

GLÄNZENDE VORSTELLUNG

TEST SUPER LAUWERSMEER DISCOVERY 42 OC



Frisian Motor Boats hat eine völlig neue Stahlyacht im Programm. Die Super Lauwersmeer Discovery 42 OC wird anlässlich der noch bis Sonntag laufenden HISWA te water als Weltpremiere gezeigt. Wir stellen Ihnen dieses schöne Boot in einem ersten Test vor.

Die SL Discovery 42 OC ist eine sehr gefällige Stahlyacht, und dies nicht nur wegen der leuchtend roten Rumpffarbe



TEST SUPER LAUWERSMEER DISCOVERY 42 OC

Die im friesischen Noardburgum beheimatete Werft sorgt mit dem aus jeder Perspektive extrem gefälligen Verdränger garantiert für gesteigerte Aufmerksamkeit. Dies wird zum einen an der extravaganten Rumpfkolorierung in leuchtendem »Vivid Red« liegen, zum anderen aber an den stimmigen Proportionen, die den 13,00 m langen und 4,15 m breiten Newcomer sofort und überall zu einem Hingucker machen. Verantwortlich für das überaus gelungene Erscheinungsbild der Super Lauwersmeer Discovery 42 OC sind der Naval-Architekt Arnold de Ruyter und Louis Jousma (44), der gemeinsam mit Bruder Bastiaan Jousma (47) seit 16 Jahren das Führungsduo des renommierten Bootsbauunternehmens bildet. Die Firma Frisian Motor

Boats, anno 1969 von Piet Wouda als kleiner Handwerksbetrieb aus der Taufe gehoben, gehört mittlerweile zu den besten Adressen, wenn es um stilsicher layoutete Tourenyachten aus Holland geht. Im Laufe eines Jahres verlassen lediglich fünf bis sechs der filigran designten Stahl- oder Aluminium-Kreuzer mit dem markanten SL-Logo an der Deckshaus-Flanke die Werkshallen, so dass man ohne Wenn und Aber von einem Exklusivprodukt sprechen kann. Die professionelle Fertigung, an der 15 routinierte Fachkräfte beteiligt sind, erfolgt grundsätzlich »unter einem Dach« und schließt somit sämtliche Arbeitsschritte vom millimetergenauen Zuschneiden der Stahlplatten bis zur finalen Übergabeinspektion ein. Die aktuelle Super-Lauwersmeer-Range splittet sich in die Baureihen

Kotter, Evolve und Discovery, wobei letztere besonders im Fokus steht. Modellabhängig sind die Discovery-Yachten mit offenem Cockpit, Achterkabine oder sogar als Flybridge-Ausführung lieferbar. Unsere immerhin 16 Tonnen schwere Probandin erfüllt mit einer maximal zehnköpfigen Crew die Einstufungskriterien der CE-Kategorie B. Das Boot eignet sich daher für den Einsatz im Binnen- und Butenbereich, also auch für ausgedehnte Törns abseits der Küste bei bis zu acht Windstärken und vier Meter hohen Wellen. Wir haben es während des Praxistests auf dem Princes-Margriet-Kanal zum Glück mit moderateren äußeren Bedingungen zu tun. Eine leichte Brise weht, die Sonne lacht, und so macht es Sinn, das mehrteilige Heckcabrio zusammenzurollen. Auf's Boot gelangt man



1. Optimal gestalteter Steuerstand mit multifunktionalem Simrad-Plotter sowie Bug- und Heckstrahler-Joysticks
2. Im WC-Raum befindet sich ein stylisches Waschbecken mit Mischarmatur



3. Gästekabine mit bequem zugänglicher, 200 cm langer und 167 cm breiter Doppelkoje
4. Die exakt 13,00 m lange Stahlyacht beeindruckt mit einer sehr harmonischen Optik
5. Nicht alltäglich: Auf Eignerwunsch besteht das Mobiliar des Testbootes aus Zebrano-Holz
6. Mit wenigen Handgriffen lässt sich die Küchenzeile am Saloneingang vergrößern. Unterm Glasluk beträgt die Stehhöhe 210 cm
7. Blick in die bis zu 211 cm hohe Bugkabine, die ein 200 x 170 cm großes Bett beherbergt
8. Besonderer Wert wurde seitens des Auftraggebers auf eine superbe Küchenabteilung gelegt. Zum Inventar zählt unter anderem ein vierflamiger Herd mit zentralem Dunstabzug



denkbar bequem, und zwar entweder durch die nach innen schwenkenden Bordwandtüren oder über den mit strapazierfähigem Flexiteek belegten Hecksteg, dessen Tiefe mit 85 cm zu Protokoll genommen wird. Das namengebende offene Achtercockpit der OC-Version kokettiert mit einer optimalen Bewegungsfreiheit und ist großflächig unterkellert. Die Bodenklappe hebt sich auf Knopfdruck, und eine Leiter gewährt

Zugang zu den Fahrrädern des Eignerpaars – und einer hier montierten Waschmaschine. Etwas weiter vorn schlägt das japanische Herz der niederländischen Motoryacht. Der sechszylindrige Yanmar 6BY3-160, der aus drei Litern Hubraum stramme 117,6 kW (160 PS) mobilisiert, beeindruckt durch ein sehr gutes Ansprechverhalten und kultivierten Lauf. Dank der aufwendigen Schalldämmung lassen sich beispielhaft

niedrige Schallpegelwerte erzielen, doch dazu gleich mehr. Zunächst einmal steht die Bordbegehung an, die uns über bis zu 47 cm breite Gangborde an die Bugspitze mit der außenliegenden Ankerinstallation führt. Von Vorteil wären Handläufe an den Dachkanten und eine etwas höher gezogene Reling. Beides ist, wie uns Werftdirektor Bastiaan Jousma versichert, auf Wunsch des jeweiligen Auftraggebers problemlos realisierbar. Der

TEST SUPER LAUWERSMEER DISCOVERY 42 OC



1. Aufwendig schallgedämmter Maschinenraum – der sechszylindrige Yanmar-Diesel leistet 117,6 kW, also 160 Pferdestärken
2. Mit Flexiteek-Belag: Die maximal 47 cm breiten Gangborde werden von einer bis zu 25 cm hohen Schanz umgeben
3. Gleich drei aneinandergereihte Skylights sorgen tagsüber für angenehme Lichtverhältnisse in der Bugkabine
4. Die bequem gefederte Heckbank ist 185 cm breit. Der farbenfrohe Bezug wurde auf Wunsch des Eigners gewählt
5. Funktionale und formschöne Heckpartie mit 85 cm tiefem Badesteg und beidseitigen Durchgängen ins Achtercockpit

te luxemburgische Eigner der »y not« für ein Mobiliar aus Zebrano, das vielleicht nicht jedermanns Geschmack trifft, aber speziell in Kombination mit dem mausgrauen Beton-Look-Fußboden frische Akzente setzt. Echte Highlights sind die riesengroßen, mit einem Jalousie-System ausgestatteten Seitenscheiben, die an Backbord angeordnete, erfreulich hoch angesetzte Sitzgruppe, das von Webasto stammende Dachschiebeluk aus Sekurit-Glas und der ergonomisch gestaltete, mit feiner Simrad-Elektronik bestückte Steuerstand, wobei die hydraulische Vetus-Lenkung sechs

komplette Ruderdrehungen zwischen den Anschlagpunkten benötigt. In Sachen Bordentertainment darf neben dem obligatorischen Fusion-Radio ein ausfahrbarer Sony-TV mit 80 cm Bildschirmdiagonale nicht fehlen, der im Sideboard-Schacht auf seinen Einsatz wartet. Unbedingt zu thematisieren sind die üppigen Staukapazitäten – jeder freie Raum, von dem man bekanntlich nie genug haben kann, wird konsequent genutzt. Diese Feststellung gilt logischerweise auch für die von einem luftigen Flur abzweigenden Kabinen. Jene im Bug ist als komfortabel eingerichtetes und bis zu

Saloneingang lässt sich auf voller Breite öffnen, so dass zusammen mit der unter freiem Himmel liegenden Plicht eine weitläufige Wohlfühl-Lounge entsteht. Eine wichtige Komponente des Interieurs ist der winkelige Küchenblock, der unter anderem mit einem vierflammigen Ceranherd inklusive zentralem Dunstabszug, einer quadratischen Niro-Spüle nebst Arbeitsplatte aus Granit sowie diversen Schubladen und Fächern für Geschirr und Proviant aufwartet. Der 132 Liter fassende Kühlschrank und ein Siemens-Backofen wurden in der steuerbordseitigen Anrichte untergebracht. Abweichend von dem im modernen Yachtbau gängigen Holzsorten Mahagoni und Kirsche, entschied sich der betuch-



211 cm hohes Eignerzimmer gedacht. Richtig klasse finden wir die drei aneinandergereihten Skylights, die einzeln zu öffnen sind und jede Menge Tageslicht einfallen lassen. Obendrein sind zwei jeweils 75 cm lange Seitenfenster vorhanden. Die von zahlreichen Ablagen und Schränken flankierte Doppelkoje misst 200 x 170 cm. Den Bewohnern des backbords inszenierten Gästezimmers wird der Bordaufenthalt ebenfalls so angenehm wie möglich gemacht. Die quer eingebaute Schlafstatt ist von ähnlicher Größe wie im Vorschiff, und auch hier dient ein langgestrecktes Rumpffenster als Ausguck. Der steuerbords postierte WC-Raum beherbergt eine relativ kleinge-

ratene Elektro-Toilette und ein stylisches Vonthana-Waschbecken, hinzu gesellt sich eine abgeteilte Duschzelle. Nun wird der vorab erwähnte Yanmar-Turbodiesel zum Leben erweckt, wobei flüsterleise 44 dB(A) bei minimalen 700 min⁻¹ die Frage aufwerfen, ob die emissionsarm abgestimmte Maschine denn überhaupt läuft. Sie tut es tatsächlich und sorgt bei 1.000 Touren für eine himmlisch ruhige Fahrt mit 4,3 Knoten. Auch bei 1.600 min⁻¹ und sechs Seemeilen pro Stunde bleibt es wunderbar leise, die folgende Messung bei 2.200 min⁻¹ ergibt eine ordentliche Marschgeschwindigkeit von 7,4 Knoten, während nun äußerst dezente 58 dB(A) in die Ohr-

