

► Auf nach Düsseldorf!

Was gibt's Neues auf der ?

Inklusive
BOOTS
AKTUELLE MARITIME ANGEBOTE
BÖRSE

► Geheimnis gelüftet

Super Lauwersmeers Projekt 54 im Test!

► Test SeaRay SLX 260 + Mercury V10-350

Die Schöne und das Biest

► Test Silver Beaver BR + Ibiza 640 Touring

Zwei coole Einsteiger-Boote aus dem Norden

► Hummer fangen in Schweden

Adventure-Tour in den Schären



Super Lauwersmeer SLX54 – Weltpremiere auf der „boot“

Megayacht im Kompaktformat

Monatelang wurden treue Super Lauwersmeer-Freunde von den Werftchefs der Frisian Motor Boats BV, Bastiaan und Louis Jousma, auf die Folter gespannt. Nur bruchstückweise rückten sie mit Informationen zu ihrem „Projekt 54“ heraus. Jetzt ist „die Katze aus dem Sack“, die sich als ausgewachsener Tiger unter dem Label „SLX54“ entpuppte.

Text: Claus D. Breitenfeld / Fotos: Breitenfeld, Werft



**Schlanke Linie, moderner Stil:
Die SLX54 ist ein Eyecatcher
aus jeder Perspektive und
quasi eine Megayacht im
Kompaktformat und doch eine
echte Super Lauwersmeer.**



**Achtern präsentiert die Yacht
ihr riesiges Beach Deck mit
der großen Heckterasse mit
Badeplattform und der großen
Glasschiebetür zum Salon.**



Design, Konzept, Verarbeitung

Sechs Jahrzehnte Bootsbau-Innovation vom Feinsten spiegeln sich in diesem Schiff wider, präsentiert als „kompakte Megayacht“ über drei Etagen. Wer sich einen Live-Eindruck von diesem extravaganten Schiff machen möchte, dem sei ein Besuch auf der „boot“-Düsseldorf 2023 im Januar wärmstens empfohlen, Halle 1, Stand-Nr. B04. Dort feiert die „SLX54“ ihre offizielle Weltpremiere.

Hinter dem Außensteuerstand in luftiger Höhe – erreichbar über einen neunstufigen Niedergang an Bb. von der riesigen Badeplattform aus – findet sich eine opulente Liegewiese. Verblüffend ist, man könnte meinen, diese Außensteuerstand-Sektion käme einer Flybridge gleich. Doch dem ist nicht so. Denn von hier aus, beiderseits das Erste-Stock-Areal flankierend, führen Gangbords in Richtung Vorschiff mit Frischwasser-Einfüllstutzen an Stb. und große Wasserdurchlässe im Schanzkleid bei eventuell überkommenden Wellen garantieren schnellen Ablauf.

An Deck des Vorschiffes, neben der zentral installierten, riesigen Sonnenliege, hat man zwar das Gefühl sich „nur“ auf profanen Gangbords zu bewegen, doch von außen betrachtet wird aufgrund deren Höhe über WL deutlich, dass wir es hier mit einem pffrigen Layout-Detail zu tun haben, einer geschickten konstruktiven Illusion. Denn traditionelle Laufwege um einen herkömmlichen Salonaufbau sind in der Regel deutlich niedriger über der Wasserlinie angelegt. Der Vorteil dieses Konzeptes, selbst bei schwerem Wetter wird der Rumpf weitgehend trocken laufen und die Crew sich sicheren Fußes, auch dank der stabilen Seereling an Bord bewegen.

Mitschiffs beidseitig Relings- und Schanzkleid-Durchbrüche, letztere vertikal zu öffnen, gleichzeitig als An- bzw. Vonbord-Ein- oder Ausstiegshilfen fungierend, je nach Liegeplatzsituation. Der kompakte Dachaufbau, ein flexibles Aluminium-T-Top, verschließbar durch eine elektrische Persenning, kann komplett hydraulisch abgesenkt werden. Möglich wird das durch die

zweistufige Scharnier-Knickfunktion. Das den Außensteuerstand schützende, fünfteilige Windschild, ist nach holländischer Bootsbauart vollständig abzuklappen und trägt entscheidend dazu bei, die Höhe über WL auf 3,87 m zu minimieren.

