Fahrbericht
Ladenstein 72 Diamond

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Meer & Yachten

Innovative Details – und vom Eignerpaar maßgebend mitgestaltet

Mit dem thailändischen Kronprinzen Maha Vajiralongkorn empfing die Diamond schon in der Bauphase königlichen Besuch. In Europa war Hans Wischer als erster Journalist an Bord.

Die elegante Flybridgeyacht wurde bei Ladenstein in Thailand gebaut. Dort, wo eben auch der Kronprinz seine klassischen Oldtimer liebevoll restaurieren lässt. Insgesamt 12 Projekte zwischen 8 und 15 m Länge. Die Diamond kreuzt Mittlerweile mit ihren europäischen Eignern vor der istrischen und dalmatinischen Küste. Ein Schwesterschiff kreuzt derweil über die Kinoleinwände in aller Welt: Es spielt in den spannenden Schussszenen des Hollywood-Streifens 2 Fast 2 Furious eine wesentliche Rolle als Landeplatz für einen Pkw. In dem Film geht es um illegale Autorennen in Miami.

Die See vor dem slowenischen Izola zeigte sich bei unserem Besuch von seiner besten Seite: Spiegelglatt unter blauem Himmel und strahlender Sonne. Ganz so, wie es sich Eigner wünschen. Uns fehlten leider die Wellen, so dass über Rauwasserverhalten keine Aussagen getroffen werden können. Drehkreise und spurtreuer Lauf (auch in Rückwärtsfahrt) wurden hervorragend absolviert, entfalteten die beiden hydraulischen Querstrahlruder im Bug und Heck die Leistung, die man auf manch anderer Yacht gern hätte. So war es für den routinierten Kapitän Stefan Kasberger ein Leichtes, die Ladenstein 72 beim An- und Ablegen in und aus der engen Marinabox punktgenau zu manövrieren. Technisch versiert hat Kasberger die Yacht im Griff, die mit vielerlei technischen Raffinessen volle Fahrfreude garantiert. Und bietet sein Wissen konsultativ und praktisch auch anderen Yachteignern an.

Da wäre zum Beispiel die Eigenwilligkeit der beiden MAN-Zehnzylindern, wenn man sie anstelle per Zündschlüssel schnell per Notstoptaste abschaltet. Im Gegensatz zu mtu-Aggregaten liegt sie nicht unter einer Klappe verborgen, sondern frei und direkt zugänglich. Haben zuvor die Maschinen nicht ihre Kühlwasser-Betriebstemperatur von 83° erreicht, wird bei künftigen Fahrten die maximale Drehzahl auf 1.900^{-1} begrenzt. Per Einstellung am Panel im Motorenraum lassen sich die MAN´s aber von dieser Zwangsjacke befreien. Beispiel Nr. 2: die KVH-Satellitenantenne lieferte das versprochene klare und deutliche Fernsehbild während der Fahrt erst nach Software-Update. Kapitän Kaasberger kann damit umgehen, doch viele Eigner sind mit derartigen Problemen überfordert. So zeigt sich wieder einmal, dass die Technik, die immer komplexer ausfällt, eben auch einen Techniker an Bord erfordert. Damit bei der dafür erforderlichen Pflege neben der, die ohnehin Routine sein sollte, eine Yacht auch über viele Jahre ihren Wert behält.

Zum Werterhalt trägt ebenso der Werftservice nach der Ablieferung bei. Die Eigner einer Ladenstein, die wir bislang gesprochen haben, sind damit überaus zufrieden. Der österreichische Werftchef Markus Ladenstein führt´s darauf zurück, das er nur drei bis vier Motoryachten im Jahr baut, mit seinem Angebot klein aber fein und exklusiv bleiben will. Da hat er dann auch die Zeit, sich mit seinen Kunden zu intensiven Gesprächen

© 2006: Hans Wischer

vor dem Auftrag und während des Baues zusammenzusetzen. Dafür pendelt er ständig zwischen seinen europäischen und US-amerikanischen Verkaufsbüros sowie der Werft im thailändischen Bangkok hin und her. Und setzt neben den Experten der Werft auf solche, die für die Lieferung und Installation von Maschinen (wie MAN, MTU und CAT), von Navigations- und Kommunikationselektronik (wie Simrad), von der Pantry-Ausstattung (Gaggenau) und anderen einen qualitativ hohen After Sales-Service bieten.

In der gefahren Ladenstein 72 Diamond stecken rund 70.000 Arbeitsstunden. Um die explodierenden Kosten im Rahmen zu halten und dabei europäische Fertigungsstandards einzuhalten, entschieden sich die Ladensteins schon vor Jahren, in Thailand unter ihrer Kontrolle zu fertigen. Bei einer Fertigung in Europa," so Markus Ladenstein, „würden unsere Yachten gut und gerne um ein Viertel bis Drittel mehr kosten." Um den höchsten Qualitäts-Standard zu garantieren, entwickelt und baut die Werft ausfahr- und schwenkbare Gangways, Edelstahl-Beschläge wie Relings, Winschen selbst - sogar die Formen. Das Teakholz für die Laufdecks wählt Markus Ladenstein direkt vor Ort bei den Holzfällern in Burma aus, während das Holz für das Interieur – wie Birne bei der Ladenstein 72 Diamond - aus Europa stammt. In dieser Hinsicht profitiert die Werft vom Know-How der familiären Fabrikation für exklusive Möbel und allerfeinstes Interieur im heimischen Österreich. Der Rumpf mit tiefem V und 17 Grad Aufkimmung am Heckspiegel besteht aus GFK mit Jotum-Harzen, im Rumpfbereich bis zu fünf Zentimeter stark laminiert. Bei den Aufbauten wurde mit einem Sandwich aus GFK und PVC-Schaum Gewicht gespart, ohne an Festigkeit einzubüßen.

Dass die Werft ihr technisches Know-how voll und ganz einbringt, ist heutzutage eigentlich Voraussetzung und selbstverständlich. Eine umfassende Pre Sale-Beratung längst noch nicht überall. Markus Ladenstein nimmt sich als Werftchef, Konstrukteur und Designer dafür aber die Zeit. „Denn von einem Geschäft sollten immer beide Seiten profitieren," ist seine Philosophie. Bislang seine längste Vorbereitungszeit waren vier Jahre intensive Beratung. Die ging hin bis zu längeren Diskussionen über die Farbe des Yachtnamens auf dem weißen Rumpf. Doch das alles ist für Markus Ladenstein eine Herausforderung, mit der er sich umfassend auseinandersetzt, die Zufriedenheit der Kunden für ihn der schönste Dank. Bei der Diamond gingen dem Baubeginn zwei Jahre voraus. In denen er oft mit den Eignern zusammengesessen hat, um ihre individuellen Wünsche zu erkunden. Um daraus zu erkennen, wie sie zuhause leben und wohnen, welche Funktionalität an Bord gefragt sind, was die einzelnen Kabinen bieten sollen.

Diese Zeit hat der Eigner ebenso intensiv genutzt, um sich auf Bootsmessen in aller Welt umfassend über die derzeit höchsten technischen Standards sowie direkt vor Ort bei der Werft hinsichtlich Verarbeitungsqualität zu informieren. Und um seine dezidierten Wünsche in das Projekt einzubringen. Maßstab für den Eigner waren Erfahrungen aus dem Bau seines derzeitigen Hauses, in dessen Konzeption er ebenso viele individuelle Wünsche eingebracht hat. So lag es auf der Hand, dass der Innenarchitekt seines Heimes maßgeblich an der Interieur-Planung der Diamond Teil hatte. Zudem hat die Gattin des Eigners unter anderem mit vortrefflicher Geschmackssicherheit die hochwertigen Lederbezüge aus weichem Handschuhleder im warmen Beige für Sofas und Sessel, die dazu im Ton abgestimmten hochflauschigen Teppichböden, die Stoffe und die Farben von Marmor- und Graniteinlagen akribisch ausgewählt. „Denn," so der Eigner, „zu diesem schönen Schiff passen nun einmal nur hochwertige Materialien."

Aus praktischen Gründen wurde vor allem die tägliche Pflege-Funktionalität durch das Eignerpaar und ihren Kapitän berücksichtigt. Mit einer zentralen Staubsauganlage mit Schlauchanschluss in allen Kabinen, mit Marmoreinlagen im Bodenübergang außen nach innen. Üblicherweise werden die Scheiben rund um den Steuerstand beim Liegen im Hafen mit Persenningen abgedeckt. Nicht so auf der Diamond. Dort kommen zum Abhalten der Sonnenwärme – mit 50prozentiger Sonnenstrahl-Abdeckung – schwarze Gitternetze zum Einsatz. Sie gewähren Durchsicht, müssen also nicht stets abgenommen oder aufgeknöpft werden. Markus Ladenstein hat diese Gitternetze vor fünf Jahren in den USA entdeckt: Sie sind schnell in der

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Ladenstein 72 Diamond

Von Hans Wischer

Waschmaschine (die samt Trockentümmler im Crewquartier ihren Platz hat) zu reinigen. Alle Scheiben bestehen aus chemisch gehärtetem Verbundglas. Ein wesentlicher Faktor, um auch einmal darauf treten zu können. Und sie sind rahmenlos mit Sikaflex eingeklebt, zum UV-Schutz des Klebers mit an den Rändern mit Siebdruck versehen. Verklebt, damit es keine Dichtungsprobleme gibt. Ein weiterer Vorteil dieser Verbundglas-Klebtechnik sind nur 8 mm schmale Fensterstege zwischen den einzelnen Scheiben. So bilden sie optisch eine großflächige Einheit.

Ladenstein-Yachten werden üblicherweise vor dem First Class-Hotel Peninsula in Bangkok am Chao Prayer-Fluss übergeben, nachdem sie zunächst einmal auf der Werft und hernach im Wasser von eine buddhistischen Mönch geweiht worden sind. Mit goldblättrigen Symbolen am Bug und Girlanden. Damit ihnen bei den künftigen Fahrten Fluss und Wasser gnädig sind.

Fazit: Wir stimmen dem Eigner zu, dass er rundum ein schönes Schiff erworben hat.

Daten

Länge ü.A.	21,85 m
Breite	5,30 m
Tiefgang	1,60 m
Höhe ü.WL	4,75 m (mit Geräteträger)
Gewicht	42 t
Klassifizierung	CE A
Konstruktion & Design	Ing. Markus Ladenstein
Motorisierung im Testboot	2x 772 kW / 2x 1.050 PS (10-Zylinder-MAN-Turbodiesel) mit V-Antrieb und 4-Blatt-Nibral-Propeller
Kraftstofftanks	5.000 l
Reichweite	500 sm bei 22 kn, 450 sm bei 26 kn
Motoranzeigen	MAN
Bordelektronik	GPS, Kartenplotter, UKW, Bordphone, Radar, Autopilot (Simrad), Fischfinder (Interphase)
Generator	22,5 kW (Onan)
Hydr. Bug- und Heckstrahlruder	20,5 kW (Mannesmann Rexroth)
Frischwassertanks	2.000 l
Warmwasserboiler	200 l
Abwassertanks	Greywater 2.000 l, Blackwater 450 l
Interieur-Holz	Birne, 8-fach hochglanz-lackiert
Interieurböden	Salon und Kabinen: Teppich, Pantry und Bäder: Marmor oder Granit
Eigner-/Gästekabinen	4 - mit 4 Bädern und 8 Schlafplätzen
Crewkabine	1 - mit 1 Schlafplatz / Bad mit Waschbecken, Dusche und WC
WC-Art	4 x mit elektrischer Vakuumspülung (Sealand)
Entertainment-Center	TV / Stereo-Kassetten-Radio / CD-Player / DVD Sony oder nach Kundenwunsch
Klimatisierung	Condaria-Heizung / Air Condition mit 60.000 BTU - individuell regelbar für Unterdeckbereiche
Waschmaschine, Trockentümmler	Electrolux - im Crewbereich

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Ladenstein 72 Diamond

Von Hans Wischer

Werft	Ladenstein (Thailand)
Vertrieb	Ladenstein Yacht Trading, Grazerstraße 69, A-8061 St. Radegund (Österreich), Tel. +43/664/201 26 19, Fax +43/3132/46 44
Internet	www.ladensteinyacht.com

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf dem Mittelmeer vor Izola (Slowenien) bei Wind- und Seestärke 1 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel gemessen

Maximal	21 kn* bei 2.180 U/min / 70 dBA am Innensteuerstand, 75 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 79 dBA im Salon, 72 dBA in der Eignerkabine (* beeinträchtigt durch Bewuchs am Propeller, gemäß MAN-Protokoll max. 26 kn)
Minimal	mit 1 Maschine 5,4 kn, mit 2 Maschinen 6,7 kn bei 650 U/min / 61 dBA am Innensteuerstand, 64 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 69 dBA im Salon, 64 dBA in der Eignerkabine
Angenehme Marschfahrt	17,8 kn bei 1.900 U/min / 69 dBA am Innensteuerstand, 74 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 77 dBA im Salon, 71 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer