Fahrbericht Sunseeker Manhattan 50

Von Hans Wischer

In ihrer Kompakt-Klasse hat die englische Sunseeker-Werft das Angebot um die Manhattan 50 erweitert

Als Manhattans bezeichnet Sunseeker seine Flybridge-Modelle. Die 50 repräsentiert als derzeit kleinste des Hauses die Kompakt-Klasse. Auf gerade mal 50 Fuß drei Schlafkabinen und achtern noch eine für den Skipper unterzubringen, dieses Kunststück ist der englischen Werft bei der Manhattan 50 gelungen.

Dafür dient der Salon zugleich auch als Essraum. Die Pantry befindet sich eine Etage tiefer. Die Anordnung von Salon, Pantry und Steuerstand auf drei versetzen Ebenen gehört zum weiteren Griff in die Trickkiste, um den vorhandenen Raum so großzügig wie nur möglich zu gestalten.

So gibt es im Unterdeck dort vernünftige Stehhöhe, wo man sie braucht.

Werft und Konstrukteur Don Shead haben wieder einmal einen phantastischen Rumpf mit hervorragenden Laufeigenschaften konzipiert, der aus bis zu 30 mm starkem GFK-Balsaholz-Sandwich besteht. Die starren Propellerwellen verlaufen Tiefgang reduzierend in Halbtunneln.

Die Fahreigenschaften sind ausgesprochen sportlich und entsprechen eher dem eines Sportcruisers mit Z- oder IPS-Antrieb. Hier aber drehen starre Wellen und Ruderblätter und sorgen für die Kurskorrekturen. Enge Drehkreise werden in Vollgas mit Bravour auf etwa zwei Bootslängen gemeistert, in langsamer Fahrt wie bei Doppelmotorisierung üblich, auf dem Teller.

Allerdings bis zum Übergang in die Gleitfahrt vergehen 16 Sekunden, dann reckt die Manhattan 50 kurzeitig die Nase in die Höhe, als wenn sie stolz verkünden möchte: „Ich hab's geschafft.“ Für eine Flybridgeyacht ist das ein akzeptabler Beschleunigungswert. Die Marschfahrt stand nach 26 Sekunden an, das Höchsttempo von 31,9 kn nach 62 Sekunden. Bei Rückwärtsfahrt kann nach StB nur gefahren werden, wenn man zwischendurch einmal kurz auf Voraus schaltet und damit die Drehbewegung einleitet. Unter den gegebenen Bedingungen tauchte die Manhattan 50 bei See von allen Seiten satt und sanft ein.

Die Manhattan 50 ist zwar ein Serienschiff, lässt sich aber mit vielerlei Extras individuell aufwerten. Die Aufpreisliste umfasst so nützliche Dinge wie Autopilot und Radar-GPS-Kartenplotter von Raymarine, elektrisches Lewmar-Bugstrahlruder mit 6 kW, Deckwaschanlage, Passarelle mit Liftfunktion für einen 350-kg-Tender, >>>

Abbildungen: Copyright Sunseeker

zusätzliche Klampen, elektrische Verzurrwinden für Festmacher am Heck, Icemaker, HRO-Seewasseraufbereitungsanlage, Domatic-Klimaanlage, Beiboot und Beiboot-Kompressor, einen leistungstärkeren Kohler 11 kW-Generator statt des serienmäßigen mit 4 kW, Teakdeck auf der Flybridge und im Cockpit. 65.000 € und mehr kommen da schon für die Extras zusammen.

Kompakte Größe und Crewkabine im Heck, da ist achtern keine Tendergarage möglich. So hat ein bis zu 250 kg schwerer Tender auf der Badeplattform seinen Liegeplatz. Ein Klappfach nimmt dort während der Fahrt die Fender und Landanschlusskabel auf, aus der Badeplattform entfaltet sich die Badeleiter.

In den Maschinenraum geht es durch eine Luke im Cockpitboden und über eine Leiter, alle Motorraum-Sicherungen befinden sich von hier aus in Reichweite. Zwischen den beiden Motoren und über der Bilge wäre eine Art Laufgitter angebracht. Auf das Vorschiff führen etwa 25 cm breite Gangbords mit Antislip-truktur. Mit rund 60 cm Höhe ist die Reling etwas flach gehalten.

Der Anker lässt sich am Vorschiff elektrisch über Fußtasten fieren. Leider fehlen Abdeckungen, um nicht ungewollt die Ankerkette loszutreten.

Auf dem in Keder einziehbaren Kissen vorne finden zwei bis drei Personen ihren Platz an der Sonne.

Kernstück einer Flybridgeyacht ist natürlich die Flybridge selbst. Am Fahrstand haben zwei Personen auf einer Doppelbank Platz, daneben zwei Personen auf einer Sonnenliege.

Weiter achtern bietet eine U-förmige Sitzrunde Platz für sechs, daneben gibt es die Außenpantry mit Spülbecken.

Die Abdeckluke über der Flybridgetreppe ist durchsichtig - beim achterlichen Anlegen kann man so von oben durch sie hindurch das Heck beobachten. In der Heckbank des etwa 11 m^2 großen Achtercockpits ist eine um 180-Grad drehbare Klappe, deren - herumgeklappt - feste Stufen sicheren Tritt auf die Passarelle gewähren.

Durch eine zweite Klappe in der Heckbank geht es in die Skipperkabine mit Einzelbett. Die ins GFK eingeformten Stufen hinab ins Crewgemach sind barfußfreundlich. Das WC steht separat und nicht unter dem Bett, das Waschbecken lässt sich bei Nichtgebrauch platzsparend hochklappen.

