



## **Fahrbericht Linssen DS 45**

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright Linssen-Werft

### **Die Linssen-Brüder geben Gas**

Nach mehr als 50 Jahren Stahlbau mit geruhsamen Verdrängern stellt die niederländische Linssen-Werft erstmals ein schnelles GFK-Modell vor: Die DS 45.

Einer der bekanntesten Werbeträger für die Linssen-Brüder ist Rollo Gebhard, einst eingefleischter Segler, der sich auch auf einem Motorboot, einer Linssen wohl fühlt und mit ihr geruhsame Binnentörns unternimmt. Über den einen oder andern berichtet Gebhard schon mal im Fernsehen. „Doch unsere Kunden,“ erklärt Jos Linssen, Chef der gleichnamigen Familienwerft aus Maasbracht in der niederländischen Provinz Limburg (das liegt näher zu Düsseldorf als Amsterdam) „verlangten zunehmend nach einem schnellen Boot aus unserem Hause. Vor allem für ihre passive Sicherheit, um auf den Flüssen schnell mal ein langsames Binnenschiff zu überholen.

Zudem sollte dieses Boot unseren Qualitätsnormen entsprechen und dem klassischen Erscheinungsbild von Linssen entsprechen. „Die Idee wurde im Januar 1997 geboren, sechs namhafte Konstruktionsbüro bat man um Vorschläge. Die Wahl fiel schließlich auf den Engländer Don Shead, dessen schnelle Rümpfe weltweit anerkannt sind. Das erklärt das DS in der Typenbezeichnung der neuen, 13,72 Meter langen 45er.

Zwei von ihnen sind bereits fertig, eine dritte befindet sich derzeit im Bau. Eine davon soll als Vorführschiff auf den Bootsausstellungen in den USA - wie New York und Miami - für Aufsehen sorgen. Denn die Linssen-Brüder erhoffen sich auf dem US-Markt gute Absatzchancen. Immerhin hat man dort bereits drei stählerne Sturdys ausgeliefert, weitere zwei als Aufträge vorliegen.

Im Vergleich zu den 80 Booten, die die 1949 gegründete Werft derzeit pro Jahr fertigt, ist das sicherlich nicht viel. Doch auch aus Skandinavien, Großbritannien und den Mittelmeerländern werden Aufträge für die erste GFK-Motoryacht aus Maasbracht erwartet. Für die Zukunft plant die Werft deshalb, den Anteil an GFK-Booten ständig zu erhöhen. In fünf Jahren sollen 52 Kunststoff-Linssens pro Jahr gebaut werden.

Deren Rümpfe und GFK-Teile kommen als Teil eines Joint-Ventures von Halmatic aus Portsmouth in England, einem Unternehmen, das vor allem Lotsenboote und Schiffe für die Royal Navy produziert. Die für Serienbauten aus GFK unerlässlichen Formen entstehen bei Fairweather in England, einem Unternehmen, das in dieser Hinsicht auch für Princess-Motoryachten und Moody-Segelyachten tätig ist.

In Maasbracht werden die GFK-Teile motorisiert und mit Interieur angereichert. „Stahlboote,“ so Jos Linssen, „sind eigentlich nur in den Niederlanden, Belgien, Deutschland und der Schweiz beliebt.“



## **Fahrbericht Linssen DS 45**

**Von Hans Wischer**



---

Als Vorstellungsort für die Weltpremiere wählte man Estavayer Le Lac am schweizerischen Neuenburger See, mehr glatter Ententeich als Rauhwasser. So dass über das Fahrverhalten in der Welle an dieser Stelle nichts ausgesagt werden kann. Eigentlich schade, denn das Boot ist nach CE-Kategorie B auch für Küstenreviere zugelassen. Soviel immerhin: die Hecksee des Schwesterschiffes sorgte auf dem ansonsten glatten Neuenburger See für sanfte Stöße. In rauher See mag es da schon härter zugehen.

Wie auch immer, auf dem Neuenburger See konnten die Linssen-Brüder tüchtig Gas geben. Mit zwei je 353 kW (480 PS) starken Volvo Penta-Dieseln vom Typ TAMD 74P EDC erreichte die rund 45 Tonnen schwere DS 45 als Maximum 30 Knoten (55,56 km/h) - aus dem Stand heraus in sportlichen 18 Sekunden.

In die Gleitfahrt ging sie nach sieben Sekunden bei 14,8 Knoten (27,4 km/h) nahtlos über. Vergleichbare Boote gleiten bereits bei geringerer Fahrt auf, heben dafür aber zuvor den Bug für einen kleinen Moment in die Höhe und neigen ihn erst nach dem Übergang wieder nach unten. Bei der DS 45 war der Übergang von der Verdränger in die Gleitfahrt eher nahtlos. Immerhin nimmt der hinterher geschleppte Wellenberg im Tempobereich von sieben bis 15 Knoten (13 bis 27,8 km/h) deutlich zu. Um auf Binnenrevieren mit Tempolimit die Uferzonen zu schützen, muss die Geschwindigkeit auf unter sieben Knoten reduziert werden.

Als Minimum ermittelte DIE WELT 4,6 Knoten (8,5 km/h), mit nur einer eingekuppelten Maschine 3,4 Knoten (6,3 km/h). Derweil dank Umsteuern beider Maschinen in langsamer Fahrt auf dem Teller gewendet wurde - im Hafen hilft das Querstrahlruder im Bug beim Anlegen obendrein - wurden dafür in Maximalfahrt stattliche fünf Bootslängen benötigt. Er reduzierte sich in mittlerer Gleitfahrt auf etwa drei Bootslängen.

