorgen für eine tolle Aussicht, und dies buchstäblich in alle Himmelsrichtungen. Davon profitiert insbesondere der Skipper, der auf einer ledernen Ruderbank mit Klappfunktion thront. Das Armaturenbrett birgt feinste Navigationselektronik von Raymarine und das

für präzise Andockmanöver zuständige Volvo-Joystick-System – Lenkung und Schaltung liegen einwandfrei zur Hand. Die direkt neben dem Fahrstand angeordnete Seitentür ist eines von vielen Sinn machenden, aber leider kostenpflichtigen Details, auf die man in der Praxis und speziell in diesem Klasselement nur ungern verzichten möchte.

Ein vielleicht entscheidender Vorteil der etwa 10,5 Tonnen verdrängenden C390 ist die auf maximale Ergonomie abzielende Aufteilung. Für Geld und gute Worte kann man nämlich ein Boot mit drei Kabinen ordern, so dass tatsächlich sechs vollwertige Kojeplätze zu vergeben sind. Jeweils zwei Personen schlagen ihr Nachtlager in den vom Vorschiff-Flur abzweigenden Gästekabinen auf, wobei sich an die steuerbordseitige Räumlichkeit ein gemeinsam zu



6



nutzender Sanitärbereich anschließt. Aus Platzgründen befindet sich das Klosett in der integrierten Duschzelle. Wesentlich mehr Bewegungsfreiheit bietet da das großzügig bemessene »en Suite«-Badezimmer der Bugkabine, die selbstredend fürs Eignerpaar reserviert ist. Der Abstand vom Boden bis zur Decke wird mit 192 cm notiert, das Flächenmaß der komfortabel abgestimmten Doppelkoje beträgt 200 x 170 cm, und die viel Helligkeit spendenden, derzeit voll im Trend liegenden Rumpffenster bringen es auf stolze 156 x 25 cm. Kurzum – der von dezentler Noblesse geprägte Aufenthaltsraum im Vorschiff der Sealine C390 wird hohen Ansprüchen gerecht.

1. Das steuerbordseitige Laufdeck, dessen Breite zwischen 25 und 30 Zentimetern variiert, wird von einer Schanz umgeben. Die Niro-Reling bietet eine ideale Höhe
2. Als Option erhältlich ist die auf dem Vorschiff zu befestigende, etwa 220 cm lange Sonnenliege, die, wie man sieht, groß genug für drei Bordgäste ist
3. Die winkelige Sitzgruppe im Achtercockpit der Sealine C390 lässt sich mitsamt des auf Knopfdruck absenkbaren Holztisches zur Liegewiese umgestalten. Man kann dann auf einer Fläche von stattlichen 235 x 170 cm ungestört relaxen
4. Die empfehlenswerte steuerbordseitige Schiebetür, die sich direkt neben dem Fahrstand der neuen Greifswalder Motoryacht befindet, gibt es leider nur gegen Aufpreis
5. Der Bugkabine angegliederte Sanitärabteilung mit Elektro-WC und Duschzelle

**Volvos schon thematisierte** D6-370-Turbodiesel erwachen nun zum Leben, um unsere weiß-grau kolorierte Probandin mit ihrer sechsköpfigen Crew bei minimalen 600 min<sup>-1</sup> auf 3,6 Knoten zu bringen. Das nach der CE-Norm B zertifizierte Demo-Boot läuft mit synchronen

1.500 Umdrehungen pro Minute und per GPS ermittelten 8,7 Knoten sauber gradeaus, um spontan auf kleinste Kursänderungen zu reagieren. Bereits mit 2.200 min<sup>-1</sup> nähern wir uns der Gleitschwelle, die spätestens bei 2.500 min<sup>-1</sup> und 17 Knoten überwunden ist. Fortan

registriert die Besatzung eine zügige Beschleunigung, so dass bei 3.000 min<sup>-1</sup> ein Cruising Speed von 25,5 Knoten verbucht werden kann. Fordert man den enorm durchzugsstarken schwedischen Reihensechszylinder bei einer Vollastdrehzahl von 3.650 min<sup>-1</sup> ihre Spitzenleistung ab, steigt die Geschwindigkeit auf beachtliche 34 kn an. Während das gute Gleitvermögen und die mustergültige Spurtreue des kräftig aufgekimmten Rumpfes Applaus verdienen, können wir uns mit der heftigen Krängung in

forcierter Kurvenfahrt nicht so richtig anfreunden. Zudem bemerkt man im Achtercockpit bei hohem Tempo etwas Spray, das zwar erfrischt, aber eigentlich nicht im Sinne des Erfinders ist.

