



## **Fahrbericht Sunseeker Manhattan 64**

Von Hans Wischer



***Dass man bei Sunseeker nicht nur von Offshorerennern etwas versteht, sondern auch Flybridge-Motoryachten mit Pfiff baut, beweist die neue Manhattan 64.***

Mit der ersten Sunseeker, einem 6,50 Meter langen Kajütboot, auf dem ich vor 22 Jahren an Bord war, hat die 20,28 Meter lange Manhattan 64 nun wirklich nichts mehr gemeinsam.

Seitdem hat die englische Nobelmarke mit internationaler Reputation Riesensprünge vollzogen, fertigt jetzt Offshorerenner und Motoryachten bis zu 25 Meter Länge. Im Herbst 2000 soll sogar eine 32 Meter lange Sunseeker präsentiert werden. Die beiden Werftchefs, die Wainwright-Brüder, haben beizeiten englische Gründlichkeit und das Know-how der Ingenieurskunst von der britischen Insel mit italienischem Chic und sportlichem Styling gepaart.

Hierzulande hat Importeur Axel Krick aus Bad Oeynhausen die Marke Sunseeker aufgebaut, danach wurde er von Hans-Hinrich Schulz (Eigner des 38-Meter-Lürssen-Baus Xenia) finanzstark unterstützt. Nach dem Ausscheiden von Axel Krick trat Peter Gruber an seine Stelle, weiß das Krick'sche Lebenswerk zu schätzen, hat es stetig dem Image einer Nobelmarke entsprechend mit Stil weiterentwickelt und zur Sunseeker Germany AG umfirmiert - mit ihm und Hans-Hinrich Schulz als Anteilseigner.

Neben der Heimatbasis in Bad Oeynhausen und dem Verkaufs- und Servicecenter im Port Adriano auf Mallorca kamen weitere Stationen in Golfe Juan an der Côte d'Azur und im italienischen Porto Turistico Lavagna hinzu, wurde die Sunseeker-Vertretung für Brasilien übernommen.

Damit avancierten er und sein engagiertes Team (wie beispielsweise Vorstandsassistentin Franziska Schmidt, Verkaufsleiter Torsten Sieckmann und Technik-Disponent Knuth Nolting) zum bedeutendsten Sunseeker-Auslandsverkäufer.

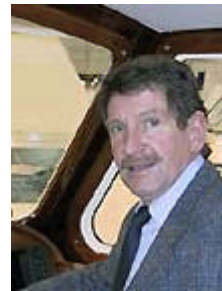
Grubers Messeauftritte strahlen bereits seit ein paar Jahren elegantes und großzügiges Flair aus - eben dem Wert der Millionenobjekte angemessen. Allein auf der letzten boot in Düsseldorf kümmerte sich eine 45-köpfige Crew um die Besucher. Begonnen wurde in diesem Frühjahr mit dem Bau einer repräsentativen und lichtdurchfluteten Ausstellungshalle im heimischen Bad Oeynhausen. Während der EXPO 2000 in Hannover verleiht Peter Gruber dem gläsernen Monaco-Stand mit einer Sunseeker maritimes Ambiente.

Beim Grand Prix von Monaco nutzen Rennfahrer wie Schumi & Co sowie Zuschauer gern Grubers Boots-Shuttle-Service vom Hotel direkt in den Haupthafen zwischen dem Schlossfelsen Monte Carlo und dem Casino zur Start- und Ziel- sowie Zuschauer-Pole-Position. Fahrer der Autopolen wie auch andere aus deren Rennställen nennen eine Sunseeker ihr eigen, fühlen sich auf den schnittigen und rasanten Modellen im Offshorerenner-Stil wohl.



