Fahrbericht Sunseeker 68 Predator

Silberpfeil eines Ferrari-Tiffosi

Von Hans Wischer

Ganz so silbrig wie sein Firmenfuhrpark sollte sein Offshore-Renner Cavallino II daherkommen, wünschte sich ein deutscher Eigner und Ferrari-Fan. Bei Sunseeker ging man darauf ein. Über das Resultat berichtet Hans Wischer, Christian Kaden hat die Messungen vorgenommen.

Nach einer Flybridge-Motoryacht vom Typ Elegance wünschte sich der Eigner einen sportlichen Renner in auffälliger Optik.

Nun, das ist Sunseeker mit der 68 Predator in der Sonderlackierung Silber-Metallic gelungen.

Die Kommentare beim Fototermin vor Cala d´Or auf Mallorca reichten von Ah und Oh bis hin zu da ist ein Angeber unterwegs. Der zehnjährige Sohn vom Liegeplatznachbarn präzisierte: „Der Besitzer ist nett, aber sein Boot ist mir zu grau."

Zum Leidwesen des Steppkes war der Eigner bei unserer Probefahrt nicht an Bord, statt seiner führte uns der Engländer Christopher John den Silberpfeil namens Cavallino II vor, über den sich ganz offensichtlich die Geschmäcker scheiden. Wir finden, der etwas ungewöhnliche Anstrich verleiht der 68 Predator noch mehr Schneid und optischen Chic – zumindest aus der Entfernung.

Aus der Nähe betrachtet sieht man, dass die Lackierung mit zu heißer Nadel gestrickt worden ist. Man muss der Werft aber zugute halten, dass sie in Silberfarben unerfahren war, nur wenige Tage Zeit für die Lackierung hatte. Damit der Silberpfeil vor Jahresfrist pünktlich als Objekt von Prestige und Begierde zur boot nach Düsseldorf anreisen konnte.

Andere Werften, die besondere Farbwünsche des Eigners gleich ins Gelcoat mischten, haben für diese auf den ersten Gedanken gute Idee hernach teuer Lehrgeld gezahlt. Die Sonderfarben hatten sich so sehr in den hintersten Ecken und Kanten der Form festgesetzt, dass sich die folgenden Modelle mit ungewollten Farbklecksen statt in einem dann wieder gewünschten Einheitsweiß präsentierten. Glücklicherweise ist man bei Sunseeker diesen vermeintlich einfachen Weg von vornherein glücklicherweise nicht gegangen. Es zeigt aber, dass sich die perfekte Lackierung von Yachten weitaus diffiziler gestaltet, als gemeinhin angenommen. Eben drum arbeiten erfahrene Superyachtwerften in dieser Hinsicht mit weltweit nur wenigen, aber eben so erfahrenen Lackierern zusammen.

>>>

Abbildungen: Copyright Sunseeker

Wie holländische Werften mit Klaver Painting, HDW Nobiskrug aus Rendsburg mit Florakis (Griechenland). Derartige Perfektion hat natürlich ihren Preis.

Will ein Eigner weniger investieren, muss er leider häufig beim endgültigen Finnish mit Qualitäts-Abstrichen leben. Ob nun mit Orangenhaut – oder wie in diesem Fall mit Farbschattierungen. Die aber wirklich nur ins Auge fallen, wenn man ganz genau hinsieht. Der Eigner hat es getan.

Und deshalb soll die Cavallino II im Frühjahr 2003 in England neu lackiert werden. Die beiden ursprünglich auch silbrigen Radomantennen für die Radaranlage glänzen bereits wieder in Weiß: Weil sie außen silbrig kaum Signale empfingen.

Ganz genau hingesehen haben ebenso Schaulustige in der Marina von Cala d´Or, als die Schumacher Brüder an Bord zu Gast waren. Seitdem spricht der Dorfklatsch, angeheizt durch Touristenführer, von der Cavallino II nur noch als „das ist die Yacht von Michael Schumacher“.

Christopher John, dessen mallorquinisches Service-Unternehmen Seatech den Silberpfeil und andere Yachten betreut, weiß die Hintergründe: „Eines Tages saß Michael in seinem Ferrari-roten Dress am Heck, derweil sich Ralf unscheinbar ganz leger gekleidet auf dem Vorschiff aufhielt.

