MIT DER KRAFT DER ZWEI HERZEN

Boarncruiser 1280 Elegance Hybrid
Ein Boot für die entspannte Reise mit Elektro- und Diesel-Power

Auf die Badeplattform geht es über Heckeingänge, die vorbildlich mit Türen ausgerüstet sind. Den E-Motor bedient der Fahrer über einen Hebel rechts am Fahrstand

Basis unserer Boarncruiser ist die 1280 Elegance. Im Elektro-Betrieb erreichen wir maximal 4,6 kn

TEST
1645
BOARNCRUISER
1280 ELEGANCE
HYBRID

Wie im Autobereich werden auch immer mehr Boote mit Elektro- und Hybridantrieben entwickelt. So auch bei Boarnstream Yachting in den Niederlanden. Die Werft dazu: „Boarnstream Yachting ist die erste Yachtwerft, die Stahlboote mit Hybridantrieben in Serie produzieren wird. Die Boarncruiser Elegance Hybrid entspricht in jeder Hinsicht der dieselgetriebenen Boarncruiser Elegance, mit der großen Ausnahmen der Hybridanlage.“ Unser Testboot ist eine 1280 Elegance, andere Boarncruiser-Mo-

FOTO: JULIAN FIETZE

delle lassen sich jedoch ebenfalls mit einem Elektromotor ausrüsten.

Zurück zu unserem Testboot: Der normale Antrieb besteht aus einem Volvo-Penta-D3-150 mit Wendegetriebe. An die Propellerwelle ist ein „Hollix-Electric-Propulsion“ über eine Riemeneinheit angeschlossen, der von einem Akku-Pack mit 33 kWh versorgt wird.

Aus dem Werft-Hafen in Jirsum fahren wir mit dem normalen Dieselantrieb. Damit das Ablegen und vor allem auch das Anlegen einfach funktioniert, installiert die Werft auf unserem Testboot ein Bug- (Standard) und Heckstrahlruder (Extra). Wir fahren Richtung Grou und machen dort auf dem Pikmar unsere Fotos und Fahrmanöver. Dabei zeigt die Boarncruiser in schnellen Kurven ein sicheres Verhalten. Der Rumpf legt sich nicht auf die Seite, sondern stabilisiert sich sofort. Da fliegt nichts vom Tisch oder klappert in den Schränken. Weiteres Plus: Die Hydrauliklenkung zeigt sich von einer exakten und leichtgängigen Seite. Auf schnellen und langsamen Kursen läuft der Rumpf

boote TV

VIDEO

ZU DIESEM THEMA AUF:
youtube.com/bootetv

Für eine gemütliche Runde im Cockpit sorgen breite Heckbank und frei stehende Stühle. Unter Deck garantieren Doppelkoje und komplett ausgerüstete Nasszellen den Komfort

DAS BOOT

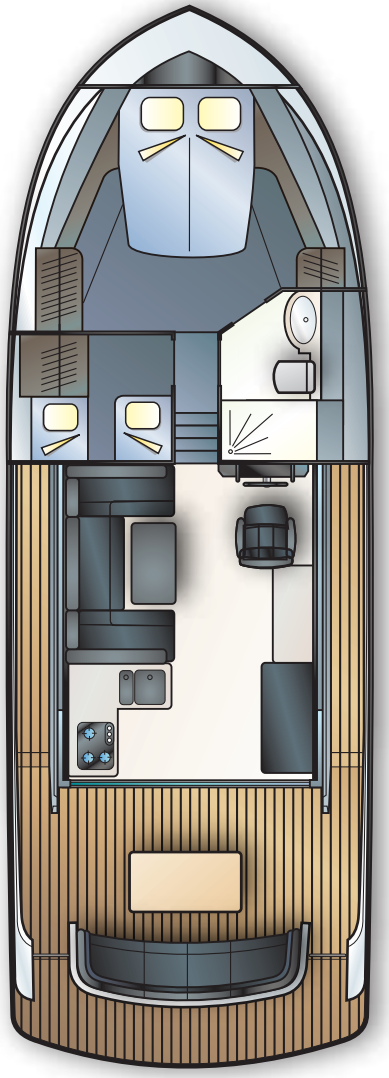
Werft	Boarnstream Yachting/NL
Typ	Boarncruiser 1280 Elegance Hybrid
CE-Kategorie	B
Rumpf und Deck	Stahl
Länge über alles	12,67 m
Breite	4,36 m
Gewicht	ca. 17 t
Tiefgang	ca. 1,05 m
Durchfahrtshöhe (Scheibe geklappt)	2,85 m
Kraftstofftank/Akkus	800 l/33 kWh
Wassertank	600 l
Fäkalientank	250 l
Kabinen	2 + Salon
Kojen	4 + 1
Standard Motorisierung	Diesel-Innenborder 1x 110 kW (150 PS)
Testmotorisierung	1x Volvo Penta D3-150, 110 kW (150 PS) + 10-KW-Hollex-E-Motor
Preis (Standard m. Diesel und E-Motor)	568 451 €
Adresse Werft	Boarnstream Yachting, Wjitteringswei 3, 9011 WJ Jirnsum (NL), www.boarnstream.com