## **Fahrbericht Sunseeker Manhattan 64**

Von Hans Wischer



---

Die Manhattan 64 zählt zur Gattung der Wohnhäuser auf dem Wasser - mit Flybridge, Wohnbereichen auf Decks ebene und Schlafkabinen unter Deck. Allerdings mit eleganten und abgerundeten Linien (wie bei der englischen Marke Sealine), die sich mit der Sunseeker-typischen scharfkantigen Schnittigkeit ideal paaren. Aber auch mit recht sportlichen Fahrwerten:

Das maximale Geschwindigkeitspotential maßen wir mit 30,1 kn bei ruhiger See vor Cannes. Die unterste Gleitfahrt war nach sportlichen 8 Sekunden aus dem Stand heraus bei 14 kn erreicht, die Höchstgeschwindigkeit nach 30 Sek. Als Minimum ermittelten wir mit einer Maschine eingekuppelt 5,3 kn, mit zwei Maschinen 6,7 kn. Die angenehme Marschfahrt liegt etwa bei 26 kn - und die wurde bereits nach 20 Sekunden erzielt. Dabei lief die 64 Manhattan stets spurtreu, reagierte auf plötzliches Verreißen des Steuerrades nur mit sanftem Neigen zur Seite. In schneller Marschfahrt drehte die 64 Manhattan auf engen zwei bis drei Bootslängen.

In langsamer Fahrt ließ sie sich auf dem Teller drehen, wurde bei engen Hafenmanövern noch durch kurzzeitiges Betätigen des elektrischen Bugstrahlruders punktgenau unterstützt. Fazit: An den Fahreigenschaften gibt es nichts zu beanstanden, einfach perfekt.

Interessant bei dieser Flybridgeyacht sind die zwei Ebenen im Deckssalon und unter Deck. Dadurch wurde sehr viel Lebensraum geschaffen, der durch sein freundliches, auf Hochglanz lackiertes Interieur aus Kirschholz ein wohltuendes Ambiente ausstrahlt.

Im unteren Salonbereich sind ein beigefarbenes, L-förmiges Ledersofa und die Pantry (mit Kühlschrank, Tiefkühlschrank, Geschirrspülmaschine, 4er-Ceran-Feld und zwei Spülbecken) angeordnet. Die in beigem Granitton aus Corian gehaltene Arbeitsfläche harmoniert bestens im dem Kirschholz-Interieur. Intelligent gelöst ist das neue Pantry-Konzept mit Bartresen. Ideal für die abendliche Bordparty, zumal sich nach aussen hin das geräumige Cockpit anschließt.

Der obere Salonbereich zwei Stufen höher bietet ein halbrundes Sofa für vier Personen hinter dem Steuerstand und mit bester Aussicht zur Teilnahme am Fahrtgeschehen. Der große, faltbare Tisch ist für ein Festmahl wie geschaffen. Schräg gegenüber und neben dem Steuerstand gibt es ein weiteres Halbrundsofa für drei Personen.

Hier allerdings sitzt man mehr mit Blickrichtung nach achtern. Vom Steuerstand mit elektrisch verstellbarem Recaro-Sessel ist die Umsicht trotz großer Fensterflächen mit Defrosterdüsen teilweise beeinträchtigt. Die Instrumente und Anzeigen im von dunkelblauen Alcantara umfassten Paneel mit pfiffigen, seitlichen Ablageflächen sind gut ablesbar, spiegeln sich auch nicht in den Fensterscheiben. Was längst nicht immer der Fall ist.

Das kompakte Steuerrad und die beiden Einhebelschaltungen liegen gut in der Hand, die Simrad-UKW-Anlage RS8400 liegt in guter Griffweite. Allerdings sind die Schalter für zahlreiche Funktionen recht ungeschützt, so dass man ungewollt leicht Horn, Scheibenwischer oder Bilgenpumpe aktiviert.

Vom oberen Salonbereich führt die innere Freitreppe zum Aussensteuerstand auf die Flybridge. Doch bleiben wir zunächst einmal unter Deck - jeweils individuell per Air Condition klimatisierbar. Die Zwei-Ebenen-Aufteilung mit freundlichem Kirschholz-Interieur setzt sich im Schlafbereich fort, schafft somit unter dem Salon eine großzügige Eignerkabine mit Fernseher, Doppelbett, Sofa, Schminktisch und diagonal angeordneten Kleiderschränken mit Spiegeltüren. Im Bug gibt es die VIP-Kabine, ebenfalls mit Doppelbett. Und dazwischen eine weitere Gästekabine mit zwei einzeln stehenden Betten. Alle drei Kabinen verfügen



## **Fahrbericht Sunseeker Manhattan 64**

Von Hans Wischer



über ein privates Duschbad mit elektrischem WC und direktem Zugang. Wobei die der mittleren Kabine zugleich als Daytoilet dient, auch vom Flur aus zu betreten ist. Einzige Mankos: Die Betten haben keinen unterbelüfteten Lattenholzrahmen, den Klappen für die oberen Staufächer in den Kabinen fehlen feststellende Arretierungen.

