



Fahrbericht Mulder 70 "White Princess"

Von Hans Wischer



Abbildungen: aktuelles Modell, Copyright Shipyard D. Mulder

Mulder 70 White Princess

Der voluminöse Rundspant-Rumpf verleiht der Walk-Around Mulder 70 viel Auftrieb und sicheres Kurvenverhalten mit kaum nennenswerter Seitenneigung. Da bleibt alles an seinem Platz, hat Hans Wischer bei der Probefahrt auf der Amer festgestellt.

Auf den von Vripack gezeichneten und bei Kuipers gebauten Rundspant-Verdrängern lässt man mich nicht mehr ans Ruder, seitdem ich einen von ihnen bei schneller, enger Kurvenfahrt fast zum Kippen gebracht hätte. „So fährt man ja auch nicht,“ musste ich mir damals Vorwürfe gefallen lassen. Auf der White Princess, einem Rundspant-Verdränger aus dem Hause Dick Mulder, sollte ich ausdrücklich bei Vollgas enge Kurven fahren. Das Boot neigte sich um gerade einmal 3° nach außen. Mehr nicht, nichts polterte von den Tischen oder fiel in den Vitrinen um. Nach Dick Mulders Kommentar „nun kennst Du den Unterschied zwischen einem schlanken und einem voluminösem Rundspanter“ habe ich wieder Vertrauen in meine Fahrkünste. In voller Fahrt von 11 kn drehte die White Princess auf zwei bis drei Bootslängen, in langsamer Fahrt dank Doppelmotorisierung auf dem Teller. Und sogar rückwärts ließ sie sich bestens dirigieren. Wellen von allen Seiten wurden weich abgefedert, mit einem sanften Nicken gutmütig quittiert. Zwei hydraulische Slepner Sidepower-Querstrahlruder 18 kW, eins im Bug, eins im Heck, lassen die Mulder 70 beim seitlichen Anlegen spielend leicht traversieren. 5 Dieseltanks mit insgesamt 8.000 l Fassungsvermögen sorgen bei Marschfahrt von 9 kn für eine Reichweite von stattlichen 2.250 sm.

Die White Princess ist bereits die zweite Mulder 70, die ganz und gar nach Custom-Manier und Kundenwunsch gefertigt wurde. Außen gleich ist die Linienführung mit ihrer zeitlosen Eleganz, fast schon einem Markenzeichen für die Mulder-Werft. 1938 vom Vater gegründet, übernahm Dick das Ruder vor 20 Jahren. So um die drei Boote entstehen pro Jahr, derzeit werden 24 Mitarbeiter beschäftigt. Derzeit, denn Dick sucht ständig neue und gute Mitarbeiter, um der Nachfrage Herr zu werden.

Leichte Materialien für Gewichtersparnis sind bei einem Verdränger kein Thema. So bestehen Rumpf und Deck aus bis zu 8 mm starkem Stahl. Dennoch hat man sich bei den Aufbauten für leichteres Aluminium entschieden, wobei eine Mahagoni-Beplankung am Steuerhaus außen besondere Akzente setzt. In den Bädern wurde mit Marmor nicht gespart und unter deren Marmorböden verrichten Fußbodenheizungen ihren Dienst für warme Füße. Im übrigen schaffen verkleidete Radiatorenheizungen ein angenehm zirkulierendes Raumklima. Im Vorschiffssalon gibt es sogar einen mit Marmor verkleideten Kamin im Sideboard, aus dem zusätzlich auf Tastendruck ein Plasma-TV empor fährt. An Bord sollen sich eben alle auch bei längerem Aufenthalt wohl fühlen. Und dabei dachte der freundliche Eigner nicht nur an sich und seine charmante Gattin, sondern ebenso die Gäste. Dazu zählen neben Freunden und der Familie des Sohnes auch dessen drei Hunde. Ideal für deren Sicherheit ist das hohe Schanzkleid rundum mit nur kleinen Speigatts, um Kleinkinder und Vierbeiner vor Außenbord-Fehlritten zu bewahren. Und Teakbelag in der Durchgangsseite des oberen Salons im Steuerhaus – damit Zwei- und Vierbeiner bei Schlechtwetter den



Fahrbericht Mulder 70 "White Princess"

Von Hans Wischer



Schmutz unter Schuhen und Pfoten nicht gleich auf die cremefarbenen, flauschigen Teppiche in den restlichen Wohnbereichen tragen. Beim Interieur fiel die Wahl auf Kirschholz in Salons und Kabinen, seidenmatt bei den Fronten und zehnfach auf Hochglanz lackierten Oberflächen. Sowie weiß lackiertes Holz in den Bädern.

