1

BOARNCRUISER 1440 ELEGANCE CENTER-SLEEPER (CS)

# Die Größte ihrer Klasse

Sie ist nicht nur vom äußeren Erscheinungsbild her ein absolut beeindruckendes und der Typisierung „Elegance“ rundum gerecht werdendes Schiff, mit 14,40 m L.ü.A. und 4,60 m Breite soll sie nach Aussage der Werft auch der weltgrößte „Center-Sleeper“ ihrer Klasse unter 15 m sein. Der Vorteil dieses Yachtkonzeptes liegt klar auf der Hand: Positionierung der Mastercabin zentral an der breitesten Stelle des Rumpfes und somit auch die maximale Platzausnutzung des Eigner-Refugiums.

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

Die „De Boarnstream International Marine Group“ rekrutiert sich aus drei Einzelunternehmungen: Boarnstream International Motoryachts, Jachtwerft De Boarnstream und Jachthaven De Boarnstream. Bereits 1964 aus der Taufe gehoben, verließen in der inzwischen 55-jährigen Unternehmensgeschichte mehr als 1.000 Schiffe die Produktionshallen. Das Portfolio der Werft, sich auf vier Basis-Baureihen verteilend – „Traveller“, „Elegance“, „Retro- und Classic Line“ – umfasst annähernd 50 verschiedene Modelle. Damit gehört De Boarnstream zu einem der am stärksten in den letzten Jahren gewachsenen Wassersportbetriebe in den Niederlanden, erfreut sich uneingeschränkter internationaler Reputation und diverser, bedeutender Auszeichnungen, wie „Boot des Jahres“ etc.

## Design, Konzept, Verarbeitung

Mit dem Raumaufteilungskonzept unseres Testprobanden wird mehr als nur die Realisierung einer außergewöhnlich großzügigen Privatsphäre erreicht, die sich unter anderem in einem opulenten, freistehenden Doppelbett, staufreundlichen Hänge- und Standschränken niederschlägt, auch die Bewegungsfreiheit schlechthin unter und an Deck, sucht ihresgleichen in dieser Yachtkategorie, vermittelt „Home-Style-Feeling“. Dass dabei ein besonders komfortables, separates Badezimmer mit allem „Pipapo“ nicht zu kurz kommt – gilt auch für die in der Vorpiek eingerichtete, ebenfalls dem Schiff angemessenen Gästekabine – versteht sich eigentlich

1 *Nomen est omen – „Elegance", Typisierung als Vorzeichen für eine Fahrtenyacht, die dieses Prädikat in jeder Hinsicht rechtfertigt.*

2 *Blick von achtern in den Salon. Die Pantry, direkt hinter der Eingangstür positioniert, teilt sich auf in zwei Seiten.*

3 *Ergonomisch perfekt und aktuellstem Stand der Technik entsprechend, der Arbeitsplatz des Rudergängers.*

4 *Auf Salonlevel der großzügige Cockpitbereich mit aufwändig gepolstertem U-Freisitz und gleichzeitiger Backskisten-Funktion. Davor das Maschinenraum-Luk.*

von selbst. Hinzu kommt eine dritte Kabine, auf den ersten Blick als Office oder Hauswirtschaftsraum nutzbar, bei genauerer Inspizierung sich jedoch entpuppend als vollwertige Einzelkoje, dank des in die Wegerung integrierten Klappbettes.

Da es sich bei der hier vorgestellten Elegance 1440 um den – wenn man so will, Prototypen handelt – der allerdings in seiner bautechnischen Fertigung durchaus als perfekt ausgereiftes Serienmodell akzeptiert werden muss, sei explizit darauf hingewiesen, dass Yachtbau auf der De Boarnstream-Werft stets nach dem Custom-build-Prinzip erfolgt. Keine Frage, schlussendlich entscheidet der Eigner über das ihm vorschwebende Kabinen-Layout, den Holzinnenausbau – hier amerikanisches Nussbaumdekor – doch bei aller Vielfalt an Variationsmöglichkeiten, wenn schon „Center-Sleeper", dann mit aller Konsequenz. Daran sollte man nicht rütteln. Dies gilt auch für die größeren Schwesterschiffe „1670 CS" und „1800 CS".

