Fahrbericht
Moonen 120´ White Heaven III

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Moonen Shipyards

Ein superber Walk-around-Vierdecker

Wenn das Eignerpaar bereits die dritte Yacht bis ins Detail plant, einen versierten Projektmanager an seiner Seite hat, auf eine erfahrenes Team aus Werft, Konstrukteur, Designer und Zulieferer setzt, dann kann ja nur etwas Gutes dabei herauskommen. Die White Heaven III ist rundherum gelungen und entspricht hinsichtlich Qualität der von Werften, die allgemein weltweit als die Edelschmieden gelten. Die White Heaven III wird vom Eigner und der holländischen Moonen-Werft auf der Super Yacht Schau im September in Monaco präsentiert. Hans Wischer hat sie bereits gefahren.

Der Eigner der White Heaven III ist markentreu. Denn all seine „weißen Himmel“ ließ er bei Moonen im niederländischen Hertogenbosch fertigen. Die erste (1985) war 19 Meter lang. Die zweite, 25,30 Meter lang und vom Typ eine Moonen 83, entstand 1992. Die dritte sollte ein reiner Verdränger werden und als entscheidender Sprung zur Größe mehr Platz für den privaten Bereich und reichlich Wohnraum auch für die Crew bieten. Die Wünsche ließen sich nur Custom built als die größte Moonen, die je gebaut wurde, realisieren.

Bereits 1996 kamen der Eigner und Münchner Designer Joachim Kinder zusammen. Bis zur Vollendung verstrichen dann gut fünf Jahre, die intensiv genutzt wurden, um allerlei mögliche Umsetzungen durchzudenken. Viele Vorstellungen wurden entwickelt, Skizzen angefertigt. In jedem Fall sollte es eine Walk-around-Motoryacht werden, bei der man auf allen Deckebenen über der Wasserlinie außen herumlaufen kann. Das reduziert zwar den Nutzraum innen. Doch die White Heaven III beweist: Acht Meter Breite lassen genügend Spielraum für Gangbords außen und geräumige Salons sowie Kabinen innen. Das Decklayout mit den Außen-Teakdecks - von Bloemen de Maas gefertigt - und die Decklogistik sind auf praktische Anforderungen, Übersicht und Manövrierbarkeit ausgelegt. Breite Gangbords auf allen Decks unterstreichen diesen Aspekt. Mit vernünftigem Sicherheitsvorteil für das Hantieren der Crew beim An- und Ablegen. Allein schon für diese Entscheidung zollen wir dem Eigner Respekt. Wie auch für sein Bestreben, der Crew angenehmen Wohnraum an Bord zu bieten. Mit stilvollem Kirschholz-Ambiente anstatt Kunststoff-Weiß-Einerlei wie sonst vielfach üblich.

Allein für die perfekte Planung ließen sich Eigner, sein persönlicher Projektmanager Edgar Marx und Designer Joachim Kinder zwei Jahre Zeit. Um ohne Zeitdruck intensiv an dem Konzept zu arbeiten. Um alle Ideen und Vorstellungen aufzuzeigen, entwarf Joachim Kinder die Yacht in verschiedenen Längen von 35 bis 42 Meter. Das Anforderungsprofil des Grundrisses sah vor, einerseits in allen Räumen Großzügigkeit zu generieren und auf der anderen Seite eine Vielzahl von Räumen einzuplanen, wie zum Beispiel zwei Eignerbereiche, Skylounge mit separater Pantry, großes Foyer, vier Gästekabinen und einen geräumigen Crewbereich mit Crewmesse. Wichtig war dem Eigner eine perfekte Geräuschisolation. Seine privaten Räume sind so platziert, dass sie nicht in direkter Nähe von Geräuscherzeugern liegen. Ebenso sind die Eignerbereiche abzudunkeln, gewährleisten so ein erholsames und ungestörtes Schlafen.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Moonen 120´ White Heaven III

Von Hans Wischer

Das waren die Wünsche des Eigners, das von Joachim Kinder und der Moonen-Werft umgesetzte Ergebnis ist eine 36,50 Meter lange und perfekte Yacht mit vier Decks.

Frank Neubelt zeichnete mit seinem für diese Grössenordnung von Yachten bekannten Hamburger Konstruktions & Yacht Design - Büro newcruise für die Konstruktion und Rumpflinien verantwortlich. Nachdem der Eigner die ebenfalls von Frank Neubelt konsruierte Moonen-Yacht Xanadu II besichtigt hatte. MCA-Vorschriften für eine künftige, internationale Vercharterung spielten während der Bauphase noch keine bekannte Rolle, konnten daher nicht berücksichtigt werden. Verchartern will der Eigner die Yacht ohnehin nicht, sondern sie in erster Linie privat nutzen.

Bei der Konstruktion achteten Frank Neubelt und sein Team auf zahlreiche Sicherheitsaspekte: Styling mit seitenwindunempfindlichen Aufbauten; Doppelhüllenboden als Auflaufschutz; Rumpfunterteilung mit vier abgeschotteten Sektionen und großes Tankvolumen entsprechend einer 45-Meter-Yacht. Gewählt wurde eine Querspantenbauweise mit großen Rahmenspanten im Abstand von 1,80 Meter mit Zwischenspanten auf 0,60 Meter und seitlichen Außenhautstringern. Die im Doppelboden untergebrachten Diesel- und Frischwassertanks angeordnet wurden zusammen mit dem Projektleiter Edgar Marx optimal aufgeteilt, um die White Heaven III unabhängig vom Beladungszustand stets parallel trimmen zu können und gleichzeitig ein hochseetüchtiges Verhalten zu garantieren. Rumpf und Aufbauten wurden für eine optimale Schwingungsfreiheit entwickelt (u.a. mit gummigelagerten Wänden) und die Geräusch- und Schallisolierung vom Akustikbüro JVS abgestimmt. Selbstverständlich fanden vor Baubeginn Schlepptankversuche statt – bei der Delfter Universität. Dabei wurde auch die Wirkung eines Wulstbuges untersucht. Mehr dazu im Abschnitt über die Fahrergebnisse an späterer Stelle. Die Konstruktionszeichnungen für die Stahl- und Aluminiumbauteile gingen auf CAD-Disketten vom Hamburger Konstruktionsbüro zur Werft in Hertogenbosch. Die klassische Schnürbodenarbeit des Boots- und Schiffbauers erfolgte – wie es heute eigentlich Standard ist – bereits im Konstruktionsbüro.

Das gute Gelingen dieser Yacht ist auf die enge und professionelle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten und Edgar Marx als Projektleiter zurückzuführen, der von Anfang an in die Planung mit einbezogen war und regelmäßig den Bau verfolgte und sich besonders technischen Details und ihren Lösungen widmete. White Heaven III-Kapitän Thomas Schmidt begleitete in den letzten Monaten den Bau. Moonen-Chef Emile Bilterijst hat für die Umsetzung der Ideen zahlreiche Spezialisten hinzugezogen. So kam von Heinen & Hopman eine Klimaanlage, deren der Luft entzogenes Wasser nicht lautstark nach außen plätschert, sondern nicht hörbar unterhalb der Wasserlinie. Klaver hat Rumpf und Aufbauten exzellent gespachtelt und lackiert, Tijssen mit bester Sachkenntnis die Elektrik installiert, Nieuwbrug & Ruplako die perfekte Isolierung vorgenommen.

Der Eigner hatte sehr dezidierte Vorstellungen von der Nutzung, dem Bordleben und der Inbordlogistik aufgrund seiner langjährigen Yacht-Erfahrung. Die zweite Eignersuite mit Schlafgemach, Skylounge mit Bar und einer privaten Pantry (mit separater, gewendelter Treppe neben dem Aufgang vom Haupt- zum Brückendeck) und hochgelegenem, offenem Freiraum achtern auf dem Brückendeck war sein spezieller Wunsch. Ohne ein die Aussicht störendes Beiboot ist dort zusammen mit der Skylounge (mit Schiebetüren auf Tastendruck zu öffnen) ist ein großer und harmonischer Aufenthaltsbereich auf dem Brückendeck entstanden. Mit Außen-Essplatz für acht Personen und einer Höhenlage, die gegen neugierige Blicke vom Kai abschirmt.

Derweil es auf dem Hauptdeck eine Außentreppe tiefer ebenso einen großen Aufenthaltsbereich gibt. Dort öffnen die Schiebetüren vom Salon zum Achterdeck genauso elektrisch auf Tastendruck. Das Achterdeck wird von einer bequemen, mit kunstleder-bezogenen Sitzbank dominiert. Die wird mit gelben oder weißen

© 2006: Hans Wischer

Frotteebezügen bestückt und gelb-weißen Kissen angereichert zu einem bequemen Sitzplatz nach dem Bad im Meer umgewandelt. Die Außen-Bar korrespondiert mittels einer absenkbaren Fensterscheibe mit der Innen-Bar im Salon, verbindet Innen und Außen zu einem weitläufigen Erlebnisbereich. Auch das haben wir so noch nicht gesehen, hat uns als pfiffige Lösung mehr als überzeugt. Auf dem kurzen Vorschiff gibt es eine weitere Sitzfläche und auf den Aufbauten vor dem Steuerhaus eine sonnige Liegewiese.

Für das Exterieur wünschte sich der Kunde eine zeitlos klassisch-elegante Linienführung ohne viel Übertreibungen. Wichtig war ihm, nach bewährtem Muster eine gut zu bedienende Yacht zu besitzen. Das heißt, durchgehende breite Gangbords rundherum auf allen Decks, leichtes bequemes Handling mit hydraulischem, unter der Decke laufendem Cramm-Kran beim Zu-Wasser-Lassen/An-Bord-Nehmen von Tender und der beiden Jetskis aus der Heckgarage. Das Boston Whaler-Beiboot und die beiden Bombardier-Jetskis sind dort untergebracht, stören nicht die klare Linienführung der Silhouette. Das Garagentor legt sich beim Öffnen passgenau und flächendeckend auf die vorhandene Badeplattform mit Außendusche, über breite Teakholz-Treppen vom Hauptdeck aus zugänglich. Von dort aus erlaubt eine rund 1,50 Meter tief eintauchende Einhänge-Badeleiter mit Teakholzstufen den von der Eignerin bevorzugten bequemen Zutritt zum Bad im Meer. Selbstverständlich verfügt die breite Teakholz-Badeplattform – mit einsteckbarer Achterreling zugleich recht sicher konzipiert - über eine Außendusche mit temperierbarem Süßwasser. Ein Vorhang verschließt die dann offene Heckgarage gegen Einblicke von außen. Besonders im Hafen wissen das Kapitän Thomas Schmidt und seine Crew zu schätzen, können so ungestört von neugierigen Sehleuten in der Lazarette arbeiten. In der Lazarette verschwindet durch eine Seitenluke die ausfahr- und absenkbare Doppelreling-Gangway, die sich zugleich seitlich um bis zu 90° verschwenken lässt.

Die durchlaufenden dunklen Fensterbänder betonen die horizontale Gliederung, lassen die Yacht gestreckt und dynamisch erscheinen. Die ausgeklinkten Schanzkleider verbessern die Sicht von Innen nach Außen, lassen ausgewogene Proportionen entstehen. Der Heckspiegel (nach Vorschlag von Moonen-Chef Emile Bilterijst abgerundet) und auch die Deckmöblierung sind formal mit abgewinkelten Ecken ausgearbeitet und verleihen der White Heaven III Ihren individuellen Charakter. Der Geräteträger über der Flybridge wächst organisch aus der Kontur der Aufbauten, unterstützt die dynamische Wirkung der Gesamterscheinung. Die Decks sind weitläufig eingerichtet, gewährleisten uneingeschränktes und vielfältiges Bordleben wie Relaxen und geselliges Beisammensein.

In der Auswahl des Farbthemas, der Stoffe und der Materialien sollte die White Heaven III eine Leichtigkeit und mediterrane Ausstrahlung bekommen. Diese Aufgabe hat Klaus Stallmann aus Gelsenkirchen (dem Eignerpaar bereits durch seine Interieurgestaltung in ihrem Heim an Land verbunden) in enger Zusammenarbeit mit Joachim Kinder erledigt. Dabei sind die ganz persönlichen und geschmackvollen Vorstellungen von Eignerin und Eigner – sie nennen es Leben wir zuhause an Land - verwirklicht worden. Es ist die farbenfrohe und perfekt aufeinander abgestimmte Harmonie aus dunkel gebeiztem Kirschholz, und hellgrün lackiertem MDF-Holz, die dem Interieur – von De Ruiter gefertigt - einen freundlichen Akzent verleiht. Die Umsetzung der Ideen für Außen-Polster in Gelb und Weiß, Kissen und Gardinen erfolgte allerfeinst durch das Deko-Atelier Obert + Leopold. Der kristalline Stil mit abgewinkelten Ecken setzt sich auch im Interieur fort und schafft eine besondere und hochwertige Anmutung. Das bestimmende Holz ist dunkel gebeizter Kirschbaum in Kombination mit Marmor, Leder und hochwertige Textilien. Alle Einrichtungsideen wurden nach dem strengen Anforderungsprofil perfekter Schall-Isolierung ausgerichtet.

Kommen wir nach Innen: Der Grundriss und die Inbord-Logistik sind auf Effizienz und ökonomische Raumausnutzung ausgelegt, ohne in den repräsentativen Bereichen auf eine angemessene Raumgröße verzichten zu müssen. Hervorzuheben sind exemplarisch das Foyer mit zentralem Treppenhaus, das alle

© 2006: Hans Wischer

Decks verbindet. Die breite Eingangstür an Steuerbord auf dem Hauptdeck gewährt einen generösen Eingang in das Foyer der Yacht mit Treppenhaus nach unten und oben sowie in die dort angeordnete Daytoilet in Marmor- und Kirschholz-Interieur.

Wenn wir nicht vom Hauptdeck-Cockpit direkt in den Salon mit dem Essplatz davor gelangen. Den ziert ein großes Gemälde von Filmstar Elke Sommer. Übrigens zum Thema VIP´s: Taufpatin der White Heaven III war Hannelore von Auersberg, mehr bekannt als die Gemahlin Hannelore vom Schlagersänger Heino. Der auch dabei war. Der Salon entspricht hinsichtlich Abmessungen dem Anspruch einer Megayacht. Mit zwei Sofas für sechs Personen, Sessel und abgestuftem Couchtisch in hellgrünem MDF, eleganten Sideboards, Entertainment-Center (TV über Seatel-Sat-Antenne, DVD-Video, Stereo-Kassetten-Radio) und einer Mittelsäule auf niedrigem Sideboard als trennendes und zugleich verbindendes Element zum davor liegenden Esstisch (dunkle Kirsche mit Wurzelholz-Umrahmung) für acht Personen. Die Kirschholz-Bar achtern – mit Tresen aus weißgemustertem Granit, lederbezogenen Barhockern und allem Drum und Dran sowie zeitlos-eleganten Glasvitrinen daneben – lässt sich (wie bereits erwähnt) nach Außen zum Achtercockpit hin öffnen, wird dann angereichert durch einen zweiten Bartresen – innen aus Kirschholz, außen aus Teakholz.

Die ergonomisch durchdachte und mit neuester Miele-Küchentecknik ausgestattete Galley backbords vor dem Essbereich – mit praktischer Schiebetür - hat einen Speiselift, der über die Privacy-Pantry auf dem Brückendeck bis zur Flybridge führt. Eine bequeme Sitzgruppe in der Galley bietet wohnliche Atmosphäre für die Crew. Die von dort in ihr Reich eine Etage tiefer mit hinabsteigt.

Die Eigner-Suite auf dem Hauptdeck-Vorschiff verfügt über ein Arbeitszimmer, einen großen Ankleideraum, ein großes Bad und ist in den Dimensionen trotz Einengung auf eine Walk-around-Yacht mit umlaufenden Gangbords außen statt eines Wide Bodies ohne Gangbords dennoch imposant. Die zweite Eignersuite auf dem Brückendeck ist platzmäßig zwar geringfügig kleiner ausgefallen, aber ebenso komfortabel.

Im Steuerhaus auf dem Brückendeck sitzen in ergonomisch integrierten und gut geformten Recaro-Sitzen Kapitän und Co brückennah, wobei einzelne Funktionstasten gar in die Armlehne des Pilotensessels eingelassen sind. Auf dem L-Sofa backbords dahinter nehmen bis zu vier Beobachter am Fahrtgeschehen teil. Das Steuerhaus ist nicht durch eine Tür vom Treppenhaus abgetrennt, bietet aber – so wie wir es bislang in der Kürze der Wege noch nicht gesehen haben – eine Extra-Toilette ganz nahebei. Damit Kapitän und Co nach dem Besuch des stillen Örtchens schnell auf der Brücke zurück sind.

Die ökonomische Raumausnutzung zeigt sich besonders im Unterdeck. Mitschiffs gibt es vier exklusive Gäste-Suiten mit komplettem Unterhaltungs-Equipment, Bar-Schrank, eigenem Bad und Doppelbetten für acht Personen. Der intelligente Grundriss bietet zudem der vierköpfigen Crew viel Platz - jeweils in einer eigenen Kabine und Privatbad – und sorgt mit einem separaten Aufenthaltsraum mit Entertainment-Center (zugleich Crewpantry) für ausreichend Autonomie. Wie bereits erwähnt, besticht der Crewbereich durch das gleiche edle Echtholz-Interieur wie Eigner- und Gästebereiche. Dieser Aspekt nimmt bei heutigen Yachtplanungen einen immer wichtigeren Stellenwert ein.

Die Laundry, sonst meist im Crewbereich angeordnet, erhielt ihren Platz im zentralen Zugang zum Maschinenraum, bildet mit dem Kontrollraum. Damit wurde zugleich eine gute Schallisolierung zwischen Maschinenraum und Wohnbereich geschaffen. Angenehmer Nebeneffekt: Kein Waschgeruch durchzieht die Wohnbereiche.

Im aufgeräumten und ungewöhnlich hohem Maschinenraum mit perfekter Installation und überdimensionaler Stehhöhe sind neben den beiden, flexibel gelagerten Caterpillar-Dieselmotoren angeordnet: Zwei

© 2006: Hans Wischer

Kompressoren für die Klimaanlagen. Um die Eignersuite auf dem Brückendeck und die weiteren Unterdeckbereiche ganz nach Wunsch individuell zu klimatisieren. Drei Warmwasserboiler mit jeweils 120 Liter Inhalt. Zwölf Batteriebänke à 2-Volt und 2.000 Ah für den 24-Volt-Bordbetrieb und zusammen so leistungsstark, dass nächtens beim Ankerliegen acht Stunden lang kein Generator laufen muss, wenn kein Landanschluss vorhanden ist. Alle üblichen Aggregate – von der HEM-Seewasser- bis zur Hamann-Abwasseraufbereitungsanlage, von der Cramm-Hydraulik für den Tender- und Jetskilift, von der beleuchteten, um 90° schwenkbaren, mit Teakholz belegten Gangway und zwei Relings für den sicheren Tritt an Bord bis hin zum 75 kW leistungsstarken Bugstrahlruder – haben neben den beiden 50-kW-Northern Lights-Generatoren ebenfalls ihren Platz im weitläufigen Maschinenraum, von dem es durch eine wasserdichte Schott-Tür in die Lazarette und Heckgarage geht.

Die Flybridge mit einem Arrangement ähnlich der Moonen 83, dem Vorgängerschiff des Eignerpaares, offeriert einen großen Whirlpool, umgeben mit Sonnenliegen, eine Bar mit Grill, Kühlschrank, Spülbecken und Speiselift, eine zwei Sitzecken für sechs und eine Essgruppe für acht Personen. Als Sonnenschutz für den vorderen Teil hat man sich ein Biminitop ausgedacht, das einer Markise gleich aus dem Geräteträger gefahren wird. Achtern wird ein großer Whirlpool von Sonnenliegeflächen nahezu umrahmt.

In langsamer Fahrt dreht die White Heaven III dank zwei Maschinen und hydraulischem, 75 kW starkem Cramm-Bugstrahlruder auf dem Teller, in 12 Knoten Marschfahrt werden gerade einmal zwei Bootslängen benötigt. Was etwa 75 Meter entspricht. Für den Vorschiffsauftrieb zum Ausgleich des durch die weit nach vorn gezogenen Aufbauten und ihr entsprechendes Gewicht erhielt die Yacht nach ausführlichen Modellversuchen bei der Delfter Universität einen von Seahorse konzipierten Wulstbug. Ganz so wie ein großes Berufsschiff. Dadurch wurde zugleich die Rumpfgeschwindigkeit um 14 % erhöht und der Trimm für die schnelle Fahrt erhöht, verriet Emile Bilterijst. Frank Neubelt sprach von hydrodynamischen Verhältnissen, die einem 45-Meter-Schiff entsprechen. „Die Yacht tauchte weich und trocken auch bei grober See ein," meinte der Eigner nach der Überführungsfahrt von Holland über Guernsey und die Biscaya nach Mallorca. Bwei 12 Knoten betrug der Dieselverbrauch gerade einmal 160 Liter pro Stunde. Die Naiad-Koop-Stabilisatoren minimieren die Einflüsse seitlicher See, sorgen für aufrechten Lauf der White Heaven III.

Die White Heaven III ist rundherum ein gelungenes Schiff. Bei unserem Besuch an Bord war sie gar die höchste im Puerto Portals (Mallorca), stellte durch ihre Illuminination andere Yachten in den Schatten. Der Eigner ist zu Recht stolz auf sein Schiff. Selten haben wir ein so aufeinander abgestimmtes und geschmackvolles Interieur mit nicht überladenen Dekorationen sowie eine so perfekte Verarbeitung gesehen, so viel Ruhe an Bord erlebt. Bei laufendem Steuerbord-Generator hat das Akustikbüro JVS im Salon gerade einmal 39 dBA gemessen, in der Gästekabine 2 steuerbords vor dem Maschinenraum 33 dBA und in der Eigner-Kabine auf dem Hauptdeck 28 dBA. Die Ruhe wurde im Puerto Portals lediglich von einer daneben liegenden Feadship gestört: Deren über der Wasserlinie angeordnete Klimaanlagen-Entwässerung plätscherte fast permanent - mit halbminütigen Unterbrechungen - ins Hafenwasser, ließ den Außenlärmpegel um 5 dBA ansteigen – was fast einer Schall-Verdoppelung gleich kommt. C´est la vie.

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf dem Mittelmeer vor Mallorca bei Windstärke 3 und Seestärke 3 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel gemessen

Maximal	13,9 kn bei 1.850 U/min / 52 dBA am Innensteuerstand, 56 dBA im Salon, 56 dBA in Gästekabine 2

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Moonen 120´ White Heaven III

Von Hans Wischer

Minimal	mit 1 Maschine 3,8 kn, mit 2 Maschinen 5 kn bei 600 U/min / 50 dBA am Innensteuerstand, 52 dBA im Salon, 50 dBA in Gästekabine 2,
Angenehme Marschfahrt	12 kn bei 1.600 U/min / 50 dBA am Innensteuerstand, 54 dBA im Salon, 54 dBA in Gästekabine 2

Daten

Länge ü.A.	36,50 m
Länge WL	31,50 m
Breite	8 m
Tiefgang	2,40 m
Höhe ü.WL	18,35 m
Gewicht	258 t
Klassifizierung	Rumpfzertifikat Germanischer Lloyd
Konstruktion	newcruise Yacht Project & Design, Frank Neubelt
Exterieur-Design	Joachim Kinder
Projekt-Manager	Edgar Marx
Rumpf	Rundspant, Stahl, bis zu 7 mm im Boden und 6 mm an den Seiten stark
Kiel-Form	Dosen
Propellerschutz	Hacke
Deck	Stahl bis zu 5 mm stark
Aufbauten	Alu, bis zu 6 mm stark
Motorisierung	2 x 368 kW / 2 x 500 PS (12 -Zylinder- Caterpillar Turbodiesel) mit ölgeschmiertem Wellenantrieb und 5-Blatt-High-Screw-Propellern
Techn. Installation	Peter Valentijn
Bug-Wulst u.WL	Seahorse Wageningen
Kraftstoff	46.000 l
Reichweite	3.300 sm bei 12,5 kn
Motoranzeigen	Caterpillar 3412C DI-TA
Bordelektronik	Sailtron, Furuno Radar und Wetterfax, Simrad DGPS-Radarplotter, Vecom Navtex,, Leica DGPS, B&G-Anzeigen, Anschütz Autopilot und Kreiselkompass
Sat-Kommunikation	Sailor VHF und Mini-M und Satcom-C für Telefon, Fax, E-mail und Internet
Bord-Elektrik	Tijssen Elektrowerken
Isolierung	Nieuwbrug & Ruplako
Generator(en)	2 x 50 kW (Northern Lights)
Stabilisatoren	Naiad Koop 3050
Hydr. Bugstrahlruder	Cramm - 75 kW
Hydraulik	Cramm
Frischwasser	12.400 l
Abwassertanks	400 Greywater, 6.200 l Blackwater
Seewasseraufbereitung	HEM 12/1400, Leistung 5.000 l/Tag
Abwasseraufbereitung	Hamann Super-Mini
Tender	Boston Whaler 15' Rage mit 125-kW- 6-Zylinder-Mercury und Jet-Antrieb
Tenderlift	Cramm, overhead sliding davit

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Moonen 120´ White Heaven III

Von Hans Wischer

Jetskis	2 x Bombardier
Gangway	Cramm - mit Handlauf / Lichtband seitlich / Fernbedienung
Interieur	Design Joachim Kinder, Dekoration von Klaus Stallmann und Deko-Atelier Obert + Leopold
Interieur-Holz	Kirschbaum, 7-fach auf Hochglanz-lackiert (Moonen, De Ruiter)
Interieurböden	Teppich, in der Pantry und Crewmesse Jarra-Parkett, im Steuerhaus Merbau-Parkett
Schalldämmung/Isolation	J.V.S.
Lackierung	Klaver Yachtpainting
Teakarbeiten Deck und Reling	Bloemen de Maas
Eigner-/Gästekabinen	5 - mit 7 Bädern und 10 Schlafplätzen
Crewkabinen	4 - mit 4 Bädern und 6 Schlafplätzen
WC-Art	Microphor, 8 x Vakuum
Entertainment-Center	Yamaha / Metz / Thompson
Sat-Antenne	Seatel
Klimatisierung	Kabola-Heizung / Heinen & Hopmann Air Condition - individuell regelbar für alle Bereiche
Pantry-Ausstattung	Miele - 230-Volt-Ceran-Herd mit Dunstabzugshaube, Mikrowelle mit Backofen und Grill, Kühlschränken, Tiefkühlschränken, Geschirrspüler, Icemaker in der Bar. Speiselift über und Extra-Kühlschrank auf der Flybridge / im Salon
Laundry	im Hauswirtschaftsraum mit Waschmaschinen und Trockentümmlern von Miele
Werft	Moonen Shipyards, Graaf van Solmsweg 52, NL-5203 DD ´s-Hertogenbosch, Tel. +31/73/621 00 94, Fax 621 94 60, E-Mail: info@moonen.com
Internet	www.moonen.com

© 2006: Hans Wischer