Falldüren öffnen den oberen Salon auf voller Breite hin zum achterlichen Cockpit. So dass eine durchgehende Ebene vom Heckspiegel bis hin zum Steuerstand entsteht. Mit Sofas außen und innen. Wobei das innere aus weißem Leder mitsamt dem Einersofa über Eck für die Copilotin neben dem vielfältig verstellbaren blauen Telstar-Ledersessel (mit Lordosen-Rückenstütze) für den Piloten auf einem erhöhten Podest angeordnet sind. Damit die Gäste dort auch während der Fahrt beste Rundumsicht genießen. Wenn gewollt, lassen sich die Fensterfronten mit formgerechten Jalousien elektrisch auf Tastendruck gegen unerwünschte Einblicke verschließen. Schönes Wetter muss nicht draußen bleiben. In der Decke kommt auf Knopfdruck durch ein 3 qm großes Schiebeluk (mit ausfahrbarem Mosquito-Gitternetz !) Luft und Sonne hinein, in Verbindung mit geöffneten Falldüren mausert sich der obere Salon fast schon zum Open-Air-Bereich. Der Steuerstand ist mit Simrad-Elektronik (Instrumente, GPS-Kartenplotter, Radar, Autopilot, Echolot und UKW-Anlage mit Bordphone-Funktion) hervorragend ausgestattet. Aus einem Guss, damit alles auch optisch miteinander harmoniert. Mit den elektronischen Bosch-Rexrodt-Schaltungen lässt sich die Kraft der beiden Caterpillar-Diesel sanft dosieren. Doppelglas bei den drei Frontscheiben verhindert auch bei schlechtem Wetter ein Beschlagen.

Oft sprechen Werften von einem Schiff, das soviel Platz bietet, wie es eigentlich nur ein um 10 und mehr Fuß größeres bietet. Bei der White Princess redet man nicht davon, ihn gibt es tatsächlich. Das ansonsten gern zitierte Attribut trifft hier zu. Betreten wir einmal den eigentlichen Salon ein paar Stufen tiefer im Vorschiff. Der vereint Pantry, Essplatz und Sofazone in generöser Weite. Von der gemütlichen Sitzecke mit beigefarbenem Ledersofa vis-à-vis der bereits erwähnten Sideboard-Kombination aus Kamin und ausfahrbarem Philipps-Flachbild-Fernseher schweift der Blick entweder durch die Fenster nach außen oder weiter vorn innen zum Esstisch mit sechs Stühlen an Steuerbord und in die offene Pantry an Backbord. Auf einen Bartresen wurde verzichtet, man sitzt halt lieber gemütlich rund um Tische zusammen. Siemens-Herd mit vier Cerankochfeldern, Geschirrspülmaschine, Mikrowelle/Backofen und Kühlschrank von Miele verbergen sich hinter Echtholzverkleidung, die Arbeitsfläche und Verkleidung rund um den Herd ist pflegeleicht in rot-schwarz-buntem Marmor gehalten. Ein zweiter Kühlschrank steht in unterhalb Pantry arrangierten Lazarette mit dem 75-l-Warmwasserboiler (elektrisch und/oder von der Motorwärme aufgeheizt) sowie Stauraum für Getränkedosen und Hundekörbe. Zugänglich vom Flur, der zu den beiden Gästekabinen ganz vorn und noch ein paar Stufen tiefer führt.

Dort nächtigen vier Gäste in zwei Kabinen – zwei auf einem rund 1,60 m breiten Doppelbett in der VIP-Kabine, zwei auf über Eck angeordneten Einzelbetten in der seitlichen Gästekabine. Sie teilen sich ein gemeinsames Bad mit Corean-Boden, Duschkabine, Waterflush-Vakuum-WC und Marmor-Waschtisch. Räumlich weit davon getrennt findet das Eignerpaar seine ungestörte Nachtruhe in einer Wide-Body Suite mittschiffs unterhalb des Steuerhaussalons auf der gesamten Schiffsbreite. Und auf einem Kingsize-Doppelbett. Deren Privat-Bad mit Wanne und Doppelbeckenwaschtisch trennt die Suite räumlich vom Maschinenraum und seinen Motoren-/Generator-Geräuschen bei der Nachtfahrt. Von diesem Bad führt eine Feuerschutztür in den Maschinenraum. Das ist zwar ungewöhnlich, spart aber Platz für einen zusätzlichen Niedergang vom Cockpit aus. Im Vorflur zur Eigner-Suite bietet eine Garderobenecke – so konsequent haben wir es bislang noch nicht auf einer Motoryacht gesehen, fehlt eigentlich nur noch ein Regenschirmständer – Platz für (Wetter)Jacken und Mäntel, gibt es eine Tür in den Hauswirtschaftsraum. In dem stehen Miele-Waschmaschine und -Trockentümler, derweil ein Bügelbrett sein Staufach im Kleiderschrank der Eigner-Suite hat.



Fahrbericht Mulder 70 "White Princess"

Von Hans Wischer



Die Heckgarage, durch oben angeschlagene große Klappe von der Badeplattform aus zugänglich, hat Platz für einen Tender bis 3,80 m Länge mitsamt Maxilift für bis zu 1 t Tragkraft und zwei bis drei Fahrräder. Wollen sich Eigner oder Gäste nach dem Bad im Meer, auf Flüssen oder Seen vom abspülen, in der Heckgarage gibt es dort an Bord der White Princess außerdem eine Kalt- und Warmwasserdusche.

Fazit: Das Eignerpaar ist überaus zufrieden mit ihrer Mulder 70 – und auch stolz auf sie. Wir meinen, zu Recht. Dick Mulder, Konstrukteur Jaron Ginton und Designer Guido de Groot haben ein perfektes Schmuckstück erschaffen, für komfortables Wohnen an Bord auch über längere Zeiten.

Daten

Länge ü.A.	21,30 m
Breite	5,30 m
Tiefgang	1,70 m
Höhe ü.WL	4,30 m
Verdrängung	60 t
Motorisierung	2 x 235 kW / 2 x 320 PS (Caterpillar 3126 - 6-Zylinder-Turbodiesel mit V-Antrieb)
Propeller	4-Blatt (Armatech)
Generator	12 kW (Mastervolt)
Frischwasser	2.200 l
Abwasser	Greywater 500 l, Blackwater 500 l
Sat-TV-Antenne	KVH Track Vision 4i
Klimatisierung	Warmwasser-Heizung (Maritim Booster)
Klassifizierung	CE A
Konstruktion	Jaron Ginton
Exterieur- & Interieur Design	Guido de Groot & Dick Mulder
Werft	Shipyards D. Mulder (Niederlande) Frans-Halsplantsoen-Plein 6, NL-2251 XJ Voorschoten, Tel. +31 71 / 561 23 25, Fax 561 97 56, E-mail info@muldershipyard.nl
Internet	www.jachtwerfmulder.nl

Fahrwerte

Wir maßen auf der niederländischen Amer vor Drimmelen bei Windstärke 4 und Flusstärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	11 kn bei 2.150 U/min / 71 dBA am Innensteuerstand, 72 dBA im Salon, 80 dBA in der Eigenerkabine. Nach der Probefahrt wurde festgestellt, dass die Propeller beschädigt waren. Mit einwandfreien Props sollen nach Werftangaben 12 kn möglich sein, der Geräuschwert in der Eigenerkabine niedriger ausfallen
Minimal	mit 1 Maschine 2,7 kn, mit 2 Maschinen 3,7 kn bei 700 U/min / 54 dBA am Innensteuerstand, 54 dBA im Salon, 54 dBA in der Eigenerkabine
Marschfahrt	8,6 kn bei 1.630 U/min / 59 dBA am Innensteuerstand, 60 dBA im Salon, 64 dBA in der Eigenerkabine