Hinter dem zweisitzigen Außensteuerstand mit bester Rundumsicht eine Wetbar und steuerbords gegenüber eine weitere Relaxliege mit integrierter Kühlbox. Der Arbeitsplatz des Rudergängers bestückt mit Zweihebel-schaltung, Carbonlook-Volant, sieben Umdrehungen von Seite zu Seite, Bugschrauben-Joystick, fünf Kippschalter und zwei große Flatscreens. Zum Hauptsteuerstand unter Deck führt von hier aus der Weg über den sechsstufigen Niedergang, verschlossen durch eine Tür-Klappluk-Kombination. Backbords im Ruderhaus TV und



Modernste Elektronik am aufgeräumten Steuerstand. Zwei große Flatscreens ersetzen sämtliche Einzelinstrumente für die sichere Schiffsführung, Bug- und Heckstrahl-Joystick, Ruder und die Zweihelbschaltung – mehr braucht's nicht.



Die moderne, zeitlos gestaltete Beach-Lounge mit aufwändigem Sitzmobiliar, Pantry und Dinette.



U-Sofa mit darunter installierter Klimaanlage, davor ein fester Tisch. Könnte im Absenk-Modus so konzipiert werden, dass sich dort ein weiterer Schlafplatz ergäbe. Der gegenüberliegende Steuerstand an Stb. mit horizontal zu verschiebender Doppelbank bietet die Möglichkeit, dessen Sitzfläche in Off-shore-Position umzuklappen.

Die Instrumentierung auch hier bewusst spartanisch und daher auch nicht überladen und verwirrend anmutend, dennoch alles bietend, was zur sicheren Schiffsführung erforderlich ist, dank der beiden großen Raymarine-Flatscreens. Sie liefern sämtliche fahrtechnischen Infos, von Drehzahlen über Kühlwassertemperatur, Navigation bis hin zum Kraftstoffverbrauch. Bleiben daher nur noch der Querstrahlruder-Joy-

stick, Autopilot, Maschinen-Start- bzw. Stoppfunktion und die Zweihebelschaltung samt Carbonlook-Ruder zu erwähnen.

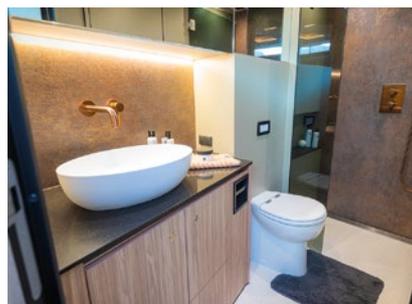
Unter dem fünfstufigen Niedergang ins Vorschiff verbirgt sich eine Besonderheit, die so auf den ersten Blick nicht erkennbar ist. Wird diese Einheit komplett hochgekippt, ist der Weg frei in den mannshohen, mit sauberster Installation beeindruckendem Maschinenraum, wo die beiden sechszyindrigen Yanmar-Diesel vom Typ „6LY440“, á 324 kW (440 PS), ihren Dienst verrichten.

Im Vorschiff schließlich zentral angelegt, die Eignerkabine, flankiert von seitlichen Einbauschränken. Drei Deckenluken und schlitzartige Fenster sorgen für ausreichenden Lichteinfall. Von hier aus direkter Zugang in den Sanitärbereich mit Regendusche und zeitlos geschmackvollem Designer-Styling. Eine zweite Tür ➤

Effizienz und Geschwindigkeit: Entscheidenden Beitrag dazu leistet das völlig neu entwickelte Unterwasserschiff der SLX54, eine Kombination aus Verdränger- und Gleitrumpf.



Im Wheel-House, backbords gegenüber des Steuerstandes, verrichtet der Rudergänger nicht mutterseelenalene seinen Dienst. Denn, reichlich Platz auf dem U-Sofa mit freiem Blick aufs Wasser, auch in sitzender Position.



- 1** Opulent, gemütlich und mit reichlich Stauraum bedacht, das Eigner-Refugium im Vorschiff.
- 2** Das Sun-Deck in der obersten Etage mit Wetbar samt Grill, Kühlschrank und zweistufig absenkbarem T-Top.
- 3** Das Badezimmer des Eigners, direkt von dessen Kabine begehbar, aber auch von der Korridorseite aus.
- 4** Backbords, mit zwei Einzelbetten bestückt und direkt zugänglichem Sanitärbereich, die Gästekabine.

gibt den Weg frei in den Korridor und ermöglicht somit diesen Bereich auch als Tagestoilette zu nutzen. Gegenüber an Bb. die Gästekabine mit Einzelbetten und sich ebenfalls anschließender Dusche samt Toilette.

Den Hauptsalon auf Beach-Deck-Level erreicht die Crew über einen weiteren sechsstufigen Niedergang vom Wheel-House oder durch die riesige, zweiflügelige Glasschiebetür von der flächenmäßig imposanten, achterlichen Badeplattform. An Bb. über Eck integriert, die bestens ausgestattete Pantry. Dominiert wird dieser Schiffsteil durch zwei großzügige Sitzelemente, backbords als L-Sofa, an Stb. im Dinette-Format. Jede Menge Stauraum in beidseitigen, unter der Salondecke eingepassten Hängeschränken und der wohltemperierte gute Tropfen zum Dinner lagert im Flaschenkühler. Abgerundet im wahrsten Sinne des Wortes alle möglichen Stoßkanten, selbstziehende Schubfächer und Türen, komplettieren das hochwertige, aufwändig gestaltete Interieur. Handwerklich Stück für Stück in Eigenregie ohne jegliche Subunternehmer bis ins kleinste Detail entworfen und produziert.

Fahreigenschaften

Schiffe vom Format einer Super Lauwersmeer SLX54 hätten es durchaus verdient, in offenen Wassern ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Dass es während unseres relativ kurzen Testschlages nicht so sein sollte, ist dem Umstand geschuldet, dass die Werft mehr oder wenig auf den letztmöglichen Drücker vor der „boot“-Düsseldorf diese „SLX54“ überhaupt fertig stellen konnte. Ausrüstungs-Lieferengpässe über Monate hinweg, wirbelten den Fertigungszeitplan gehörig durcheinander. Ergo, mehr als das friesische Revier Burgumer Mar bzw. Prinses-Margriet-Kanaal war nicht drin.

Allein die dort zur Verfügung stehende Wassertiefe von zwei bis vier Metern zeigt den Fahreigenschaften in puncto Maximal-Speed deutliche Grenzen auf. Daher kann durchaus davon ausgegangen werden, dass unter Vollast von 3.300 U/min in freiem

Wasser die von uns gemessenen 30,5 km/h (16,5 kn) sicherlich noch getoppt werden kann. Entscheidenden Beitrag dazu leistet das völlig neu entwickelte Unterwasserschiff, eine Kombination aus Verdränger- und Gleitumpf, typisiert als „FDHF MC“ (Fast Displacement Hull Form Multi Chine). Dabei handelt es sich nicht nur um das erste von „Van Oossanen Naval Architects“ entwickelte Unterwasserschiff dieser Art, sondern auch um die erste Stahlyacht dieser Größe, die damit gebaut wurde.

Mit dieser neuen Rumpfbauweise ist der Skipper in der Lage, auch Berufsschiffe zu überholen, und das selbst mit moderater Motorisierung, denn der Wasserwiderstand wird auf ein Minimum reduziert. Dass dadurch auch der Kraftstoffverbrauch deutlich reduziert wird, ist umso erfreulicher. Selbst bei der doch recht opulenten Testmotorisierung von immerhin 647 kW (880 PS) signalisierte die Verbrauchsanzeige gerade mal ca. 20 l pro Stunde für beide Maschinen im Marschfahrt-Modus von immerhin 15 km/h bei 1.500 U/min. Reduziert auf Revierfahrt-Speed, 12 km/h, waren es sogar nur 13 l/h.

Dieser sogenannte „Extraschub“ ist einer weiteren technischen Finesse geschuldet, nämlich dem „Hull Vane“-System. Dahinter



Ein Maschinenraum, der das Techniker-Herz höher schlagen lässt. Hier verrichten die beiden Sechszylinder-Dieselmotoren vom Typ „6LY440“, á 324 kW (440 PS), ihren Dienst.

verbirgt sich eine Art Unterwasser-Spoiler, ein starr achtern installierter Flügel, der bei Beschleunigung das Heck anhebt und diese Antriebskraft in Fahrtrichtung als Vorschub wirken lässt. Aus ruhender Position bis Volllast von 30,5 km/h (16,5 kn), verstreichen lediglich 15 Sekunden. Und das bei einem Testgewicht von ca. 36 t. Dank des „Hull-Vane“-Systems hebt sich dabei das Vorschiff so gut wie gar nicht aus dem Wasser, die Sicht voraus stets ungetrübt.

