

## Die „Long-Range-Yacht“ für große Fahrt in allen Revieren Deep Water „Korvet 14 CLR“



Egal, wo eine „Korvet 14 CLR“ auch in Erscheinung tritt, dieses Schiff ist stets der absolute Hingucker. In Sachen Einsatzfähigkeit erfüllt eine Korvet alle Voraussetzungen für Profis und Privatleute und bietet weit mehr, als „nur“ Fahreigenschaften nach CE-Kategorie „A“ für Hochsee. Es präsentiert sich ebenso als komfortable Yacht. Claus D. Breitenfeld ging für einen Probeschlag auf dem niederländischen Haringvliet an Bord.

**P**eter J. Bost, Eigner und Gründer von „Deep Water Yachts“ in Den Haag, verbrachte den Großteil seines beruflichen fernab seiner Heimat. Singapur, Aruba, Hongkong oder Bali waren nur einige der Stationen, jedoch stets mit Wasser und Meer verbunden. Auch die Zeit als Offizier der Royal Netherlands Marine hat seine Ambitionen zur See und der Schifffahrt geprägt und ihn gelehrt, das Meer in all seinen Facetten zu respektieren. Daraus entstand quasi



**1** Optimal gelöst, die Raumausnutzung in der Ruderhaus-Deckssalon-Kombination.



**2** Die kompakten 6-Zylinder-Steyr-Diesel, äußerst platzsparend installiert. Sämtliche Druckleitung in VA. Zwischen beiden Motoren ausreichend Raum für Servicearbeiten.

**4** Werftchef Peter J. Bost hat die Korvet 14 CLR per prompt reagierenden „FU80 Remote Control-Joysticks“ sicher im Griff.



Eyecatcher so oder so. Der unbehandelte Aluminium-Rumpf erregt nicht nur durch sein Aussehen, sondern auch aufgrund seines Fahrstils Aufsehen.

Fotos: Breitenfeld / Werft



eine Liebesbeziehung zu allem was schwimmt, ganz oben angesiedelt Motorboote und Yachten. Auf den Punkt gebracht: In die „Korvet 14 CLR“ (Compact Long Range) hat Peter J. Bost all das reingepackt, was seine Beziehung zum motorisierten Wassersport ausmacht, was ihn geprägt hat, nämlich Robustheit, Innovationen, technisches Knowhow und das in höchster Qualität. Ein Schiff, das in jeder Situation seine Seetüchtigkeit unter Beweis stellt, harten, nordeuropäischen Klimabedingungen zu trotzen in der Lage ist, sowohl im Binnen- als Buten-Bereich, ein Ganzjahresschiff fürs weltweite Bluewater-Cruising in neuem Design.

## Design, Konzept, Verarbeitung

Peter Bost tat sich zusammen mit dem bekannten holländischen Yachtkonstrukteur und Architekten Willem Nieland von „Nieland Design“, mehrfacher Preisträger des HISWA-Wettbewerbes „Boot van het Jaar“ und dem Aluminium-Bootsbauspezialisten „Frisian Shipbuilding“ aus Lemmer. Und was dabei herausgekommen ist, das kann sich sehen lassen.

Nieland packte seine Trickkiste aus und kombinierte die Erfahrungen aus Entwürfen von Segelbooten mit innovativen Ideen rund um Verdränger-Motoryachten. Und dass man Hochsee-Zertifizierungen nicht einfach so nachgeworfen bekommt, auch das sollte jedermann klar sein. Hier hat die Frisian Shipbuilding einen qualitativen Volltreffer gelandet. Äußerer, optischer Beweis, der völlig unbehandelte Aluminium-Rumpf. Keine Wellen, keine Beulen, keine Spachtelmasse, keine Lackierung, nichts, was kaschiert werden müsste – und dennoch alles glatt und gerade. Perfekter kann Aluminium nicht verarbeitet werden, was bei diesem Material und den Flächen besonders schwierig ist.

Spätestens jetzt stellt sich die Frage nach der dauerhaften Resistenz gegen Salzwasser, denn so ganz jungfräulich kommt der Testproband nun auch wieder nicht daher, obwohl ihm so gut wie keine Gebrauchsspuren anzusehen sind, weder unter noch an Deck. Während seines bislang dreijährigen Daseins wurde immerhin schon der eine oder andere Törn auf offener See mit ihm abgeritten. Ergo, auch hier alles im grünen Bereich. Bei den blauen Applikationen an Heck, um die Fenster, achterlichem Ruderhaus-Schott und Wasserspass handelt es sich um hochwertige Industriefolie, jederzeit abzuziehen und auszuwechseln.

Wie es sich für eine „A“-Klasse gehört, an Bord alles etwas größer, stabiler und schwerer ausfallend, als es unter normalen Voraussetzungen der Fall wäre. Die breiten, mit Flexiteak ausgelegten Gangbords aufs Vorschiff mit absolut rutschfester Zusatzbeschichtung im Bereich des Ankerspills, die überdimensionalen, hochbelastbaren Relingsaufbauten in Edelstahl, schwere Türen und Fenster mit Mehrfachverglasung, die Kondenswasserbildung auch bei extremen Temperaturunterschieden erst gar nicht aufkommen lassen, die in Edelstahl verlegten Kraftstoffleitungen im Motorraum und die analog dazu verbauten Radiatoren der Kabola-Warmwasserheizung nur als einige, wenige Beispiele.

Für Technikfreaks zudem ein „gefundenes Fressen“, denn sämtliche Accessoires und Facilities her aufzählen zu wollen, würden den Rahmen der Berichterstattung sprengen. Auf den Punkt gebracht: Schwimmende Elektronik pur und vom Feinsten. Beeindruckend allein der mit zwei riesigen Simrad-Touch-Flatscreen-Monitoren bestückte Steuerstand unter Deck, mit mittig installierter Zweihelbschaltung, die sowohl von der Bb.-Seite als auch von steuerbords bedient werden kann. Das tradi-





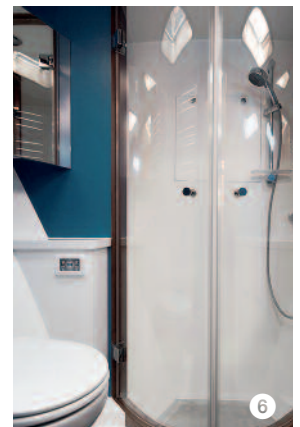
tionelle Ruder wird man vergeblich suchen, Kursvorgaben und Korrekturen werden über Simrads „Full Joystick Control“ erledigt, sowie auch Bugschraube und Autopilot aktiviert. Dabei ist es nicht einmal erforderlich, dass der verantwortliche Schiffsführer vor den Bildschirmen Platz nimmt. Mit dem Smartphone oder Tablet lassen sich von jeder Position aus an Bord sämtliche Funktionen einleiten, überwachen oder korrigieren. Da werden Installationen wie Naiad-Stabilisatoren, Rückfahrkamera, Generator, die zentrale Staubsaugereinrichtung, elektrische Jalousien rundherum, die Aufwickel-Automatik des Landanschlusskabels für die 24-V-Bordstromversorgung, spezielle Sicherheits-Schnappverschlüsse für Türen und Schubladen schon fast zur Nebensächlichkeit, wenn auch zur sehr angenehmen.

Hell und freundlich das in Teak gearbeitete Holz-Ambiente von der Ruderhaus-Deckssalon-Kombination, durchgehend über den tiefer liegenden Hauptsalon und an Stb. platzierten Pantry, bis hin zur Eignerkabine im Vorschiff mit freistehendem Kingsize-Bett und großer Runddusche samt Toilette im Bugbereich. Nach achtern backbords der Niedergang in die offene Unterflurkabine mit zwei Einzelbetten, dem Sanitärbereich als Dusche- und Toilettenkombi und schließlich der Zugang zum blitzsauberen, servicefreundlichen Maschinenraum, abgetrennt durch eine schwere, wasserdichte Tür. Steuerbords, neben dem Eingang vom Cockpit unter Deck, der Niedergang in den Hauswirtschaftsraum mit Waschmaschine und reichlich Staumöglichkeiten, die sich in jedem Raum an Bord in vielfältiger Art offenbaren.

Großzügig gestaltet das Cockpit mit dem Niedergang auf die „abgespeckte“ Flybridge und zwei Sitzen, von wo aus jedoch ebenfalls mit Joystick das Schiff sicher unter Kontrolle gehalten werden kann. Elektrisch legbar der Gerätermast, abzuklappen die seitlichen Relingsteile. In riesigen Bodenstauluken verschwinden unter dem Cockpitboden Klappfahrräder, Fender, Leinen und neben dem Niedergang auf die Badeplattform nochmals eine geräumige Backskiste.

## Fahreigenschaften

Diese Korvet überzeugt mit Fahreigenschaften, wie man sie so nicht vermuten würde. Hochgestecktes Ziel war, längere Reichweiten als üblich bei höheren Geschwindigkeiten zu realisieren. Und dass dies perfekt gelungen ist, beweist die Formel zur Berechnung der Rumpfgeschwindigkeit (Quadratwurzel aus der Wasserlinienlänge  $\times 2,43 =$  Theoretische Rumpfgeschwindigkeit in Knoten) die in der Praxis „theoretisch“ keine Verdränger-Yacht nennenswert überschreitet, egal, wie sie auch motorisiert sein mag. Im Fall der Korvet 14 wären das 9,1 kn oder 16,8 km/h. Die während des Tests gecheckte max. Speed lag jedoch bei 14,3 kn (26,5 km/h), begleitet von äußerst moderater Geräuschkentwicklung mit nur 71 dB(A) am Steuerstand, die sich bei ökonomischer Fahrweise von 1.500 U/min, 8,5 kn (15,7 km/h) sogar auf lediglich 63 dB(A) reduzierte. Nicht unerwähnt bleiben darf, dass zu diesem Zeitpunkt sämtliche Tanks randvoll gebunkert waren. Noch extremer wird der



1 Blick in den unteren Salon mit direktem Kontakt zum Ruderhaus.

2 Steuerbordseitig die Pantry auf unterem Salonebene-Level.

3 Großzügig dimensioniert das achterliche Cockpit mit den Aufbau-Glasluken für viel Tageslicht unter Deck. Besonders stabil die VA-Relingsaufbauten.

4 Die geräumige Mastercabin im Vorschiff mit symmetrischem Stauraum-Interieur.

5 Zwei Einzelbetten in der achterlichen Unterflurkabine.

6 Vollwertiger Sanitärbereich in der Bugspitze mit Runddusche.

7 Zwar keine „echte“ Fly, dennoch begehrt Rudergänger-Arbeitsplatz auf dem Salondach bei entsprechender Witterung.

Unterschied zur Theorie bei minimaler Be- tankung: 100 l Diesel, kein Wasser – 18,0 kn (33,3 km/h). Damit hat Nieland seine Hau- saufgaben mehr als erfüllt.

Spurtreu, wenn gewünscht auch selbst kurskorrigierend, reagiert der Rumpf auf jede Fahrtrichtungsänderung. Enorm das Beschleunigungsvormögen von gerade 20 mal 20 Sekunden aus ruhender Position bis Vmax, ohne die Sicht beeinträchtigen- des Anheben des Vorschiffes. Ökonomi- sche Marschfahrt lag an nach ca. 10 Sekun- den bei 1.500 U/min, 8,5 kn (15,7 km/h) und einem unglaublich niedrigen Kraft- stoffverbrauch für beide Maschinen von exakt zehn Litern pro Stunde. Wer's den- noch nicht lassen kann und dem ein paar Knoten mehr es wert sind, die Bordkasse entsprechend zu plündern, bitte schön, auch das ist möglich.