Die Schumi-Fans, um Autogramme heischend, wurden von Michael abgewiesen, derweil Bruder Ralf mit großzügiger Geste vom Vorschiff nach achtern eilte und bereitwillig die Autogrammkarten vergab.“

Die Konsequenzen dieser Verwechslungsgeschichte spürten wir beim Fototermin, denn selbst Engländer fragten „Is it the boat of Shoemaker?“ Unsere Antwort „It ist not, but we don’t tell you who is” wurde akzeptiert, aber eigentlich nicht so recht angenommen. Lassen wir sie in dem Glauben, die Shoemaker-Yacht gesehen zu haben.

Wenn ihre Yacht bewundert wird, erfüllt das alle Eigner mit Stolz. Wenn ihr Name dabei genannt wird, verdrießt sie das meist. Weil sie dann häufig in ihrer eigentlich als abgeschieden gedachten Privacy und Sicherheit aufgespürt und gestört werden. Meist lernt man als Journalist die Eigner persönlich kennen und spricht mit ihnen. Doch nimmt stets Rücksicht, nennt ihre Namen nur dann, wenn es besonders gewünscht wird. Wenn die Cavallino II einem falschen Besitzer zugeschrieben wird, kann sich der Eigner darüber eigentlich nur glücklich schätzen.

Zurück zur Sunseeker 68 Predator namens Cavallino II.

Bei Gewitter und Windstärke 8 sowie einer Sichtweite von weniger als einer halben Seemeile drehten wir vor der Küste bei und kehrten schnell wieder in den sicheren Hafen von Cala d´Or zurück. Um an Bord unnötig kein Eigner-Porzellan zu zerschlagen.

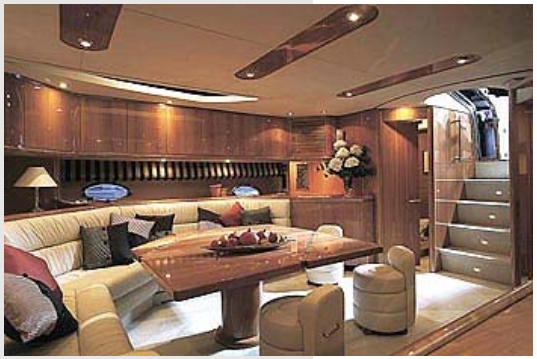
Dabei dirigierte Christopher John die Yacht auch bei starkem Seitenwind sicher in die enge Marinabox – mit dem Heck zur Mole und Bugvertäuung über Mooringleine.

Nach dem Gewitter hat Christian Kaden von der deutschsprachigen, mallorquinischen Fahrschule Kaden bei noch stark bewegter Seestärke 6 als Maximum 36 Knoten gemessen. „Bei ruhiger See sind bis zu 39 Knoten drin“, meinte Christopher John. Rund zwei Meter und mehr hohe Wellen aus allen Richtungen wurden in schneller Fahrt weich abgefedert. Sunseeker-Rümpfe laufen nun einmal perfekt und kursstabil, gibt es daran nichts zu beanstanden.

>>>

Offshore-Renner sind von Haus aus für sonnige Tage konzipiert, eben reine Schönwetterboote mit zweckmäßigem Innenraum. So auch die 68 Predator, die in dem geräumigen Cockpit und auf dem riesigen Vordeck Platz in Hülle und Fülle bietet.

Das Cockpit wird zu einem Großteil mit einem Hardtop vor allzu starker Sonneneinstrahlung oder Schlechtwetter von oben geschützt, nach achtern hin mit Canvas verschlossen. Canvas heißt aber auch, dass es bei starkem Regen an den Übergängen von Hardtop zu Canvas auch schon mal Durchfeuchtungen geben kann.



Über die über der breiten, mit Teak belegten Badeplattform geht es in der Marina per elektrisch ausfahrbarer Opecmare-Passarelle Gangway – mit Handlauf und Fernbedienung – direkt ins Cockpit. Linkerhand bietet die Liegewiese vier Personen Platz. Darunter sind ein Staufach für die Rettungsinsel und eine Luke in die Heckgarage angeordnet. Um daran zu kommen, muss indes die gesamte, einteilige vanillefarbene Kunstledermatratze angehoben werden. Eine Faltmatratze oder herausnehmbare Kisseneinsätze würde den Zugang komfortabler gestalten.