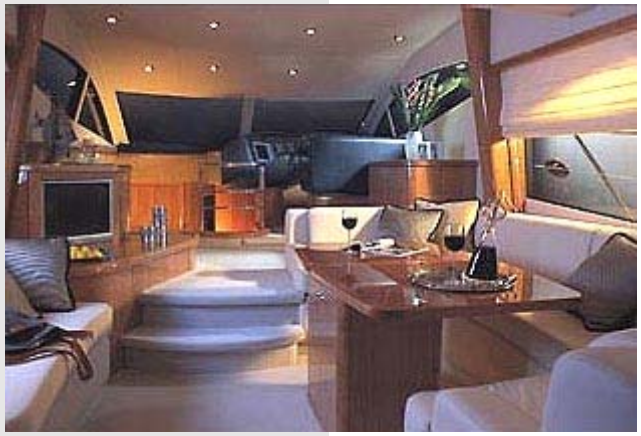
Das Interieur ist durchgehend in hochglänzendem Kirschholz ausgeführt. Die Böden von Salon- und Schlafabinen sind mit hellbeigem Velboursteppich ausgekleidet, die der Pantry und Bäder mit einem Teak-Imitat. Für die Pantry kann Eichenholzparkett als Extra geordert werden. Bei Entertainment-Ausstattung mit 19”- Flachbild-TV im Salon sowie Radio-CD- und DVD-Player hat der Kunde freie Wahl zwischen Sharp oder Sony. Am hohen, ausklappbaren Tisch lässt sich trefflich speisen. Bei den eierschalenfarbigen Ledersofas Sofas rundum sollte allerdings hinsichtlich Oberschenkelauflage für kommoderen Sitzkomfort nachgebessert werden.

Im erhöhten Teil des Salons an StB sitzen Fahrer und Beifahrer auf einer Doppelbank mit kurzer Sitztiefe an einem ergonomisch angewinkelten Steuerstand. Auch hier würde ein wenig mehr Polster im Oberschenkelbereich den Sitzkomfort steigern.

Über eine gewendelte Treppe an BB geht es in den Bereich unter Deck. Der Flur dient zugleich als Pantry mit erstaunlich großer Arbeitsfläche aus buntem Granit. >>>

Zum Inventar zählten auf dem gefahrenen Boot passend zur Kompakt-Klasse Plastimo-Drei-Flammen-Herd, Panasonic-Mikrowelle sowie Kühlschrank und Tiefkühlschank von Bosch.

Gäste nächtigen in der Vorschiffskabine auf einem Queensize-Doppelbett und in der StB-Kabine auf zwei Etagenbetten und teilen sich ein Bad mit Runddusche, Vakuum-WC und Designer-Waschschüssel.



Das Eignerpaar hat mittschiffs sein Reich. Das Kingsize Doppelbett steht für bessere Raumausnutzung und dabei mehr optische Weite diagonal, das En-Suite-Bad ist dem der Gäste gleich.

Für eine Waschmaschine mit integriertem Trockner gibt es eine Nische im Flur.

Fazit: Wieder einmal glänzt eine wendige Sunseeker mit ihren Fahreigenschaften. Sieben Schlafplätze auf 50 Fuß Länge sind ein weiteres Plus dieser Flybridgeyacht, die sich individuell mit zahlreichen Extras aufwerten lässt.

Daten:	**Sunseeker Manhattan 50**
L.ü.A.	16 m
Rumpflänge	15,66 m
Breite	4,61 m
Tiefgang	1,23 m
Höhe ü.WL	4,90 m
Verdrängung	halb geladen 23 t
Rumpfform	Knickspant mit tiefem V & Propeller im Tunnel
Rumpf & Aufbauten	Sandwich aus GFK und Balsa Holz, bis zu 30 mm stark
Deck-Material	GFK
Motorisierung	2x Volvo Penta-6-Zylinder-Turbodiesel D12 mit je 525 kW (715 PS) mit Wellenantrieb
Propeller	4-Blatt-Bronze (CJR)
Treibstoff	2.500 l
Reichweite	ca. 235 sm bei 32 kn, ca. 270 sm bei 23 kn
Bordelektronik	Volvo Penta-ECD-Motoranzeigen
Generator	4 kW (Kohler),
Frischwasser	500 l
Warmwasserboiler	75 l (elektrisch)
Abwasser	Grauwasser 123 l (bei zus. Crew Kabine 173 l), Schwarzwasser 18,2 l
Klassifizierung	CE A
Konstruktion	Werft & Don Shead
Exterieur-/Interieur-Design	Werft
Werft:	Sunseeker (UK)
Internet:	www.sunseeker.com

Impressum

Veröffentlichung des Internet-magazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

Autor: Hans Wischer

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Hans Wischer

www.bootswelt.de

Fahrwerte:

Wir maßen auf dem Ligurischen Meer zwischen Lavagna und Portofino bei Windstärke 1 und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel bei 75 % Ladung (Tanks) und 2 Personen an Bord:

Maximal:	31,9 kn bei 2.300 U/min, erreicht nach 62 sec / 80 dBA am Innensteuerstand, 99 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 79 dBA im Salon, 85 dBA in der Eignerkabine
Minimal:	mit 1 Maschine 3,7 kn, mit 2 Maschinen 4,8 kn bei 500 U/min / 63 dBA am Innensteuerstand, 58 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 63 dBA im Salon, 68 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt:	15,3 kn bei 1.500 U/min, erreicht nach 16 sec / 72 dBA am Innensteuerstand, 82 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 74 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine
Marschfahrt:	28,5 kn bei 2.100 U/min, erreicht nach 26 sec / 78 dBA am Innensteuerstand, 94 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 79 dBA im Salon, 85 dBA in der Eignerkabine