Den Ruderstick hart gelegt, egal, ob über Bb. oder Stb., die Gaszufuhr sukzessive auf Vmax gesteigert, dreht sich der Rumpf bei etwa zwei Bootslängen ein, ohne achtern auszuberechnen oder nennenswertes Krän- gungsbegehren an den Tag zu legen. Resü- mee: Alles im grünen Bereich.

## Fazit

Wer auf der Suche nach einem wirtschaft- lichen „A“-Klassen-Schiff für Hochsee- Einsätze – und die während des ganzen Jah- res, egal, bei welchen klimatischen Bedin- gungen auch immer – der wird mit der Korvet 14 CLR keinen Fehlgriff tun. Interessent- en sei ein Besuch der bevorstehend HISWA te water-Boots-Show in Amsterdam vom 29.08 – 03.09. 2017 empfohlen, dort wird der Testproband zu Sonderkonditionen aufgrund seines Vorführschiff-Status prä- sentiert. (cb)



### Werftkontakt:

DEEP WATER YACHTS,  
Louis Couperusplein 23,  
NL-2514 HP Den Haag,  
Tel.: 0031-(0)-70-427 50 49  
Mobil: 0031-(0)-6-229 788 03  
Mail: info@deepwateryachts.com  
www.deepwateryachts.com

### Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Marschfahrt	10
0-Vmax minus 1 kn.	20
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	kein Ruder, Joy- Stick, 2 x FU80 Remote Control

### Testbedingungen

Revier	Hellevoetsluis / Haringvliet
Wind (Beaufort)	2 - 3
Wellenhöhe (Meter)	0,25
Personen an Bord	3 + teilweise proviantiert
Tankinhalt Wasser (Liter)	1.200
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	2.700

### Technische Daten

Herstellerland	Niederlande
Werft/Modellbezeichnung	Deep Water Yachts / Korvet 14 CLR
Konstruktion/Design	Willem Nieland Design B.V.
Länge ü. A. (m)	14,50
Rumpflänge (m)	14,00
Länge Wasserlinie(m)	14,00
Breite ü. A. (m)	4,25
Tiefgang max. ca. (m)	1,35
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	3,40* - 4,00 - 4,80 (* Mast und Flybridge-Reling gelegt)
Kabinenhöhe ca. (m)	2,10
Gewicht leer/max. load (kg)	16.500 / 3.500
Baumaterial	Marine-Aluminium
Rumpf/ Bauart	Rundspant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Steyr SE 196E35, 140 (190), 6-Zyl., 3,2 l, dir. Einspr., Turbo, Kompres.
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	24 x 19,5, 4-Blatt, NiBrAl, R + L-Lauf
Motorisierung von – bis kW (PS)	Standard 140 (190)
Antriebsart	Welle, Ø 45 mm
Kraftstofftank (l)	2.900
Frischwassertank (l)	1.300
Schmutzwassertank (l)	235 u. 90
CE-Kat./Personen	A / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	4 / 2 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	714.000,- / *614.669,-

\*Preisreduzierung aufgrund Vorführschiff-Status und Betriebsstunden

### Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	650	1,90	3,52	2,50	1,32	0,71	1983,60	3673,63	51
2 Motoren	650	3,30	6,11	4,40	1,33	0,72	1957,50	3625,29	53
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.150	6,40	11,85	7,50	1,17	0,63	2227,20	4124,77	58
untere Gleitfahrt	3.400	11,00	20,37	40,30	3,66	1,98	712,41	1319,38	68
ökonomische Marschfahrt	1.500	8,50	15,74	10,00	1,18	0,64	2218,50	4108,66	63
schnelle Marschf.	2.000	10,00	18,52	20,00	2,00	1,08	1305,00	2416,86	67
V-max. (alle Taks voll gebunkert)	3.400	14,30	26,48	78,10	5,46	2,95	477,89	885,05	71
V-max. (100 l Diesel, kein Wasser)	3.400	18,00	33,34	80,00	4,44	2,40	587,25	1087,59	71

\* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 2610

\*\* Gemessen am (Innen) Fahrstand