Fahrbericht
Fairline Squadron 66

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Fairline Boats

Für Neuentwicklungen nimmt man sich bei Fairline Zeit. Drei Jahre nach Ablieferung der letzten Squadron 65 mit Flybridge – der zehntausendsten Fairline seit Gründung vor 37 Jahren – wurde als noble Nachfolgerin die Squadron 66 vorgestellt. Hans Wischer war mit ihr auf dem Solent unterwegs.

Derek Carter, Adam Greenwood und James Robinson sind stolz auf ihr erstes eigenes Baby. Sie repräsentieren zwar schon seit vielen Jahre das Fairline-Management, doch zusammen mit drei weiteren Kollegen haben sie im Rahmen eines Management-Buyouts mit finanzieller Unterstützung der Investment-Gruppe 3i die Werft von der Renwick Group in eigene Hände übernommen. Mit 1.100 Mitarbeitern fertigen sie pro Jahr knapp 300 solide und durchdachte Boote mit zeitgemäßem Design und guten Laufeigenschaften. Für den Rumpf der neuen Squadron 66 zeichnet wie üblich Bernard Olesinski verantwortlich, für das Design Andrew Pope. Offen für kritische Anmerkungen und neue Ideen schaut er sich ebenso auf anderen Booten um, als auch bei der Inneneinrichtung von Häusern. Wenn ihm nachts kurz vorm Einschlafen etwas einfällt, notiert er es sofort. Sein Konzept für die 66 basiert auf dem der Squadron 74 – ergänzt mit neuen, feinen Detaillösungen.

So geht der Salon stufenlos ins Steuerhaus über. Lattenähnliche Blenden zwischen Fahrstand und Essplatz sowie zwischen Galley und Sofarunde sorgen für Sichtschutz, ohne den Gesamtraum scharf in einzelne Bereiche aufzuteilen. Alles greift weitläufig ineinander, wie die großzügige Walk-around-Galley (mit Arbeitsflächen aus schwarz-funkelndem Corian, De Dietrich-4-Kaltflammen-Ceranherd, Dunstabzug, Grill-Backofen, Kühl- und Tiefkühlschrank und Bambusholz-Ablagen neben den Spülbecken), die von der Seite und von vorn zugänglich ist. Eine kleine Sideboard-Insel mit Wurzelholz-Korpus, offenem Ablagefach, Geschirrspülmaschine und -schubladen dient als zusätzliche Arbeitsfläche und Platz zum Servieren. In handlicher Reichweite neben der Galley befindet sich der Essplatz mit in Holz eingefasstem Rauchglastisch und sechs dunkelbraunen Lederstühlen mit biegsamen Rückenlehnen für bequemes Sitzen beim Essen. Vor der Galley und neben dem Steuerstand laden zwei Drehhocker zum Frühstück mit Aussicht ein. Beim Bodenbelag beschreitet Andrew Pope neue Wege: Hellbraunes Leder am Essplatz, in der Galley und im Steuerstand kontrastiert mit beigefarbenem Teppich im Salon, dessen eierschalenfarbenes Ledersofa und -sessel ergänzt werden durch ein Sideboard mit hochfahrbarem Sharp-Flachbild-TV und Bose-HiFi-Anlage. Weit öffnende gläserne Schiebetüren beziehen das von der Flybridge überdachte Achtercockpit mit ein. Das Möbelfurnier aus amerikanischer Kirsch wird vor dem Hochglanz-Lackieren leicht Rot gebeizt. Passend dazu sind die Decken mit beigem Alcantara bespannt. Vorbildlich sind die stabilen, mit dunkelbraunem Leder ummantelten Handläufe überall dort, wo sie für sicheren Halt beim schnellen Ritt über die Wellen wünschenswert sind.

© 2006: Hans Wischer

Am Innensteuerstand sitzen Fahrer und Beifahrer auf vielfältig verstellbaren, schwarzen Recaro-Ledersesseln, schwarzes Leder am Volant sorgt für klare Sicht durch die belüfteten, spiegelfreien Scheiben. Instrumente, Anzeigen und Fahrhebel liegen optimal im Blick oder in der Hand. Wenn gewünscht, lassen sich an das MAN-Monitoring System auch Alarm-Systeme für geöffnete Türen und Fenster anschließen. Extras sind der Bildschirm für Videokameras zur Überwachung des Maschinenraums und den Blick zurück sowie eine KVH-Satellitenanlage für Telefon, Fax, E-mail und Internet.

Unter Deck bieten fünf Kabinen Platz für Eigner, Gäste und Crew. Die Eignersuite mittschiffs mit Kingsize-Doppelbett bietet mit je drei Vertikal-Fenster zu den Seiten einen prächtigen Ausblick. Ein kleines Sofa, der begehbare Kleiderschrank und ein großzügiges Bad mit Jaccuzzi-Dusche, elektrischem Tecma-Vakuum-WC und Porzellan-Waschschüssel über der Ablage aus schwarz funkelndem Corian runden den Komfort ab. Die VIP-Kabine mit Queensize-Doppelbett und Bad mit viertelgerundeter Duschkabine im Vorschiff ist ähnlich gestaltet. Die Gästekabinen – die an BB mit zwei Einzelbetten, die an StB als Office eingerichtet – teilen sich das Duschbad. Bei letzterer lässt sich auf Tastendruck aus der Wand ein Pullman-Bett über dem Schreibtisch absenken. Alle Kleiderschränke sind innen mit mottenabweisendem Zedernholz ausgekleidet, gegen Schimmelbildung unter den Betten wäre eine wirkungsvolle Unterbelüftung wünschenswert. Die Crew hat ihr Quartier mit zwei Einzelbetten (zu einem Doppelbett zusammenzuschieben) und Duschbad aus Formica am Heck, erreichbar entweder durch eine Luke vom Achtercockpit oder eine Tür von der Badeplattform.

Ein Teil der Plattform schwenkt beim Öffnen der Heckgarage nach oben, damit der Jetski auf seinem Slipsystem (beides optional) bequem ins Wasser rollt. Der Tender auf der großen, mit Teakholz belegten Flybridge wird per 350-kg-Besenzoni-Kran ins Wasser gehievt. Ansonsten ist die über eine bequeme Treppe mit Teakstufen zugängliche Flybridge durchdacht strukturiert - mit Außenpantry mit Elektrogrill, Isotherm-Icemaker und Kühlbox, U-Sofa für sechs Personen am verstellbaren Teakholz-Tisch, Außenfahrstand mit zwei Einzelsesseln – leider ohne Fußstützen – Sitz- und Liegebank mit verstellbarem Kopfteil an StB sowie zur Liegewiese umklappbarer Doppelsitzbank an BB. Die zweigeteilte Windschutzscheibe – im unteren Bereich getönt und in der Fluchtlinie der Aufbauten fortgeführt - ist oben für bessere Sicht voraus ungetönt und negativ angewinkelt, um den Fahrtwind optimal abzuweisen.

Der Maschinenraum, zugänglich durch ein rund 1,20 mal 1,20 m großes Luk vom Achtercockpit aus über eine bequeme Edelstahlleiter hat Stehhöhe und ist überaus geräumig. Die beiden MAN-Motoren stehen so weit auseinander, dass man selbst während der Fahrt sich sicher bewegen kann, ohne Gefahr zu laufen, sich irgendwo zu verbrennen.

Fazit: Die Fairline Squadron 66 überzeugt durch neue Ideen bei Aufteilung und Interieur. Wohl durchdachte Sicherheit machen sie in ihrer Klasse zu einer nahezu perfekten Flybridge-Motoryachten. Kritisierte Details versprach Designer Andrew Pope bei künftigen Modellen abzustellen.

Fahreigenschaften

Der Solent zeigte sich von seiner ruhigen Seite mit nur kleinen Wellen, für größere mussten die Heckseen anderer Schiffe herhalten. Alle Wellen meisterte die Fairline Squadron 66 mit Bravour – sanft und weich und in schneller Fahrt mit einem kurzen Nicken. In langsamer wie in Marschfahrt wurde voraus auf 3 bis 4 Bootslängen gewendet, dabei reduzierte sich in Marschfahrt bei der Wende über BB die Geschwindigkeit von 25,8 auf 19 kn, über StB auf 16,8 kn. Heraus aus dem Kreisel lag die Ausgangsgeschwindigkeit nach 18 und 15 sec wieder an. Der Not-Stopp wurde auf 1 ½ Bootslängen absolviert. Das alles spricht für einen

© 2006: Hans Wischer

agilen Rumpf. Rückwärts auf Kurs halten oder umsteuern war durch feinfühliges Gasgeben und Einkuppeln, mal des einen, mal des anderen Motors möglich. Der mittschiffs um 22°, am Heck um 18° aufgekimmte V-Rumpf für weiche Fahreigenschaften fordert nun einmal seinen Tribut. Bei Umsteuerung beider Motoren wird in Minimalfahrt auf dem Teller gedreht, beim Anlegen assistierten die beiden hydraulischen Sleipner Sidepower-Querstrahlruder (als Extra zu haben) im Bug und im Heck mit je 15 kW optimal dimensionierter Leistung überaus kraftvoll. Während elektrische Querstrahlruder gewaltig am Batteriestrom zehren und nur kurz zu betätigen sind, lassen sich die hydraulischen unbegrenzt nutzen. Die Minimalfahrt ist für die geruhsame Hafenfahrt zu hoch, selbst mit nur einer eingekuppelten Maschine beträgt sie noch stattliche 6,3 kn. Das heißt: es muss ständig ein- und ausgekuppelt werden.

Fahrwerte

MY-Messungen auf dem Solent vor vor Cowes bei 60 % Ladung, 4 Personen an Bord, Windstärke 2-3 und Seestärke 2

Minimal	mit 1 Maschine 6,3 kn, mit 2 Maschinen 7,3 kn bei 600 U/min
Untere Gleitfahrt	14,7 kn bei 1.400 U/min, erreicht nach 14 sec
Marschfahrt	25,8 kn bei 1.900 U/min, erreicht nach 22 sec
Maximal	31,5 kn bei 2.350 U/min, erreicht nach 35 sec

MY-Dezibel-Sound-Check an Bord

	am Innensteuerstand	im Salon	in der Eignerkabine	im Achtercockpit
Minimalfahrt	58 dBA	62 dBA	56 dBA	73 dBA
Untere Gleitfahrt	67 dBA	74 dBA	68 dBA	84 dBA
Marschfahrt	72 dBA	76 dBA	73 dBA	88 dBA
Maximalfahrt	76 dBA	80 dBA	80 dBA	91 dBA

Daten

L.ü.A.	21,16 m
Rumpflänge	20,58 m (inkl. Badeplattform)
Breite	5,40 m
Tiefgang	1,44 m (unbeladen)
Höhe ü.WL	7,74 m
Verdrängung	36,5 t (unbeladen)
Rumpf /Deck/Aufbauten	GFK mit Roving-Matten und PU-Verstärkungen, bis zu 15 mm im Boden stark
Motorisierung	2x 1.000 kW / 2x 1.360 PS (MAN - 12-Zylinder-Common Rail-Turbo-Diesel) mit ZF-Wellenantrieb und elektronischer Bosch-Rexrodt-Schaltung
Propeller	4 -Blatt, Clements Hyperform (34” x 46“)
Treibstoff	4.044 l

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline Squadron 66

Von Hans Wischer

Reichweite	338 sm bei 26 kn
Generator	22,5 kW (Onan)
Frischwasser	1.084 l
Warmwasserboiler	136 l (von der Motorwärme aufgeheizt & elektrisch)
Abwasser	Greywater 160 l, Blackwater 365 l
Passarelle	Besenzoni
Elektronik	VDO und MAN-Monitoring und Diagnose System; GPS-Radar-Kartenplotter, Autopilot, Echolot und UKW von Raymarine; Danforth-Kompass und Bosch-Rexrodt-Schaltung
Klimatisierung	Shilled water Air Condition & Heizung mit Ventilatoren (Marine Air), 2 Kompressoren im Maschinenraum
Klassifizierung	CE B
Konstruktion	Bernard Olesinski & Werftteam
Exterieur- / Interieur-Design	Andrew Pope, Adam Greenwood & Werftteam
Werft	Fairline Boats (Großbritannien) Oundle PE8 5PA, Großbritannien Tel. +44/1832/27 36 61, Fax 27 34 32
Internet	www.fairline-yachts.com

© 2006: Hans Wischer