Fahrbericht
Fairline Squadron 74

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Fairline Boats

Fairline Squadron 74 und Fairlines neue Philosophie: Perfektion bis ins Detail

Nach dreijähriger Entwicklungsarbeit feierte Fairlines neues Flaggschiff, die Squadron 74, ihre Weltpremiere unter der Londoner Towerbridge. Hans Wischer war dabei, hat sie danach die Baunummer 1 vor der Isle of Wight gefahren.

Derek Carter, Chairman der Fairline-Werft, war sichtlich stolz, als er sein neues Flaggschiff , von ihm als der Admiral der Flotte bezeichnet, vor der internationalen Fachpresse vorstellte. Zu dem Ereignis waren auch die früheren Besitzer Briony und Sam Newington angereist. Wobei die charming Briony höchstpersönlich an dem Projekt mitgewirkt hat: für die Auswahl der Stoffe zeichnet sie verantwortlich. Auch sonst knüpft die neue 74er mit zahlreichen pfiffigen Details an die alten Newington-Zeiten an. In denen sich Fairlines vor allem durch praktikable Lösungen und ausgereifte Perfektion präsentierten.

Derek Carter hatte wirklich Grund, stolz zu sein. Auf die neue Flybridge-Perfektion, die Werft und ihre Crew, von denen Adam Greenwood als Chefkonstrukteur und Andrew Pope als Chefdesigner für maßgebliche Mitarbeit besondere Erwähnung finden sollten. Bis Ende 2003 ist die Produktion mit sechs Einheiten bereits verkauft, danach sollen etwa acht bis zehn pro Jahr gebaut werden, dann zu 10 Prozent zum Gesamtumsatz des im Besitz von Graham Beck befindlichen Unternehmens beitragen. Insgesamt fertigt die englische Werft jährlich rund 320 Motoryachten ab 34 Fuß Länge, zu 90 Prozent für den Exportmarkt. In diesem Jahr wurde übrigens die zehntausendste Fairline ausgeliefert. Für das kommende Jahr ist in der Sportcruiser-Klasse eine neue Targa 62 zu erwarten, für 2004 eine 66er-Motoryacht mit Flybridge. Und vielleicht einmal, aber frühestens in fünf Jahren, mag die Squadron 74 ihre Flaggschiffrolle an ein größeres Modell abgeben.

Werterhaltende Langlebigkeit statt häufiger Modellwechsel ist die Werftphilosophie, deren Strategie auf Serienbau statt Custom Builts oder Semi Customs setzt. Wobei Eigner ihre Fairlines ab 60 Fuß Länge künftig in Begleitung ihres Händlers auf der werfteigenen Testbasis im ostenglischen Ypswich übernehmen, dort in einem zweitägigen Übergabe-Programm bis ins Detail kennen lernen und im Sinne des Wortes erfahren. Und sich perfekt einweisen lassen. Erst dann können die Eigner auf eigenem Kiel davonbrausen oder ihre Fairline per Land-/Seetransport in den Bestimmungshafen liefern lassen. Eine gute Idee, die in dieser Art bei Serienbauten kaum üblich ist.

Die Squadron 74 überzeugte bei der Testfahrt vor der südenglischen Isle of Wight im Solent durch hervorragende Fahrwerte: Die untere Gleitfahrt wurde nach acht Sekunden erreicht, dann setzte der Turbolader ein und brachte die beim Test rund 47 Tonnen schwere Flybridgeyacht, mit zwei zusammen

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline Squadron 74

Von Hans Wischer

2.800 PS starken Caterpillar-Turbodieseln innerhalb insgesamt 20 rasanter Sekunden aus dem Stand heraus auf ein Maximum von 32,5 Knoten. Das sind überaus sportliche Werte für derart viel Gewicht. Und das bringt eine stattliche und wohnliche GFK-Motoryacht in dieser Größenklasse nun einmal auf die Waage. Mit Slowspeed-Drehzahlreduzierung auf 550 statt normal 670 U/min haben wir als Minimum mit nur einer Maschine 4,9 Knoten gestoppt. Für Hafenfahrten ist das noch zu schnell. Wünschenswerte Trolling-Ventile würden die Fahrt bis auf 0,0 Knoten reduzieren. Die Schallkapselung des Maschinenraumes ist gut (siehe Kasten Messergebnisse). Bei Seestärke 3 und Windstärke 4 tauchte die Squadron 74 satt und sanft ein, schaukelte lediglich in langsamer Fahrt und bei seitlicher See auf. Doch das ist bei schnellen Motoryachten nun einmal nicht zu vermeiden. Im Gegensatz zu geruhsamen Verdrängern mit Stabilisatoren. Für rückwärtiges Umsteuern in muss zwischendurch kurz auf Voraus mit gewünschter Richtungsänderung geschaltet werden. Ansonsten lassen Meereswellen die Squadron 74 in Rückwärtsfahrt leicht schwingen und versetzen. Im ruhigen Hafengewässer läuft sie rückwärts kursstabil, in Vorwärtsfahrt in allen Situationen ohnehin exakt wie auf Schienen gesteuert.

Beim Interieur der Squadron 74 können Eigner ihre Wünsche einbringen. Auf dem Testboot war es ausgeführt in Eukalyptus, teilweise mit Ulmen-Wurzelholz abgesetzt, acht mal geschliffen und auf Hochglanz lackiert. Auf Hochglanz, weil sich darin Kratzer leichter ausbessern lassen als in einem matten Interieur. Und mit Alcantara-Bespannung unter den Decken sowie beigefarben Teppichbodenbelägen in Salon und Kabinen, Teakholz in der Pantry und Ahorn in den Bädern. Sehr chic und so direkt auf der Werft arrangiert.

Der Salon empfängt mit generöser Weite, betritt man ihn vom Achterdeck aus durch die gläsernen Schiebetüren: Bequeme Sofas und Sessel von Artforma zu beiden Seiten, oval gerundetes Sideboard zur Rechten. Auf Tastendruck fährt dahinter in Aquos-Flachbildschirm-Fernseher in die Höhe. Oder verschwindet diskret. Der Essplatz weiter vorn an Steuerbord lässt sich für das intime Dinner mit Milchglas-Schiebetüren japanischen Stils abgrenzen. Am Esstisch haben sechs Personen Platz, der Tisch soll künftig jedoch etwas schmaler ausfallen, um den Durchgang zum Steuerhaus weniger einzuengen. Die Pantry verbirgt sich vis-à-vis hinter einem Bartresen – mit absenkbarer Blende verschließbar, ist umfassend weitaus größeren Luxusyachten ebenbürtig ausgestattet: Mit AEG - 4-Flammen-230-Volt-Ceran-Herd mit Dunstabzugshaube, Sharp-Mikrowelle/Backofen und Grill, Miele 210-Liter-Kühlschrank mit 65-l-Tiefkühl-abteil, Miele-Geschirrspüler, Broan-Müll-Kompaktor. Extra-Isotherm-Kühlschränke gibt es außerdem auf der Flybridge und in der Eignerkabine, der Isotherm-Icemaker hat seinen Platz im Salon, Waschmaschine und Trockentümmler (von Zanussi) im Crewbereich. Sorgfältige Detaillösung am Rande: Die Schubladen der Schränke rasten sanft und festschließend weich dank Softverschluss ein.

Auf der gefahrenen und in Düsseldorf ausgestellten Fairline Squadron 74 ist zusätzlich backbords vom Innenfahrstand eine Frühstücksbar angeordnet, die dort die mitreisenden Bordgäste am Fahrtgeschehen teilhaben lässt. Am Steuerstand selbst sitzen Pilot und Co erhaben auf vielfach elektrisch per Tastendruck verstellbaren Einzelsesseln aus Leder. Der Blick voraus ist dank ungetönter Frontscheiben, zweier Scheibenwischer mit Waschfunktion außen und zweier Gebläseöffnungen innen gut und stets beschlagfrei. Zu den Seiten schweift er durch getönte Scheiben, um die Marine Air-Klimaanlage - individuell regelbar für alle Unterdeckbereiche und Kabinen nicht übermäßig zu strapazieren. Nach achtern wäre für eine optimale Übersicht eine Rückwärts-Kamera wünschenswert, denn dorthin engen die Einbauten für Pantry und Salon den freien Rundumblick ein. Wie das ja meistens auf Motoryachten dieses Zuschnitts so ist. Doch in den Marinas bevorzugen selbst erfahrene Piloten ohnehin das Anlegen vom Außenfahrstand auf der Flybridge aus.

© 2006: Hans Wischer

Am Steuerstand ist rechterhand vom Piloten im Schott ein Panel, auf dem Leuchtdioden die jeweils aktivierten Bordnetz-Spannungsverbraucher anzeigen. Zur weiteren Ausstattung zählen: Motoranzeigen von Caterpillar/VDO, GPS-Kartenplotter, UKW-Anlage und Radar von Raymarine, präzise Schaltungen von ZF, Taster für die Sidepower-Querstrahlruder im Bug und Heck. Diese Instrumentierung findet sich mit Tochteranzeigen oder Zweitgeräten am Außenfahrstand auf der luftigen Flybridge wieder. Die ist entweder von innen und per direkter Treppe von Steuerstand zu Steuerstand oder über Außenstufen aus Teakholz vom Cockpit aus bequem zugänglich.

