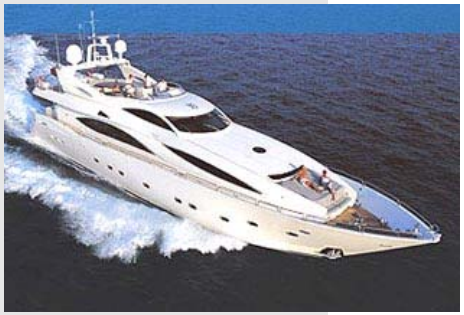
Fahrbericht Sunseeker 105 Smooth Operator

Von Hans Wischer

Eleganz in Silber – Vielfältige Ideen von Eigner und seinem Consultant machen aus einem Serienmodell ein Semi-Custom

Hamburg als Heimathafen, für eine Superyacht ist das schon ungewöhnlich. Ebenso wie ihr silbriges Äußeres mit den gewaltigen Aufbauten in rasant-chicem Styling. Der 32 Meter lange Silberpfeil vom Typ Sunseeker 105 ist mit ihrem Don Shead-Rumpf bis zu 28,6 Knoten schnell und die bislang aufwendigste Sunseeker, die jemals gebaut worden ist. Hans Wischer war mit ihr noch vor der Übergabe an den Eigner unterwegs.



Beim Anlegen im Hamburger City-Sporthafen stand die Lokalpresse Spalier. Nicht alle Tage läuft eine derart ungewöhnliche, 32 Meter lange und über 10 Meter hohe, silbrig glänzende Motoryacht wie Planet Utopia in den Hamburger Hafen ein. Die zudem noch stolz den Heimathafen Hamburg am Heck und die Hamburg-Flagge als Gösch trägt. Ist der Eigner ein Hamburger, wollte die Lokalpresse wissen?

Doch über dessen Identität schwieg sein Consultant, der AG-Kapitän Stefan Zucker, der für ihn den Bau der bislang aufwendig-sten Sunseeker - 16 Monate Bauzeit - überhaupt von der Planungsphase an begleitet hat. Der Eigner ist kein Hamburger, so viel sei an dieser Stelle verraten. Er schwebte erst am nächsten Tag per Heli ein. Da war Sunseekers Silberpfeil zwar Stadtgespräch in Hamburg, die Lokalpresse aber bereits von dannen.

Tags zuvor erregte die Smooth Operator bereits Aufsehen beim Ablegen am Kai in Glückstadt. Dort hatte die Yachtwerft Glückstadt auf kurzfristigen Eignerwunsch einen zusätzlichen Schrank neben dem Aufgang in seiner Suite in den höher gelegenen Schlafbereich eingebaut. Überaus akkurat nach Konstruktionszeichnungen der englischen Sunseeker-Werft. Und so fix, dass der Lack bei unserer Probefahrt noch feucht war.

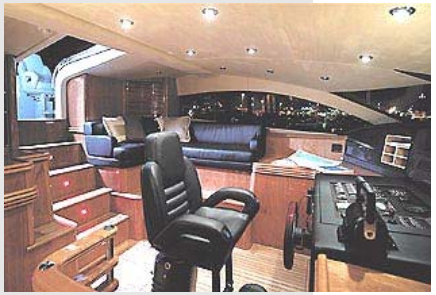
Dass Meer & Yachten sozusagen noch in der Endstufe der Bauphase weltweit als erstes Yacht-Magazin überhaupt zu Gast an Bord sein durfte, ehrt uns. Das ist aber auch ein deutlicher Vertrauensbeweis der Werft, ihres Händlers Sunseeker Europe mit Chef Peter Gruber und Sales Manager Torsten Siekmann sowie des Eigner-Consultants Stefan Zucker an Meer & Yachten für eine stets objektive Berichterstattung – für Eigner und Werften gleichermaßen.

Souverän legt Stefan Zucker die Smooth Operator im engen Glückstädter Hafenschlauch ab, dreht sie anschließend sanft (Nomen est omen) auf dem Teller, um die Hafenschleuse zu passieren. Viel zu eng, meint man als Beobachter bei der Einfahrt. Doch erst einmal drinnen, ist zu jeder Seite noch gut ein halber Meter Luft.

>>>

Abbildungen: Copyright Sunseeker

Viel zu eng, meinte auch Stefan Zucker, nachdem er die Sunseeker 105 von der Werft im südenglischen Poole überführt hat. Denn da lag vor Glückstadt dichter Nebel über der Elbe, konnte man nur die eine oder andere Einfahrt der Schleuse überblicken, aber nicht die volle. Trotz hochgenauem Furuno-Radar entschloss er sich zum Ankermanöver vor der Schleuse. Um in der dicken Suppe mit der in sieben Schichten (sieben für Polier- und Ausbesserungsfähigkeit) penibel aufgetragenen, höchstglatten und orangenhautfreien silbrig lackierten Außenhaut von International Paints nicht anzuecken.



Bei trüber Suppe wirkt der Silberanstrich eher grau, wirkt von vorn durch die Aufbautenhöhe imposant. Bei seitlicher Betrachtung zeigt sich die Sunseeker 105 Smooth Operator in der Linienführung wesentlich gefälliger: Die eliptisch geformten Fenster des Hauptdecks setzen sich wie geklont in einheitlichem Styling in denen des geschlossenen Ruderhauses auf der Flybridge fort. Erst im Sonnenlicht entfaltet der Silber-Metallic-Anstrich seine gefällige Wirkung: Elegant und ungewöhnlich – eben ein Silberpfeil auf dem Wasser. Dazu noch mit stattlichen Abmessungen. Vielleicht nicht gar so rasant wie die dereinst legendären Silberpfeile von Mercedes-Benz. Doch 28,6 Knoten Maximum sind für eine Flybridge-Motoryacht dieser Größe schon berauschend.

Umgekehrt lässt sich die Power der beiden zusammen 4.000 PS starken mtu-16-Zylinder-Dieselmotoren feinfüh-ligst regulieren, die Fahrt dank Trolling-Ventilen bis auf nahezu null Knoten für allerfeinste und butterweiche Manöver reduzieren. Zum Vergleich: Ohne Trolling-Ventile haben wir 5,5 Knoten Minimalgeschwindigkeit gemessen.

Beim Drehen auf dem Teller werden die beiden Maschinen durch zwei je 44 kW kräftige hydraulische Querstrahlruder im Bug und Heck unterstützt. An- und Ablegen wird so selbst bei starkem Seitenwind erheblich erleichtert, dem die hohen Aufbauten nun einmal ausgesetzt sind. Erst einmal in Fahrt hebt sich bereits ab 800 Maschinenumdrehungen die Badeplattform um 15 Grad nach oben, um den sauberen Wasserabriss am Heck nicht zu behindern.

Rauwasserverhalten: „Zwei bis drei Meter hohen Wellen von achtern wurden noch in unterer Gleitfahrt von 15 Knoten bestens gemeistert," berichtet Stefan Zucker nach einem Ritt über die Nordsee. „Seitliche Wellen haben die Wesmark-Stabilisatoren hervorragend abgefedert."

Die Seewasserballasttanks mit 3.500 Liter Volumen tragen zu diesem Seeverhalten ebenso bei wie die Tatsache, dass die Aufbauten im Gegensatz zur Normalversion der Sunseeker 105 bei der Smooth Operator aus leichtgewichtigem Kohlefaser gefertigt sind. Für diese baulichen Extras war der Eigner gut beraten. Damit seine Sonderwünsche mit geschlossenem Ruderhaus auf der Flybridge und volle Ausnutzung des Hauptdecks für wohnliche Nutzung die Motoryacht nicht durch Kopflastigkeit zum Spielball der Wellen macht.

Der Eignerwunsch und das Konzept des geschlossenen, klimatisierten Ruderhauses auf der Flybridge macht die Smooth Operator bei kompakten Abmessungen zu einem vollen Dreidecker. Von der geschützten Kommandobrücke aus hoch oben hat der Kapitän auf seinem vielfach und individuell per Tastendruck verstellbarem Ledersessel beste Aussicht, dient ihm der Gösch-Flaggstock vorn am Bug als Kurs Voraus-Peilmarke. Wenn er nicht auch die Elektronik vom Furuno-Radarbild und Transas-Plotter zur optimalen Orientierung nutzt.

Außerdem zur Disposition: B&G-Instrumente und -Echolot, drei Sailor-DSC-UKW-Anlagen mit GPS-Interface und Panasonic-Bordphone.

>>>

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf der Unterelbe bei Windstärke 3 gemessen:

Maximal:
28,6 kn bei 2.300 U/min,
62 dBA im Ruderhaus,
73 dBA im Salon, 63 dBA
in der Eignerkabine

Minimal:
mit Trolling-Ventilen und
1 Maschine 0,4 kn, mit
2 Maschinen 0,9 kn bei
600 U/min (ohne Trolling-
Ventile mit 2 Maschinen
5,5 kn) / 50 dBA im Ruder-
haus, 55 dBA im Salon,
50 dBA in der Eignerkabine

Untere Gleitfahrt:
14,5 kn bei 1.600 U/min,
55 dBA im Ruderhaus,
68 dBA im Salon,
58 dBA in der Eignerkabine

Angenehme Marschfahrt:
20,5 kn bei 2.000 U/min,
58 dBA im Ruderhaus,
73 dBA im Salon,
62 dBA in der Eignerkabine,
83 dBA im Cockpit auf dem
Hauptdeck

Die Rücksicht nach achtern unterstützt das Monitor-Bild der Videokamera, umschaltbar auch für einen Blick in den Maschinenraum. Das Layout des Panels wurde größtenteils vom Serienmodell der Sunseeker 105 übernommen, das Arrangement der einzelnen Anzeigen bestimmte der Eigner-Kapitän.

Die Sitzgruppen und Bar auf der Flybridge sind teilweise überdacht und seitlich durch Fensterfronten geschützt, der daran anschließende offene Freiraum für Sonnenliegen ist riesig. Von hier aus kann der Kapitän die Schiffsführung per ZF-Kabelfernbedienung vornehmen.

Durch die Verlagerung des Steuerstandes eine Etage höher ergab sich auf der Smooth Operator auf Deckebene anstelle des serienmäßigen Steuerstandes mehr Platz für die Eignersuite. Die erstreckt sich nun über zwei versetzte Ebenen: Eine halbe Treppe höher der Schlafbereich mit Doppelbett und hervorragender Aussicht durch die Fenster des ursprünglichen Steuerhauses. Deren passgenaue Jalousien schließen oder öffnen sich automatisch auf Tastendruck direkt in den Konsolen am Bett. Auf Deckebene geht die für generöse Weite offen gestaltete Suite über in einen kleinen Privat-Salon mit Großbild-TV, Office auf der einen, abgeteilten Toilettenraum und ebenso abgeteiltes Bad mit großer whirlpooligen Rundwanne zur Linken. Die Kombination von edlem Hochglanz-Kirschholz und beigefarbenem Leder bei Sessel und Sofa ist äußerst geschmackvoll gewählt. Ein Lob an Ken Freivokh, der für das gesamte Interieurdesign verantwortlich zeichnet. Das Ambiente aus edlem Hochglanz-Kirschholz der Suite setzt sich auch in den Bädern fort, verleiht ihnen fast schon Wohnzimmer-Charakter.

Auch der Salon besticht durch generöse, raumteilerfreie Weite und zeitlose Eleganz mit der Kombination von Hochglanz-Kirschholz, beigem Leder und cremefarbigen Teppichboden. >>>

Daten:	**Sunseeker 105 Smooth Operator**
Länge ü.A.	32,01 m
LWL	24,32 m
Breite	6,30 m
Tiefgang	2,00 m
Höhe ü.WL	10,10 m
Gewicht	ca. 85 t
Klassifizierung	Lloyds Register & RINA 100 A 1
Konstruktion und Exterieur-Design	Werftteam
Projekt-Manager	Werftteam für den Eigner: Stefan Zucker
Rumpf	Sandwich aus GFK und Balsaholz, über der Wasserlinie aus Kevlar, von Don Shead konzipierter Knickspant mit tiefem V und tiefstem Eintauchpunkt zwischen den Propellern
Deck und Aufbauten	Kevlar
Motorisierung	2 x 1.471 kW / 2 x 2.000 PS (16-Zylinder-mtu-Turbodiesel) mit Wellenantrieb
Propeller	4-Blatt-Bronze
Kraftstofftanks	14.780 l
Reichweite	550 sm bei 20,5 kn (inkl. Reserve 15 %)
Frischwassertanks	2.500 l
Abwassertanks	Greywater 375 l, Blackwater 300 l
Abwasseraufb.	Hamann Super Mini
Seewasseraufb.	HEM, Leistung 4.800 l/Tag
Entertainment	Flachbild-TV (Panasonic) Stereo-Kassetten-Radio / CD-Player
Sat-Antenne	KVH Track Vision
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

Von der Bar mit Gläservitrine, Bierzapf- und -kühlanlage vorn über den mit dunklen Ebony-Holz-Umrandungen eingerahmten Esstisch für acht Personen bis hin zu den Sofagruppen ist alles modetrendfrei konzipiert. Auf den weichen Leder-Fauteuils können es sich bis zu zehn Personen gemütlich machen, darin geradezu versinken.

Derweil die Hostess die Bordgäste von der Galley mit rotbraunem Granitboden auf dem Hauptdeck auf kurzen Wegen von der Galley auf dem Hauptdeck aus kulinarisch bestens umsorgt. Dafür ist die Galley mit 4-Flammen-230-Volt-Ceran-Bosch-Herd und Dunstabzugshaube, Backofen und Grill, Panasonic-Mikrowelle, zwei Bosch-Kühlschränken und einem Bosch-Tiefkühlschrank sowie Bosch-Geschirrspüler bestens ausgestattet. Icemaker befinden sich im Salon und auf der Flybridge.

Etage 0 vorn und mittschiffs: Ein Deck tiefer haben Bordgäste und Crew ihr Reich. Die Crew steigt vom Vorflur der Galley im Crewbereich hinab in ihre Messe mit eigener Pantry - mit Bosch-Geräten, Waschmaschine & Trockentümmler - und zwei Schlafkabinen. Dort sorgt überall Hochglanz-Kirschholz-Interieur für edles Ambiente. Die simplen Hocker in der Crewmesse hingegen gewähren nur spärlich Sitzkomfort, ein gemeinsames Bad schränkt die Privacy der drei- bis fünfköpfigen Crew ein.

Die sechs Gäste (mit eigenem Treppenhaus in ihren Unterdeck-Bereich) haben es da schon sehr viel komfortabler: VIP-Kabine mittschiffs mit Kingsize-Doppelbett, Marmorbad (Doppelwaschtisch, Duschkabine, WC, Bidet) und riesigem, begehbaren Kleiderschrank mit direktem Zugang in das Bad. Sowie zwei Gästekabinen mit jeweils zwei etwa 75 cm breiten Einzelbetten und privatem Marmor-Duschbad.

Für Tagesgäste gibt es im Gästebereich außerdem eine Marmor-Daytoilet.

Etage 0 achtern: Im Maschinenraum verrichten die beiden je 2.000 PS kräftigen MTU-Bolliden ihre Arbeit, haben die zwei je 40 kW starken Kohler-Generatoren, die Hamann-Abwasseraufbereitungsanlage und alle weiteren Aggregate für die Hydrauliksysteme und Klimatisierung (Heizung / Air Condition mit Passport individuell regelbar für Unterdeckbereiche) ihren Platz. Der Bord-Ing hat außerdem einen abgeteilten Arbeitsraum für die Überwachung. Eine Tür führt zudem in die Heckgarage, die zugleich auch von der Badeplattform außen nach Öffnen der gewaltigen Heckluke zugänglich ist. Dort ruhen der Tender vom Typ SeaDoo Challenge 18 mit 155-kW-Mercury-Jet und zwei SeaDoo RX- Waterscooter. Der Tender ist durch ein überaus pfiffiges, von der Werft speziell für die Smooth Operator entwickeltes Slipsystem zu Wasser zu lassen, die Scooter sind auszukranen. Als Nonplusultra illuminieren Unterwasserstrahler vor Anker oder im Hafen den Rumpf rundum.

Fazit:
Wenn Eigner und sein Consultant mit ihren Erfahrungen und die deren Ideen umsetzende Werft mit ihrem Know-How harmonieren, ist das bereits perfekt. Wenn alle Beteiligten von Konstrukteur über Designer und Werftteam bis hin zum Farblieferanten für das besondere Außenhaut-Silberfinish dann noch ihr Bestes geben, Sonderwünsche und neue Ideen umsetzen, ist das noch perfekter. So wird aus einem Semi-Custom eigentlich schon eine Custom-Built. Zu einem akzeptablen Preis von rund 10 Millionen Euro, das ist schon mehr als perfekt.