Drei Möglichkeiten des bequemen Anbordkommens, der jeweiligen Liegeplatzsituation entsprechend, bieten sich an: Entweder über die achterliche, Badeplattform, die mittigen Relingsöffnungen oder die seitlichen Schanzkleid-Durchbrüche. Damit wird der Weg frei ins so gut wie komplett überdachte Cockpit. In die Verlängerung des Salonaufbaues als Wegerung, integriert hinter Verschlusselementen, verbirgt sich das patentierte „Canopeasy®-System", das aus dem Cockpit samt aufwändig gepolstertem U-Freisitz und gleichzeitiger Backskisten-Funktion mit wenigen Handgriffen und ohne Persenning-Gestänge einen zweiten Salon auf Deckslevel zaubert. Getrennt wird das Cockpit – wahlweise zu öffnen mittels zwei- oder vierflügeliger, schwerer Aluminiumtür – vom eigentlichen Salon, der sich mit bestens ausgestatteter Pantry unmittelbar im Eingangsbereich präsentiert. Hier werkelt die Küchencrew wie Zuhause, große Arbeitsflächen nutzend, unterstützt von einer Backofen-Mikrowellen-Kombination, Kühlschrank, Geschirrspüler, 4-flammigem Ceranfeld-E-Herd, Wrasenabzug und Getränkekühler.

Backbords in Fahrtrichtung folgt sodann die U-förmige Dinette, deren vorderste Rückenlehne durch Kippfunktion gleichzeitig als Doppel-Copilotensitz fungiert.

Steuerbords gegenüber, aktuellste technische Anforderungen erfüllend, der Arbeitsplatz des Rudergängers, bestückt unter anderem mit dem allumfassend fahrtechnisch informierenden Raymarine-Hybrid-Touch-Flatscreen, Display zur Überwachung der Magnus-Master-Stabilisatoren, elektronischem Kompass, Kontrolle der Tankfüllstände und Motorfunktionen, Navigations-Lichterführung, Pumpen, Volvo-Zweihebelschaltung, digitaler Drehzahlanzeige, Bug- und Heckquerstrahl-Sticks etc. Fast alles, was traditionell manuell bzw. analog abgerufen oder aktiviert wird, passiert hier per „Touch". Seitliche Fenster mit partiellem Öffnungsmechanismus und das ins Salondach integrierte, elektrisch zu öffnende, großflächige Schiebeluk, komplettieren den Decksaufbau.

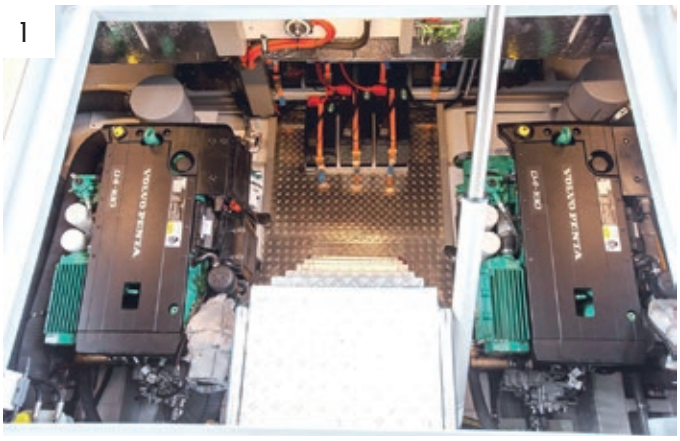
Unmittelbar hinter der Steuerstandsektion der gewendelte, neunstufige Niedergang in den bereits eingangs beschriebenen Kabinentrakt mit vorgelagertem, zentral angelegtem Korridor samt geschickt getarnter Waschmaschinen-Trockner-Kombination. Vorbei an Stauräumen in der Wegerung, diese wiederum unauffällig nicht störend bestückt mit Elektronikpaneelen und diversen Bordutensilien.

