

## FAHRIMPRESSION

### Das Biest aus Workum

TEXT JAN BRIEK, FOTOS RICHARD DE JONGE

#### PLUS

- + Aufbau und Konstruktion
- + Fahreigenschaften
- + Benutzung des Laderaumes

#### MIN

- Kein Mitfahr-Platz

#### INTRO

Sie bauen vielleicht ja die am schönsten gezogenen Boote in Holland: Kuperus Watersport in Workum. Aber das Unternehmen macht noch vieles mehr.

Reparaturen, Wartung, Umbauten; usw.

Kuperus kommt nun mit einer eigenen Motorjacht: die K 1150 heraus. Ein Schritt und ein Boot, dass Mumm hat.

Als Gert Kuperus über die Zukunft seines Unternehmens nachdachte, kamen schon schnell ein paar Ideen an die Oberfläche. Neben den zwei existierenden Booten die 660 (80 gebaut) und die 875 (15 gebaut) ein neues Modell? Das war eigentlich keine Option. Warum keine Motorjacht in derselben Tradition: schön gezogen, gut zu fahren und robust. Erfahrung hat Kuperus mittlerweile genug. Als diese Entscheidung getroffen war, warf sich die Frage auf, welches Baumaterial verwendet werden müsste. Stahl? Damit kann man, angesichts der Unmenge an Ausführungen die bereits existieren, wenig Ehre gewinnen. Zudem musste die Jacht seetüchtig werden, und schnell fahren können. Die letzte Forderung macht Polyester naheliegend. Aber das erfordert hohe Investitionen in Dübel, Schablonen, usw. Und so blieb Aluminium übrig. Und weil Kuperus dazu ein Yamaha-dealer ist, bot sich die Gelegenheit, um die neu zu bauende Jacht mit dem relativ unbekanntem Antrieb auszurüsten: Yamaha hydradrives – sozusagen das Pendant von den bekannten Heckdrives auf dem Markt.

Kuperus nennt als wichtigste Vorteile zu konventionellen Heckdrives, das Gewicht (laut ihm pro zwei Blöcke plus Endstück - 500 Kilo leichter) und die kompakte Ausführung, die mehr Raum im Maschinenraum übrig lässt. Hydra bedeutet hydraulisch: die Schaltung ist hydraulisch wodurch diese sehr flexibel verläuft. Der Antrieb besteht aus zwei Schrauben pro Endstück, wobei jeder seine eigene Antriebsachse hat. Die zweite Achse läuft durch die hohle äußere Achse. Yamaha liefert seine Hydradrives in verschiedenen Motorstärken. Für dieses Boot stehen zwei Exemplare zur Verfügung. Jedes Exemplar ist 315 pk stark, aber es gibt auch leichtere Ausführungen, ab 165 pk.

#### “Ein großartiges Projekt”

Jacht designer Jan Visser hat den Entwurf für die K-1150 zu Papier gebracht. Kuperus selber hat den Aufbau und die Einrichtung entwickelt – beide Punkte haben sich gleichsam während dem Aufbau weiterentwickelt und wurden mehr als nur einmal angepasst und verbessert. Im Sommer 2007 hat **Folmer** mit dem Bau des Schiffsrumpfs angefangen. Voriges Jahr im Winter kam es nach Workum und Kuperus hat mit der Fertigstellung angefangen. “Ein großartiges Projekt”, nennt er es jetzt. Und wer dieses Boot sieht, versteht was er meint. Natürlich wird jede K-1150 auf Bestellung und komplett maßgenau für den Kunden gebaut. Kuperus kann höchstens zwei Boote pro Jahr machen, Exklusivität ist also gewährleistet. Der Rumpf der K-1150 ist völlig aus 6 Millimeter Aluminium (das Deck und die Aufbauten 5 mm) gebaut mit Spanten alle 40 Zentimeter. Das Fundament worauf beide Hydradrives stehen misst 8 Millimeter, der Spiegel an den Endstücken ist

sogar nicht weniger als 5 Zentimeter dick. Beim Aluminiumschiff ist es natürlich notwendig, um das Material optimal gegen elektrolytische Korrosion zu schützen. Im Rumpf sind deshalb vier Aussparungen gemacht, worin ebensoviele schwere Anoden passen, die sich 'aufopfern' zugunsten des Baumaterials. Darüberhinaus ist die komplette technische Installation massenfremontiert und sind alle Sachen außen herum in Aluminium oder Kunststoff ausgeführt. Dazu müssen Sie z.B. an Aluminium-Scharniere und zur Befestigung, Schrauben aus Kunststoff denken.

### Optimal

Auf einem Boot wie dieses ist der Laderaum per definition beschränkter als auf einem Wasserverleger. Es ist vergleichsweise schmaler und instabiler. Kuperus hat es aber geschafft, ungewöhnliche Lösungen zu wählen, um den Innenraum optimal zu nutzen. Im Deckhaus ist zum Beispiel ein Teil des Entrees von der offenen Wanne aus, bewusst geopfert worden, um Platz zu schaffen für eine Querschiffsbank – das bringt nicht nur extra Sitzplätze, sondern auch extra Stauraum. Und im Vorschiff hat man sich nun mal nicht für die obligatorische Tür in der Mitte die zur Vorhütte führt entschieden, sondern für eine Tür, die aus der Mitte platziert ist. Das ergibt gleich viel mehr Platz in der Kombüse im vorderen Teil der Jacht. Soviel mehr, dass Sie sich fragen, wieso man hier nicht etwas mehr Schrankfläche angebracht hat. Auch die Vorhütte ist geräumig und leidet nicht an der Gegebenheit, dass ein schnellfahrendes Boot einen ausgedehnten, schmalen Kopf haben muss. Viel Stauraum und dazu noch ein geräumiges Bett von 210 auf 160 Zentimeter. Der Raum ist außerdem angenehm hell. Nicht nur dank der Ausführung (mit leichten Latten entlang den Wänden), auch weil nicht weniger als zehn (!) kleine Lampen, drei Pforten und ein Dachladen angebracht wurde; eine Erholung in der Welt der finsternen Boote.

Und damit hört es noch nicht auf. Das Badezimmer zum Beispiel ist genauso geräumig. Inklusiv separate Duschkabine und einer elektrischen Toilette. Und wer denkt, dass das alles dann doch wohl zu Lasten der anderen Räumlichkeiten geht, der irrt. Denn auch die sind ausgezeichnet. Mit erneut viel Stauraum, ein großes Bett (210 auf 150 Zentimeter) und mehr als ein Meter Kopfraum. Und dann schließlich die Stehhöhen durch das ganze Schiff: überall mindestens 198 Zentimeter und im Deckhaus sogar 210 Zentimeter. Und das schönste ist: es ändert überhaupt nichts an die Konturen dieses Schiffs die sehr schön und proportional sind.

Auch die Ausführung darf sich sehen lassen. Leicht und gewagt. Ein Ahorn-Interieur mit einem Aluminium-Akzent in Form eines Verzierungstreifens der überall wiederkehrt. Ein schönes Detail sind auch die Edelstahl-Türpfosten. Ein 'trendy' dunklere Wengé-Boden vollendet das Bild einer zeitgemäß designten Innenarbeit komplett. Modern, aber ohne Risiko, dass Sie es in ein paar Jahre zu überholt finden. Außen herum ist es genau das gleiche. Wir müssen Kuperus erneut loben, dass er nicht gleich auf der Hand liegende Lösungen ergriffen hat. So wurde eine Hinterfassade aus Oregon platziert – nicht alltäglich, aber 'grün' und noch schön dazu. Der Laufpfad (Deck) hat keine Niveauunterschiede, ist gut und gerne 40 Zentimeter breit und das sichere Gefühl wird zusätzlich verstärkt durch eine schwere Aluminium-Fußschiene in Verbindung mit einer mehr als 70 Zentimeter hohe, schwer ausgeführte doppelte Edelstahl-Reling - plus natürlich hervorragende Handgriffe auf den Aufbauten.

### Ein eckiges Meerchen

Wir fahren mit der K 1150 von Workum aus zum IJsselmeer. Vier bis fünf Beaufort, tiefes Ufer, also mit dem vermutlich bekannten 'eckigen' Meerchen vor der Tür. Kurze, steile Wellen ohne Logik kennzeichnen dieses Fahrgebiet unter diesen Umständen. Dieses Boot bewältigt es ohne eine Miene zu verziehen. Stärker: gerade ein solches unangenehmes Meerchen beweist was die K 1150 kann. Sehr viel, das kannst du mir glauben. Dieses Boot ist ein Biest, dass zur besseren Werf- und Schweißarbeit einladet. Ab ca. 2.600 Umdrehungen pro Minute geht die K 1150 voll los und die Geschwindigkeit baut sich ständig auf von ca. 25 bis fast 60 Kilometer pro Stunde. Unheimlicher kurzer Wellengang! Sie merken es nicht einmal. Im komfortablen Steuerstuhl sitzend mit ausgezeichnete Sicht rundum sind Sie

Herrscher über die Elemente. Die Jacht steuert leicht und empfindlich, was sehr angenehm für ein Boot wie dieses ist. Sie brauchen nicht am Steuer zu zerren, um es dort hin zu bekommen, wo Sie es haben wollen. Ein schönes Detail sind die doppelten Motorhebel, die Sie auf Knopfdruck synchronisieren können. Dadurch werden die zwei separaten Hebel gleichsam ein Hebel, was der Bedienung vereinfacht. Mit Geschwindigkeit wirft das Boot das Wasser schön zur Seite, weshalb Sie relativ wenig unter dem Rohrwasser leiden. Zudem: schwere Wischer mit Zwischenzeiten und eine Sprühinstallation (beim Salzwasser) sorgen dafür, dass die Sicht nach vorne immer sichergestellt bleibt. Eine Sache ist aber schade: das Boot hat in seiner Ausführung keinen echten 'Mitfahr-Platz'.

Nun ist schnell fahren natürlich toll, viel reizender ist eine schöne Reisegeschwindigkeit. Bei 35 Kilometer pro Stunde bleibt der Geräuschpegel durchaus akzeptabel, der Brennstoffverbrauch innerhalb der Grenzen und es geht äußerst komfortabel voran. Noch ein großer Pluspunkt : das Boot fährt auch langsam gut – und das ist bei dieser Art Boote schon mal anders. Mit den tätigen Antrieben beschränken Sie die Geschwindigkeit bis etwas mehr als 5 Kilometer pro Stunde und das Boot ist kursfest. Das macht auch das Fahren auf kleinen Binnengewässern einfach. Manövrieren ist dank der zwei Endstücke in Verbindung mit einem Bugschrauber, sehr einfach.

#### Zum Schluss

Es gibt ziemlich viele Punkte, die für dieses Schiff sprechen. So hat die K 1150 mit den Heckdrives hoch, ein völlig flaches Unterwasserschiff, was austrocknen ermöglicht. Es gibt die Möglichkeit 2 x 850 Liter Brennstoff zu bunkern und Sie haben die Wahl aus einem umfangreichen Sortiment an Yamaha Motoren zu wählen. Es zählt der sehr praktisch benutzbare Innenraum, sowohl was die Einrichtung als auch die Technik angeht. Dadurch, dass das Boot langsam hervorragend fährt und sich bei einer Spitzengeschwindigkeit in einer Art *kart* auf dem Wasser bewegt ist es zu empfehlen. Aber ich finde, dass der allergrößte Pluspunkt dieses Bootes, die Freude der Bauer bei Entwicklung und Bau ist, die man rundherum spürt. Soviel Herz für eine Sache, muss doch ein Topprodukt bringen.