Nach vorn schließt sich unter dem Hardtop – seitlich mit Fenstern verschlossen, mit Air Condition von Marine Air klimatisiert und einzeln regelbar wie auch der gesamte Unterdeckbereich und eingelassenem riesigem Schiebeluk – eine Sitzrunde für sieben Personen an. Aus gleichem Material im gleichen angenehmen Farbton.

Der auf Hochglanz lackierte Coffeetable – augenscheinlich aus freundlichem Kirschholz – mit Staufächern unten lässt sich kompakt zusammen- oder weitläufig auseinander falten.

>>>

Daten:	**Sunseeker 68 Predator**
Länge ü.A.	21,20 m
Rumpflänge	20,40 m
Breite	5,20 m
Tiefgang	1,44 m
Höhe ü.WL	3,50 m
Gewicht	31 t
Klassifizierung	CE A
Konstruktion und Exterieur-Design	Werftteam
Rumpf-Form	Multi-Knick / Aufkimmung am Bug 22°, mittschiffs 19°
Rumpf und Aufbauten	GFK
Deck und Badeplattform	GFK mit Teakholzbelag
Motorisierung	Testboot 2x 956 kW / 2 x 1.300 PS (12-Zylinder-MAN-Turbodiesel)
Propeller	CJR NAB-Bronzeprop, 5-flügelig
Kraftstofftanks	3.300 l
Reichweite	380 sm bei 27 kn
Generator	16 kW (Kohler)
Frischwassertanks	850 l
Warmwasserboiler	75 l (von der Motorwärme aufgeheizt)
Beiboot in der Heckgarage	(Extra) Avon Jet Rib 3,20
Beibootslipsystem in der Heckgarage	Superwinch X1
Eigner-/Gästekabinen	3, mit 3 Bädern und 6 Schlafplätzen
Werft	Sunseeker (UK)
Internet:	www.sunseeker.com

Für die Bewirtung Open Air bietet das Sideboard Vis-à-vis Coolmatic-Kühlschrank, Raritan-Icemaker, Gläserfach und Spülbecken.

Vor diesem Geselligkeitsbereich finden Pilot und Co. am Steuerstand Platz, zwei weitere Bordgäste an Backbord, um das Fahrtgeschehen von ihren Sitzbänken voll im Blick zu haben. Die Sitzfläche des Piloten lässt sich offshore-typisch hochklappen, um den heißen Renner für noch mehr Übersicht im Stehen am lederumspannten Lenkrad zu dirigieren.

Die Nabe der leichtgängigen Teleflex-Lenkung ziert – wie bei einem Ferraristen nicht anders zu erwarten – das springende Ferrari-Pferdchen. Aber das ist offensichtlich ein ganz persönliches, nachgeklebtes Accessoire. Die drei Frontscheiben hält die Marine Air-Air Condition innen beschlagfrei, außen sorgen drei Scheibenwischer mit Waschanlage für klare Sicht. Zu beiden Seiten gibt es Schiebefenster, ob nun für die Belüftung oder die Kommunikation Vorschiff gleichermaßen effektiv.

Der Steuerstand ist perfekt ausgestattet. Mit Kraftstoffabsperrhähnen, VDO-Motor-Kontrollanzeigen und den Bedienhebeln für die beiden zusammen 2.600 PS starken MAN-Aggregate, das in seiner Dimensionierung mit 8,8 kW ausreichende elektrische QL Volvo Penta-Bugstrahlruder, die Trimmklappen sowie die Quick-Fernbedienung für den Buganker.

Die Simrad-DSC-UKW-Anlage sorgt für allerbeste Kommunikation zu anderen Schiffen und Landstationen, Radar-Plotter, Autopilot und Echolot von Raytheon/ Raymarine entsprechen herkömmlichen Standards.

Beim Tritt auf das Vorschiff geben Handreling auf dem Hardtop und Außenreling aus Edelstahl sicheren Halt, der Teakbelag macht den Weg dorthin rutschsicher. Beim Ankerkasten mit Platz für die Kette und drei bis vier schlanke Fender ist eine Deckwaschanschluss angeordnet, die elektrische Simpson Lawrence-Vertikalwinde – einer Superyacht gemäßer wäre eine horizontale – kann dort direkt per Fußtaste bedient werden.

Das Interieur der Cavallino II unter Deck in heller Eiche vom Eignerpaar in Zusammenarbeit mit Ken Freivokh konzipiert, wirkt kantig zweckmäßig ohne besonderen Chic, lässt Erinnerungen an die ehemals ostdeutsche Möbelfabrikation Hellerau wach werden.

