



Fahrbericht AB 58 Malù

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright AB Yachts

Schnell wie eine Raubkatze, wendig wie ein flinker Hase - die AB 58 ist ein Sportrenner 1. Klasse.

Gut festhalten empfiehlt Marco Arnoboldi und schon geht ein Zucken wie elektrisiert durch meinen Körper, steht hinter uns eine riesige Wasserwand. Der Konstrukteur und Projekt-Manager der AB-Werft hat die 58er auf drei Metern um 180 Grad gewendet, wie der gejagte Hase einen Haken geschlagen. Uns hat niemand gejagt, Marco wollte bei Maximaltempo von 51,9 kn demonstrieren, was dieser Offshore-Renner mit Kamewa-Jet-Antrieben so alles kann. Und er hat Spaß dabei, fast könnte man meinen, die 58er sei nur für ihn als Erwachsenen-Spielzeug gebaut worden. Für diese Fahrtricks nutzt er den multidirektionalen Joystick. Ebenso für ein abruptes Aufstoppen aus voller Fahrt: eine Bootslänge und die AB 58 steht, verbeugt sich dabei kurz und demutsvoll. Beim Jet werden eben kurzerhand die Klappen dichtgemacht. Dass sie nicht abreißen, grenzt fast schon an ein Wunder. Immerhin müssen sie der vollen Wucht von 2.600 PS standhalten. Mit einem Dreh am Joystick wird die gewünschte Fahrrichtung gewählt, mit einem Neigen die Geschwindigkeit geregelt. Eigentlich ganz einfach. Doch „Du brauchst schon ein paar Tage,“ um mit Joystick und Jet klarzukommen,“ meint Marco Arnoboldi. Nur weil ich schon Jets mit Joystick gefahren habe, darf auch ich ihn in die Hand nehmen. Aber gehe damit etwas vorsichtiger um, steuere in schneller Fahrt nur auf größeren Kreisen. Oder drehe, aber höchst sensibel, am Steuerrad. Denn diese „gute alte Technik“ gibt es nebenher auch noch.

Bei Seestärke 2 zeigte sich das Ligurische Meer für diesen noblen Renner von seine edelsten Seite: nur lange Dünungswellen vom Vortag, nicht spiegel- aber glatt. Eben eine See zum satten Eintauchen in allen Fahrbereichen. 51,9 kn (knapp 100 km/h), dieses Spitzentempo war aus dem Stand heraus innerhalb von rasanten 15,5 s erreicht, wobei uns die Beschleunigung schon merklich in die Polster drückt. In die Gleitfahrt ging es nach 3,5 s über – fließend und ohne dass der Bug seine Nase gen Himmel reckte. 44 kn, der Pegel für die Marschfahrt, stand innerhalb von 8 s an. Was zeigt, dass man die Maschinen auch eine Nummer schwächer wählen könnte. „Doch dann macht es nicht mehr so viel Spaß“, kommentiert Marco Arnoboldi meine Überlegungen. Umgekehrt, die Minifahrt für geruhsame Hafenfahrt liegt bei 0 kn. Das ist nur Jets möglich - oder bei Wellenantrieben mit Trolling-Ventilen. Weiterer Vorteil der Jets: das Boot lässt sich feinfühlig in alle Richtungen dirigieren und traversieren, für das Festmachen in engen Hafenboxen geradezu ideal. Bei dem sich die 8 kW des elektrischen Maxpower-Bugstrahlruder zur Unterstützung aktivieren lassen.

