



## **Fahrbericht Carver 530 / 450**

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright Carver

### ***Neuer Schwung für Carver. Seit einiger Zeit ist die US-Marke wieder in Deutschland präsent. Importeur Wolfgang Gesen gibt kräftig Gas.***

Wolfgang Gesen ist ein echter Allroundunternehmer. In seiner Pagatec Firmengruppe im emsländischen Papenburg sind Firmen mit sehr unterschiedlichen Betätigungsfeldern zusammengefaßt: vom Systemgroßhandel einer Baufirma bis hin zu einer Produktionsstätte für exklusive Gartenmöbel ist alles vorhanden.

Zum Bereich Schiffshandel kam Gesen eher per Zufall. Hier wurde wie so oft aus Hobby Profession. Gesen, selbst aktiver Motorbooffahrer, fand Gefallen am maritimen Bereich, entschied sich vor einem Jahr, Carver in Europa wieder auf Kurs zu bringen.

Um diese US-Werft war es aufgrund eines tödlichen Verkehrsunfalls des letzten Importeurs in den letzten Jahren in Deutschland still geworden. Außerdem hatte Carver in den USA überproportionale Umsätze, auch zurückzuführen darauf, dass man Trojan dazugekauft hat. Carver besteht seit über 45 Jahren in Pulaski im US-Staat Wisconsin, baut etwa 1.400 Boote pro Jahr.

17 Modelle aus GFK umfaßt die Angebotspalette. Gesen macht den kompletten Europa-Import, über mittlerweile 23 Händler wird europaweit der Vertrieb wahrgenommen. Nichtsdestotrotz hält Gesen nach weiteren starken Händlern Ausschau. In Deutschland ist unter anderem der bcm-Vertrieb in Münster zuständig. Für Probefahrten stehen an geographisch günstigen Standorten in Europa unterschiedliche Carver-Modelle zur Verfügung. In Papenburg hält Gesen selbst für Probefahrten auf Ems und Nordsee die beiden auf den nächsten Seiten beschriebenen Carver-Modelle 530 und 450 an Gesens eigenem Steg bereit - neben 4,84 bis 6,78 m langen Sportbooten und zweckmäßigen Daycruisern der in Polen gefertigten Eurostar-Flotte, die von Pagatec in Kooperation mit Yamaha über deren Händler verkauft werden.

Carver macht nicht jeden Modetrend mit, setzt bei der Modellpolitik vielmehr auf langjährige Kontinuität. Das heißt für den Eigner: Sein Schiff zählt nicht nach ein, zwei Jahren schon zum alten Eisen. Funktionalität wiegt mehr als Design. Deshalb kommen Carver-Boote vielleicht etwas kantig daher. So ist die Windschutzscheibe nicht nach vorn gebogen und von Mini-Format, sondern in Verlängerung der Aufbautenform schräg nach achtern gezogen und so groß dimensioniert, dass sie hoch oben vor Fahrtwind wirklich schützt. Die Gangbords zu beiden Seiten sind gut begehbar, haben eine Reling in vernünftiger Höhe für sicheren Halt beim Tritt aufs Vorschiff und mit patenter Pforte für seitlichen Ausstieg. Leider ist das bei so manch' anderer Werft heute nicht mehr selbstverständlich.

Die Voyager sind bereits von Haus aus reichhaltig ausgestattet. So mit individuell regelbarer Klimaanlage und Heizung für die vier Unterdeckbereiche, Echtholz-Jalousien für die Salonfenster, Parkettfußboden in Pantry und Bädern, Entertainment-Center mit TV, Video und Kassetten-Radio und Sofa mit zwei ausklappbaren Fußstützen im Salon, Dusche am Badesteg und Interieur aus Kirsche, Halon-Feuerlöschern, dort wo



