Fahrbericht
Fairline Phantom 46

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Fairline Boats

Flybridgeyacht mit Sport-Charakter

Jüngster Spross der englischen Fairline-Werft ist die schnelle Flybridge-Motoryacht Phantom 46.

Seitdem Fairline, eine der führenden Werften der Welt für hochwertige Motoryachten, zu einem Konzern gehört, der auch die englische Princess-Werft sein eigen nennt, ist die Konkurrenz sogar hausgemacht.

Derweil Princess eher mit traditionellen Linien und leicht angehauchtem, mediterranen Design derzeit noch seinen Weg beschreitet, setzt man bei Fairline schon seit langem auf ausgesprochenen Italo-Look, reagiert schneller auf zeitgemäße Trends. Schon früh lagen mit dieser Devise Sam und Briony Newington, selbst engagierte Motorbootfahrer, mit ihren Praxiserfahrungen auf Erfolgskurs.

Nachdem sie ihre Werft vor ein paar Jahren verkauften, ist es um die Innovationen etwas stiller geworden. Zudem hat der Süddeutschland-Händler Phoenix-Boote der Werft die Folgschaft aufgekündigt, so dass die Marke derzeit hierzulande nur noch über einen niederländischen Händler zu beziehen ist. So manch' deutscher Kunde wendet sich aber auch an den weltweit größten Fairline-Händler, Brian A. Peters im südenglischen Chichester.

Die Crew um den heutigen Fairline-Geschäftsführer Derek Carter bemüht sich stets, Kundenwünsche in der laufenden Produktion umzusetzen. Und überarbeitet die Modelle recht schnell, wenn sich irgendwo etwas als nicht perfekt erwiesen hat. Es kann also durchaus sein, dass künftige Modelle der Phantom 46 anders ausfallen, als dieser vor der südenglischen Küste gefahrene Prototyp mit der Baunummer 1.

Vor der Isle of Wight kann es mitunter recht ruppig zugehen. An dem Tag, an dem wir unterwegs waren, zeigte sich das Revier mit Seestärke 2 jedoch von seiner ruhigen Seite.

Wer zum Ferientörn unterwegs ist, mag das begrüßen. Uns fehlten die Wellen, um über das Fahrverhalten in rauher See an dieser Stelle eine Aussage zu machen. Zum Hopsen über selbsterzeugte Wellen ist der Drehkreis in schneller Fahrt mit vier bis fünf Bootslängen zu groß - sie waren dann schon wieder glattgebügelt. In langsamer Fahrt dreht die Phantom 46 bei Gegenläufigkeit der beiden Maschinen (eine vorwärts, eine rückwärts) auf dem Teller. In Rückwärtsfahrt ist ein Umsteuern von einem Kurs nicht möglich.

Dann muß kurz auf Voraus geschaltet werden, um das Schiff in die gewünschte Richtung zu dirigieren. Schnelle Motoryachten sind nun einmal für schnelles Vorwärtsfahren konzipiert. Beim Anlegen in der Marina ist daher Feingefühl gefragt.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline Phantom 46

Von Hans Wischer

Als Minimalfahrt - ob nun im Hafen oder auf Revieren mit Tempolimit wichtig - ermittelten wir bei der Motorisierung mit zwei Volvo Penta-Dieseln à 353 kW bei 600 Umdrehungen 6,5 Knoten. Die reduzierte sich bei einer ausgekuppelten Maschine auf 4,8 Knoten.

Das ist für Hafenfahrten immer noch zu schnell, in dem Fall muß permanent ein- und ausgekuppelt werden, um die üblichen drei Knoten nicht zu überschreiten. In die untere Gleitfahrt ging die Phantom 46 nach 6,5 Sekunden aus dem Stand heraus bei 11,4 Knoten über, ließ sich dann nach Drehzahl-Absenkung bis auf 10,4 Knoten halten. Die Maximal-Geschwindigkeit von 30,9 Knoten wurde innerhalb von 17,25 Sekunden erzielt. Das sind durchaus respektable, sportliche Fahrwerte.

Auf plötzliches Verreissen des Steuerrades reagiert die Phantom 46 sofort, neigt sich dabei aber nur sanft zur Seite, so dass nichts vom Tisch purzelt.

Vom Heck her wird die Motoryacht über eine Besenzoni-Gangway betreten, die oberhalb der breiten Badeplattform herausgefahren wird. Dort gibt es auch zwei praktische Staufächer mit Wasserablauf für die Festmacherleinen.

Weiteren, geräumigen Stauplatz gibt es unter dem Cockpit im Generatorenraum mit Fenderhalterungen. Eine weitere Bodenluke führt in den Maschinenraum, eine dritte in die Crewkabine mit Einzelbett, Waschbecken und WC. Die allerdings ist weniger großzügig bemessen, verdient eher das Prädikat Skipper-Gefängnis. Auf eine Dusche muss der Skipper - wie bei vielen anderen Vergleichsmodellen leider auch - verzichten. Es sei denn, er nimmt mit der Aussendusche an der Badeplattform vorlieb.

