Super Lauwersmeer Evolve 48 OC

Stahl gewordene Evolution in Design und Tradition

„Schiffbauer aus Leidenschaft" – so wollen sich die Brüder Bastiaan und Louis Jousma nicht nur verstanden wissen, sie sind es auch. Chefs einer Werft, die seit fast fünf Jahrzehnten Stahlyachten baut. Was einst in freier Natur unter einem Baum mit visionären Träumen vom perfekten Stahlboot begann, entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte zum hochtechnischen Yachtbau. Auf rund 15 Exponate rekrutieren sich die Modellreihen Discovery, Kotter, Empire und Evolve. Claus D. Breitenfeld hat mit der Baunummer „1" der „Super Lauwersmeer Evolve 48 OC" auf dem Princess-Margriet-Kanaal einen Probeschlag unternommen.

Rundumkomfort auf dem Wasser zu erleben, ohne dabei auf gleichwertige Annehmlichkeiten an Land verzichten zu müssen, ein Basiskriterium, das jedem Super Lauwersmeer-Schiff zu eigen ist. Darüber hinaus eine selbst auferlegte Qualität-Maximierung, die im Zeitalter des modernen Yachtbaues, einhergehend mit dem Custom-build-Prinzip, nicht nur vom Eigner als Selbstverständlichkeit vorausgesetzt wird. Egal, ob der nach Kundenwunsch gestylte Salon, ein extravaganter Sanitärbereich, die Pantry im Sinne der Bordfrau gestaltet, raffinierte Stauraumausnutzung oder technisch machbare Finessen, die das Handling der Yacht zum Kinderspiel werden lassen, dies alles erwartet der kritische Kunde heute ohne Kompromisse.

Jede Super Lauwersmeer-Yacht (build by „Frisian Motor Boats BV", der eigentliche Firmenname) wird von A bis Z auf dem Werftgelände in Noordbergum in Friesland gebaut. Diese Schiffe verlassen die Produktionshallen erst dann, wenn sie dem Eigner nach dessen Vorstellungen fahrfertig übergeben werden können, beginnend beim Legen der ersten Schweißnaht, über die Lackierung, bis hin zur Detail-Ausstattung des letzten Polsterbezuges. Eine relativ aufwändige Fertigungsmethode, die entgegen des in heutiger Zeit vielfach zelebrierten, sogenannten „Outsourcings" den Vorteil in sich birgt, stets die totale Qualitätskontrolle vor Ort in Händen zu halten. Und dass sich hinter diesen Superlativen keine leeren Worthülsen verbergen, dafür stehen die Gebrüder Jousma mit ihrem guten Namen und Reputation. Wer sich von ihrer Vision des Yachtbaues auf höchstem Niveau überzeugen lassen möchte, der ist jederzeit dazu eingeladen, eine persönliche Werftführung zu vereinbaren.

Steuerbords das Sideboard mit versenkbarem Flachbild-TV hinter dem nach ergonomischen Vorgaben optimal ausgestattetem Steuerstand samt hydraulisch zu bedienender Ankerwinde, Bug- und Heckschraube. Gegenüber an Bb. der große Tisch, das bequeme Ledersofa, dessen Sitzflächen und Rückenlehnen in Tiefe und Höhe, dem Eignerwunsch entsprechend, speziell angefertigt wurden. Dies gilt auch für alle übrigen Sitzmöbel unter und an Deck. In Fahrrichtung davor schließlich die U-förmige Pantry mit Corean-Arbeitsflächen, zweiflammigem Elektrokocher, versenkbarem, seitlichen Wrasenabzug, Spüle und der Backofen/Mikrowellen-Kombination. Der Kühlschrank wurde an Stb. hinter dem Fahrersitz platziert. Elektrisches Schiebedach, Jalousien für die serienmäßige Doppelverglasung, feinste Wand- und Deckenverkleidung, selbstdimmende LED's, Kabola-Fußbodenheizung in allen Räumen (zusätzliche Warmwasser-Radiatoren in Bad und Toilette), komplettieren diesen Schiffsbereich.

Eine Etage tiefer, in Richtung Vorschiff, an Stb. ein kleiner, offener Arbeitsraum mit Sofa und Tisch, der im Technikraum unter dem Salonboden versenkt werden kann. Gegenüber an Bb. die geräumige Gäste-Unterflurkabine für zwei Personen, schließlich die Mastercabin mit Kingsize-Bett im Vorschiff und dazwischen, separat nach Eignerwunsch gestaltet, Dusche und Toilette. Darüber hinaus Stauraum satt, wo immer nur möglich.

1 + 2 Stilistisch vollkommen und ausgewogen, die Linienführung. Zeitlos elegant das Erscheinungsbild mit leicht angehobenem Vorschiff. Die „Super Lauwersmeer Evolve 48 OC", ein absoluter Eyecatcher.
Fotos: Breitenfeld / Werft

3 Das achterlich offene Cockpit wird in jeder Beziehung seinem Synonym „OC" gerecht.

Design, Konzept, Verarbeitung

Es ist sicherlich müßig darüber philosophieren zu wollen, ob und wie gut Custom-build-Schiffe, deren Preisgestaltung sich im hohen, sechsstelligen Eurobereich bewegen, qualitativ und technisch perfekt ausgestattet sind. Wären sie's nicht, gäb's auch die Werft nicht (mehr). Stilistisch vollkommen und ausgewogen die Linienführung, zeitlos elegant das Erscheinungsbild mit leicht angehobenem Vorschiff. Die „Super Lauwersmeer Evolve 48 OC", ein absoluter Eyecatcher, für dessen Konstruktion und Design Schiffsarchitekt Arnold de Ruyter und Louis Jousma verantwortlich zeichnen. Konzentrieren wir uns daher aufs große Ganze beim „Stubendurchgang" an Bord.

Bereits beim Betreten des von massiver, vierflügeliger Teakholztür verschließbaren Deckssalons, in Kombination mit Steuerhaus, Pantry und offenem Cockpit, überzeugt die großzügige Denke der Konstrukteure und Designer. Horizontal gemaserte Kirsche – aber auch jede andere Holzart – wurde aufs Feinste verarbeitet. Keine Ecken, keine Kanten, alles rund.

An Deck: Achtern das gemütliche Halbrund-Cockpit mit darunter liegendem Vorraum zur Maschine unter dem Salonboden, bestückt mit 6 x 220 Ah-Verbraucher- und 1 x 150 Ah-Starter-Batterien, die das 24-V-Bordnetz bei Laune halten. Schwächeln die, dann tritt der 9,2 kW-Generator in Aktion. Zur Badeplattform geht's ebenerdig durchs achterliche Schanzkleid. Flexiteak auf sämtlichen Trittflächen an Deck, breite Gangbords aufs Vorschiff, gesichert durch die stabile Seereling und schließlich der elektrisch zu legende Gerätemast auf dem Salondach.

Fahreigenschaften

Rund 22 Tonnen Testgewicht, die wollen erst einmal bewegt sein, um halbwegs zügige Marschfahrt dauerhaft anliegen zu lassen. Da erscheinen die moderaten 110 Iveco-Diesel-kW (150 PS) nicht gerade üppig. Aber – wie man doch anhand solch trockener Fakten schief liegen

1 Am Arbeitsplatz: Völlig entspannter Rudergänger bei hervorragender Rundumsicht.

2 Alles auf einer Ebene: Horizontal gemaserter Kirschholz-Look dominiert im großzügig-modern gestalteten Salon-Steuerhaus-Pantry-Bereich.

3 Optimal gelungene Raumausnutzung trotz teilweiser Unterflur-Platzierung, die Doppelkabine für Gäste.

4 Auf Kabinenlevel ein kleiner Vorraum mit ausziehbarem Arbeitstisch.

kann, denn: Die rein rechnerische Rumpfgeschwindigkeit dieser SL-Evolve 48 OC, mit einer Wasserlinienlänge von ca. 13.60 m, liegt exakt bei maximal 8,92 kn (16,52 km/h). Das fest installierte Bord-GPS, gegenkontrolliert mit mobiler Handmessung, signalisierte bei einer Wassertiefe von durchschnittlich 4,5 m unter dem Kiel so gut wie exakt die gleichen Werte, nämlich 8,95 kn (16,58 km/h).

Damit wird zum wiederholten Male die These untermauert, dass ein rein als Verdränger konzipierter Rumpf motorisierungsmäßig nicht unbedingt auf maximale Power angewiesen ist. 30 oder 40 PS rauf oder runter, das spielt nicht die große Geige. Würde man beim Testprobanden allerdings die volle, nach oben von der Werft offerierte Motorisierungsvariante – beachtliche 2 x 279 kW (759 PS) ausreizen, dann wäre es sicherlich schnell vorbei mit trockener Formel-Fakten-Rechnerei. Schließlich hat sich Super Lauwersmeer ohne Zweifel etwas dabei gedacht, als die Rumpfkonzeption zur Debatte stand. Weshalb also diese Power in den Bauch eines Stahlboliden zu packen, wenn dabei nichts Positives zu erwarten wäre?! Zum einen wird damit die Flexibilität dieses Multi-Knickspant-Unterwasserschiffes demonstriert, andererseits, wer sich permanent stark fließende Gewässer als Revier auserkoren hat, der wird diese kraftvolle Variante durchaus zu schätzen wissen.

Der Chronist hingegen konnte es weitaus entspannter angehen lassen. Aus ruhender Position in zwölf Sekunden Marschfahrtspeed mit 6,9 kn (12,8 km/h) auf Kanalgewässer zu erreichen, das ist absolut okay, die bei gemäßigter Drehzahl von 2.000 U/min anliegt. Bleibt der Hebel der äußerst feinfühligen, elektrischen Schaltung auf dem Tisch liegen bis Vmax, sind's dann nochmal 15 Sekunden die verstreichen und mit 2.800 U/min ist schließlich das Ende der Fahnenstange – Volllast – ausgereizt, wie bereits kommentiert.

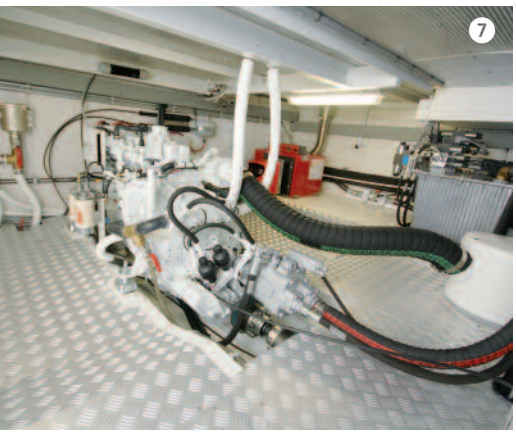
Für exzellente Geräuschdämmung sprechen die Phonwerte, sie bewegen sich zwischen 50 und gerade 'mal 74 dB(A) über das gesamte Drehzahlspektrum. Auch die Manövriereigenschaften brauchen ihr Licht nicht unter den Scheffel zu stellen, sie bewegen sich zwischen einer und eineinhalb Bootslängen, und das aufgrund des effizienten Fishtail-Ruderblattes nicht nur im Niedrig-Drehzahlbereich, sondern auch bei flotter Marschfahrt und spontanem Dreh an der Servo unterstützten Haspel. Und das alles bei hervorragender Rundumsicht, dank großer Fensterflächen und unverbauter, vierflügeligen Tür ins achterliche Cockpit.

Da für den Eigner die Installation eines Kraftstoff-Verbrauchsmessgerätes kein Thema war, können wir auch nicht mit entsprechenden Werten dienen. Aus Erfahrung kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich der Stundenverbrauch im untersten Drehzahlbereich bei etwa zwei bis zweieinhalb Litern bewegt, Marschfahrt zwischen sechs und acht Litern und bei Vmax um die 25 bis 30 Liter einpendelt. Doch wann bitteschön, würde man mit so einem Schiff permanent Volllast fahren?!

Fazit

Wer sich als Eigner für den Hingucker SL Evolve 48 OC entscheidet, der beweist nicht nur guten Geschmack auf höchstem Niveau, der kann sich auch des bewundernden Blickes seines Stegnachbarn sicher sein. Doch nicht nur die elegante Linienführung und das zeitlos schöne Erscheinungsbild verdienen Anerkennung, auch die „inneren Werte" überzeugen, sei es in technischer als auch stilistischer Hinsicht. Auch wer sich nicht mit dem konfektionierten Schiff vom Reißbrett zufrieden gibt, dem stehen bei den Gebrüdern Jousma Tür und Tor offen.

Claus D. Breitenfeld



5 Die Pantry mit seitlich versenkbarem Wrasenabzug.

6 Elegante, gepflegte Gemütlichkeit dominiert in der Kabine des Eigners im Vorschiff.

7 Eine Augenweide für Technikfreaks, der blitzsaubere Motorraum.

8 Das „Örtchen mit dem Herzen“ wie zu Hause.

Werftkontakt:

SL-Super Lauwersmeer
Kontakt: Bastiaan Jousma
Rijksstraatweg 80
NL-9257 DV Noardburgum
Tel.: 0031-(0)-511-44 21 81
Tel.: 0031-(0)-6 10 41 33 95
Mail: bastiaan@superlauwersmeer.nl
www.superlauwersmeer.nl

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)	
0-Gleitfahrt	
0-Marschfahrt	12
0-Vmax minus 1 kn.	27
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	5 (hydraulisch)

Testbedingungen	
Revier	Bergsche Maas (NL)
Wind (Beaufort)	2 - 3
Strom (Knoten)	
Wellenhöhe (Meter)	0,30
Personen an Bord	3
Tankinhalt Wasser (Liter)	370
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	600

Technische Daten	
Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Super Lauwersmeer Evolve 48 OC
Konstruktion/Design	Louis Jousma u. Arnold de Ruyter
Länge ü. A. (m)	14,60
Rumpflänge (m)	14,40
Länge Wasserlinie(m)	13,60
Breite ü. A. (m)	4,50
Tiefgang max. ca. (m)	1,20
Durchfahrtshöhe max/min ca. (m)	2,80 (bei gelegtem Mast)
Kabinenhöhe ca. (m)	2,05
Gewicht leer/max. load (kg)	20.000 / 22.000 / 1.400
Baumaterial	Stahl
Rumpf/ Bauart	Multiknickspant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Iveco NEF 150, Saugmotor, 6,7 Liter -6-Zylinder in Reihe, 110 (150)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	4-Blatt, Bronze
Motorisierung von – bis kW (PS)	1 x 88 - 2 x 279 (1 x 120 - 2 x 380)
Antriebsart	Welle
Kraftstofftank (l)	800
Frischwassertank (l)	500
Schmutzwassertank (l)	250
CE-Kat./Personen	B / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	4 / 2 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	698.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	600	2,90	5,37	keine Verbrauchsmessung möglich					50
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1750	6,50	12,04						63
ökonomische Marschfahrt	2000	6,90	12,78						68
schnelle Marschf.	2400	7,80	14,45						73
V-max.	2800	8,95	16,58						74

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) keine Berechnung möglich
** Gemessen am (Innen) Fahrstand