Das achterliche Cockpit mit Sofa am Heck, weitgehendst von der Flybridge überdacht, ist - wie bereits erwähnt - recht geräumig. Unter dem Cockpitsofa gibt es als Extra eine - für ihre Verhältnisse relativ komfortable - Crewkabine mit zwei Einzelbetten und Duschbad. Mit diesem Doppelnutzen der vierten Kabine - für Crew oder weitere zwei Bordgäste - setzt Sunseeker sicherlich Maßstäbe für andere Werften, die den Crewbereich oft sträflich vernachlässigen: Ihn zu klein dimensionieren und das WC gar direkt unter dem Bett anordnen.

Bei der Manhattan 64 wird in der Crewkabine in bequemen Hundekojen genächtigt, gibt es dazwischen ein WC mit aus der Wand herausklappbarem Waschbecken (so wie es Dehler schon vor vielen Jahren mit seinen Reisemobilen vormachte). Auf eine eigene Dusche indes muss die Crew verzichten.

Vom Cockpit mit Icemaker geht's zu beiden Seiten des Sofas über zwei Stufen auf die breite Badeplattform mit Fenderstauraum, Warm- und Kaltwasser-Aussendusche, der Station für den elektrischen 220-Volt-Landanschluss. Und von der Plattform über eine bequeme Badeleiter ins Meer oder über eine auf Tastendruck und ausserdem auch fernbedienbare, schwenkbare Besenzone-Gangway an Land. Die seitlichen, gerade noch ausreichend breit bemessenen Gangbords mit Handläufen am Aufbau und seitlicher Reeling bis hin zur Ankerwinde am Vorschiff sind ebenso wie die Badeplattform und das Cockpit mit Teakholz belegt. So konsequent ist es selbst auf großen Yachten für die Trittsicherheit nur selten zu finden. Dafür gebührt der Werft hohes Lob. Allerdings fehlten beim Testschiff noch Abdeckkappen für die Vordeck- Fußtasten der Ankerwinde.

Vom Cockpit führt eine mit Teakholz belegte Aussentreppe auf die Flybridge. Auf dem Testboot lag dort noch Teppichboden, er soll bei künftigen Modellen ebenfalls mit Teakholz ausgekleidet werden. Auf der luftigen Fly mit Geräteträger und faltbarem Bimini-Top darüber gibt es eine Aussenpantry mit Icemaker und Kühlbox, Sonnenliege für zwei sowie die U-förmige Sitzgruppe für sieben bis acht Personen. Am Aussensteuerstand davor nehmen Pilot und Co auf einer Doppelbank Platz.

Der aufgeräumte Maschinenraum ist durch Luken im Cockpitboden zu erreichen. Die Propellerwellen werden Sunseeker-typisch tiefgang-reduzierend in Halbtunneln geführt.

### **Daten:**

Länge ü.A.:	20,28 m	Länge WL:	16,30 m
Breite:	5,20 m	Höhe ü. WL:	5,50 m
Tiefgang:	0,95 m	Gewicht:	ca. 30 t
Dieseltanks:	3.325 l	Wassertanks:	980 l
Motorisierung:	2x MAN-Diesel mit je 588 kW, 2x Caterpillar-Diesel mit je 596 kW od. 2 x MAN-Diesel mit je 772 kW		
Werft:	Sunseeker (UK)		
Vertrieb:	Sunseeker Germany, Im Meerfeld 15, 32547 Bad Oeynhausen Tel. 05731/253 60, Fax 262 21		