## **Fahrbericht Carver 530 / 450**

Von Hans Wischer



man sie im Notfall braucht, sowie Icemaker und Außenpantry auf der Fly. Waschmaschine und Trockner, zentrale Staubsauganlage mit zahlreichen Schlauchanschlüssen, Deckwaschanlage, Innentreppe zur Flybridge sowie Orbiscan-Sat-Antenne für lückenlosen TV- und Radioempfang sind als Extra zu haben. Auf der 450 Pilothouse läßt sich das Sofa im Salon serienmäßig zu einer Schlafstatt für zwei Personen, ausfallen, bei der 530 Pilothouse ist es ein Extra. Wie auch eine zweckmäßige Crewkabine im Heck bei dem größeren Modell in der Europaversion als Extra zu haben ist. Zum Standardangebot hinsichtlich Motorisierung gesellen sich zahlreiche andere Variationen. Motoryachten aus dem Land der unendlichen Möglichkeiten können eben auch nahezu unendlich aufgewertet werden. Auf den beiden gefahrenen Booten zum Beispiel mit modernster Navigations- und Kommunikationselektronik von Simrad. Von ihrer Funktionalität, Genauigkeit und Zuverlässigkeit ist Carver-Europa-Importeur Wolfgang Gesen so überzeugt, dass er nichts anderes empfiehlt.

Pilothouse steht bei Carver für einen brückenähnlichen und futuristisch gestalteten Innensteuerstand, der mit seinen für Beschlagfreiheit belüfteten Scheiben ein paar Stufen höher als der Deckssalon (mit großer, gläserner Schiebetür zum Cockpit achtern, überdacht von der riesigen Flybridge) angeordnet ist. Dadurch ist beim Fahren von innen mehr Übersicht nach vorn und zu den Seiten gegeben, nach achtern indes ist die Sicht geringfügig eingeschränkt. Dieses Manko beheben Videokameras, die den Rückblick auf Monitoren anzeigen. Der Steuermann lehnt sich in einem auf Tastendruck sechsfach verstellbaren Pilotensessel zurück, hat alle Funktionen bequem in der Hand, alle Anzeigen wie in einem Raumschiff rundum optimal im Blick. Derweil es sich bis zu fünf Gäste rund um den Piloten auf einem Halbrundsofa bequem machen - und am Fahrtgeschehen teilhaben. So sitzt der Steuermann nicht allein, kann sich bestens mit den Bordgästen unterhalten. Auf der großen Flybridge können sich die Gäste nach Belieben verteilen, haben neben dem Piloten zwei bis drei Personen Platz - dahinter gibt es Sitzrunde und Sonnenliege sowie das Trockenlager mit Lift für's Dingi. Das alles gilt für die Carver 450 und 530 Pilothouse Voyager gleichermaßen.

Überhaupt ist die 450er ein preiswerteres, kürzeres und im Innenraum kleineres Abbild der 530er. Rein äußerlich sind beide auf Anhieb kaum zu unterscheiden - es sei denn, sie liegen im Hafen nebeneinander. Die Pilothouse-Modelle bieten bei kompakter Länge dank ihrer versetzten drei Ebenen im Decks- und Unterdecksbereich reichlich Stehhöhe - 2,03 m beim Modell 450 und 2,11 m bei der 530 - und Platz. Man wähnt sich auf einer weitaus größeren und teureren Yacht, als man tatsächlich ist.

### **CARVER 530 Pilothouse Voyager**

Die exakt 2,08 m mehr Länge lassen die 530 Pilothouse Voyager weicher laufen als die 450er: Die Wellen werden in voller Fahrt sauber durchschnitten, Gischt wird dabei weit abgewiesen und insgesamt sanft eingetaucht.

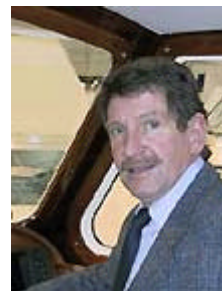
Die elektronische Twin Disc Power Commander-Schaltung reagiert butterweich mit einer Sicherheitsverzögerung von etwa einer Sekunde, um beim plötzlichen Wechsel von Vor auf Zurück das Getriebe zu schonen. Das Höchsttempo von 27,5 kn war auf der Ems mit den beiden je 331 kW starken Cummins-Dieseln aus dem Stand heraus nach schnellen 20 sec erreicht. Bis zum Übergang in die Gleitfahrt bei 15 kn vergingen gerade 7,5 sec.