Und wie sieht's aus in Sachen Manöviereigenschaften? Na wie wohl?! Was darf man von einem Boliden der 17-Meter-Klasse erwarten, twin-motorisiert? Er dreht sich auf dem Teller, lässt sich an engste Liegeplätze bugsieren, ohne auch nur einen Gedanken daran zu verschwenden, das Ruder über Gebühr in Anspruch zu nehmen. Egal, ob manuell oder per Fernbedienung. 🌀



Die beiden Super Lauwersmeer-Werftchefs, Gebrüder Jousma – links Louis, Techniker und Basis-Entwickler für die „SLX 54“, daneben Bastiaan, Sales-Manager – posieren zu Recht mit Stolz am Fahrstand ihres brandneuen Exponates.

► Kontakt

Super Lauwersmeer
built by Frisian Motor Boats BV
 Rijksstraatweg 80
 9257 DV Noardburgum (NL)
 Tel.: 0031-(0)-511-44 21 81
 Mail: info@superlauwersmeer.nl
www.superlauwersmeer.nl



► Super Lauwersmeer / SLX 54

Herstellerland:
Niederlande
Motorisierung Test:
2 x Yanmar 6LY440, á 324 kW (440 PS)
Antriebsart:
Welle
Preis Standard/Testschiff (€):
Auf Anfrage

► Mein Fazit



Claus Breitenfeld
Testredakteur

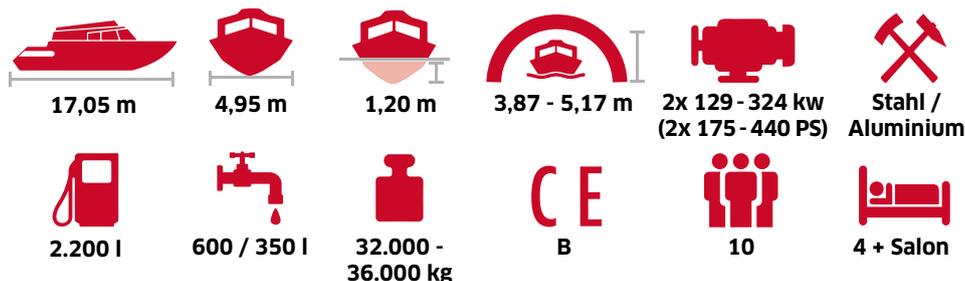
Mit dieser Super Lauwersmeer SLX54 ist ein echter Jahrhundertwurf gelungen. Trotz vielfältigster Innovationen wurde der Wiedererkennungswert dieser Traditionswerft dabei nicht über den Haufen geworfen. Genauer betrachtet wird deutlich, dass es sich zwar um ein neues Yachtkonzept handelt, dennoch bleibt es unverkennbar eine Super Lauwersmeer. Obwohl erst die Baunummer „1“, bereits jetzt schon ein ausgereiftes Exponat. Und der Stapellauf der Nummer „2“ lässt auch nicht mehr lange auf sich warten. Darüber hinaus in Planung Variationen als Hybrid- und Voll-Elektro-Protagonisten.

► Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	600	2,20	4,07	2,00	0,91	0,49	46 / 50
Revierfahrt (ca. 6,5 kn / 12 km/h)	1.250	6,50	12,04	13,00	2	1,08	57
Marschfahrt	1.500	8,10	15,00	20,40	2,52	1,36	62
V-max.	3.300	16,50	30,56	179,40	10,87	5,87	73

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): ca. 15, Drehkreis in Bootslängen = 1, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 990 / 786 - (1.833 / 1.455)

*Gemessen am (Innen) Fahrstand



TESTBEDINGUNGEN: Revier: Burgumer Mar / Prinses-Margriet-Kanaal, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 1 - 2 / - / 0.2 - 0,3, Personen an Bord: 6, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 1.100 / 200