



SUPER LAUWERSMEER DISCOVERY 47 OC EXCLUSIVE

Custom-build-Yacht vom Feinsten



Nicht nur die Farbgestaltung ist ein echter Hingucker bei der brandneuen „Super Lauwersmeer Discovery 47 OC“. Sie überzeugt mit hervorragenden Fahreigenschaften und immensem Raumgefühl, dank der Rumpf- und Aufbauverhöhung.
Fotos: Breitenfeld / Werft





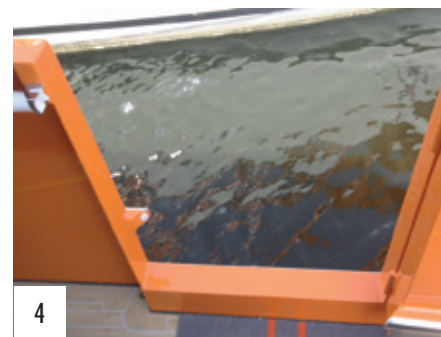
1



2



3



4

Als 1988 der deutsche Liedermacher Reinhard Mey mit dem Song, „Aller guten Dinge sind drei“, einen Volltreffer landete, ahnte niemand, dass rund drei Jahrzehnte später einem holländischen „Macher“ Ähnliches gelingen sollte – wenn auch in einer völlig anderen Branche. Unser Testproband, die „Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive“, das inzwischen dritte Modell dieser Baureihe, ist par excellence ebenso ein Volltreffer. Claus D. Breitenfeld genoss einen ausgiebigen Probeschlag auf dem Eemmeer vor den Toren Spakenburgs.

Eigentlich basiert die brandneue Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive – sie feiert auf der bevorstehenden „HISWA Dutch in-water boat show“ vom 05. bis 09. September 2018 im niederländischen Lelystad ihre Weltpremiere – auf dem Vorgängermodell „46 OC“ – eigentlich . . . Doch was tut eine Werft, die sich als oberste Maxime den Grundsatz „Custom-build“ auf ihre Fahnen geschrieben hat, kommt ein Kunde mit sogenannten „kleinen, eigenen Ideen“? Ihrem Ruf gerecht werdend, handelt sie nach dem Prinzip „nichts ist unmöglich“. Und so wundert es auch nicht, dass von der alten „46 OC“ nicht viel mehr als vielleicht zehn

Prozent Bausubstanz übrig geblieben ist, auch wenn die Änderungen auf den ersten Blick und in Zahlen gar nicht so spektakulär erscheinen. Die „Neue“ ist zwar mit 14,30 m gerade `mal einen Fuß länger als das Vorgängermodell und wurde darüber hinaus auch nicht in der Breite verändert, dennoch präsentiert sich der Kabinenaufbau um zehn und der Rumpf um fünf Zentimeter höher. Wer nun glaubt, dass dabei in Sachen Durchfahrtshöhe Kompromisse gemacht werden mussten – weit gefehlt. Geschickter, konstruktiver Modifikation ist es geschuldet, dass diese bei 3,45 bzw. 3,10 m unverändert blieb. Auch

das elegante, harmonische Zusammenspiel der äußeren Linien wurde beibehalten und führte dennoch zu den vom Eigner gewünschten räumlichen Vorteilen unter Deck.

Design, Konzept, Verarbeitung

Der offiziellen Pressemitteilung entnehmen wir, dass die Discovery 47 OC unter anderem mit einer der größten Eigner-Kabinen in ihrer Klasse im Vorschiff aufwarten kann. Dies gelang aufgrund des relativ geraden Vorstevens und dank der Rumpferhöhung, die sich wiederum positiv auf die Stehhöhe auswirkt. Dass man sich dabei in einem Aufwasch auch des Problems

ausreichenden Platzes zum Stauen entledigt leuchtet ein und gilt stellvertretend für alle übrigen Sektoren an Bord. Auf den Punkt gebracht: Optimale Raumausnutzung wohin man auch blickt. Nach achtern schließen sich die getrennten Sanitärbe-



- 1 Offenes Cockpit, das Wohnzimmer-Feeling aufkommen lässt.
- 2 Die Kombination aus Deckssalon und Ruderhaus, eine Wohlfühloase vom Feinsten.
- 3 Breite Gangbords und die stabile Reling garantieren sichere Bewegungsfreiheit.
- 4 Absolute Highlight, die stabilen, seitlichen Türen im Schanzkleid auf Stegniveau. Bequemer kann das An- und Vonbordkommen nicht sein.
- 5 Eigner Jan van der Schans liebt seine „SL 47 OC“. Hatte beim Test bereits 85 Betriebsstunden in zwei Wochen abgeritten.
- 6 Klare Linie auf dem Vorschiff mit drei zu öffnenden Luken über der Eigernkabine.
- 7 Besonders dick gepolstert, das nach Backbord ausgerichtete L-Sofa im achterlichen Bereich.



5



6



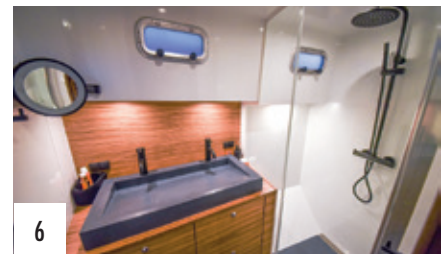
7

reiche im Designer-Styl an, jeweils bestückt mit anthrazitfarbenen Waschbecken und Bodenbelägen aus einem marmorähnlichen Material. Steuerbords die Dusche nebst Doppelwaschbecken, Bb. die elektrische Toilette, gefolgt von der Gästekabine – ebenfalls mit voller Stehhöhe – deren Einzelbetten sich bis unter den Salonboden erstrecken. Vierstufig schließlich der Niedergang auf die Salonebene, vorbei am backbordseitig geschickt integrierten Weinkühlschrank. Backbords dominiert diesen Raum ein üppig gepolstertes L-förmiges-Ledersofa auf einem Podest mit vorgela-

gertem Tisch, fixiert durch handlösbare Knebelschrauben. Von der sich anschließenden, ledernen Doppelliege, ist bester Blick auf den steuerbords unter der Salondecke herauszuklappenden Flachbild-TV garantiert. Auf gleicher Seite platziert die perfekt ausgestattete Pantry mit reichlich Arbeitsfläche, Spülbecken, 180-l-Kühlschrank, Kombination aus Mikrowelle und Backofen, Geschirrspüler und dreiflammigem Induktionsherd. Ergonomische Anforderungen erfüllend, der Arbeitsplatz des Rudergängers an Stb. mit bequemem Steuerstuhl, horizontal verschieb- und drehbar. Riesig ein

seitliches Spezial-Schiebefenster, welches in geöffneter Position das Handling der mittigen Springbelegklampe ermöglicht, um eventuelle Schleusengänge auch ohne fremde Hilfe vom Steuerstand aus abzuwickeln. Fahrrelevante Informationen jeglicher Art liefern die beiden Raymarine-Flatscreens, bestens erreichbar die Bug- und Heck-Querstrahlruder-Pins, diverse Kippschalter unter dem Schalthebelbügel, Funkanlage und vor dem mit Kunststoff überzogenen Ruder die Ablage der mobilen Manövrier-Funkfernbedienung, mit der das Schiff zentimetergenau an jeden Liegeplatz bugsiert

werden kann. Frischluft- und Lichtdurchflutung garantiert das große, doppelwandige, elektrisch bedienbare Glasschiebeluk im aufwändig geformten, nach achtern verlängerten Salondach. Der darauf installiert Gerätemast verringert in gelegtem Zustand die Durchfahrthöhe auf 3,10 m über WL. Und zu guter Letzt noch die lobenswerte Erwähnung Richtung vorbildlichem Technikraum unter dem Salonboden, zugänglich über ein elektrisches Luk. Verschlussen wird der Unterdecksbereich durch eine schwere, vierflügelige Aluminiumtür, die in geöffneter Position ein unglaubliches



- 1 Schnörkelloser, ergonomischer Steuerstand mit seitlichem Schiebefenster.
- 2 Klare, blendfreie Sicht auf die beiden Raymarine-Flatscreens.
- 3 Eine vierflügelige, schwere Aluminiumtür trennt Cockpit und Unterdecksbereich.
- 4 Kompromisslos bestückt, die exquisit gestaltete Pantry mit hochwertigen Geräten und viel Arbeitsfläche.
- 5 Das Reich des Eigners mit opulentem Kingsize-Bett.
- 6 Die Sanitärabteilungen mit abgetrennter Dusche und stilvollem Steindekor in Sachen Waschbecken und Fußböden.
- 7 Sauberer und übersichtlicher kann Elektrotechnik kaum installiert werden.

Raumfeeling im Zusammenwirken von Salon mit dem großzügigen Cockpitbereich erzeugt. Dort, nach Bb. ausgerichtet, ein besonders dick gepolstertes L-Sofa. Unter dem Bodenluk öffnet sich sodann der „Vorhof“ des Maschinenraumes in Form einer weiteren Kombination aus Technikbereich und fünftem Schlafplatz. Die wasserdicht abzuriegelnde Tür gibt schließlich den Weg frei ins Herz der Discovery 47, den Maschinenraum mit servicefreundlicher Sitzhöhe. Sämtliche Leitung aus Kupfer oder VA Vorbildlich verlegt, bestens zu erreichen der Brenner für die Fußbodenheizung, Absperrhähne, die Filter für Kraftstoff und Wasser. Wieder an Deck, steuerbords der Durchgang auf die tiefe Badeplattform, flankiert von der nach achtern verlängerten Bordwandwegerung. Be-

sondere Erwähnung verdienen die seitlichen Türen im Cockpit durchs Schanzkleid, die komfortables An- und Vonbordkommen an Liegeplätze auf Steg-Level ermöglichen. Breite Gangbords, abgesichert durch eine stabile Reling, führen aufs Vorschiff mit versenkter Ankerwisch. Sämtliche Trittplächen an Bord mit Flexiteak sauber und pflegeleicht verlegt. Resümee dieses Kapitels: Beste Verarbeitung auf höchstem Niveau.

Fahreigenschaften

Dass Eigner Jan van der Schans „seine“ Discovery heiß und innig liebt, das ließ sich zum Testzeitpunkt leicht an den abgespulten Betriebsstunden festmachen. Es waren deren 85. Nicht im Jahr, nicht im Monat, sondern zwei Wochen nach Übernahme des Schiffes. Eine wahrlich starke Leistung. Doch angesichts des völlig problemlosen Handlings und sich den zeitlichen Luxus

leisten könnend, verblüfft diese Tatsache nicht, zumal der Eigner meist „einhand“ unterwegs ist.



Die Warmlaufphase bei flüsternden 50 dB(A) und 700 U/min den vier Zylindern des Volvo Penta-D4 180 gönnt, manövriert Jan das Boot routiniert mit der Fernbedienung aus der Box. Wie von Geisterhand gelenkt, reagiert der Rumpf präzise. Wir dampfen Richtung Eemmeer. Bei maximaler Drehzahl von 2.800 U/min, die nach ca. 20 Sekunden anliegen, signalisiert das GPS knapp 16 km/h oder 8,6 kn Top-speed. Geräusch moderate 68 dB(A), Wasser und Wind schlagen mehr zu Buch als die Maschine. Dabei werden von den 3.700 cm³ Hubraum 34 Liter Diesel pro Stunde vertilgt. Viel? Nun ja, aber normal. Schließlich gilt es, eine Masse von mehr als 20 Tonnen bei Laune zu halten. Schlaue Bootseigner wissen das – und agieren mit einem völlig anderen Fahrstil. Sie stehen eine Stunde früher auf, reduzieren die Drehzahl auf 1.500 U/min bei zehn km/h pro Stunde und freuen sich über fast 30 Liter (in Worten dreißig) weniger Spritverbrauch. Nämlich exakt 4,7 l/h. Damit verlängert sich die Reichweite mit einer Tankfüllung auf mehr als 1.400 km. Und bei flüsternden 54 dB(A) kann die Crew auch noch ein Nickerchen machen. Soviel zur Ökonomie und zum Wasserwandern. Kursstabil folgt der Rumpf jeder Ruderbewegung und wer's noch bequemer haben will, der lässt den Autopilot für sich arbeiten. Sechs Umdrehung an der Hasep verlangt das Ruderblatt, um mit 45° von einer Seite zur anderen gelegt zu werden und weniger als eine Bootslänge misst der gefahrene Vollkreis bei hartem Einschlag in Marschgeschwindigkeit. Resümee: Alles im grünen Bereich. 🍀

Kontakt

Super Lauwersmeer
Frisian Motor Boats B.V.
Rijksstraatweg 89
NL 9257 DV Noordburgum
Tel.: 0031-(0)-511-442181
Mail:
info@superlauwersmeer.nl
www.superlauwersmeer.nl



Super Lauwersmeer Discovery 47 OC Exclusive

Herstellerland	Holland
Motorisierung Test	Volvo Penta D4-180, 132kw (180PS)
Antriebsart	Welle
Preis Standard/Testschiff (€)	466.500,- / 590.000,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	700	3,30	6,11	0,70	0,21	0,11	50
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	2000	6,80	12,59	11,80	1,74	0,94	61
Marschfahrt	1500	5,40	10,00	4,70	0,87	0,47	54
V-max.	2800	8,60	15,93	34,00	3,95	2,13	68

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 20, Drehkreis in Bootslängen= 1 (Vollast), Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 775 (1436)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

14,3 m	4,36 m	1,2 m	3,45/3,10 m	1x110-2x110 kw	Stahl
750 l	420 l	21000 kg	CE B	10	4+1/2+Salon

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Eenmeer, Spakenburg, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2/0/0,2, Personen an Bord: 4,00, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 600/300



Mein Fazit

Dass sich unser Testproband deutlich von der mitunter zuweilen grauen Masse der Stahlbootsbau-Familie abhebt, liegt nicht nur an seinem orangen, auffälligen Erscheinungsbild. Es ist die gesamte, edel wirkende Linienführung, das gewölbte Salondach-Design, der elegante Relingsaufbau, die perfekt gestaltete Heckpartie und nicht zuletzt die auflockernde Farbkomposition in Silber und Schwarz. Hinzu kommen Fahreigenschaften, die den 21-Tonner geradezu für Küstenfahrten prädestinieren und ein Ausrüstungs-Niveau, das sich der Eigner noch einmal ca. 125.000,- Euro über dem Standardpreis hat kosten lassen. Eine gut angelegte Investition, die sich nachhaltig bezahlt machen sollte. *Claus Breitenfeld - Testredakteur*