



# BOARNCRUISER 1200 ELEGANCE Friesische Gemütlichkeit

Eigentlich ist Henk Hokwerda seit Oktober 2012 Rentner – eigentlich . . . Und offiziell hat der Gründer der heutigen international renommierten Werft „De Boarnstream“, mit Sitz im holländischen Jirnsum, auch längst an die nächste Generation, Tochter „Wies“, das Tagesgeschäft übergeben.

*Von Claus Breitenfeld*

*Frischer Wind unter und auf holländischem  
Bootsbaustahl. Flüsterleise Boarncruiser 1200  
Elegance Sedan mit „Doppelkrumm-Hardtop“  
und exzellenten Fahreigenschaften.*

*Fotos: Breitenfeld / Werft*



Doch wer sich seit mehr als 50 Jahren mit dem Bau von Freizeityachten beschäftigt, der wird im Geiste wohl nie so richtig loslassen können. Und so konstruiert und zeichnet Henk unermüdlich und erfolgreich weiter – im Rentner-tempo. Sein jüngstes Projekt, die erfolgreiche Elegance-Linie.

Die „Geheimpläne“ zur Entwicklung der neuen Elegance-Linie kannte nur Henk Hokwerdas Frau Houkje. Nicht einmal Tochter Wies als seine Nachfolgerin war eingeweiht. „Eines Tages“, so Wies, „kam er in mein Büro und meinte, ‚ich muss dir etwas zeigen.‘“ Er legte fix und fertig detaillierte Zeichnungen auf den Tisch für sie-

ben Modelle der Typenreihe „1100“ bis „1700“, sowohl mit als auch ohne Flybridge.

#### **Design, Konzept, Verarbeitung**

Die Frage nach dem Weshalb und Warum, Henk Hokwerda, der es sich nach mehr als 50 Jahren Lebensleistung zweifelsohne gönnen könnte – und darf –, als Spanienfan und wohlverdienter (Un-)Ruheständler entspannt südliche Sonne zu genießen, dennoch nicht den Zeichenstift aus den Händen legt, beantwortet er selbst so: „Der Teich, aus dem wir alle zusammen fischen, wird immer leerer. Also müssen wir neue Zielgruppen ansprechen. Ich bin in den letzten



#### **Maße:**

Lüa 12,16 m; Breite 3,95 m

#### **Gewicht:**

ca. 14.900 kg

#### **Motorisierung:**

1 × 150, 2 × 220 PS

#### **Preis:**

ab 368.000 Euro

Jahren mit dem eigenen Boot sehr viel gefahren und habe darauf geachtet, worauf Bootseigner heute Wert legen. Traditionelle Yachten kommen zum Beispiel immer noch mit vielen Stufen daher. Treppe hoch, Treppe runter. Davon wenden sich immer mehr Eigner ab. Aufgrund dieser Beobachtungen ist im Laufe der Zeit eine Liste mit wichtigen Kriterien entstanden, auch durch viele Gespräche, die in den Entwurf der neuen Elegance eingeflossen sind. Und ganz oben stand die Forderung nach einer Ebene im Boot. 70 Prozent dieses Wunsches konnte bei der Elegance-Linie realisiert werden.“

Das neue Styling unterscheidet sich von Vorgängermodellen rein optisch durch den freien, steilen Bug, viel Glas und die doppelt gekrümmte Dachlinie. Das veränderte Rumpfenster-Konzept sorgt für viel Luft und Licht in den Kabinen, ohne dabei jedoch mit seinen modernen Linien die sprichwörtliche „Boarnstream-DNA in Stahl“ zu vernachlässigen. Hier wird friesische Gründlichkeit mit einem Hauch italienischer Extravaganz unter einen Hut gebracht.

Auch auf die Frage nach der persönlichen Entscheidung für das Baumaterial Stahl hat Hokwerda eine für ihn logische Erklärung: Stahl bietet Volumen, Gewicht, Stärke und ist Garant für ein „stilles Schiff“, unterstützt von mit feinstem „Waldsand“ gefüllten Motorfundamenten, die sehr viel Geräusch absorbieren. Darüber hinaus ist Stahl preislich günstiger als Aluminium

und kann im Falle einer Havarie überall repariert werden. Die eng gestellten Schotten, der fünf Millimeter starke Rumpf, vier Millimeter Aufbau und Spanten aus acht Millimeter starkem Material verleihen der gesamten Konstruktion sehr hohe Steifigkeit.

### Fahreigenschaften

Ein 16-Tonnen-Boot unter Vollast bei einer Geschwindigkeit von 9,1 kn (16,9 km/h) mit 27 Litern Kraftstoffverbrauch zu fahren, das zeugt von perfekter Rumpfkonstruktion. Ob diese hohe Marschfahrt allerdings als sinnvoll anzusehen ist, sei dahingestellt. Denn für nicht einmal fünf Kilometer mehr pro Stunde rund 700 Kilometer Reichweite mit einer Tankfüllung zu opfern, das erscheint doch ziemlich fragwürdig. Daher lassen wir der Ökonomie den Vortritt und erfreuen uns an bordkassenfreundlicher „Fuel-Consumption“ von braven 6,2 Litern pro Stunde oder einem halben Liter Diesel pro Kilometer. Dabei sind wir unterm Strich immer noch mit 12 km/h unterwegs. Auf stehenden Gewässern wie Seen und Kanälen die ideale Reisegeschwindigkeit bei optimaler Geräuschentwicklung von nur angenehmen 63 dB(A). Für Rhein-Enthusiasten offeriert De Boarnstream allerdings auch Motorisierungen bis 2 x 162 kW (2 x 220 PS) – der Rumpf kann's ab, ob auch die Bordkasse – eine individuelle Entscheidung.



Klare, zeitlos sachliche Linien im Salon.

## UNTER DECK

Hier haben künftige Eigner so gut wie (fast) alle Möglichkeiten, dank Custom-Build-Konzept, sei es in puncto Design, Aufteilung oder Ausstattung. Hokwerda: falls gewünscht, auch spiegelverkehrt. Die qualitative Wertung im Detail kann leicht in einem Slogan zusammengefasst werden: exzellent von der kleinsten Schraube bis zum mondänsten Möbelstück.

Apropos Möbel, eine Augenweide ist die Holzverarbeitung des Innenausbauers beim Testprobanden in amerikanischem Nussbaum, horizontal gemasert.

Im Vorschiff dominiert die Eignerkabine mit riesigem Kingsize-Bett und Fluchtluk. Steuerbords schließt sich die Gästekabine im Unterflurformat an, jedoch so bemessen, dass in Teilbereichen volle Stehhöhe gegeben ist. Der Sanitärbereich an Backbord ist direkt vor der Steuerstandeinheit integriert.

Mittig schließlich führen vier Stufen – die einzigen im Boot – auf die Salonebene. Der fußfreundliche Bodenbelag im Look eines groben Teppichs entpuppt sich bei näherem Hinsehen als pflegeleichtes Kunststoffmaterial, das mit einem feuchten Feudel problemlos sauber gehalten wird.

Die Tischplatte vor dem steuerbordseitigen L-Sofa ist horizontal variabel zu verschieben, wobei der Unterbau fest fixiert bleibt. Dadurch ist Platznehmen bzw. Aufstehen bequem. Daran schließt die Pantry mit Ceran-Arbeitsflächen, dreiflämmigem E-Herd (Option), Standard Gas, Geschirrspüler und die zweigeteilte VA-Spüle an. Gegenüber ist der große Kühlschrank und eine Kombination aus Mikrowelle und Backofen. In Fahrriechung an Backbord fasst ein Sideboard den versenkbaren TV. Unter dem Salonboden findet sich der aufgeräumte, gut zugängliche Motorraum mit dem Volvo Penta Diesel D3-150.



Unterflur-Gästekabine mit vollwertigem Doppelbett.



Horizontale Holzmaserung vermittelt ein großzügiges Raumgefühl.



Technisch auf dem neuesten Stand, der Steuerstand.



Steuerbordseitiger Schanzkleid-Durchbruch erleichtert das An- und Vonbordgehen.



Elektrisches Schiebedach aus Aluminium.



Die Mastercabin im Vorschiff. Platz satt.



Der Sanitärbereich mit abgetrennter Dusche.

Hingegen völlig unbeeindruckt, egal bei welcher Geschwindigkeit, ist das Fahrverhalten dieses Elegance-Typs. Ob mit voller Kanne in die Kurve oder moderatem 5,4 km/h Manövrier-Speed, dieser 1200er-Boarncruiser nimmt's, wie's kommt. Brettflach im Wasser liegend, ohne erwähnenswerte Krängungserscheinungen, vollzieht er eine 360-Grad-Drehung. Im Marschfahrt-Tempo, das sich aus ruhender Position nach ca. acht Sekunden einstellt, um die 1,5 Bootslängen, bei niedrigster Drehzahl fast auf dem Teller. Um Volllast zu erreichen, gehen auch nur spärliche 18 Sekunden ins Land. Zwar während unseres Probeschlages auf dem Markermeer nicht erforderlich, aber sicherlich eine willkommene Option für Küstenfahrer, die Vorbereitung des Einbaues von Stabilisatoren der Marke „RotorSwing“.



Bestens gedämmt, der Volvo Penta Diesel D3-150 unter dem Salonboden.

## UNSER FAZIT

Mit der neuen Baureihe „Elegance“ hat die Yachtwerft De Boarnstream einen absoluten Volltreffer gelandet. Der konsequente Mut des Überbordwerfens alter Zöpfe, mit der Perspektive neue Zielgruppen anzusprechen – vor allem jüngeres Publikum –, die bislang dem Wassersport nicht so zugetan waren, verdient es, belohnt zu werden. Wer den motorisierten Wassersport auf diese Weise erlebt, der wird ihm auch die Treue halten. ■



Im „Keller“ unter dem Cockpit der Generator und reichlich Stauraum für Fahrräder etc.



Elegantes Achterschiff mit integrierter Badeplattform und Badeleiter.

## TECHNIK

Hydraulisches Ruder, elektrische Schaltung, diverse Kippschalter, die Drehknopf-Bedienung für Bug- und Heckquerstrahlruder (Option, die Einbau-Vorbereitung Standard), die üblichen fahrtechnischen Anzeigeeinstrumente und Extras wie Autopilot und das zentrale Raymarine-Hybrid-Touch-Screen (Option) komplettieren den Arbeitsplatz des Rudergängers.

Nach oben versenkbare Jalousien in allen Räumen schützen vor neugierigen Blicken. Das optionale elektrische Glasschiebedach wurde bei diesem Modell durch eine Aluminium-Konstruktion ersetzt, da die großen Fensterflächen allemal viel Licht im Innenraum garantieren. Der Überstand des „Doppelkrummdaches“ (längs und quer gewölbt) verhindert, dass ablaufendes Regenwasser nicht direkt auf die Fensterflächen tropft und die Scheibenwischermotoren unsichtbar, aber dennoch servicefreundlich installiert sind.

Cockpit und Salon werden durch eine riesige vierflügelige Falttür getrennt. Im geöffneten Zustand maximal nach außen gestellt, verdecken sie die beiden seitlichen, gut begehbaren Gangbords aufs Vorschiff und dienen somit gleichzeitig als Windschutz für Cockpitgäste. Zwei achterliche Schanzkleid-Durchbrüche an Steuerbord erleichtern das Bordleben. Einmal der auf die Badeplattform führende, zum anderen die seitliche als Aus- oder Einstiegshilfe auf Stegniveau.

Reichlich Stauraum stellen die Backskisten zur Verfügung, darüber hinaus ist weiterer Platz unter dem „flexi-geteakten“ Cockpitboden für Sperriges wie Fahrräder oder auch den Generator. Schließlich sind auf der ordentlich dimensionierten Badeplattform Landanschluss, Außendusche und Badeleiter so installiert, dass sich der Nutzer im gesetzten Alter nicht das Kreuz zu verbiegen braucht.



Der steile Vorderstevan schafft Platz unter Deck.

## DATEN

Länge über alles	12,16 m		
Rumpflänge	11,75 m		
Länge Wasserlinie	11,41 m		
Breite	3,95 m		
Tiefgang	1,20 m		
Gewicht leer	14900 kg		
Testgewicht	16000 kg		
Kabinenhöhe	2,13 m		
Kojen	4		
Kabinen	2		
Zuladung	1200 kg		
Tank	600 l		
Motor	VP D3-150		
Leistung	150 PS		
U/min	km/h	l/h	dB(A)
750	5,37	1,50	44
1800	12,00	6,20	63
1800	12,00	6,20	66
2250	13,52	12,00	67
3000	16,85	27,00	72

### Preis ab:

368 000 Euro

### Preis Testboot:

ca. 468 000 Euro

### Werft:

De Boarnstream International Motoryachts  
Industriewei 2, NL-9011 WH Jirnsum,  
[www.boarnstream.com](http://www.boarnstream.com)

### Vertrieb Bodensee:

Bootswerft Rolf Müller AG,  
Kreuzlingerstrasse 9, CH-8574 Lengwil,  
[www.bootswerft-mueller.swiss](http://www.bootswerft-mueller.swiss)

### Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Raumangebot
- + Innenausbau
- + Fahreigenschaften
- hoher Preis



## ZWEI NEUE YAMARIN „CROSSER“

Die finnische Bootswerft hat mit der „Yamarin Cross 54 Bow Rider“ ein neues Allzweckboot im Programm, das sich sowohl für Tagesausflüge, Kurztrips oder wassersportliche Aktivitäten jeglicher Art anbietet. Neu ist auch das „Yamarin Cross 46 Side Console“, das trotz seiner kompakten Größe mit erstaunlich viel Platz punkten kann. Die Rümpfe beider Boote werden aus Aluminium der Klasse 5083 gefertigt, 30 Prozent höher in der Festigkeit als das normalerweise verwendete Material des Typs 5754. Zertifiziert nach CE-Kategorie „C“ für küstennahe Gewässer, beträgt die Materialstärke zwischen drei und vier Millimetern.

Die Werft empfiehlt für das 46er eine Motorisierung von 29 kW (40 PS). Damit soll der 4,62 Meter lange Flitzer immerhin 26 kn (48 km/h) schnell werden. Für beide gilt als Marschgeschwindigkeit 18 kn (33 km/h). Beim 54er Bow Rider dürfen sich künftige Eigner Außenborder bis 51 kW (70 PS) an den Spiegel bolzen, er soll damit dann unter Volllast um die 31 kn (57 km/h) laufen. Mit einer Breite von 1,85 Metern ist das 46er-Cross um 24 cm schmaler als der größere Bruder, der zudem in der Länge mit 5,28 Metern die Nase vorn hat. Auch gewichtsmäßig unterscheiden sich beide deutlich. 375 kg bringt das 46 auf die Waage, das 54 hingegen 580 kg.

cb

[www.vogt-kappeln.de](http://www.vogt-kappeln.de)



„Yamarin Cross 54 Bow Rider“, ein Allzweckboot für die Freizeit auf dem Wasser.

## FLEXIBLER SONNENSCHUTZ

Die SWI-TEC Sonnensegel können sowohl auf Segelbooten als auch auf Motorbooten Schutz vor der Sonne bieten. Der Multitextstoff ist robust und wetterfest. Leichte Montage und kleine Packmaße sind weitere Vorteile. Das SWI-TEC FixTop ist in zwei Größen und in zwei Farben (weiß und blau) erhältlich. Es lässt sich über den Baum gespannt, fixiert mit den mitgelieferten Befestigungsgurten oder mit dem Teleskop-Standfuß als Sonnenschirm auf Deck einsetzen. Für das SWI-TEC RollTopp kann man die Halterungen am Baum befestigen und dann das RollTopp einhängen und ausziehen (bis zu 1,9 Meter) oder mithilfe des Gurtes (Schnellverschlüsse) um den Mast binden. Preise (inkl. MwSt.) FixTop ab 275 Euro, RollTop 262 Euro.



Flexibel einsetzbar ist das Sonnensegel von Swiss-Tec.

www.swi-tec.com