

Stilsicher und barrierefrei

Seitdem die HanseYachts AG die Marke Fjord übernommen hat, ist Schluss mit betulichem nordischem Design. Die neue Fjord 36 Open macht da keine Ausnahme.

Text | Fotos: Claus Reissig





Patrick Banfield ist ein eher unauffälliger Mann. Geht man mit ihm über die Boot in Düsseldorf, erkennt den Engländer fast niemand, sagen die, die mit ihm zusammenarbeiten. Anders auf der Superyachtshow in Monaco: Da kommt Patrick Banfield kaum den Steg entlang, ohne irgendeine Hand zu schütteln. Kein Wunder, schliesslich entwirft er vorwiegend Superyacht-Tender. Die *Eclipse*, die grösste Yacht der Welt, hat ein Boot aus Banfields Feder und auch *Rising Sun* oder *Octopus*. Aber seine vielleicht bekannteste Konstruktion ist der Wally Tender. Wahrscheinlich eine der Wallys, die einem am ehesten einfällt, wenn man über die klaren italienischen Designs nachdenkt. Auf jeden Fall aber die am meisten verkaufte, sündhaft teuer dazu, wie alles von Wally.

Und eben diesen Patrick Banfield konnte die ostdeutsche Hanse-Yachts AG für die neue Fjord 36 Open gewinnen. O.k., die ebenfalls zum Konzern gehörenden Hanse-Segelyachten werden mit Rolf Vrolijk auch von einem Konstrukteur mit Weltruf gezeichnet. Aber bei der Fjord ist es doch irgendwie etwas anderes. Denn während Hanses bei weitem nicht aussehen wie ein America's Cupper der vorletzten Generation, kann die knapp elf Meter lange 36 mit ihren klaren Linien den Wally Tender kaum verleugnen. Jetzt heruntergebrochen für den – nun ja – Massenmarkt, zu einem fast vertretbaren Preis, obwohl man nicht müde wird, zu sagen, dass mindestens 218'365 Euro immer noch eine stattliche Summe sind. Aber dafür gibt es auch etwas. Nämlich die Alternative zu all den anderen massenmarkttauglichen Booten mit zwei Kabinen, Bad, Küche und kleinem Wohnzimmer. Die Fjord hat all das nicht, will es nicht haben, jedenfalls nicht in diesem Umfang – das sieht man von aussen. Sie ist kein Daycruiser, kein Weekender, sie ist die Open, das Mittelkonsolenboot. Dass sie bewohnbar ist, sieht man erst auf den zweiten Blick, denn unter Konsole und Vordeck mit Essecke verbirgt sich ein Bett für zwei und ein Bad mit Dusche, in dem man aufrecht stehen kann. Die Motorisierung? Keine V8s brüllen durchs Hafenbecken, ob-



Hat da jemand Wally gesagt?



TECHNISCHE DATEN

Länge über alles	10,80 m
Breite	3,65 m
Verdrängung (leer)	6 t
Frischwassertank	160 l
Dieseltanks	600 l
Maschinen	2 x Volvo Penta D4-300 mit je 220 kW/300 PS (Standard 2 x 260 PS)
Antrieb	Volvo Penta Aquamatic mit Duoprops
Grundpreis	ab ca. 200'000 Euro

Design Patrick Banfield/Allseas Design
CE-Kategorie B (ungeschützte Gewässer bis 8 Beaufort)

Werft HanseYachts AG, www.fjordboats.com
Krüger Werft AG, 8274 Gottlieben,
Tel. 071 669 12 69, www.krueger-werft.ch

wohl man das nahezu erwartet, wenn man die Schlüssel herumdreht. Stattdessen reiben und schnarren zwei Volvo Penta Diesel-Vierzylinder mit Turbos und Kompressoren; gekoppelt mit Aquadrives und Duoprops – wie vernünftig!

Im Grunde eine zeitgemässe Hightech-Motorisierung mit beeindruckenden 600 PS, auch wenn sie einen beim Anlassen erstmal sprachlos macht, aber den Drang nicht bremst, das Boot fahren zu wollen. Raus hier, aufs Wasser! schreit es im Hinterkopf. Die Fjord 36 ist derart mit Emotionen aufgeladen, wie es vielleicht ein getunter BMW-Diesel ist. Ein Boot, das will, dass

- 1 Sportlich-vernünftig unterwegs mit gekoppelten Turbos und Kompressoren.
- 2 Power-Pärchen von Volvo.
- 3 Die Form folgt der Funktion – nur drücken muss man noch selbst.
- 4 Wellenritt: Die Fjord macht alles mit.



Ein Boot, wo drin ist, was draufsteht



die Gashebel nach vorne gedrückt werden, das die Sicherheit von Grossserientechnik gibt, auf das Posen mit offenen Rohren verzichtet und zudem gepflegt die Partnerin oder gleich den ganzen Freundeskreis in die nächste Bucht zu verfrachten in der Lage ist. Wenn man bereit ist, beim Wohnen Abstriche zu machen, hat man seine Eier legende Wollmilchsau gefunden. Noch dazu eine, die den Verkehr rund ums Hafengebäck für einen Moment stillstehen lässt. Keine Finger zeigen auf einen, kein «Boa Eyh!» Diesen Anblick genießt man ruhig. Da kann ein Patrick Banfield etwas, das viele andere nicht können.

Testfahrt Teil zwei, was jetzt kommt, sollte eigentlich die erwähnte Partnerin nicht sehen: aus voller Fahrt reißt der Fahrer für den Fotografen das Ruder zur Seite, die Fjord verschwindet kurz in der Gischt, reißt das Mittelmeer auf, um auf der anderen Seite so trocken wieder heraus zu kommen, als hätte sie mal kurz das Meer geteilt. Nichts, was der spätere Besitzer vermutlich mit seinem Schiff machen wird. Er könnte, wenn er wollte. Die Fotos zeigen wir trotzdem, weil sie spektakulär aussehen – und irgendwie passt das zu diesem Boot. An Bord fällt die ganze Geschichte etwas undramatischer aus. Das Schiff hat eine elektronische Steuerung («steer by wire»), der Lenkeinschlag ist von Volvo Penta dynamisch begrenzt, um ein Übersteuern bei hohen Geschwindigkeiten zu vermeiden. Die Fjord ist bei Bedarf zahm wie der vorab genannte BMW, fast vernünftig. Partnerinnen mögen das. Trotz der beachtlichen Breite von 3,65 Metern hat die 36 vorne ein schlankes Unterwasserschiff mit

auf die Reise bekommen, das starke Schlagen bei Welle erfolgreich dämpft. Bei einem Meter Welle gegenan sind 25 bis 29 Knoten durchaus vertretbar, das ist ihr «Sweet Spot», wie Banfield es nennt; die Wohlfühlgeschwindigkeit. Erst darüber wird es laut und ungemütlich bei Seegang. Maximal 42 Knoten sind möglich.

Noch einmal zurück zu den Maschinen. Sie passen so perfekt zu diesem Boot, dass man die V8-Diskussion jetzt mit ruhigem Gewissen vergessen kann. Open und Diesel passen wohl doch. Wie Panamera oder E-Klasse-Cabrio und Diesel. 600 Liter Tankvolumen machen eine Reichweite von rund 300 Seemeilen möglich, zukünftig könnte sie mit einem optionalen Zusatztank 500 Seemeilen erreichen. Welches offene Boot kann das sonst? Das zusätzliche Gewicht soll der Fjord nichts ausmachen, sagt Konstrukteur Banfield. Erlebt man sie, kann man es leicht glauben, Kraft ist jedenfalls reichlich vorhanden. Lediglich die Technik der Motoren klingt unsexy, das hat man auch bei Fjord festgestellt. In Zukunft werden die Lüftungsgitter deshalb aussen im Rumpf liegen und nicht innen neben der Liegefläche. Dann ist Schluss mit Schnarren, zudem wird sich das Gesamt-Geräuschniveau senken.

Die Fjord 36 verändert einen, wenn man mit ihr reist. Das Achterschiff, das Seitendeck, ja selbst der Platz am Ruder sind barrierefreie Flächen, auf denen man sich bewegen kann – nichts ist mit hinsetzen und bis zum Reiseziel nicht mehr aufstehen. Die mächtige umlaufende Schanz, die das gerade Äussere der 36 Open prägt, gibt Sicherheit wie die massiven Handläufe aus Niro und das aufpreispflichtige T-Topp. Die Leere kann ein bisschen verstörend, aber auch klärend wirken, es fehlt alle Schwülstigkeit, die ein maximierter Innenraum mit sich gebracht hätte. Nicht an ein solches Boot gewöhnt, kann man sich fragen, wo all das Geld geblieben ist, das das Boot kostet. Aber es ist genau dieses Aufge-

räumtsein, das Banfields Design auszeichnet, das macht den Wert aus. Und auch die Aufteilung. Achtern steht frei eine Sonnenliege mit klappbaren Rückenpolstern, an denen angelehnt es sich tatsächlich komfortabel mitfahren lässt. Das Cockpit, also der Esstisch, befindet sich nach Bowrider-Manier im Bug. Die darunterliegende Koje fällt entsprechend flach aus. Das schafft Platz und macht Laune, vor Anker kann man ebenerdig durch die Abteilungen streifen.

Dass es ein vollwertiges Bad mit Dusche und Stehhöhe gibt, erwartet man fast ebenso wenig, wie dass alle Passagiere hinter der grossen Scheibe recht geschützt reisen. Überhaupt ist das Boot komfortabler und praktischer als es aussieht. Ganz so wie sich das der Ex-Whitbread- und Ex-America's-Cup-Segler Banfield vorstellt. Ein Boot, wo drin ist, was drauf steht, wie er es ausdrückt. Oder mit anderen Worten: eins das funktioniert. Darauf legt der Segler Wert. Deshalb möchte er die Fjord 36 gemeinsam mit Maxim Neumann, innerhalb der HanseGroup für Fjord verantwortlich, zu einem exklusiven Produkt machen.

Schliesslich sieht sie auch so aus. Kein ganz einfaches Unterfangen, wird in solchen Konzernen vor allem mit Gleichteilestrategie Geld verdient und die Brot-und-Butter-Marke Hanse ist für niedrige Preise im Kampf um Marktanteile bekannt. Etwas, dass die Fjord 36 eigentlich nicht fürchten muss: Sie hat kaum Konkurrenz. Ausser vielleicht den Wally Tender, aber ein Beiboot soll sie nun keinesfalls sein.

Y FAHRWERTE		
l/min	Knoten	dB/A
700	5,4	66
1000	7,2	69
1500	11	78
2000	20	77
2200	24	78
2500	29	79
2700	32	80
3000	36	80
3300	42	80

- 1 Fahrspass ohne Ende.
- 2 Aufgeräumte Bordelektronik.
- 3 Stillgestanden: Fender in Ruheposition.
- 4 Ein Bad, wie man es kaum auf einem Tender erwartet.
- 5 Hereinspaziert, die Fjord ist offen für alle(s).