Werfen wir noch einen Blick auf die großflächige Badeplattform, zu erreichen vom Cockpit aus über zwei dreistufige Niedergänge neben dem achterlichen U-Sofa. Hinter einer schweren, hydraulisch zu öffnenden Heckklappe verbirgt sich ein riesiger Stauraum, bereit zur Aufnahme von mehreren Fahrrädern oder einem Dingi samt Motor. Der Weg über die breiten, mit Flexiteak

belegten Gangbords aufs Vorschiff, führt vorbei an in den Decksaufbau integrierten Fender-Stauräumen, zwei Sonnenliegen und endet schließlich im Ankerspillbereich, dessen Kettenführung elegant durchs Schanzkleid geleitet wird.
Den Rahmen der Berichterstattung würde es sprengen, wollte man sämtliche, als Standard gelisteten Ausstattungsspezifikationen benennen. Gleiches gilt auch für die Options-Agenda. Beschränken wir uns daher auf die wichtigsten Facilities. Im fahrfertigen Lieferumfang enthalten unter anderem klappbarer Navi-Mast, Fender-Stauräume, E-Ankerwinde, Fenster mit getöntem ISO-Glas, Cockpitbank, Bugschraube, 12-, 24- und 230-Volt Bordelektrik mit Wandler und Ladegerät, Landanschluss, wartungsfreie Batterien in zwei Gruppen, Deckswaschpumpe und Heckdusche, Heißluftheizung, Raymarine Multifunktions-Display, Stauraumbeleuchtung, Radio, TV, Antifouling, Feuerlöschsystem, Achterschiff-Stauraum etc. Optional im Testprobanden verbaut Heckquerstrahlruder, Magnus-Master-Stabilisatoren, Waschmaschine, Geschirrspüler, digital Monitoring & Control, 10“ Touch Screen Bedienungs- und Auslesepaneel, Schiebedach, Zentralheizung, Autopilot.

## Fahreigenschaften

Standardmäßig wird diese Elegance 1440 einmotorig mit dem Volvo Penta-Diesel D4-180 bestückt. Fahrtechnisch auch für einen 30-Tonner kein Thema, solange er sich in strömungsfreien Revieren bewegt. Anders sieht’s jedoch aus, steht dem Eigner der Sinn nach dem Befahren von Fließgewässern, wie beispielsweise Rhein, Main, Donau, Waal oder Maas. Dann kann das „Zuberg-Törnen“, abhängig der Strömungsgeschwindigkeit, durchaus zur nervenauf-



1 *Zwei D4-180 Volvo Penta-Diesel verrichten zuverlässig ihren Dienst in einem Maschinenraum, der das Herz eines Technikfreaks höher schlagen lässt.*

2 *Doppelfunktion der backbordseitigen Sitzbank auf Höhe des Steuerstandes: Zum einen der Platz für zwei Copiloten, oder bei gekippter Rückenlehne in die Dinette integriert.*

3 *Für Sonnenanbeter einer der bevorzugten Bereiche an Bord, das Vorschiff mit den Polsterliegen.*

4 *Zwei separate Toilettenbereiche mit Dusche.*

5 *Der vordere Salonbereich mit dem Steuerstand.*

6 *Auch die Gästekabine im Vorschiff kann sich sehen lassen. Hell, freundlich und viel Platz.*

7 *Die riesige Center-Sleeper-Mastercabin dort platziert, wo sie ihrem Namen alle Ehre macht, nämlich in den „Katakomben“, mittig im Schiff.*