Das sind absolute Sportbootwerte für eine rund 20 t schwere Motoryacht. Von oben herunter läßt sich die Gleitfahrt bis auf 10,5 kn reduzieren und halten. Das ist schon sensationell. Als angenehme Marschfahrt ermittelten wir bei 2.000 Umdrehungen auf der Ems 19,2 kn. "In tieferem Wasser," so Wolfgang Gesen, "läuft die 530 Pilothouse Voyager dann 20,5 kn, verbraucht für beide Maschinen insgesamt 70 Liter Diesel pro Stunde."



## Fahrbericht Carver 530 / 450

Von Hans Wischer



Für die langsame Hafenfahrt oder auf Flüssen und Kanälen mit Tempolimit läßt sich die Minimalfahrt in drei Stufen auf 5,1 bis 6,9 Knoten reduzieren. Mit nur einer eingekuppelten Maschine haben wir als Minimum 3,4 kn gemessen. Das macht das Schiff neben seinen exzellenten Rauwassereigenschaften auch für gemächliche Binnentörns ideal.

Am Innensteuerstand fühlt sich der Pilot mit dem rundherum gezogenen und übersichtlichen Instrumentenpanel wie in der Kanzel eines Jumbo-Jets ohne Co. Fünf Bordgäste haben auf einem seitlich und dahinter angeordneten L-förmigen Sofa mit freier Aussicht Platz.

Im drei Stufen tiefer gelegenen Salon mit L-Sofa (ausfahrbare Fußstützen machen den Fernsehabend an Bord äußerst bequem) und quer angeordneter, offener Pantry besticht der stabile Tisch.

Er läßt sich für's opulente Festmahl an Bord im Handumdrehen auf doppelte Größe entfalten. Das Interieur besteht aus Kirschholz, gegen Aufpreis ist es auch in Eiche zu haben. Die weichen Sofas sind mit einem Stoff bespannt, der sich wie Veloursleder anfaßt. Die Pantry ist mit dreiflammigem Ceranherd, Mikrowelle, Backofen, Kühl- und Tiefkühlschrank sowie Kaffeemaschine ausgestattet.

Im Vorschiff gibt es drei komfortable Schlafkabinen. Unter dem Pilothouse angeordnet ist die Eignerkabine mit Doppelbett quer zur Fahrtrichtung, zwei großen Kleiderschränken und separaten Bädern, das eine mit elektrischem WC, das andere mit Wannendusche. Das Waschbecken dazwischen hat keine Abtrennung zum Schlafbereich.

Das ist zwar ungewöhnlich, aber überaus praktisch, um sich in der großzügigen Eignerzone unter Deck nirgends eingengt zu fühlen. Die beiden Gästekabinen - mit Doppelbett im Vorschiff und Etagenbetten an BB teilen sich ein Bad mit Dusche und Elektro-WC, das zugleich als Daytoilet für Tagesgäste an Bord fungiert. Die vom Achterdeck aus zugängliche Crewkabine hat ein Bett, WC und Waschbecken, ist insgesamt etwas knapp bemessen.

