

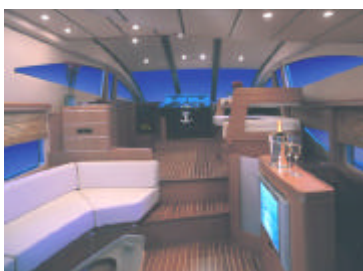


## **Fahrbericht Numarine 52 Fly / Open**

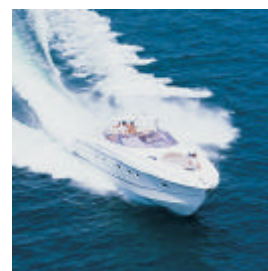
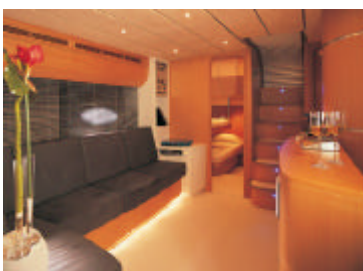
Von Hans Wischer



### **Newmarine 52 Fly**



### **Newmarine 52 Open**



Abbildungen Copyright Numarine

### **Numarine 52 Open & Numarine 52 Fly**

**Hi Tech zum Low Cost-Preis mit italienischem Konstruktions- und Design-Knowhow:  
Hans Wischer hat die Numarine 52 in den Versionen Open und Fly gefahren,  
die Werft in der Türkei besucht.**

Auf gleichem Rumpf basieren die 52 Open und 52 Fly von Numarine. An beiden hat der italienische Designer Tommaso Spadolini die Linien bestimmt. Sein künstlerisches Portfolio ist lang, umfasst so klangvolle Werftnamen wie Alalunga, Apremare, Baglietto und CCYD. Er hat die *Fortuna II*, Motoryacht des spanischen Königs, gestaltet. Und hat für Lürssen am Gilgenast-Entwurf *Jimmy* mitgearbeitet. Die Numarines waren eine weitere und neue Herausforderung für ihn.

Die Numarine 52 Open ist eine klassische Sportbridge mit einzigem Steuerstand im offenen Cockpit, die Numarine 52 Fly eine Flybridge-Motoryacht mit Innensteuerstand im Salon auf Deckebene und zweitem Außensteuerstand hoch oben auf der luftigen Flybridge. Beide lassen sich mit ihrem Ruder aus GFK exzellent dirigieren, in schneller Fahrt auf rund fünf Bootslängen drehen. Wobei die Open dabei dann nur 2 Knoten an Speed verliert, die 52 Fly aufgrund ihres höheren Gewichtes dabei 5 kn einbüßt. Im unteren Gleitbereich liegt der volle Drehkreis bei 4 Bootslängen ohne Geschwindigkeitsverlust. Für kursstabiles Steuern in rückwärtiger Fahrt sind Kurskorrekturen über kurz Voraus erforderlich. Beim Übergang von Verdränger- in Gleitfahrt reckt der Bug seine Nase nur ganz kurz in die Höhe, senkt sich dann ohne Trimmklappen-Einsatz wieder für einen besten Vorausblick ab. Das ist längst nicht auf jedem Sportcruiser so, auf einer Fly mit bestem Rundumblick von hoch oben ist das ohnehin kein Kriterium. Unter dem bei den Testfahrten herrschenden Seestärken setzen die 52 Open und 52 Fly bei allen Wellenbedingungen sanft ein.



## **Fahrbericht Numarine 52 Fly / Open**

**Von Hans Wischer**



---

In Autopilot-Fahrt mit Wellen von achtern indes reagierte der Raymarine-Autopilot auf der 52 Fly allzu zackig, ließ sie sich selbst bei Windstille permanent von der einen zur anderen Seite nicken. Ähnliche Mankos haben wir bereits auch auf anderen Booten mit Raymarine-Autopiloten erlebt, derweil uns Autopiloten anderer Hersteller mehr Feinfühligkeit und besseren Geradeauslauf bewiesen.

Das Interieur bei beiden, der Numarine 52 Open und 52 Fly, ist in einem kirschholz-ähnlichen Anigre, einer afrikanischen Eiche, gehalten und optimal für pflegeleichte Ausbesserungen 11fach seidenmatt lackiert, die Böden im Salon in glattem Teakholz. In den Schlafkabinen unter Deck sorgen Teppichböden für rutschsicheren und festen Stand. Außen geht es über ein rund 30 cm breites Gangbord mit Antislip-Struktur im GFK aufs Vordeck, bei der 52 Fly über eine Teakholzterrasse auf die Flybridge, ebenfalls in GFK mit Antislip gehalten. Auf dem Vorschiff laden beim Ankern auf einknöpfbarem Kissen zwei bis drei Personen zum Sonnen-Anbeten ein – auf der 52 Fly mit flacherer Neigung, auf der 52 Open mit stärkerer Neigung.

In den Maschinenraum bei beiden geht's durch eine große Luke im Cockpit-Boden über eine Edelstahlleiter (in Fahrt wird sie allerdings heiß). Dort gibt es zwischen den beiden Motoren genügend Raum für die Inspektion, um – ob nun vor oder während der Fahrt – an alle Aggregate bestens heranzukommen. Beim Festmachen in der Marina ist manuelle Handkraft gefragt, hilfreiche elektrische Verzurrwischen zählen nicht zur Standardausstattung.

Auf der 52 Open haben bis zu acht Personen im Cockpit auf den Sofas Platz, sitzen Pilot & Co auf einer Doppelsitzbank am Außen-Steuerstand. 60-l-Kühlschrank U-Line-Icemaker und Vitrifigo-Kühlbox bereichern die Außenpantry mit Spülbecken.

Derweil die Außenpantry auf der 52 Fly (über Teakholzterrasse vom Cockpit, aber ohne sicheren Handlauf zu erreichen) ihren Platz auf der Flybridge hat, es sich unten im Cockpit vier Personen bequem machen können, oben auf der Fly gar bis zu zehn. Teilweise auf bequemen Sofas, teilweise auf Sofas mit steiler Rückenlehne oder auf der achterlichen Sonnenliege ohne Rückenlehnen, so dass bei schneller Fahrt Utensilien ungewollt und abrupt ins Heckwasser rutschen können.

Tender oder Jetski (als Extras) ruhen derweil auf der mit Teakholz belegten, bis zu einem halben Meter unter die Wasserlinie absenkbaaren Badeplattform.

Am Innensteuerstand der 52 Fly hat der Pilot von seinem optimal gefederten Einzelsessel an der Kommandozentrale guten Rundumblick, getrübt nur durch Spiegelungen des braunen Volant-Lederbezuges in den Frontscheiben. In denen spiegeln bei Sonnenlicht sich zudem die Instrumente, weil das Instrumenten-Paneel zu eben gehalten ist. Neben ihm haben vier Personen auf eierschalenfarbigen Ledersofas am Esstisch Platz, genießen während der Fahrt den Ausblick. Zudem bieten im Salon drei Stufen unterhalb und dahinter Platz auf ebenso feinen Lederfauteuils für vier bis sechs Personen. Und die Pantry mit Bartresen (darin Flachbild-TV für die Bordrunde), 3-Flammen-Electolux-Ceran-Herd und – Dunstabzugshaube und Vitrifigo-Kühlschrank. Die Innenpantry an Bord der 52 Open war stattdessen mit Siemens-Geräten versehen.

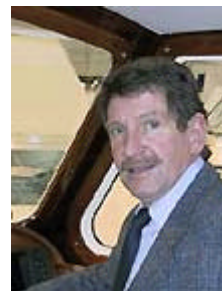
Unter Deck offeriert die Werft nach Semi Custom-Manier verschiedene Aufteilungsvorschläge: zwei oder drei Schlafkabinen mit Queensize- oder Einzelbetten, mit zwei oder drei Bädern. Und auf der 52 Fly gar mit einer bescheidenen Crewkabine achtern.

Fazit: Open oder Fly, diese Wahl muss jeder ganz allein für sich treffen. Beide Numarines habe durch sportliche Fahreigenschaften überzeugt. Wenn auch der Raymarine-Autopilot Wünsche offen ließ. Die Hi-Tech-Bauweise zum Low-Cost-Preis spricht für sich.



## **Fahrbericht Numarine 52 Fly / Open**

**Von Hans Wischer**



---

### **Numarine - Hi Tech in Kleinasien**

Nachdem Ömer Malaz über viele Jahre lang Tresore gefertigt hatte, entschloss er sich, im Jahr 2001 in den Yachtbau einzusteigen und gründete im Istanbuler Vorort Gebze in einem speziell für den Kunststoffbau konzipierten Industriegebiet Numarine. Damit liegt die Werft gut 25 km von der Küste und dem traditionellen Werftenstandort Tuzla entfernt mitten im Land. Die erste Form entstand noch außer Haus, der erste Rumpf wurde mit 16 diversen Motorisierungen ausgiebig getestet. Im September 2003 präsentierte die junge Werft ihren Erstling, die Numarine 52 Open, auf der Bootsschau in Cannes.

Mittlerweile beschäftigt das Unternehmen zwischen 75 und 80 Mitarbeitern, gesellte zur 52 Open im Oktober 2004 die 52 Fly, entsteht für Pearl Motoryachts deren 47. Mit Vollendung in 2006 ist als Custom eine Numarine 95 Fly und für 2007 eine Numarine 72 Fly in der Planung. Bei Konstruktion und Design setzt die werft auf italienisches Knowhow: Der florentinische Designer Tommaso Spadolini gibt den Numarines zusammen mit dem Werft-Designer Can Yalman den Schliff für die Linien und das Interieur, Umberto Tagliavini aus San Michele di Pagana (zwischen Rapallo und Santa Margerita) zeichnet für die Konstruktion verantwortlich.

Mittlerweile entstehen auch alle Formen für die Numarines im eigenen Haus. Ihre Negative werden höchstmodern mit computergesteuerter CAD-Fräse aus Polyurethan-Schaumstoffkernen äußerst exakt geschnitten. Wobei die Teile bis zu 12,50 m lang, 8,50 m breit und 4 m hoch sein können. Das Negativ für die Rumpfform wird anschließend aus vier Teilen zusammengesetzt. Auf diese Technologie ist Ömer Malaz besonders stolz, kennt in Europa (und zählen wir einmal Gebze rund 50 km außerhalb Europas im asiatischen Teil der Türkei hinzu) bislang nur drei Werften über eine derart gewaltige CAD-Fräse für den Formenbau verfügen (auf der Sunseeker Shipyard im deutschen Rostock steht eine gar noch größere).

Bei unserem Werftbesuch berichtet Ömer Malaz von Festigkeitsversuchen: Ein Sandwich-Rumpf aus GFK und 20 mm starkem Vinylester-Schaum sei siebenfach stärker als ein vergleichbarer reiner GFK-Rumpf – und um drei Prozent schwerer. Ein Sandwich mit 40 mm Vinylester sei gar 37mal so stark, aber sechs Prozent schwerer. Er entschied sich für ein Sandwich aus GFK, Kevlar und eine 25 mm starke Schicht. Die sei als Isolierung gegen Hitze und Geräusche völlig ausreichend dimensioniert. Beim Interieur setzt er auf Honeycomb-Sandwich-Konstruktionen: „Das spart bei der 52 Fly gegenüber einem aus Holz rund eine Tonne an Gewicht.“ Als Stoff für die Polstermöbel außen wurde Sunbrella aus den USA auserkoren. „Dieses Material ist wasserunempfindlich und hinsichtlich Sitzkomfort angenehmer als herkömmliches Kunstleder, verrät Ömer Malaz.“

Derzeit existieren in der Werft zwei Fertigungsstraßen mit jeweils acht Baustationen, an denen das Boot jeweils 12 Tage verbleibt, ist insgesamt in 96 Tagen komplettiert. Rumpf und Aufbauten entstehen im Vakuum-Injektionsverfahren mit 63 % GFK-/Kevlar-Matten und 37 % Epoxy-Harz-Anteil. Bei dieser Technologie zieht das Harz besonders gleichmäßig und intensiv in die Matten ein. Und das beispielsweise beim Deck einer 52 Open in gerade einmal 45 Minuten.

Die Up-to-Date-Technologie hat uns beeindruckt, haben wir in der Türkei so phänomenal nicht erwartet, nachdem wir uns dort auch schon auf anderen Werften umgesehen haben.

---

<b>Daten</b>	<b>Numarine 52 Open</b>
--------------	-------------------------

---

Länge ü.A.	15,85 m
Breite	4,45 m
Tiefgang	1,10 m

---



## **Fahrbericht Numarine 52 Fly / Open**

**Von Hans Wischer**



---

Höhe ü.WL	3,29 m
Verdrängung	halb geladen 13,5 t
Rumpfform	Knicksant mit tiefem V-Aufkimmung mittschiffs 19°, am Heck 18°
Rumpf -, Deck-, Aufbauten-Material	Sandwich aus GFK, Karbon und Vinylester, hergestellt im Vakuum-Injektionsverfahren
Motorisierung	2 x 353 kW / 2 x 480 PS (Volvo Penta TAMD 75 - 6 -Zylinder-Turbodiesel) mit V-Antrieb
Propeller	4-Blatt, BT-Marine
Treibstoff	1.900 l
Reichweite	350 sm bei 22 kn
Bordelektronik	Volvo- und Raymarine-Instrumente, GPS-Kartenplotter, Radar, Autopilot, Echolot, UKW (Raymarine)
Generator	11 kW (Kohler)
Elektr. Bugstrahlruder	6 kW (Sleipner Side Power)
Frischwasser	550 l
Warmwasserboiler	40 l (elektrisch)
Abwasser	Blackwater 180 l
Seewasseraufbereitungsanlage	63 l/h (140 l/h) bei 24 V (HRO)
Tenderslipsystem in der Garage	Numarine
Klimatisierung	Heizung & Air Condition (MarineAir)
Klassifizierung	CE B
Konstruktion	Umberto Tagliavini
Exterieur-/ Interieur-Design	Tommaso Spadolini / Can Yalman

### **Daten**

### **Numarine 52 Fly**

---

Länge ü.A.	15,85 m
Breite	4,45 m
Tiefgang	1,10 m
Höhe ü.WL	5,29 m
Verdrängung	halb geladen 16,8 t
Rumpfform	Knicksant mit tiefem V-Aufkimmung mittschiffs 19°, am Heck 18°
Rumpf -, Deck-, Aufbauten-Material	Sandwich aus GFK, Karbon und Vinylester, hergestellt im Vakuum-Injektionsverfahren
Motorisierung	2 x 353 kW / 2 x 480 PS (Volvo Penta TAMD 75 - 6 -Zylinder-Turbodiesel) mit V-Antrieb
Propeller	4-Blatt, BT-Marine
Treibstoff	1.900 l
Reichweite	320 sm bei 22 kn
Bordelektronik	Volvo- und Raymarine-Instrumente, GPS-Kartenplotter, Radar, Autopilot, Echolot, UKW (Raymarine)
Generator	11 kW (Kohler)
Elektr. Bugstrahlruder	6 kW (Sleipner Side Power)
Frischwasser	550 l
Warmwasserboiler	40 l (elektrisch)
Abwasser	Blackwater 180 l
Seewasseraufbereitungsanlage	63 l/h (140 l/h) bei 24 V (HRO)

---



## **Fahrbericht Numarine 52 Fly / Open**

**Von Hans Wischer**



---

Tenderslipsystem in der Garage	Numarine
Klimatisierung	Heizung & Air Condition (MarineAir)
Klassifizierung	CE B
Konstruktion	Umberto Tagliavini
Exterieur-/ Interieur-Design	Tommaso Spadolini / Can Yalman

Werft	Numarine (Türkei) Gebze Plastikciler Oranize Sanayi, İnönü Mahallesi, Balcik Yolu, Gebze, 41400 Istanbul, Türkei, Tel. +90 262 / 751 06 82, Fax 751 06 91, E-mail info@numarine.com
-------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Internet	www.numarine.com
----------	------------------

---

### **Fahrwerte Numarine 52 Open**

Wir maßen auf dem östlichen Mittelmeer vor Göcek bei Windstärke 3 und Seestärke 2-3 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel bei 60 % Ladung und 6 Personen an Bord

Maximal	28 kn bei 2.700 U/min, erreicht nach 22 sec / 92 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 81 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine
---------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Minimal	mit 1 Maschine 3,2 kn, mit 2 Maschinen 4,5 kn bei 600 U/min / 64 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 60 dBA im Salon, 59 dBA in der Eignerkabine
---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Untere Gleitfahrt	12,8 kn bei 1.600 U/min, erreicht nach 6 sec / 76 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 68 dBA im Salon, 70 dBA in der Eignerkabine
-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Marschfahrt	23,9 kn bei 2.400 U/min / 86 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 80 dBA im Salon, 77 dBA in der Eignerkabine
-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

---

### **Fahrwerte Numarine 52 Fly**

Wir maßen auf dem östlichen Mittelmeer vor Göcek bei Windstärke 2 und Seestärke 1 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel bei 75 % Ladung und 7 Personen an Bord

Maximal	24,5 kn bei 2.680 U/min, erreicht nach 27 sec / 78 dBA am Innensteuerstand, 95 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 82 dBA im Salon, 83 dBA in der Eignerkabine
---------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Minimal	mit 1 Maschine 3,7 kn, mit 2 Maschinen 4,9 kn bei 600 U/min / 62 dBA am Innensteuerstand, 67 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 63 dBA im Salon, 60 dBA in der Eignerkabine
---------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Untere Gleitfahrt	12,6 kn bei 1.700 U/min, erreicht nach 8 sec / 71 dBA am Innensteuerstand, 85 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 76 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine
-------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Marschfahrt	21,3 kn bei 2.450 U/min / 78 dBA am Innensteuerstand, 86 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 79 dBA im Salon, 81 dBA in der Eignerkabine
-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------