Das optimieren auch die Decken- und in der Eignerkabine die Wandbespannungen aus beige-braunem Alcantara und flauschigen Teppichboden aus beigem Velours kaum, setzen nur wenige gestalterische Akzente. Der coole Look ist sicherlich nicht nach jedermanns Gusto, doch andere Eigner können sich ja anders entscheiden.

Im Salon ruht der Tisch auf einem stabilen Sockel, lässt sich pfiffig ausklappen, damit es sich auf dem Vier-Personen-Alcantara-Ecksofa und Beistell-Puff mit knapp bemessener Sitzfläche vortrefflich speisen lässt.

Staufächer darüber nehmen allerlei Utensilien auf. Die Pantryzeile an Backbord, mit Eichenholz-Parkett umrahmt, ist mit Kühlschrank und Flaschenkühlschrank bestückt, verfügt über Kenyon-2-Flammen-Cerankochfelder, Panasonic-Mikrowelle, Coolmatic 150 Liter Kühlschrank mit 150 l Tiefkühlabteil, Bosch-Geschirrspüler und sensiblem Abfallauszugswagen mit zwei Fächern für getrennte Sammlung. Aus unerfindlichen Gründen ist der Bosch-Dunstabzug nicht statt über dem Herd (wo er eigentlich ja hingehört) über den Spülbecken arrangiert.

Für das Entertainment sorgen im Salon Panasonic-TV und -Video sowie Bose-Stereoanlage, Sharp-Flachbildfernseher in Eigner- und VIP-Kabinen.

>>>

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

Im Gegensatz zu manch anderen Offshore-Rennern ist im Vorschiffsbereich Stehhöhe gegeben, gibt es in drei Kabinen insgesamt sechs Schlafplätze und drei Bäder. Alle mit Vacuflush-WC, elektrischer Vakuum-spülung, Duschkabine und in Eichenholz-Konsole eingelassenem Waschbecken. Bosch-Waschmaschine und -Trockentümmler haben ihren Platz im Flur der Eignersuite. Die liegt mittschiffs unter dem Cockpit in der ruhigsten Zone beim Liegen vor Anker oder im Hafen, bietet ein großes Doppelbett, Schmink- oder Schreib-tisch mit gering bemessenem Schrankraum. Deshalb nutzt das Eignerpaar der Cavallino II auch die Kleider-schränke in VIP- und Gästekabinen für sich selbst. In der VIP-Kabine ganz vorn ruhen zwei Gäste auf einem Kingsize-Doppelbett, in der Gästekabine an Steuerbord zwei weitere auf Etagenbetten. Wenn sie alle ohne-hin nicht das Nächtigen in ihren Häusern oder Appartements an Land bevorzugen. Ein Offshore-Renner ist nun einmal kein (T)raumschiff.

Die ovalen Bullaugen in Salon und Kabinen lassen sich belüftungsfreundlich öffnen, arretieren leider nur mäßig. Fensterfeststeller wären wünschenswert. Ob nun bei den Spotlights, den Scharnieren für Türen und Schubladen, Christopher John als Betreuer der Cavallino II, wünschte sich eine besser auf Superyachten abgestimmte Technik. „ Vieles habe ich vor vielen Jahren schon auf der ersten Sunseeker 37 so gesehen. Seitdem aber gibt es bessere Fortentwicklungen als hier an Bord eingesetzt. Was zuhause gut ist, bewährt sich längst nicht immer auf einer Yacht.“ Ungleich hängende Pantry-Schranktüren verdeutlichen, was er meint.

Rein äußerlich ist diese Sunseeker auf der weiten See schon ein extravaganter Hit, aus der Nähe nicht mehr so ganz. Beim Interieur hält der Name längst nicht alles, was man von einer Nobelmarke erwartet.

Fahrwerte:

Bei der Testfahrt wurden auf dem Mittelmeer vor Cala d´Or (Mallorca) bei Seestärke 6 und Windstärke 5 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel gemessen

Maximal:

36 kn bei 2.380 U/min, 86 dBA am Außensteuerstand im Cockpit (auf ruhiger See sollen 39 kn möglich sein)

Minimal:

mit 1 Maschine 5,7 kn, mit 2 Maschinen 7,1 kn bei 700 U/min und 70 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 62 dBA im Salon

Untere Gleitfahrt:
11 kn bei 1.300 U/min, 78 dBA am Außensteuerstand im Cockpit