reibenden und zeitaufwändigen Plackerei ausarten. Ergo, bei finanziellem Engagement nahe der Millionen-Schallgrenze sollte eigentlich die Investition in eine Doppelmotorisierung keine Rolle spielen.
Sei's drum, unser Testproband, bestens mit Twin-Motorisierung bestückt, zeigte sich auf dem Prinses-Margriet-Kanaal und Sneeker Meer von seiner besten Seite. Aus ruhender Position bis zur Volllast-Speed von ordentlichen 10,1 kn (18,7 km/h) bei 2.760 U/min und einer Wassertiefe von ca. 4,50 m, verstrich eine knappe halbe Minute. Alles in allem ein durchaus guter Wert, der im offenen Wasser sicherlich noch steigerungsfähig ist. Andererseits, wem Langzeittörns vorschweben – und dafür ist diese Elegance nach CE-Zertifizierung „A" geradezu prädestiniert – den wird dieser Umstand kaum interessieren, allein schon aus Gründen der Ökonomie.
Dem kann der Chronist nur beipflichten und tendiert ohne Wenn und Aber zur Marschfahrt-Variante: 5,1 kn (9,5 km/h) bei 1.150 U/min, 6,1 Liter Stundenverbrauch für beide Maschinen. Daraus errechnet sich ein Kraftstoffverbrauch von 0,65 Liter pro Kilometer oder aber eine Reichweite von 1.200 sm (2.222 km) mit einer Tankfüllung, minus 10% Reserve.
Dass mit zwei Maschinen, plus Bug- und Heckquerstrahlruder, man den Schiffsnamen ins Heckwasser schreiben können sollte, dürfte keine Novität darstellen. Allerdings bemerkenswert, auch ohne diese „Helferlein" bedarf es unter Vmax lediglich nur ca. eineinhalb Bootslängen für das Zelebrieren eines Vollkreises bei kaum nennenswerten Krängungserscheinungen, dank des lang durchgezogenen Kiels und der Fishtail-Ruderblätter. Resümee: Alles gut, alles bestens.

## Kontakt

De Boarnstream
International Motoryachts
Industriewei 2
NL-9011 WH Jirnsum
Tel.: 0031-(0)-566-60 08 28
Mail: info@boarnstream.com
www.boarnstream.com

## Boarncruiser 1440 Elegance Center-Sleeper (CS)

| | |
|---|---|
| **Herstellerland** | Niederlande |
| **Motorisierung Test KW (PS)** | 2 x Volvo Penta D4-180, Diesel-Reihen-4 Zyl., 132 kW (180 PS), 3,7 L Hub, Turbo, Ladeluft, Common Rail |
| **Antriebsart** | Welle-Ø 50 mm, Prop. 23 x 16", 4-Blatt, Bronze |
| **Preis Standard/Testschiff (€)** | 832.498,- (1 x D4-180) / 1.198.868,- |

## Messwerte

| Fahrstufe | Drehzahl U/min | Geschwindigkeit kn | Geschwindigkeit (km/h) | Verbrauch l/h | Verbrauch l/sm | Verbrauch l/km | Schallpegel* dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Standgas eingekuppelt** | 700 | 3,00 | 5,56 | 2,50 | 0,83 | 0,45 | 56 |
| **Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)** | 1500 | 6,50 | 12,04 | 8,80 | 1,35 | 0,73 | 61 |
| **Marschfahrt** | 1150 | 5,10 | 9,45 | 6,10 | 1,20 | 0,65 | 59 |
| **V-max.** | 2760 | 10,10 | 18,71 | 65,00 | 6,44 | 3,47 | 71 |

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 25, Drehkreis in Bootslängen = 1,5 ohne Gegenlauf u. Querruder, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 1.037 / 1.200 (1.921 / 2.222)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

14,4 m | 4,6 m | 1,2 m | 3,48 m | 1und 2xD4-180 kw (132/180PS) | Stahl, Rundspantbauweise, 4-8 mm

1600 l | 950 / 400 l | 31.900 kg | CE A | 12 | 5+1

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Prinses-Margriet-Kanaal / Sneeker Meer, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 3 - 4 / 0,30, Personen an Bord: 2, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 500 / 900 / 250

### Mein Fazit

Dass es schon immer finanziell etwas aufwändiger war, einen besonderen Geschmack zu haben, ist sicherlich keine neue Erkenntnis. Auch nicht, dass dies unbedingt zur Folge haben muss, das Besondere damit zu erwerben. Doch wer sich für ein Exponat – eine Yacht aus der „De Boarnstream-Stahlbau-Edelschmiede" entscheidet – der kann sowohl davon ausgehen in die richtige Richtung investiert zu haben, als auch einen echten Hingucker geliefert zu bekommen. In Sachen Optik und Fahreigenschaften sowieso, aber auch unter dem Aspekt aktuellster und feinster Technik, punktgenau und exakt auf die Bedürfnisse des jeweiligen Eigners zugeschnitten. *Claus Breitenfeld – Testredakteur*