muschel des Skippers dringen. Unter Vollast erreichen wir 8,3 Knoten und halten fest, mit einem Knickspanter der Premium-Klasse unterwegs zu sein, mit dem man sehr souverän wasserwandern kann. Zum guten Schluss geht's um den Preis. Das Grundmodell der von uns erprobten »Exclusive«-Version kostet mit einem 80,9 kW starken Volvo D3-110 im Bauch 417.483 Euro. Die vielen individuellen Raffinessen an Bord des Testobjektes und das tolle Yanmar-Triebwerk rechtfertigten eine zusätzliche Zahlung von annähernd 50.000 Euro.

Text: Peter Mariefeld

Fotos: Werft

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 13,00 m
Breite: 4,15 m
Durchfahrthöhe (Mast gelegt): 3,32 m
Tiefgang: 1,15 m
Gewicht: 16.000 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 10
Kojenzahl: 4 (+1)
Brennstofftank: 500 l (opt. 750 l)
Wassertank: 420 l
Septiktank: 140 l (opt. 420 l)
Baumaterial: Schiffbaustahl
Motorisierung: Einbaudiesel, Leistung 80,9 bis 161,8 kW (110-220 PS), in Verbindung mit einem Wellenantrieb
Grundpreis (»Exclusive«-Version ab Werft): 417.483 € mit Basismotor Volvo D3-110, Leistung 80,9 kW (110 PS), Preis mit optionalem Yanmar-Diesel und individuellem Sonderzubehör auf Anfrage

MOTOR IM TESTBOOT

Yanmar 6BY3-160, zweikreisgekühlter Turbodiesel mit Direkteinspritzung und Common-Rail-System, Leistung 117,6 kW (160 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubr.: 2.993 ccm, Nenndrehzahl: 2.800 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Ruderanlage, Innenausbau in Mahagoni oder Kirsche, Bordküche mit vierflammigem Herd, Kühlschrank und Mikrowelle, farbiger Rumpf, Sitzbank im Achtercockpit, Radio/CD-Player, Fernsehliift (ohne TV), WC-Raum mit Dusche und Elektro-Toilette, 230-Volt-Landanschluss mit Batterielader, Bugstrahler, Festmacherpaket, manuelle Ankerwinde, Hecksteg, Bimini-Verdeck

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Heckstrahler, Decksbelag aus Flexiteek, Salonfenster mit getönter Doppelverglasung, Jalousie-System im Salon, Fernseher, Waschmaschine, Generator, LED-Navigationsbeleuchtung, diverse Navigationselektronik

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	44 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	48 dB(A)	2,9 kn
	1000 min ⁻¹	50 dB(A)	4,3 kn
	1300 min ⁻¹	52 dB(A)	5,0 kn
	1600 min ⁻¹	55 dB(A)	6,0 kn
	1900 min ⁻¹	55 dB(A)	6,9 kn
	2200 min ⁻¹	58 dB(A)	7,4 kn
	2500 min ⁻¹	63 dB(A)	8,1 kn
(Vollast)	2650 min ⁻¹	65 dB(A)	8,3 kn

Revier: Princess-Margriet-Kanal bei Noardburgum (NL),
Crew: 4 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 23° C, **Luft:** 18° C,
Wind: 1-2 Bft., **Tanks:** Diesel 563 l (75 %), Wasser 105 l (25 %)

- ⊕ Tadelloses Fahr- und Manövrierverhalten
- ⊕ Praxisgerechte Dimensionierung der Diesel- und Wassertanks
- ⊕ Sehr gelungene Aufteilung, extravagant designtes Interieur
- ⊕ Ausgezeichnete Material- und Fertigungsqualität bis ins Detail
- ⊕ Aufwendige Schalldämmung, sehr niedriges Geräuschniveau
- ⊕ Weitreichendes Mitspracherecht des Kunden ist gewährleistet
- ⊕ Enorme Staukapazitäten auch für sperriges Bordequipment
- ⊕ Ideale Rundumsicht im Salon mit Anbindung des Achtercockpits

- ⊖ Die elektrische Toilette sollte eine Nummer größer ausfallen
- ⊖ An der Dachkante wäre ein geeigneter Handlauf wünschenswert
- ⊖ Direkt nebeneinander postierte Einfüll- bzw. Absaugstutzen der Diesel-, Wasser- und Septiktanks auf dem steuerbordseitigen Gangbord können möglicherweise zu Verwechslungen führen

INFORMATIONEN UND WERFT

Frisian Motor Boats BV, Rijksweg 80,
 NL-9257 DV Noardburgum, Tel. 0031-511442181,
www.superlauwersmeer.nl