Die stattliche Flybridge lädt auf maisgelbfarbenen Kunstleder-Sesseln und -Sofas wahrhaft zu vielfältiger Geselligkeit ein. Um den schiffmittigen Pilotensessel gruppieren sich zur Linken eine kleine Sitzrunde für drei Personen, der Copilotenplatz zur Rechten ergibt nach Absenkung der voluminösen, abgerundeten Rückenlehne – elektrisch per Tastendruck – eine wunderbare Sonnenliegefläche, die in die zweite Sitzgruppe für fünf Personen übergeht. Die Flybridge ist ebenso trittsicher mit Teakholz belegt wie das achterliche Cockpit auf Deckebene und die breiten seitlichen Gangbords hinter dem hohen Schanzkleid (mit Teakholzreling seitlich, die sich auf dem Vorschiff als Edelstahlrohr-Reling fortsetzt) zum Vorschiff und das Vorschiff selbst. Die beiden Ankerkästen sind sehr geräumig ausgefallen, bieten Platz auch für größere Fender. Für die – und die Kissen der Sonnenliegefläche vorn gibt es zusätzlich Klappfachs darunter.

Pfiffig gelöst ist das Herausfahren des Beibootes – ein Extra, auf der gefahrenen Squadron ein Avon 320 Jet-Rib mit Jetantrieb, alternativ empfiehlt die Werft: Nautica 12, Zodiac Pro Jet – aus der Heckgarage: Deren Klappe sich elektrohydraulisch auf Tastendruck inklusive des betroffenen Teiles der breiten Badeplattform zweidimensional öffnet. Zuerst auf kurzer Distanz wie eine Schublade nach achtern, dann bis zu rund 90 Grad in die Höhe. Anschließend wird der Tender mit einem ebenso pfiffigen Slipsystem zu Wasser gelassen. Oder im umgekehrter Reihenfolge wieder an Bord genommen. Ein zweiter Tender oder ein Jetski/-boot findet seinen Liegeplatz auf der Flybridge, abgesenkt oder angehoben per Besenzoni-Lift mit 350 kg Tragkraft.

Neben der Heckgaragenklappe führt eine Tür von der Badeplattform aus in den Crewbereich-Flur, der außerdem durch eine Luke im Cockpit-Boden aus zu erreichen ist. Dort haben an Steuerbord zwei Crewmitglieder einzelne Kabinen, teilen sich dazwischen ein gemeinsames Duschbad. Die Wert hat daran gedacht, der Crew ein angemessenes Reich zu schaffen. Wir haben schon bessere Quartiere für Skipper, Hostess oder Bordingenieur gesehen, meist aber auf Motoryachten in dieser Klasse weitaus unkomfortablere. Dennoch: deren zugedachter Schrank- und Stauraum ist für einen ständigem Bordaufenthalt unangemessen und bescheiden ausgefallen. Eigner sollten immer im Auge haben, dass das Wohlbefinden der Crew den Lebenswert an Bord für alle Gäste steigert. Vom Crewflur führt eine dritte Tür in den Maschinenraum, der durch Stehhöhe, Aufgeräumtheit und sinnvolle Arrangement sowie für die Wartung erforderliche Zugänglichkeit aller Aggregate überzeugt.

Die Kabinen für Eigner und Gäste sind meist komfortabler und aufwendiger ausgestattet als die für die Crew. So auch an Bord der Fairline Squadron 74. Vom Kabinenflur im Vorschiff, fünf Stufen mit indirekter Beleuchtung unterhalb des Steuerhauses, zweigen vier Kabinen ab, in die es teilweise über weitere Stufen geht. Die Eignerkabine mittschiffs verfügt über ein 2 x 2 m-Doppelbett mit lederbespanntem Kopfteil, reichhaltigen begehbaren Schrank- und Stauraum, Echtholz-Jalousien an den sechs großen ovalen Fenstern und Spiegelelement in der Decke. Selbstverständlich sind auch Schreib-/Schminktisch und – wie in allen Kabinen – Entertainment-Center mit Flachbild-TV vorhanden.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline Squadron 74

Von Hans Wischer

Im Eignerbad mit Marmor-Dekor Badewanne und Bidet fällt das futuristisch angehauchte, gläserne Waschschüssel mit rotem gebrochenem Farbmuster über dem Waschtisch aus einem gelb-schwarz-roten Granit besonders in Auge. In der VIP-Kabine ganz vorn steht ein King Size-Doppelbett, ist der Schrankraum ebenfalls ausreichend. Deren Bad, auch mit futuristischer Waschschüssel wie im Eignerbereich ist mit einer Duschkabine ausgestattet. Ebenso die Bäder der weiteren beiden, identischen Gästekabinen an Back- und Steuerbord. In ihnen nächtigten die Bordgäste auf jeweils zwei Einzelbetten, 2 m lang und etwa 60 cm schmal.

Insgesamt betrachtet: das ist die beste Fairline, die wir je gefahren haben. Und das in jeder Hinsicht. Fehlt eigentlich nur noch eine Abwasseraufbereitungsanlage, wie sie beispielsweise Hamann Wassertechnik liefert. Bei den Betten halten wir unterbelüftete Lattenholzrahmen für die bessere Wahl. Der etwas zu breit geratene Esstisch im Salon soll künftig schmaler gehalten werden.

Daten

Länge ü.A.	22,69 m
Rumpflänge	22,35 m
Breite	5,70 m
Tiefgang	1,61 m
Höhe ü.WL	7,59 m
Gewicht	41 t (Testboot 45 t)
Klassifizierung	CE B
Rumpf-Form	Knickspant mit tiefem V, Aufkimmung am Bug 33°, mittschiffs 22°, am Heck 19°
Rumpf	GFK mit multidirektionalem Gewebe, bis zu 6 kg/m² im Boden und 4,35 kg/m² an den Seiten, Stringer und Rahmen mit PU-Schaum verstärkt,
Deck-Material	Sandwich aus GFK mit 20 mm PU-Schaum
Aufbauten-Material	GFK, verstärkt mit Alu-Platten und 3M-Thinsulate für Geräuschdämmung
Motorisierung	im Testboot 2 x 1.030 kW / 2 x 1.400 PS (12-Zylinder-Caterpillar-Turbodiesel 3412E) mit ZF-Wellenantrieb, ansonsten alternativ 2 x MAN 409 à 1.500 PS oder 2x MTU 12v/2000 à 1.500 PS
Propeller	4-Blatt, 39“ x 50“ (Steigung x Durchmesser), (im Halbtunnel)
Kraftstofftanks	5.892 l
Reichweite	290 sm bei 25 kn
Generator	2 x 17,5 kW (Onan)
Hydr. Bugstrahlruder	25 PS / 30 PS und Heckstrahlruder mit 20 PS als Extra (Sleipner Sidepower)
Frischwassertanks	1.263 l
Warmwasserboiler	136 l (von der Motorwärme aufgeheizt)
Abwassertanks	387,5 l (567,75 l als Extra)
Seewasseraufbereitung	HRO, Leistung 100 l/h
Beiboot (Extra)	Avon 320 Jet-Rib mit Jetantrieb. Alternativ empfohlen: Nautica 12, Zodiac Pro Jet
Passarelle	Besenzoni - mit Handlauf, Lichtband und Fernbedienung
Eigner-/Gästekabinen	4 - mit 3 Bädern und 8 Schlafplätzen
Crewkabinen	2 - mit 1 Bad und 2 Schlafplätzen
WC-Art	Vacuflush, 4 x mit elektrischer Vakuumspülung

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Fairline Squadron 74

Von Hans Wischer

Entertainment-Center	Sharp (CD- Stereo-Radio, Flachbild-TV, DVD) Sat-TV-Antenne KVH
Werft	Fairline Boats (Großbritannien) Oundle PE8 5PA, Großbritannien, Tel. +44/1832/27 36 61, Fax 27 34 32
Internet	www.fairline-yachts.com

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf dem Solent vor Portsmouth (Südengland) bei Windstärke 4 und Seestärke 3 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel gemessen

Maximal	32,5 kn bei 2.320 U/min, erreicht nach 20 sec / 69 dBA am Innensteuerstand, 104 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 80 dBA im Salon, 78 dBA in der Eignerkabine
Minimal	bei auf 550 U/min reduzierter Slowspeed bei mit 1 Maschine 4,9 kn, mit 2 Maschinen 6,5 kn, bei 670 U/min mit 1 Maschine 6,5 kn, mit 2 Maschinen 7,8 kn / 58 dBA am Innensteuerstand, 56 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 61 dBA im Salon, 58 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	14 kn bei 1.320 U/min, erreicht nach 8 sec / 63 dBA am Innensteuerstand, 68 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 61 dBA im Salon, 58 dBA in der Eignerkabine
Angenehme Marschfahrt	23 kn bei 2.000 U/min / 69 dBA am Innensteuerstand, 68 dBA am Außensteuerstand im Cockpit, 68 dBA im Salon, 72 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer