Fahrbericht Sunseeker 75 Predator

Sunseeker's jüngstes Raubtier: 75 Predator

Von Hans Wischer

Offshore-Renner mit dem Platzangebot einer geräumigen Motoryacht, so lässt sich die neue, schnelle 75 Predator von Sunseeker einordnen.

Dreieinhalb Jahre Entwicklungsarbeit stecken in der 24 m langen 75 Predator. Sie soll die Lücke zwischen den Modellen 63 und 80 füllen, ist um etwa ein Drittel preiswerter als die 1,50 m längere 80er.

Derzeit fertigt die Werft mit 850 Mitarbeitern in fünf Produktionsstätten in und um Poole an Englands Südküste 240 Motoryachten pro Jahr.

Die beiden Inhaber von Sunseeker, John und Robert Braithwaite, legen allergrößten Wert auf qualitativ hochwertige Verarbeitung, gute und schnelle Rauhwasserfahreigenschaften, edles Interieur und schnittiges Design. Eine Mischung, die ankommt. Konzipiert wird im eigenen Hause, wobei man auch über den Gartenzaun schaut und pfiffige Ideen anderer einfließen lässt.

„Jede Sunseeker", so versichert Test-Ingenieur Mark Chinery, "wird vor der Auslieferung ausführlich erprobt". Er selbst ist dem 10-köpfigen Testteam für die Modelle 75 und 80 zuständig, gut zwei Wochen nimmt er sich dafür jeweils Zeit. Für kleinere Boote beträgt die Fahrerprobung zwischen zwei Tagen und einer Woche – je nach Bootsgröße. Damit will die Werft sicherstellen, dass die stets nach Kun--denwunsch gebautenSerienmodelle ohne Kinderkrankheiten – bei der sensiblen Technik und auch bei den zahlreichen Extras – an den Eigner übergeben werden.

Sensible und neue Technik stecken in der 75 Predator allemal. Beispielsweise drei 846 kW PS starke MTU-Dieselmotoren mit platzsparendem V-Antrieb – durch den stark aufgekimmten, schwalbenförmigen Rumpf in Tiefgang reduzierenden Tunneln geführt – und mit schnellen Arneson-Surface Drives. Ein Vortrieb mit drei Maschinen ist gewöhnungsbedürftig, für die geruhsame Hafenfahrt werden zwei genutzt, auf dem freien Wasser die dritte hinzugeschaltet. Dann werden alle drei bequem per Synchronsteuerung bedient. Als Minimum ermittelten wir mit einer Maschine eingekuppelt 5,4 kn, mit zwei Maschinen 6,8 kn und mit drei Maschinen 8,4 kn, jeweils mit sechsflügeligem Rolla-Edelstahlpropeller. Das maximale Geschwindigkeitspotential maßen wir mit 47,1 kn in bewegter See mit einem Meter Wellenhöhe vor Cannes. Die unterste Gleitfahrt war nach 11 Sekunden aus dem Stand heraus bei 15 kn erreicht. Wir hatten bei der starken Motorisierung eigentlich ein paar Sekunden weniger erwartet - doch die Oberflächenantriebe benötigen nun einmal mehr Startzeit aus dem Stand heraus als konventionelle Unterwasserantriebe, spielen dann aber ihre überlegene Leistung heraus: Die angenehme Marschfahrt von 30 kn (etwa 400 Liter Diesel rauschen pro Stunde durch die Leitungen) war nach 20 Sekunden erreicht, das bereits erwähnte Maximum nach 35 Sekunden.

>>>

Abbildungen: Copyright Sunseeker

Dabei lief die 75 Predator stets spurtreu, reagierte auf plötzliches Verreißen des Steuerrades nur mit sanftem Neigen zur Seite. In langsamer Fahrt ließ sie sich auf dem Teller drehen, wird bei engen Hafen-manövern noch durch kurzzeitiges Betätigen des elek-trischen Bugstrahlruders punktgenau unterstützt.

Surface Drive

Beim Oberflächenantrieb, international als Surface Drive bezeichnet, schraubt sich der Edelstahl-Prop nicht durch's Wasser, vielmehr schlägt er hart auf die Wasseroberfläche auf. Die entsprechend geformten, kantigen Propellerblätter sorgen dabei ähnlich wie Taucherflossen für den Vortrieb aufgrund eines schräg nach achtern ins Wasser eingebrachten Schlagabtausches. Derartige Antriebe sind kostspielig und eignen sich längst nicht für jedes Boot. Sie müssen sehr gut ausgetrimmt sein. Dafür ist der Wasserwiderstand geringer als bei einem herkömmlichen Unterwasser-Z- oder -Wellenantrieb. Mit dem geringfügigen Nachteil von etwas schlechteren Starteigenschaften und einer Untauglichkeit für den Wasserskilauf – weil sie eine große Fontäne hinter sich herziehen.

Zweite Besonderheit der 75 Predator ist eine fernbedienbare Besenzoni-Gangway, die zugleich als Kran für Beiboot und Jetski dient. Derweil der Jetski während der Fahrt auf der Badeplattform verzurrt wird, ruht das Beiboot in der Sunseeker-typischen Garage unter der großen Sonnenliegeweise. Die Garage öffnet sich auf Tastendruck elektrohydraulisch. Sie ist zugleich riesiger Stauraum für Fender und Festmacherleinen. Deshalb wird auf Fenderkörbe an der Reeling verzichtet, um die schnittigen Linien nicht zu stören. Mehr Reeling oder seitliche Haltegriffe an den Aufbauten hätten wir uns bei der Bau-Nummer 1 für den sicheren Tritt auf den seitlichen Gangbord und hin zum Vorschiff allerdings schon gewünscht. Sie ließen sich auch gefällig in die Linienführung integrieren. Sunseeker Germany-Chef Peter Gruber versprach, darüber konstruktiv nachzudenken. Die Gangbords bis hin zur Ankerwinde am Vorschiff, die Badeplattform und das Cockpit sind mit Teakholz belegt. So konsequent ist es selbst auf großen Yachten für die Trittsicherheit nur selten zu finden. Dafür wiederum gebührt der Werft hohes Lob.

Zu bemängeln hingegen ist die Arretierung der Sonnenliegekissen auf dem Vorschiff. Nach vorn halten sie Kederschienen auf Position. Nach achtern und zum Steuerstand hin heben sie bei schneller Fahrt ab, beeinträchtigen den Vorausblick des Steuermanns. Wenn auch nur geringfügig, doch das lässt sich bestimmt noch mit mehr Befestigungspunkten des Kissens verbessern.

Die Videokamera mit TFT-Display am Steuerstand für den Überblick unmittelbar vor dem Bug kann dieses kleine Manko nicht ausgleichen. Denn wer schaut schon während rasanter Fahrt oder beim Übergang zur Gleitfahrt (wenn das Boot die Nase aus dem Wasser) ständig auf einen kleinen Monitor mit Vorausblick?

Hingegen ist die vorausschauende Kamera für den Bereich unmittelbar vor dem Bug - und die zweite am Heck - beim An- und Ablegen überaus hilfreich. Das Festmachen unterstützen die auf Fußtastendruck zu aktivierenden elektrischen Verholwinschen.

Auf Yachten, bei denen ein Smart-Car weder untergebracht noch für die Landfahrt ans Kai gehievt werden kann, muss über andere Möglichkeiten für Landgangsmobilität nachgedacht werden. Für die Predator bietet Sunseeker Germany-Chef Peter Gruber einen Motorroller an, der über die Gangway bequem auf den Kai geschoben, im Cockpit sicher verzurrt werden kann.

>>>

-Impressum

Veröffentlichung des Internet-magazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

Autor: Hans Wischer

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Hans Wischer

www.bootswelt.de

Das ist eine überaus pfiffige Lösung für all diejenigen, die zum Brötchenholen nur ungern aufs Klappfahrrad steigen.

Am Steuerstand (mit Cetrek-Instrumenten und Simrad-UKW-Anlage) im Teakholz belegten Cockpit unter dem Hardtop sitzen Pilot und Co. auf elektrisch in jede Richtung verstellbaren Einzelsitzen, machen es sich daneben an Backbord bis zu vier Personen auf einem festen, halbrunden Sofa mit ungetrübtem Vorausblick (dank Scheibenwischern mit Waschdüsen und reflexfreien, getönten Scheiben) bequem. Auf Tastendruck öffnende Seitenscheiben und Schiebedächer im Hardtop sorgen für Frischluftzufuhr und Sonneneinfall. Dank Klimaanlage wird dieser Bereich bei allzu großer Hitze auch gut gekühlt. Mittelmeer-Fans werden all diese Annehmlichkeiten zu schätzen wissen. Gegen den Fahrtwind geschützt sind diese Plätze allemal.

Und auch die weiteren auf dem Backbord-U-Sofa für fünf am Cockpittisch dahinter sowie die drei bis vier Sitzplätze vor der Sonnenliege für drei über der Heckgarage. So richtig die Speed spürt man erst beim Heraustritt aus dem Windschatten des schützenden Hardtops. Die Klimaanlage ist für einzelne Unterdeckbereiche individuell regelbar, ebenso das Angebot an TV- und Radioempfang über die ständig nachführende Satellitenantenne.

Zu den Selbstverständlichkeiten auf Motoryachten dieser Größe zählen Eiswürfelaufbereiter und Außenpantry mit Grill und Getränkekühlschrank im Cockpit. Die Pantry im Salon – mit Kühlschränken, Mikrowellenofen, Geschirrspülmaschine und Vierer-Ceran-Kochfeld – verbirgt sich gut getarnt in einem dem Kirschholz-Interieur angepassten Sideboard. Ebenso das Entertainment-Center mit TV, Video und CD-Radio, das bei Nichtgebrauch von einer gerundeten Schiebetür verdeckt wird.

In den hellbeigen und weichen Ledersofas am Salon-Ausziehtisch versinkt man förmlich. Für Eigner und Gäste gibt es mittschiffs und vorn zwei Doppelbettkabinen mit Stehhöhe und Liegefläche für Zwei-Meter-Menschen sowie eigenem Teakholz belegten Duschbad mit elektrischem Vakuum-WC sowie eine dritte Kabine mit Etagenbetten und gleichem Bad. Das dient zugleich als Daytoilet für Tagesgäste. Für die Nacht ist die dritte Kabine mit zusätzlichem direktem Zugang durch eine Luke vom Cockpit aus zum übrigen Unterdecksbereich per Falttür so abtrennbar, dass sie als Crewkabine zu nutzen ist. Und so komfortabel, wie wir es bislang noch nicht weder auf einer Motoryacht dieser Größe noch auf einem Offshorerenner gesehen haben. Mit diesem Doppelnutzen der dritten Kabine – für Gäste oder Crew – setzt Sunseeker sicherlich Maßstäbe für andere Werften, die den Crewbereich oft sträflich vernachlässigen: Ihn zu klein und ohne Duschbad dimensionieren und das WC gar direkt unter dem Bett anordnen. Für den Zugang zum aufgeräumten Maschinenraum mit all seinen Aggregaten gibt es zwei Luken vom Cockpit aus.

Für Freaks von weniger Hochleistungsspeed ist die 75 Predator auch mit zwei Dieselaggregaten und herkömmlichen Wellenantrieben zu haben.

Daten:	**Sunseeker 75 Predator**		
Länge ü.A.:	24,00 m	Länge WL:	18,05 m
Breite:	5,93 m	Höhe ü. WL:	4,07 m
Tiefgang:	1,50 m	Gewicht:	ca. 50 t
Motorisierung:		3x MAN od. MTU-Diesel à 956/846 kW oder 2 x CAT à 1.007 kW	
Antrieb:		herkömmlich oder Arneson Surface Drive	
Dieseltanks:		6.000 l	
Wassertanks:		1.025 l	
Werft:		Sunseeker (UK)	
Internet:		www.sunseeker.com	