**Zusammenfassend lässt** sich der stilischer designte vorpommersche Newcomer als bequeme Fahrtenyacht beschreiben, mit der man entlang oder auch abseits der Küste recht souverän unterwegs ist. Neben dem modernen Linienpiel beurteilen wir vor allem die super-

be Raumaufteilung als sehr vorteilhaft. Der Einstiegspreis der Sealine C390 mit der erprobten stärkeren Motorisierung beläuft sich laut Liste auf 392.879 Euro. Wer sich das Edel-Equipment des exzellent ausgestatteten Testbootes gönnen möchte, der muss tief in die Tasche greifen – und aus dieser ganz genau 560.049 Euro hervorzaubern. ■

Text & Fotos: **Peter Marienfeld**

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 12,50 m  
**Breite:** 3,85 m  
**Durchfahrthöhe:** 3,80 m  
**Tiefgang:** 1,19 m  
**Gewicht:** 10.520 kg  
**CE-Kategorie:** B  
**Max. Personenzahl:** 10  
**Kojenzahl:** 6  
**Kraftstofftank:** 900 l  
**Wassertank:** 400 l  
**Septiktank:** 170 l  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** 2 x Volvo-D4- bzw. -D6-Diesel mit Duoprop-Antrieben, Leistung 2 x 220,6 bis 2 x 272 kW (2 x 300 bis 2 x 370 PS)  
**Grundpreis:** 368.841 € mit Basismot. 2 x Volvo D4-300 DP, Leist. 2 x 220,6 kW (2 x 300 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 392.879 €, Preis des des Testbootes inklusive Extras 560.049 €

### MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Volvo D6-370 DP, el. gesteuerte Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzsystem und Kompressor, Leistung je 272 kW (370 PS), Zylinderzahl: 6, Hubraum: 5,5 Liter, Nenndrehzahl: 3.500 min<sup>-1</sup>

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hecksteg mit Badeleiter, Navigationsbeleuchtung, Pantry mit Spüle, zweifl. Gasherd und Kühlschrank, dimmbare Beleuchtung in den Kabinen, autom. Feuerlöschsystem im Maschinenraum, Edelstahl-Reling, Skylight und zwei zu öffnende Luken im Salon, Kompass

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Gummischeuerleiste mit Niro-Einlage (2.380 €), Generator (17.731 €), Bugstrahler (5.831 €), Rumpflackierung n. Farbkarte (uni 17.255 €, metallic 23.205 €), Salontür an Steuerbord (4.641 €), Warmluftheizung (7.081 €), elektrisch zu öffnende Motorraumklappe (1.178 €), höhenverstellbarer Cockpit-Tisch mit Polsterung für die achterliche Sonnenliege (4.629 €), Navigationspaket (u.a. mit Raymarine-GPS-Plotter und Autopilot 14.161 €), Cruising-Paket u.a. mit el. Ankerwinde und autom. Trimmklappen (14.161 €), Komfort-Paket (u.a. mit zwei el. Toiletten, Teak im Cockpit und Sonnenpolstern fürs Vorschiff 14.161 €)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min <sup>-1</sup>	54 dB(A)	0 kn
	600 min <sup>-1</sup>	54 dB(A)	3,6 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	59 dB(A)	6,5 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	63 dB(A)	8,7 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	70 dB(A)	10,3 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	71 dB(A)	17,1 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	73 dB(A)	25,5 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	75 dB(A)	32,5 kn
(Volllast)	3650 min <sup>-1</sup>	76 dB(A)	34,0 kn

**Revier:** Ostsee, Flensburger Förde, **Crew:** 6 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 9° C, **Luft:** 12° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tanks:** Diesel 360 l (40 %), Wasser leer

- ⊕ Gute Gleiteigenschaften mit automatischem Trimmsystem
- ⊕ Angenehm groß geratener und daher gut nutzbarer Hecksteg
- ⊕ Einteilige Frontscheibe und großflächig verglaster Salonbereich
- ⊕ Gelungene Kabinenaufteilung mit sechs vollwertigen Kojen
- ⊕ Bequem gepolsterte Sonnenliegen im Bug- und Heckbereich
- ⊕ Sehr gute Edelstahl-Beschläge, montiert am richtigen Platz
- ⊕ Auf größtmögliche Ergonomie abzielende Interieursgestaltung
- ⊕ Mit der Testmotorisierung ideal abgestimmte Antriebsleistung
- ⊕ Überzeugendes Finish der getesteten Produktionsnummer 1

- ⊖ Ausgeprägte Seitenneigung in forcierter Kurvenfahrt
- ⊖ Bei höherem Tempo kann Spray ins Achtercockpit gelangen
- ⊖ Ein Handlauf an der Dachkante wäre wünschenswert
- ⊖ Stark ausbaufähige Basisausstattung erfordert die Mitbestellung zahlreicher kostenpflichtiger Extras

## INFORMATIONEN UND WERFT

**HanseYachts AG** (Werft und Lieferant des Testbootes), Ladebower Chaussee 11, 17493 Greifswald, Tel. 03834-57920, Kontaktadressen der deutschen Sealine-Händler unter [www.sealine.com](http://www.sealine.com)

