

Geist und Glamour aus Greifswald

Spaziert er über eine gewöhnliche Bootsmesse, erkennt ihn kaum jemand. Anders auf der Superyacht-Show von Monaco: Da kommt Patrick Banfield kaum den Steg entlang, ohne irgendeine Hand zu schütteln. Kein Wunder, schließlich entwirft der Engländer vorwiegend Superyacht-Tender. „Eclipse“, mit 163 Metern das größte Privatschiff der Welt, hat ein Beiboot aus Banfields Feder, „Rising Sun“ und „Octopus“, beide um die 130 Meter lang, sind weitere Beispiele. Banfields bekannteste Konstruktion ist der Wally-Tender im mittlerweile berühmten, puristischen, von vielen anderen aufgenommenen Wally-Design. Der Tender ist das am meisten verkaufte Produkt des italienisch-monegasischen Unternehmens, sündhaft teuer, wie alles von Wally.

Diesen Patrick Banfield hat die Hanse Yachts AG mit der Entwicklung der neuen Fjord 36 Open betraut. Das Greifswalder Unternehmen, zweitgrößter Serienyachthersteller Deutschlands, setzt mit dem Büro Judel/Vroljik und Co auch bei seinen Hanse-Segelyachten auf Konstrukteure mit Weltruf. Das hat Gewicht im Markt, auf so etwas achtet der kundige Kunde. Die knapp elf Meter lange Fjord 36 zeigt eindeutig die klare Formensprache des Wally-Tenders, in diesem Fall übersetzt für den Serienbau, zu einem vergleichsweise günstigen Preis. Wobei natürlich 218 365 Euro, die einen ersten Anhaltspunkt vor dem Blick in die Liste der Zusatzausstattungen darstellen, immer noch eine stattliche Summe sind.

Aber dafür wird auch etwas Spezielles geboten. Nämlich die Alternative zu all den für den Massenmarkt konzipierten Booten mit zwei Kabinen, Bad, Küche und kleinem Wohnzimmer. Als extravagante Open mit Mittelkonsole verzichtet

Seitdem Hanse Yachts die Marke Fjord übernommen hat, ist Schluss mit betulich nordischem Design. Die Fjord 36 Open schmeckt mehr nach Monaco als nach Oslo.

Von Claus Reissig

die Fjord auf all das, jedenfalls im üblichen Umfang. Dass sie bewohnbar ist, erkennt man erst auf den zweiten Blick, denn unter der mittig angeordneten Steuerkonsole und dem Vordeck mit Essecke verbergen sich ein Bett für zwei und ein Bad mit Dusche, in dem man aufrecht stehen kann. Die Motorisierung? Kein Aufbrüllen zweier V8, obwohl man das eigentlich erwartet, wenn man die Zündschlüssel dreht. Stattdessen machen sich schnarrend und reibend zwei Volvo-Penta-Diesel-Vierzylinder mit Turboladern und Kompressoren ans Werk, gekoppelt mit Aquadrives und Duoprops. Wie vernünftig!

Das ist eine technisch moderne Motorisierung mit beeindruckenden 600 PS, auch wenn sie einen beim Anlassen erstmal stutzen lässt. Trotzdem meldet sich sofort der Drang: raus aus dem Hafen, fahren. Die Fjord 36 ist mit Emotionen aufgeladen, ein Boot, das darauf zu lau-

ern scheint, dass endlich jemand die Gashebel nach vorne schiebt. Überdies aber auch eins, das die Sicherheit von Großserientechnik gibt, aufs Angeben mit offenen Rohren keinen Wert legt und in der Lage ist, die Familie oder gleich den ganzen Freundeskreis in die nächste Bucht zu verfrachten. Wenn man bereit ist, beim Wohnen Abstriche hinzunehmen, hat man eine eierlegende Wollmilchsau gefunden, deren Anblick eher ruhigen Genuss als „boah-ey“ mit ausgestrecktem Zeigefinger hervorruft. Da kann ein Patrick Banfield etwas, das viele andere nicht so hinbekommen.

Aus voller Fahrt reißt der Fahrer für den Fotografen das Ruder zur Seite, die Fjord verschwindet in der Gischt, um kurz darauf auf der anderen Seite so trocken wieder herauszukommen, als hätte sie mal kurz das Meer geteilt. Das ergibt spektakuläre Aufnahmen, ein Eigner macht so etwas normalerweise nicht mit seinem Boot. Er könnte, wenn er wollte. An Bord gestaltet sich die Sache auch viel undramatischer, als es von außen wirkt. Das Boot hat eine elektronische Steuerung („steer by wire“), der Lenkschlag ist dynamisch begrenzt, um ein Übersteuern bei hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden. Zahn und gutmütig ist die Fjord, wenn es sein muss. Trotz der beachtlichen Breite von 3,65 Metern hat sie vorne ein schlankes Unterwasserschiff, so dass sie nicht im Seegang schlägt. Bei einem Meter Welle gegenan-

sind 25 bis 29 Knoten Fahrt durchaus vertretbar. Das ist der „Sweet Spot“ der Fjord, wie Banfield es nennt, die Wohlfühlgeschwindigkeit. Erst darüber wird es in unruhiger See laut und ungemütlich. Maximal 42 Knoten sind möglich.

Open und Diesel – das passt durchaus. Dass der Klang aus dem Maschinenraum kein Prickeln hervorruft, hat auch die Werft festgestellt; in Zukunft werden deshalb die Lüftungsgitter an der Rumpfaußenseite liegen und nicht innen neben der Liegefläche. Dann verschwindet das Schnarren, zudem wird das Gesamt-Geräuschniveau sinken. 600 Liter Tankvolumen erlauben eine Reichweite von rund 300 Seemeilen, mit einem optionalen Zusatztank lässt sich das auf 500 Seemeilen steigern. Für ein offenes Boot ist das enorm.

Hinter der großen Scheibe reisen alle Passagiere recht geschützt, überhaupt ist die 36 Open komfortabler und praktischer, als sie aussieht. Ganz so, wie sich das der Ex-Whitbread- und -America's-Cup-Segler Banfield vorstellt. Für den Designer aus England muss ein Boot vor allem funktionieren, wie er hervorhebt. Seine Fjord 36 will er gemeinsam mit Maxim Neumann, innerhalb der Hanse-Gruppe für die ehemals norwegische Marke Fjord verantwortlich, als exklusives Produkt positionieren. Konkurrenz ist weit und breit nicht in Sicht. Außer vielleicht: der Wally-Tender.

Daten und Preise

Länge 10,80 m
Breite 3,65 m
Verdrängung (leer) 6 t
Frischwassertank 160 l
Dieseltanks 600 l
Antrieb: 2 × Volvo Penta D4-300 mit je 220 kW/300 PS (Standard 2 × 190 kW/260 PS)
Volvo Penta Aquamatic mit Duoprops
Konstruktion: Rumpf und Deck Glasfaserkunststoff, oberhalb der Wasserlinie Sandwichbauweise mit Balsaholzkern
CE-Kategorie B (ungeschützte Gewässer bis 8 Beaufort)
Grundpreis 218 365 Euro
Beispiele für Extras: Motorisierung 2 × 220 kW 22 610 Euro
Teakdeck 9401 Euro
Sonnendach Edelstahl 11 662 Euro
Multifunktions-Display (Simrad NSE 8) 4641 Euro
Ankerusrüstung 5355 Euro
Deckspolster 4641 Euro



Ein spritziges Vergnügen: Die Fjord 36 Open ist nicht Wohnboot, sondern Fahrmaschine.