

DAS BESONDERE BOOT

Super Lauwersmeer SLX54

Prestige-Projekt

Lange Zeit machte Frisian Motor Boats B.V., besser bekannt als niederländischer Produzent der feinen Super-Lauwersmeer-Yachten, ein Geheimnis aus dem brandneuen Imageträger namens SLX54. Die Baunummer 1 wird nun im Rahmen der boot Düsseldorf als Weltpremiere gezeigt.



Kaiserwetter bei der ersten Probefahrt – Super Lauwersmeers SLX54, die in ihrer Kategorie zum »Powerboat of the Year« nominiert ist, verkörpert als absolute Novität der boot Düsseldorf ein erfrischend modernes Yacht-Design

DAS BESONDERE BOOT



Wer über das nötige Kleingeld verfügt und sich ernsthaft für den Erwerb einer Motoryacht dieses Kalibers interessiert, dem sei gesagt, dass in der Düsseldorf Messehalle 1 ein wirklich ganz besonderes Boot im Rampenlicht steht. Das 17,05 m lange und 4,95 m breite Super-Lauwersmeer-Flaggschiff interpretiert – und genau dies war die Absicht der Entwickler – einen völlig eigenen Stil, der eine

perfekte Ergonomie mit höchstmöglichem Komfort für die Besatzung an die vorderste Stelle rückt. Ebenfalls weit oben auf der Agenda stand die Leistung auf dem Wasser, auf die wir in diesem Beitrag ausführlich zu sprechen kommen. Einige Tage vor der auf eigenem Kiel geplanten Überführung in die rheinische Karnevalsmetropole bot sich der SKIPPER-Redaktion die Gelegenheit, den kolossalen Holland-Kreuzer in der Praxis zu erleben. Und als wäre sogar

der Wettergott ein eingefleischter Fan des seit 1969 existierenden Nobelfabrikates Super Lauwersmeer, sahen wir uns beim exklusiven PR-Termin auf dem werftnahen Prinses-Margriet-Kanal mit einem makellos blauen friesischen Winterhimmel konfrontiert. Um das tolle Fotolicht auszunutzen, wird vor dem Bordrundgang zunächst gefahren und geknipst. Im Beisein der sympathischen Werftinhaber und Brüder Bastiaan Jousma (52) und Louis Jousma (49) lösen

wir also die Leinen – und legen ab. Das 32-Tonnen-Schergewicht, für dessen professionellen Entwurf Louis Jousma und der renommierte Naval-Architekt Arnold de Ruyter verantwortlich zeichnen, ist die gefühlvoll ausbalancierte »Mixtur aus einer Open-Cockpit- und einer Aft-Cabin-Yacht«, erklärt uns Bastiaan Jousma. Erwähnenswert finden wir in diesem Zusammenhang, dass der deutsche Käufer der hier erprobten Produktionsnummer 1 bisher eine SL Discovery 47 AC pilotierte, während die momentan im Bau befind-



1. Besonders markant wirkt das Design des friesischen Luxusliners aus dieser Perspektive – schräg von achtern fotografiert
2. Luftiger Salon im Achterschiff, der selbstverständlich nach den Vorstellungen des Auftraggebers eingerichtet wird
3. Wuchtige Heckpartie mit dunkler Verglasung. Bei mittleren Drehzahlen baut sich achtern ein »kleiner Tsunami« auf ...
4. Viele komfortsteigernde Detaillösungen machen den Aufenthalt an Bord der SLX54 zu einem exklusiven Erlebnis
5. Die an der Backbordseite inszenierte Mittelkabine beherbergt zwei große Einzelkojen, die sich zusammenfügen lassen
6. Auch die Sanitärbereiche genügen hohen Ansprüchen – viel Bewegungsfreiheit ist in diesem Yachtsegment Standard
7. Ziemlich extravagant präsentiert sich das Wohnambiente in der Bugkabine, die vom Eignerpaar beansprucht wird

liche No. 2 in den Besitz einer niederländischen Familie übergeht, die bis zur Fertigstellung des persönlichen Traumschiffes im nächsten Sommer eine SL Discovery 47 OC ihr Eigen nennt.

Sollte sich demnächst ein weiterer ambitionierter Kunde für eine SLX54 begeistern lassen, müsste dieser voraussichtlich bis August 2024 auf die Auslieferung warten, wobei die Bauzeit des individuell konfigurierbaren Multiknick-

spanTERS mit 14 Monaten veranschlagt wird. Befeuert von japanischen Yanmar-Turbodieseln des Typs 6LY440, die jeweils 323,5 kW (440 PS) an die Antriebswellen wuchten, geht's mit minimalen 2,2 kn aus dem Hafen. Für ein ruhiges Verdrängertempo um die sechs Knoten reichen synchrone 1.200 min⁻¹, bei denen sich die drehmomentstarken Sechszylinder-Maschinen zusammen knappe zwölf Liter Brennstoff pro Stunde einverleiben. Dass die auf strömungstechnische

Optimierungen von Unterwasserschiffen spezialisierte Firma van Oossanen an der mit einem patentierten »Hull Vane« bestückten Rumpfkonstruktion der SLX54 beteiligt war, verdeutlicht sich bei den folgenden Geschwindigkeitsmessungen. Zunächst baut sich beim konstanten Beschleunigen eine nicht zu verachtende Heckwelle auf, die Super Lauwersmeers Prestige-Projekt wie ein »Mini-Tsunami« hinterherrollt. Mit zunehmendem Speed, spätestens beim als mühelos empfundenen



DAS BESONDERE BOOT

denen Überschreiten der Elf-Knoten-Schwelle, verflacht sich das Spektakel, und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Die in einem extrem auffälligen Goldton, kombiniert mit »Porsche Black Metallic« lackierte Stahlyacht-Novität verwandelt sich buchstäblich von jetzt auf gleich in einen sehr gut vorwärts fahrenden »Halbgleiter«, der unter Volllast einen beeindruckenden Topspeed von 16 Knoten realisiert. Dass die übers gesamte Drehzahlband optimal am Gas hängenden Yanmar-Kraftpakete dabei theoretisch und auch praktisch 2 x 90 Liter Flüssiggut konsumieren, sei lediglich der Vollständigkeit halber erwähnt. Schließlich ist dieses Bilderbuch-Boot nicht zum Rasen, sondern vielmehr zum souveränen Reisen gedacht. Gemäß der mit einer bis zu zehnköpfigen Crew geltenden CE-Zertifizierung B gerne auch »außerhalb von Küstengewässern«. Nach der Rückkehr in die Werft-Marina steht nun die Begehung der in jeder Hinsicht großzügig und edel gestalteten Wohnlandschaft an.

Wir beginnen auf dem von einem absenkbaren Alu-T-Top überspannten »Sun-Deck« an der frischen Luft und halten

fest, dass der zweite Steuerstand an der Backbordseite platziert ist. Ebenso die angrenzende Wetbar, der sich nach achtern hin eine 260 x 172 cm messende XXL-Liegewiese anschließt. Anders als man es von einer konventionellen Flybridge-Yacht kennt, sind die umlaufenden Seitendecks bei der SLX54 lobenswerterweise auf gleicher Ebene angeordnet. Sie werden von einer Schanz flankiert und bieten mit 47 bis 55 cm eine sehr angenehme Trittbreite. Wer sich also ganz bequem in Richtung Vorschiff aufmachen möchte, um dort genüsslich sonnenzubaden – überhaupt kein Problem! Von der Open-Air-Sektion gelangt man über eine fünfstufige Treppenverbindung sekundenschnell ins lichtdurchflutete Ruderhaus, dessen Deckenhöhe mit 206 cm vermessen wird. Während der Skipper bei einwandfreier Rundumsicht steuerbords Platz nimmt, orientieren sich die Mitfahrer nach Backbord, wo Super Lauwersmeer eine Fünf-Personen-Sitzgruppe inklusive Wand-TV postiert hat. Gekocht, gebacken, diniert und relaxt wird dann im 222 cm hohen Achterschiff-Salon, der als gemeinsamer Rückzugsort und tiefliegende Wohlfühl-Oase jede Menge luxuriö-

se Behaglichkeit ausstrahlt. Luxuriös und behaglich geht es selbstredend auch in den indirekt beleuchteten Wohnkabinen zu. Jene im Bug ist für das Eignerpaar reserviert, das sich in einer 210 x 160 cm großen Doppelkoje zur Ruhe bettet. Zwei Bordgäste schlagen ihr Nachtlager im Backbordzimmer auf, wo 200 cm lange und 70 cm breite Einzelkojen zur Verfügung stehen. Beide Bereiche sind mit erstklassigen Sanitärarbeiten ausgestattet. Zum guten Schluss inspizieren wir das sogenannte »BeachDeck«, das als Stilelement und eines der architektonischen Highlights dieses in seiner Gesamterscheinung unverwechselbaren Premium-Kreuzers beworben wird. Die rein optisch sehr vorteilhafte, mit Flexiteek belegte Heckterrasse misst stolze 3,47 x 3,83 m. Am Anfang dieses Artikels fiel der Begriff »Geheimnis«, und ein sehr wichtiger Punkt bleibt auch jetzt noch geheim, zumindest bis zur großen Premiere in Düsseldorf – der offizielle Verkaufspreis einer SLX54. ■

Text: Peter Marienfeld

Fotos: Peter Marienfeld (1.), Werft (3)

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 17,05 m

Breite: 4,95 m

Durchfahrthöhe: min. 3,85 m, max. 5,17 m

Tiefgang: 1,20 m

Gewicht: 32.000 kg

CE-Kategorie: B

Max. Personenzahl: 10

Kojenplätze: 4

Brennstofftank: 2.200 l

Wassertank: 600 l

Septiktank: 350 l

Baumaterial: Rumpf und Decksaufbauten aus Schiffbaustahl,

T-Top und Heckterrasse aus Marine-Aluminium

Motorisierung: Einbaldiesel mit Wellenantrieben, Leistung 2 x 128,7

kW (2 x 175 PS) bis 2 x 323,5 kW (2 x 440 PS)

Preis: auf Anfrage

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Yanmar 6LY440, elektronisch gesteuerte Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzsystem, Leistung: 2 x 323,5 kW (2 x 440 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Bohrung x Hub: 106 x 110 mm, Hubraum: 5.813 ccm, Gewicht: jeweils 585 kg, Nenndrehzahl: 3.300 min⁻¹

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	49 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	50 dB(A)	2,2 kn
	900 min ⁻¹	52 dB(A)	4,2 kn
	1200 min ⁻¹	57 dB(A)	6,2 kn
	1500 min ⁻¹	62 dB(A)	8,0 kn
	1800 min ⁻¹	66 dB(A)	9,1 kn
	2100 min ⁻¹	67 dB(A)	9,8 kn
	2400 min ⁻¹	68 dB(A)	10,4 kn
	2700 min ⁻¹	71 dB(A)	11,3 kn
	3000 min ⁻¹	72 dB(A)	12,7 kn
(Volllast)	3300 min ⁻¹	73 dB(A)	15,9 kn

Revier: Prinses-Margriet-Kanal bei Noardburgum (NL),

Crew: 6 Pers., Messung: GPS, Wasser: 8° C, Luft: 9 °C, Wind: 2 Bft.,

Tanks: Diesel 1.100 (50 %), Wasser 300 l (50%)

INFORMATIONEN UND WERFT

Frisian Motor Boats B.V., Super Lauwersmeer, Rijksstraatweg 80, NL-9257 DV Noardburgum, Tel. 0031-511442181, www.superlauwersmeer.nl



1. Genau so muss es sein: die elektrischen Einbauten an Bord der SLX54 wurden absolut professionell ausgeführt. Besser geht es nicht!
2. Die »Macher« von Super Lauwersmeer: Louis (li.) und Bastiaan Jousma managen die traditionsreiche friesische Yachtwerft gemeinsam
3. Auch am steuerbordseitigen Innenfahrstand erfreut sich der Skipper einer guten Rundumsicht. Es gibt zwei multifunktionale Monitore
4. Die jeweils 440 PS leistenden Yanmar-Maschinen sorgen für mächtigen Schub. Die blitzsauberen Installationen verdienen ein Extraplob
5. Hier lässt es sich perfekt relaxen – die geschützte Sonnen-Lounge auf dem achterlichen Oberdeck misst sehr komfortable 260 x 172 cm
6. Blick auf die großflächige Open-Air-Sektion mit zweitem Steuerstand. Die ergonomische Gangbordbreite variiert zwischen 47 und 55 cm