AB-Yachten entstehen im Vakuum-Injektionsverfahren mit einem Sandwich aus Vynycell-Schaum, Kevlar, Carbon und GFK. Der Rumpf ist im Boden bis zu 50, an den Seiten bis zu 40 mm stark. Und ist mit seinem tiefem V mittschiffs um 27°, am Heck um 21° aufgekimmmt. AB's gibt es grundsätzlich nur mit Jet-Antrieben (von Hamilton oder Kamewa) und vorwiegend MAN-Turbodieseln. Alle Versionen werden zuvor als Modell im Testtank ausgiebig ausprobiert, damit die Rümpfe wirklich optimal laufen. Für spezielle Innenarrangements entstehen vor Baubeginn Mockups. So kann sich der Kunde seinen späteren Renner besser vorstellen. Denn AB fertigt zwar in bestimmten Modellreihen, aber alle als Semi Customs ohne vorgegebenes Einrichtungs-Layout.



Fahrbericht AB 58 Malù

Von Hans Wischer



Zu den technischen Feinheiten an Bord der *Malù* zählt beispielsweise das Backup-Controlsystem. Sollte die Hauptsteuerungsanlage ausfallen, lässt sich nach schnellem Tastendruck über das Backup vom gleichen Steuerrad oder Joystick aus weiter steuern. Neben den drei Bilgepumpen mit je 300 l/min Förderleistung gibt es eine weitere (1.000 l/min), die von einem der beiden Motoren angetrieben wird und umschaltbar ist von Auspumpen bei Wassereintritt auf Hineinpumpen im Fall eines Feuers an Bord. Auf dem Vorschiff durchläuft die Ankerkette beim Einholen automatisch eine Waschanlage, wird der Anker per Fernbedienung aus der Hand heraus gefahren. So gibt es keine Stolperfallen auf dem Deck. Ebenso sind die Mittelklampen bei Nichtgebrauch versenkbar.

Bei Aus- oder Einbringen des maximal 3 m langen Tenders (Extra) auf einem in der Werft entwickelten Slipsystem schwingt die Heckgaragentür samt dahinter befindlichem Teil der Badeplattform in auf Tastendruck in die Höhe. Die beiden verbleibenden Seitenteile der Badeplattform umrahmen den Tender dabei wie Ausleger an einem Stegliegeplatz im Hafen - für höchst komfortables Übersteigen. Aus dem festen Badeplattformteil fährt zudem die Badeleiter hydraulisch aus, aus der Treppe zur anderen Seite die Fontanel-Passarelle mit einsteckbarem Handlauf. In der Heckgarage sind die Anschlüsse für landseitiges Abpumpen des 400 l fassenden Blackwater-Tank bereits vorbereitet. Bei ausgefahrenem Tender geht's durch eine seitliche Tür ins Reich der Motoren darunter und davor unter dem Cockpit. Von dem aus zusätzlich durch eine Luke. Dort in der technischen Abteilung erfreuen sich außer den beiden MAN-12-Zylindern (jeweils mit eigenem Tank, aber umpumpbar) des Bordlebens: das Hydrauliksystem, der 11-kW-Kohler-Generator, der elektrisch aufheizbare Warmwasserboiler mit 50 l Inhalt, die Klimaanlage von Giusti Stefano sowie die Batterien.

Dem Vordeck-Sonnenkissen für zwei bis drei Personen hat die Werft eine praktische Persenning spendiert, damit es bei Nichtgebrauch nicht vom Möwen bekleckert wird. Über der Sonnenliegewiese achtern - ebenfalls mit Nachtdecke in Form einer Persenning - lässt sich zur Beschattung auf Tastendruck eine Markise ausfahren. Ganz wie zuhause. Das haben wir an Bord bislang noch nicht gesehen. Das Cockpit-Interieur unter dem Hardtop mit zwei Belüftungsluken ist silberfarbig gehalten, die Sofas in hellem Kunstleder. Vorm am Volant sitzen zwei Gäste auf einer Doppelbank, wie auch Pilot und Co am futuristisch gestylten Steuerstand mit VDO-Instrumenten, Navionics-GPS-Kartenplotter, Raytheon-Radar und -Echolot, Navicontrol-Autopilot und Simrad-UKW-Anlage. Die Außenpantry verfügt über Spülbecken, Kühlschrank und Grill - zum kulinarischen Verwöhnen der bis zu sieben Gäste außen auf dem U-Sofa.

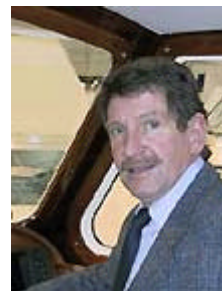
Der Eigner der *Malù* wünschte unter Deck ein Interieur aus imprägnierter, heller Eiche. Derweil die Möbelteile - wie üblich - furniert sind, bestehen die Applikationen an den Decken aus Massivholz. Bei den Böden fiel die Wahl auf dunkles Wengé in Salon und Pantry, eierschalenfarbigen Velours-Teppich in Eigner- und Gästekabine, in den Bädern auf dunkelbraunes Kleinmosaik. „Das liegt wieder im Trend,“ berichtet Valeria Guidetti, für das Interieur-Design verantwortlich. Im Vorschiffssalon mit beigem Leder-Sofa in U-förmigem Arrangement sitzen fünf Personen am höhenverstellbaren Tisch an Steuerbord, befindet sich vis-à-vis die Innenpantry mit Abdeckklappen über Spülbecken und Arbeitsfläche aus tiefgezogenem GFK und darin integriertem Miele-2-Flammen-Ceranherd. Die Pantryausstattung, weiterhin Dunstabzugshaube, Mikrowelle und 100-l-Kühlschrank mit Tiefkühlteil, war so vom Eigner gewollt.

Die Eignerkabine ganz vorn bietet ein Queensize-Doppelbett, einen WC-Raum mit Bidet und Waschtisch sowie einen separaten Duschaum. Gäste nächtigen in der an Backbord gelegenen Mittschiffs-Kabine auf zwei Einzelbetten, erreichen ihr Bad - ebenfalls mit Bidet - vom Salon aus. Die Türen der Duschkabine im Gästebad falten vierfältig und platzsparend zur Seite, um bequem an das hinter der Dusche untergebrachte Wasch-/Trockencenter zu gelangen. Ganz vorn erreicht der Skipper sein kleines Quartier durch ein Skylight und über eine Leiter. Ihm stehen ein Einzelbett und ein abgetrenntes Corean-Bad mit WC und Handwaschbecken zur Verfügung.



Fahrbericht AB 58 Malù

Von Hans Wischer



Fazit: Die AB 58 ist spurtstark und schnell. Sie überzeugt durch hervorragende Manövriereigenschaften, gute Technik und anspruchsvolles Design.

Daten:

AB 58 Malù

Länge ü.A.	17,70 m
Rumpflänge	14 m
Breite	4,60 m
Höhe ü.WL	4,05 m
Verdrängung	24 t
Motorisierung	2 x 956 kW / 2 x 1.300 PS (MAN - 12-Zylinder-Turbodiesel) mit Rolls Royce / Kamera-Jet-Antrieb
Treibstoff	3.400 l
Reichweite	400 sm bei 44 kn, 350 sm bei 50 kn
Frischwasser	1.000 l
Sat-TV-Antenne	SeaTel
Klassifizierung	CE A & RINA
Konstruktion	Marco Arnoboldi
Exterieur- / Interieur-Design	Wertteam
Werft / Baujahr	AB Yachts (Italien) / 2004 Via Dorsale, 13 - 54100 Massa - Italy Tel.0039 0585 253497, Fax 0039 0585 251650, E-Mail info@abyachts.com

Fahrwerte:

Wir maßen auf dem Ligurischen Meer vor Viareggio bei Wind- und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten:

Maximal:	51,9 kn bei 2.300 U/min, erreicht nach 15,5 sec
Minimal:	0 kn bei 600 U/min
Untere Gleitfahrt:	15,5 kn bei 1565 U/min, erreicht nach 3,5 sec
Marschfahrt:	44 kn bei 2.050 U/min
Schnelle Marschfahrt:	48 kn bei 2.190 U/min