### Daten

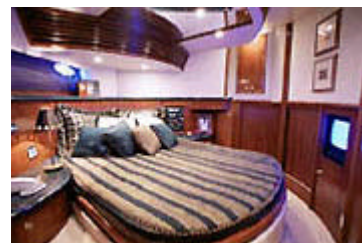
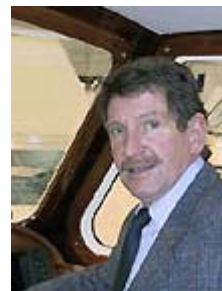
#### CARVER 530 Pilothouse Voyager

L.ü.A.:	16,38 m
Breite:	4,67 m
Höhe ü.WL.:	5,79 m
Tiefgang:	1,45 m
Verdrängung:	19 t
Frischwasser:	750 l
Abwasser:	380 l
Treibstoff:	3.000 l
Motorisierung:	2 x 331 kW Cummins-Diesel
Werft:	Carver/Trojan, USA
Europa-Importeur:	Pagatec 26871 Papenburg Tel. 04961/9460-0, Fax 94 60 80



## Fahrbericht Carver 530 / 450

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright Carver

### CARVER 450 Pilothouse Voyager

Mit ihrer Länge von 14,30 m liegt die kompakte 450 Pilothouse Voyager noch unter der magischen 15-m-Grenze für deutsche Binnenreviere - für die der Eintrag ins Binnenschiffsregister und ein besonderes Fahrpatent notwendig werden.

Die Flybridge-Motoryacht ist mit zwei Volvo Penta-Dieselmotoren vom Typ 74P EDC à 353 kW bis zu 26,5 kn schnell, erreicht diese High-Speed innerhalb sportlicher 23 sec aus dem Stand heraus auf glattem Wasser, geht in Gleitfahrt bei 11,9 kn nach rasanten 6,5 sec über. Der große Wendekreis bei hoher Geschwindigkeit minimiert sich bei langsamer Fahrt unter Einsatz der beiden Maschinen in Vorwärts-/Rückwärtsstellung auf einen Teller-Drehkreis, wird bei Anlegemanövern noch vom Querstrahlruder im Bug optimal unterstützt.

Das ist auch sinnvoll beim rückwärtigen Umsteuern, bei dem das Boot verzögert reagiert. Wellen von vorn werden mit kurzen, Stößen abgefedert, seitliche Wellen werden mit kurzzeitigem Aufschaukeln gemeistert.

Das Interieur unter Deck besticht durch freundliches Kirschholz und weiche, beige Sofas, die mit einem Stoff bezogen sind, der sich wie Veloursleder anfühlt. Der Salon beherbergt L-Sofa, Zweier-Sofa und das Entertainmentcenter mit TV, Video, Radio und CD-Player. Eine Bar mit eigenem Spülbecken und Flaschenfach darunter schließt den Salon nach vorn ab, trennt ihn vom erhöhten Steuerstand.

Über zwei Stufen geht's vom Salon ins Steuerhaus mit vielfältig verstellbarem Pilotensessel und einer mittschiffs angeordneten Halbsitzrunde für vier Beifahrer.

An Backbord daneben befindet sich - eine Stufe tiefer als der Salon - die Pantry mit Parkettfußboden, dreiflammigen Herd, Kühlschrank, kleinem Tiefkühlschrank, Mikrowelle und Spülbecken.

Im Vorschiff gibt es zwei nahezu gleichwertige Doppelbettkabinen mit eigenem Bad für Eigner und Gäste.

Wer inneren Werten und guten Fahreigenschaften mehr beimisst als äußerlichem Modedesign, sollte eine Carver einmal selbst zur Probe fahren.

Er wird sie dabei schätzen lernen.



## **Fahrbericht Carver 530 / 450**

Von Hans Wischer



---

### **Daten**

---

#### **CARVER 450 Pilothouse Voyager**

L.ü.A.: 14,30 m  
Breite: 4,55 m  
Höhe ü.WL.: 5,08 m  
Tiefgang: 1,09 m  
Verdrängung: 12 t

Frischwasser: 570 l  
Abwasser: 300 l  
Treibstoff: 2.100 l

Motorisierung: Volvo Penta-Dieselmotoren vom Typ 74P EDC à 353 kW

Werft: Carver/Trojan, USA  
Europa-Importeur: Pagatec  
26871 Papenburg  
Tel. 04961/9460-0  
Fax 94 60 80