



Fahrbericht Mulder Convertible 68

Von Hans Wischer



Der sanfte 20,10 Meter lange Sportcruiser überzeugt durch weichen Lauf bei rauer See

Die Geschichte der Jachtwerf Mulder im niederländischen Voorschoten reicht bis in die 40er Jahre zurück. 1985 hat Dick Mulder den Betrieb von seinem Vater übernommen, baut seitdem neben den klassischen Favorite-Stahlbooten in der 10-Meter-Klasse auch größere Motoryachten bis etwa 30 Meter Länge, vor allem Schnelle aus Aluminium.

Überaus sympathisch ist Dick Mulders Bereitschaft, auch Halbfertiges zu präsentieren. Wie beispielsweise die Mulder 68, von Jaron Ginton (Konstruktionsbüro Ginton en Weber, Haarlem) und Guido de Groot (Designer, Leiden) gezeichnet. So fuhren wir bereits vor einem Jahr das Alu-Kasko des 20,10 Meter langen RundspanTERS während eines Pressemeetings des Arbeitskreises Holland Yachting Industry. Ohne Interieur und Zwischenwände, noch offenem Maschinenraum, mit einer provisorischen Steuerung und ohne geräuschkämmende Isolierung. Dazu gehört schon eine gehörige Portion Mut. Die Chance, ein Kasko zu fahren, hatten wir bislang noch nie, wissen nun einmal mehr die Schalldämmung an Bord zu würdigen. In dieser Hinsicht hat uns Dick Mulder die Ohren geöffnet, gezeigt, was eine vernünftige Schallisolierung bewirken kann. Beim Kasko lag der Geräuschpegel in voller Fahrt am Steuerstand weit jenseits der 100-dBA-Marke, beim fertigen Boot waren es nur noch 80 dBA.

Was nach dem Ausbau aus der damals noch lautstarken, von anderen Medienvertretern als bezeichneten Mulder 68 geworden ist, davon konnten wir uns bei der Probefahrt überzeugen: ein außerordentlich weich laufender Sportcruiser, bei dem selbst bei Windstärke 7 zwar außen über die flachgehaltenen Aufbauten die See kräftig überkam, innen aber dank der hervorragend arbeitenden Koop Nautic-Stabilisatoren nichts vom Tisch fiel. Ein Sportcruiser der aus dem Stand heraus - dank der beiden, in je 588 kW starken 6-Zylinder-Caterpillar-Dieseln mit Wellenantrieben und ZF-Getrieben sowie gecuppten Propellern - nach neun Sekunden und fühlbarem Einsetzen des Turboladers bei 15,4 Knoten in Gleitfahrt sanft und ausgetrimmt übergeht (ohne die Nase nennenswert anzuheben) und innerhalb von kurzen 20 Sekunden das Maximum von 25,7 Knoten erreicht. Als Minimalfahrt ermittelten wir erstaunlich geruhsame 1,4 Knoten mit nur einer eingekuppelten Maschine. Die Vergleichswerte des leichteren Kaskos ohne Einbauten: Sieben Sekunden (also zwei weniger) bis zur Gleitfahrt bei ebenfalls 15,4 Knoten, Maximum von 27 Knoten (1,3 Knoten mehr) innerhalb von 20 Sekunden (gleiche Beschleunigungszeit). So sehr - wie vielfach gedacht - beeinträchtigt das Interieurgewicht gar nicht die Fahrwerte.

Der flachgehaltene Geräteträger mit Suchscheinwerfer und Antennen lässt sich für Brückendurchfahrten abklappen, die Höhe über der Wasserlinie beträgt dann 3,45 Meter.

Dank Antriebswellenführung in Halbtunneln wurde der Tiefgang auf 1,40 Meter minimiert. Das macht die nach CE-Kategorie A für die offene See zugelassene Mulder 68 zugleich auch für Binnenreviere mit Tempolimit überaus interessant. Ihre für einen schnellen Sportcruiser niedrige Minimalgeschwindigkeit ohnehin.



Fahrbericht Mulder Convertible 68

Von Hans Wischer



Das offene und sonnige Achterdeck mit Kirschholz-Tisch, Kunstleder-Sofa für vier Personen, zwei Deckchairs und seitlichen Staukästen ist äußerst geräumig. Von ihm geht es über zwei seitliche Treppen hinab auf die mit Teak belegte Badeplattform mit Süßwasserdusche und Anschluss für die Deckwaschanlage. Das Mittel-Element der Badeplattform lässt sich unter die Wasserlinie absenken, um das Zuwasserlassen des Beibootes, des Wetbikes und Windsurfbords aus der Heckgarage - mit hydraulisch nach oben öffnender großen und sich harmonisch abgerundet in die Linien einfügende Luke. Oder das Anbord nehmen über ein komfortables Slipsystem, das in dieser Klasse sonst kaum üblich ist. Die Badeleiter ist wahlweise in die Badeplattform oder die seitlichen Gangbords einzuhängen.

Auf das mit Teakholz belegte Vordeck mit vom Steuerstand fernbedienbarer, elektrischer Ankerwinde führen zwei seitliche, je 39 cm breite Teakholz-Gangbords mit stabiler Seereling über dem niedrigen Schanzkleid. Das ist oben mit lackiertem Teakholz abgerundet.

Gehen wir nach innen durch zu den Seiten hin gerundete, gläserne Schiebetüren, dank eines kleinen Hardtops bei Regen gegen Wasser von oben gefeit. Und gelangen in das Steuerhaus mit pflegeleichtem Teakholzboden - pardon, hier muss man schon von einem Steuersalon sprechen. Denn hinter dem Innensteuerstand nehmen bis zu vier Bordgäste auf einer Sitzhalbrunde aus hellbeigem Leder mit in der Höhe verstellbaren Tisch am Fahrtgeschehen teil. Die „kleine Pantry“ auf Steuerstands-Ebene verfügt über Grillplatte, Kühlschrank und Spülbecken. Der Steuersalon wird nach Öffnen des riesigen Schiebefensters im Dach schon fast zu einem luftigen Open-Außensteuerstand.

Am Steuerpult mit Simrad-Bordelektronik (CP40 GPS-Kartenplotter, RS8400-UKW-Anlage, RA41C-Farbradar) und Caterpillar-Motoranzeigen und deren Steuerhebeln sowie den Bedienelementen für das effektive und hydraulische, 17 kW starke Rheinstrom-Bugstrahlruder sitzt der Pilot auf seinem vielfältig verstellbaren, blauem Ledersessel zentral und schiffsmittig, hat alle Funktionen ergonomisch in Reichweite, alles rundum bestens im Blick.

Nach vorn durch die dreigeteilten, beschlagfreien Panorama-Doppelglas-Scheiben mit Scheibenwisch- und -waschanlage, zu den Seiten durch absenkbare Fenster und nach achtern durch die gläsernen Schiebetüren. Derweil ihn daneben ein Copilot auf beigefarbenem Ledersitz begleitet.

Gehen wir nach vorn, ein paar Stufen tiefer in den eigentlichen Salon mit Teppichboden in der Mitte, seitlichem Parkett, Alcantara bespannter Decke und freundlich wirkendem Interieur aus hellem Kirschholz: Dort können es sich sechs Personen auf dem beigem Ledersofa gemütlich machen, blicken alle zum Bordfernseher. Die Haupt-Pantry vis-a-vis bietet mit Siemens-Vier-Flammen-230-Volt-Ceran-Herd und Dunstabzugshaube, Mikrowelle mit Backofen und Grill, Icemaker, Kühlschrank und Geschirrspüler allen gewünschten Komfort.

Vom Salon geht es stufenfrei ins Vorschiff: in die durch vier Bullaugen belüftete Eignerkabine (Stehhöhe 1,95 Meter) mit 1,50 Meter breitem und 2 Meter langen Doppelbett als das Himmelreich für die Nacht mit 20 Zentimeter starker Schaumstoff-Matratze. Und optimal genutztem Raum für Kleiderschränke und Schapps und. Mit Privat-Bad aus Corian in Marmor-Struktur, Elektro-WC und Duschkabine. Nur ein kleines Detail, aber es zeugt vom pfiffigem Mitdenken der Werft: Die Türfeststeller sind oben angeordnet, so dass man sich beim Öffnen der Haken nicht umständlich bücken muss.

Vom Salon nach achtern geht es - von zwei Säulen umrahmt - in die mittschiffs gelegene Gästekabine: mit Doppelbett (1,50 x 2 Meter) an Backbord, verspiegeltem Kleiderschrank für mehr Raumgefühl sowie einem Fach für einen Extra-Gäste-Fernseher. Das von der Gästekabine zugängliche Bad - mit abgetrennter Dusch-



Fahrbericht Mulder Convertible 68

Von Hans Wischer



kabineinklusive eingeformter Sitzfläche sowie Elektro-WC - dient zugleich durch eine zweite Tür vom Salon aus als Daytoilet.

Der Maschinenraum vor der Heckgarage und unter dem Salon überzeugt durch intelligente Anordnung aller Aggregate und gute Zugänglichkeit. Dort ist auch die Klimaanlage untergebracht, die in allen Bereichen unter Deck die jeweils individuell gewünschte Temperatur garantiert.

Dick Mulder hat die Mulder 68 zunächst einmal für sich selbst gebaut, einen weiteren Rumpf hat er bereits bei De Gier & Bezaan erstellen lassen. Weil er von seinem Konzept überzeugt ist.

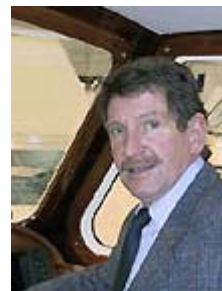
Daten

Länge ü.A.:	20,10 m
Breite:	4,90 m
Tiefgang:	1,40 m
Höhe ü.WL:	3,45m
Gewicht:	38 t
Klassifizierung:	CE A
Rumpf-Form:	Rundspant
Rumpf-Material:	Aluminium
Rumpf-Stärke:	bis zu 10 mm im Boden
Deck-Material:	Aluminium
Deck-Stärke:	bis zu 5 mm stark
Aufbauten-Material:	Aluminium
Aufbauten-Stärke:	bis zu 5 mm stark
Motorisierung:	2 x 588 kW (2 x 800 PS) 6-Zylinder-Caterpillar-Diesel mit Wellenantrieb und ZF-Getriebe sowie gecuppten Propellern
Kraftstofftanks:	6.500 l
Reichweite:	700 sm bei 23 kn, 1.700 sm bei 12 kn
Motoranzeigen:	Caterpillar
Bordelektronik:	Simrad (CP40 GPS-Kartenplotter, RS8400-UKW-Anlage, RA41C-Farbradar)
Generator:	12 kW (Westerbeke)
Stabilisatoren:	Koop Nautic
Hydr. Bugstrahlruder:	17 kW (Rheinstrom)
Frischwassertanks:	3.500 l
Abwassertanks:	Greywater 500 l



Fahrbericht Mulder Convertible 68

Von Hans Wischer



Beibootgarage:	bis ins Wasser reichend für bequemes Zuwasserlassen, Beiboot als Extra
Interieur-Holz:	Kirsche, seidenglanz-lackiert
Interieurböden:	Teak/Teppich
Eigner-/Gästekabinen:	2 - mit 2 Bädern und 4 Schlafplätzen, oder 3-Kabinen-Layout
WC-Art:	Waterflush, 2 x mit Elektrospülung
Klimatisierung:	Heizung / Air Condition, individuell regelbar für alle Unterdeckbereiche
Pantry-Ausstattung:	Siemens mit 4-Flammen-230-Volt-Ceran-Herd mit Dunstabzugshaube, Mikrowelle mit Backofen und Grill, Icemaker (75 l), 30-Liter- Kühlschrank und Geschirrspüler
Werft	Jachtwerf Mulder Frans-Haltplantsoen 6 NL-2251 XJ Voorschoten Tel. +31/71/571 23 25 Fax 561 97 56 Internet: www.jachtwerfmulder.nl

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf dem IJsselmeer vor Medemblik bei Windstärke 7 und Seestärke 6 als Geschwindigkeiten und Geräuschpegel gemessen:

Maximal:	25,7 kn bei 2.334 U/min, erreicht nach 20 sec mit 80 dBA am Innensteuerstand
Minimal:	mit 1 Maschine 1,4 kn, mit 2 Maschinen 2,8 kn mit 600 U/min und 60 dBA am Innensteuerstand
Untere Gleitfahrt:	15,4 kn, erreicht nach 9 sec.