Zum Vorschiff geht es über breite, seitliche Gangbords mit reichlich Halt an Handläufen und stabiler Reeling. Vorn gibt es - wie allgemein üblich - eine Sonnenliegefläche mit abnehmbarem Polster. Und den Ankerkasten. In diesem Fall erfreulich mit zwei großen Luken und Platz für zwei Fender. Die elektrische Ankerwinde verfügt selbstverständlich über eine Fernbedienung beiden Steuerständen - im Salon und auf der Flybridge.

Der Aufgang zur Fly erfolgt über eine Treppe mit Teakholzstufen. Oben sitzen vier Personen mit Blick voraus, zwei auf der mittig angeordneten Doppelbank am Aussensteuerstand, zwei zu beiden Seiten daneben auf Einzelsesseln. Die Aussenpantry dahinter verfügt über Spülbecken und Grill, achtern haben weitere drei Bordgäste auf einer Sitzhalbrunde unterhalb des Geräteträgers Platz. Keinen Platz hat ein Beiboot auf der Fly. Das muss in Davits (ein Extra) über der Badeplattform hängen. Bei einem 46-Fuß-Schiff müssen halt irgendwo Abstriche gemacht werden.

Der Salon auf Decksebene besticht durch helles und freundliches Ambiente. Mit beigen Ledersofas, beigem Teppich und Interieur aus amerikanischem Kirschholz. Aus dem L-Sofa an Steuerbord läßt sich ein Notbett für zwei schlanke Personen entfalten, aus dem Zweiersofa gegenüber die Sitzflächen als zwei Einzelhocker herausnehmen, um sie näher an den Salontisch zu rücken. Fernsehschrank, Icemaker und Bar komplettiere den Salon. Bei den beiden Bodenluken zum Maschinenraum wären sicherlich zwei Griffe bequemer - statt nur einem. Am Innensteuerstand - zwei Stufen höher an Steuerbord - sitzt der Pilot auf einem vielfach verstellbaren Einzelsessel, der Co kann seinen nur nach vorn und achtern verschieben. Die Rückenlehne für beide ist zu knapp bemessen, gibt keinen Halt und ist für eine Yacht dieser Preisklasse wahrhaft verbesserungswürdig. Immerhin können sie auf Tastendruck elektrisch zwei Seitenscheiben für Frischluftzufuhr öffnen. Der Kartentisch vor dem Co dient - angehoben und ins Armaturenbord eingeschoben - zugleich als Sonnenblende für die Instrumente und das Sicherungspanel darunter. Das wiederum ist eine pfiffige Lösung.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline Phantom 46

Von Hans Wischer

Denn die übrigen Steuerstandsinstrumente, Radar und Plotter spiegeln sich in der Frontscheibe - und sind aufgrund des Lichteinfalls weniger gut ablesbar.

Die Pantry (neben dem Steuerstand an Backbord) lässt keine Wünsche offen: zwei Rundspülbecken, Mikrowelle, Drei-Flammen-Herd, Dunstabzugshaube, Kühlschrank, Schubladen und ein großer Stauraum unter dem Teakholz-Fußboden sowie unter der hochklappbaren Treppe zum Vorschiff. Die allerdings ist zu wackelig eingepasst, knarscht beim Betreten, überzeugt aufgrund unsauber verarbeiteter Verschraubungen kaum für ansonsten von Fairline gewohnte Verarbeitungsqualität.

Die Baunummer 1 mag vielleicht mit der heissen Feder gestrickt und dieses Manko bei der Serienfertigung möglicherweise abgestellt sein.

Im Vorschiff gibt es drei Schlafkabinen. Sowie zwei Bäder mit pflegeleichtem Teakholzboden und Teakholzgrätings in den Duschen, Waschecken und WC. Zwei Gäste nächtigen jeweils an Backbord - in einer Kabine mit Etagenbetten - und in einer an Steuerbord mit Einzelbetten, beide mit zweckmäßig bemessenen Kleiderschränken. Letztere hat direkten Zugang zum Gästebad, derweil die Etagenbettenschläfer über den Flur huschen. Das Gästebad dient zugleich als Daytoilet. Das Eigner-Paar nächtigt auf einem französischen Doppelbett (ohne Lattenholzrahmen, aber mit Schubkästen und Extra-Staufach darunter. Die Kleiderschränke nehmen die Bordgarderobe auf. Und das Eignerbad ist direkt zugänglich. Für alle Bullaugen im Vorschiffsbereich gibt es übrigens Fliegengitter, für die Salonscheiben (auch die abgerundeten) voll aufziehbare Jalousien.

Daten

L.ü.A.	14,59 m
Breite	4,39 m
Höhe ü.WL	4,45 m
Tiefgang	1,12 m
Gewicht	14,7 t
Frischwasser	702 l
Kraftstoff	1.591 l
Motorisierung	Diesel: 2x Volvo Penta TAMD 74P mit zus. 706 kW
Werft:	Fairline Boats (Großbritannien)

© 2006: Hans Wischer