DIE MOTOREN

Hersteller Diesel	Volvo Penta
Typ	D3-150
Leistung	110kW (150 PS)
Nenndrehzahl	3000 U/min
Zylinder	5 in Reihe
Hubraum	2,4 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	2,43 : 1
Testpropeller	4 Blatt, 22" x 17"
Hersteller E-Motor	Hollex
Typ	10 kW/48 V

FAZIT

Die Boarncruiser 1280 Elegance Hybrid ist eine bequemes Boot zum Reisen. Hier findet die vierköpfige Familie ein komfortables Boot. Auch für Pärchen, die gern mal Besuch mitnehmen, eignet sich die Boarncruiser prima. Mit ihrem Hybridantrieb ist sie zukunftsweisend unterwegs. Die Verarbeitung und Installation liegen auf einem hohen Niveau.



gut geradeaus. Maximal erreichen wir mit dem Dieselmotor 8 Knoten, was bei einem Verbrauch (aus den Kennlinie von Volvo Penta) von etwa 3,5 l/sm nicht gerade wirtschaftlich ist. Fährt man um die 6 Knoten, sieht das mit einer Reichweite von 480 Seemeilen plus 15 % Reserve schon ganz anders aus. In langsamer Fahrt um 4,6 Knoten erhöht sich die Reichweite noch mal um etwa 300 Seemeilen. Diese Geschwindigkeit ist genau die von uns gemessene Maximalgeschwindigkeit im Elektro-Betrieb. Hier lesen wir 4,6 Knoten auf dem GPS ab und auf dem Display der Elektro-Einheit einen Strom von 203 Ampere. Daraus errechnen wir mit 33 kWh abzüglich 15 % Reserve eine Reichweite von etwa 13,5 Seemeilen. Nehmen wir die reduzierte Geschwindigkeit von 3,0 Knoten, lesen wir 75 Ampere am Display ab, was eine Reichweite um die 23,5 Seemeilen ergibt. Keine riesigen Strecken, doch für das Wasserwandern ist dieses eine Möglichkeit, sich entspannt, ruhig und umweltfreundlich (beim Laden mit Öko-Strom) fortzubewegen. Dass es mit dem E-Antrieb besonders leise zugeht, zeigen die Lautstärke-Messwerte, sie liegen zwischen 38 dB/A (1,8 Knoten) und Volllast 47 dB/A. Zum Vergleich die ebenfalls schon recht leisen Fahrwerte mit dem Verbrennungsmotor: 52 dB/A (3,3 kn)–66 dB/A (Vollgas).

Bedient werden beide Motoren von einem gut aufgeteilten Fahrstand im Salon.

FOTOS: JULIAN FIETZE; ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN

Der Dieselmotor wird über die elektronische Volvo-Penta-Schaltung bedient, und der E-Motor lässt sich über einen kleinen Hebel seitlich am Fahrstand bedienen. Zwischen den beiden Systemen umgeschaltet wird auf der anderen Seite in einem eingelassenen Kasten mit Tür. Die Motoren erreicht man über eine Bodenklappe im Salon. Dort unten ist alles aufgeräumt und sicher befestigt.

Zum Wohnen an Bord: Die Plicht überdeckt ein lang nach achtern gezogenes Dach, darunter steht ein breites, gemütliches Sofa mit Tisch davor, zwei frei stehende Stühle erweitern die Sitzecke. Seitlich an der Heckbank führen zwei Durchgänge zur großzügigen Badeplattform, die auf unserem Testboot eine große Badeleiter mit Handlauf besitzt. In den Salon führt eine breite, komplett klappbare Hecktür. An Backbord des Eingangsbereichs steht die gut ausgerüstete Pantry. Dahinter schließt sich die bequeme Salonsitzecke an. Eine Besonderheit an der Sitzecke: Die Lehne lässt sich vor- und zurückklappen. Einmal ist die Bank als Beifahrerbank mit Blick nach vorn zu nutzen und andersherum als Bank für die Salonsitzecke. Zwischen Bank und Fahrstand geht es in den Kabinenbereich mit Nasszelle. Diese ist praktisch aufgeteilt und lässt sich vom Vorraum und der Bugkabine aus betreten. Die Eignerkabine ist mit einer Doppelkoje ausgerüstet, die Gästekabine dagegen mit zwei Einzelkojen.

Noch eine Besonderheit: Aus den 33-kWh-Akkus werden auch die Geräte an Bord versorgt. Die Werft sagt zu voller Batterieladung: „Sie können 3 Tage und 4 Nächte frei liegen, bevor Sie wieder fahren müssen." Das Laden übernimmt entweder der E-Motor (als Generator geschaltet) bei laufendem Diesel oder am Liegeplatz mit Stromanschluss die Ladeeinheit (1x oder 2x 3,5 kW). Solarzellen (55 A/Tag) stehen auf der Zubehörliste. *Ralf Marquard*

UNSER TESTURTEIL

FAHREN & MANÖVRIEREN

- ⊕ mit dem E-Antrieb leise unterwegs
- ⊕ gute Reichweiten mit dem Diesel
- ⊕ gute Manövrierbarkeit mit Bug- und Heckstrahlruder

VERARBEITUNG & TECHNIK

- ⊕ gute Verarbeitung
- ⊕ sauber montierte Technik

SICHERHEIT

- ⊕ zwei unabhängige Motorsysteme

KOMFORT AN BORD

- ⊕ lange Ankerzeiten ohne Batterienachladen möglich