Bei Geradeausfahrt verhielt sich die DS 45 in allen Geschwindigkeitsbereichen und auch bei Rückwärtsfahrt kursstabil, reagierte durch plötzliches Verreißen am Lenkrad nur durch sanftes Nicken zur Seite. Don Sheads langjährige Erfahrung lässt grüßen. Die Propellerwellen mit den Fünf-Blatt-Hi-Screw-Propellern (abgerundet und gecuppt) aus Nickel-Aluminium-Bronze werden für das exzellente Fahrverhalten in Halbtunneln unter dem zum Heckspiegel um 18 Grad aufgekimmten Deep-V-Bootsrumpf geführt. Mit dem Nachteil des bereits erwähnten, großen Drehkreises in voller Fahrt.

Vom Aufteilungskonzept her entspricht die DS 45 den bisherigen großen Linssens. Das als Variotop bezeichnete, auf Tastendruck elektrisch verschliessbare Kabrioverdeck öffnet den erhöhten Steuerstandsbereich zum Open-Air-Platz - oder verschliesst ihn, so dass dann zusätzlicher Innenraum mit Sitzrunde zur Verfügung steht. „Die Fahrtgeräusche,“ so Jos Linssen, liegen dort unter 72 dB.“ Neu ist eine elektrisch um 35 Zentimeter in der Höhe verstellbare Sitzbank für Pilot und Co. Um bei geöffnetem Verdeck auch über die Windschutzscheibe zu blicken. Ob nun erhöht oder tiefer gelegen, bei offenem Dach und schneller Fahrt gibt es Windverwirbelungen. Doch das ist auf anderen Booten im Außenbereich auch nicht anders. Von den unter diesem Bereich liegenden Motoren sind am Steuerstand keine Vibrationen zu spüren.

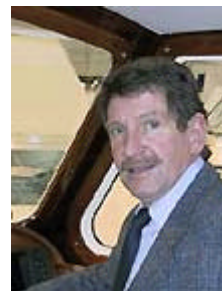
Wohl aber unter Deck im Vorschiff. Die von der Werft gepriesene Vibrationsfreiheit (von dem holländischen Spezialbüro van Cappellen attestiert) aufgrund unterschiedlicher, wohldosierter Spantenabstände überzeugte bei den ersten beiden DS 45 noch nicht in jeder Hinsicht. Hier muss für die Serie nachgebessert werden.

Der Unterdeckbereich (mit Heizung und Klimaanlage, in der Leistung in zwei Varianten für nordische und mediterrane Gewässer zu haben, mit Interieur aus bestens verarbeitetem Kirschholz) erfordert seinen Tribut, wenn die Gangbords darüber für den sicheren Tritt auf's Vorschiff noch breit genug sein sollen. Tribut heißt bei der DS 45: Langgezogener Salon an Steuerbord mit U-Sofa, Flachbett-Fernseher vis-à-vis, Gästekabine mit zwei schmalen Etagenbetten und Pantry an Backbord.



## Fahrbericht Linssen DS 45

Von Hans Wischer



Die Pantry ist kaum größer als eine Telefonzelle ausgefallen, bietet Stehplatz für nur eine Person, aber trotzdem funktionell alles notwendige: Ceranflächen-Herd mit vier Kochstellen, Mikrowelle mit Backofen und Grill, Kühlschrank mit Tiefkühlabteil. Dafür gibt es aber zwei Bäder mit Dusche und elektrischem Vakuum-WC, das eine mit Zugang vom Salon, das andere von der Eignerkabine mit Doppelbett ganz vorn im Vorschiff. An unterbelüfteten Lattenholzrahmen bei den Betten - wie bei einer Motoryacht für rund 1,9 Millionen Mark ansonsten üblich - hat Linssen bei der DS 45 gespart.

Gespart wurde auch beim Platz für ein Beiboot. Nach Wertmeinung wären die Davits am Heck störend, in denen auf vergleichbaren Motoryachten ein Dingi während der Fahrt hängt. Statt dessen hat man sich für eine andere Lösung entschieden: Das Schlauchboot-Beiboot ruht während der Fahrt zusammengefaltet in einem Stauraum unter dem achterlichen Cockpit. Wenn es denn seine Funktion als Landtransporter von der Ankerbucht zum Strand erfüllen soll, gibt es für das Aufblasen - oder hernach Abblasen einen Luftkompressor. Zehn Minuten Zeit vergehen dafür gut und gerne, ob nun Auf- oder Abblasen.

Zu Wasser gelassen oder wieder aufgenommen ist das Beiboot bequem über den auf Tastendruck abklappbaren Heckspiegel. Der ist mit Teakholz belegt wie alle anderen Außenbereiche der DS 45 auch. Für Brückendurchfahrten lässt sich der Mast abklappen, dann beträgt die Höhe über Wasserlinie 3,30 Meter.

### Daten

L.ü.A.	13,72 m
Breite	4,30 m
Höhe ü.WL.	3,30 m
Tiefgang	1,00 m
Gewicht	ca. 15 t
Frischwasser	440 l
Abwasser	220 l
Kraftstoff	2.000 l
Motor	2x Volvo Penta 6-Zyl. Diesel mit je 353 kW
CE-Zul.	nach Kl. B
Werft:	Linssen Yachts Brouwersstraat 17 NL-6050 AD Maasbracht Tel. 0031/475/43 99 99 Fax 43 99 90 Internet: <a href="http://www.linssen.nl">www.linssen.nl</a>