



PIKMEERKRUISER 40 OC

Bestes Bootsbauerhandwerk

Seit mehr als einem halben Jahrhundert werden im friesischen Seenland, in Grou, Stahlyachten gebaut, die sich weit über die Grenzen Hollands und Europas hinaus einer herausragenden Reputation erfreuen. Drei Basislinien sind es, die die „Yachtwerft B. de Groot“ beim Bau der Pikmeerkruiser auflegt: „OK“, „AK“ und „FB“. Dahinter verbirgt sich offene Plicht, Achterkabine und Flybridge.

Von Claus Breitenfeld



Pikmeerkruiser, ein Name, der seit Anfang der 60er-Jahre als Familienunternehmen Bestand hat und in der holländischen Stahl-Yachtbau-Szene nicht wegzudenken ist. Eine Werft, deren bislang rund 500 gebaute Yachten fast über den gesamten Globus verteilt anzutreffen sind und zufriedene Eigner sich wie zu einer großen Familie zugehörig fühlen. So auch Anton de Vries, der im Laufe seiner 20-jährigen Yachtie-Karriere mit dem hier vorgestellten Testprobanden, der 40 OC, bereits das vierte Schiff aus der Groot'schen Produktion fährt. Und darauf ist er nicht nur stolz, sondern auch happy durch und durch. Der Erfolg der Familie de Groot ist zum einen darin begründet, dass sie sich auf hoch qualifi-

zierte Bootsbaupezialisten verlassen kann, die mit viel Liebe zum Detail und Herzblut bei der Sache sind. Zum anderen jedoch auch die Tatsache, sich technisch und qualitativ stets auf dem neuesten Stand zu bewegen und es als besondere Herausforderung ansehen, Wünsche und Vorstellungen ihrer Kunden mit Sachverstand und handwerklichem Können zu realisieren. Dabei verzettelt man sich auch nicht in einer unübersichtlichen Modellvielfalt. Lediglich sechs Typen von 40 bis 48 Fuß umfasst das Bauprogramm, auf das sich die Werft konzentriert. Doch aufgrund ihrer Flexibilität wird quasi nach dem Custom-build-Prinzip aus jeder Pikmeeryacht ein Unikat. >>>

Maße:

Lüa 12,25 m, Breite 4,05 m

Gewicht:

ca.1300 kg

Motorisierung:

von 84 kW bis 117 kW

Preis:

ab ca. 285 000 Euro

Juniorchef Hendrik de Groot: „Unsere Werft ist einer der am besten ausgerüsteten Betriebe für den Bau von Motoryachten aus Stahl in Europa. Die gesamte Projektierung eines Pikmeerkruisers erfolgt in unseren eigenen Hallen. Das beginnt bei der Zusammenarbeit mit dem künftigen Eigner am Zeichentisch (heute Bildschirm) bei der Erstellung des Bauplanes bis hin zum Stapellauf. Unser eingespieltes Team von Fachleuten konzentriert sich auf ‚Ihren‘ Pikmeerkruiser, der straff organisierte Bauprozess garantiert Qualität und Kostenbewusstsein.“

Design, Konzept, Verarbeitung

Das Konzept der offenen Plicht kommt zweifellos all jenen Eignern entgegen, die großen Wert auf viel Platz, Komfort und geringe Durchfahrts Höhen legen. Mit gerade einmal 2,40 Meter über der Wasserlinie bleibt kaum ein Revier verschlossen. Besonders angenehm ist bei diesem Boot, dass der Gerätemast elektrisch zu legen ist. Umständliches manuelles Handling war einmal.

Fahreigenschaften

Nicht unbedingt das schlechteste Revier, um ein Schiff kennenzulernen, ist der Noordzeekanaal vor den Toren Amsterdams, wenn auch nicht gerade Küstengewässer-like, für die die-

ser Pikmeerkruiser CE-zertifiziert ist. Der nimmermüde werdenden Berufsschiffahrt ist es geschuldet, dass sich dort zuweilen ordentlich Kabelwasser und Kreuzwellen aufbauen, die Rückschlüsse auf die Fahrstabilität des Testschiffes ziehen lassen. Und da kann wahrlich nicht gemeckert werden.

Fahrleistungen

Gehen wir gleich in die Vollen. Hebel der elektronischen Schaltung auf den Tisch, lediglich eine Viertelminute verrinnt und der Drehzahlmesser pendelt sich bei 2800 U/min ein. Unser GPS signalisiert bei Vollast 9,7 kn (knapp 18 km/h). Vehement treibt der linksdrehende 22 x 16,5-Fünflatt-Bronzpropeller die rund 14 Tonnen Testgewicht über Grund, bei einer Wassertiefe von zehn bis 18 Metern. Kraftquelle ist der sauber unter dem Salonboden installierte Yanmar Diesel, 6-Zylinder, Typ 6 BY3-160, 117 kW (160 PS), Common-Rail-Einspritzung, turboaufgeladen mit Ladeluftkühlung. Auch dieser Einbau ist Option, denn standardmäßig wird eine 84 kW (114 PS)-Maschine installiert.

Doch wenn schon nach „B“ zertifiziert, dann soll's der Proband auch zeigen. Ergo, das hydraulische Ruder bei Vollast hart gelegt, 8,5 Umdrehungen von Seite zu Seite. Das ist zwar nicht ungewöhnlich und Einstellungsache,



Fotos: Breitenfeld/Werft

UNTER DECK

Cockpit und Salon vereinen sich bei geöffneten Flügeltüren zu einer riesigen Wohnlandschafts-Ebene, die bei aufzogener, achterlicher Persenning in dieser Bootsgröße kaum zu überbieten ist. Top gepflegt, hell und freundlich ist der Kirschholz-Innenausbau (Option), standardmäßig kommt Mahagoni zum Einsatz. Alles eine Frage des Geschmacks und Intension des Eigners. Im Vorschiff die traditionelle V-Kabine mit großem französisches Bett, seitlichen Schränken, Ablagen und reichlich Stauraum unter der Liegefläche. Fluchtluk und zu öffnende Bulleys verstecken sich von selbst.

Steuerbords die Pantry hinter dem Schott mit ausreichend Arbeitsfläche, ein vierflammiger Elektroherd und VA-Kombiofen (Extra), großer VA-Kühlschrank (Option) und auch hier jede Menge Staumöglichkeiten, die sich im gesamten Boot in jedweder Möglichkeit wiederfinden, wie zum Beispiel zusätzlich unter dem Pantry-

boden. Mikrowelle, Dunstabzug und Spülbecken komplettieren diesen Bootsbereich. Gegenüber backbordseitig die Nasszelle mit elektrischer Toilette und abgetrennter Dusche, dem pflegeleichten Gesamtkonzept angepasst. Zwei Stufen mit Innenleben erleichtern den Weg auf die Salonebene. Backbords der übersichtliche, ergonomischen Erfordernissen gerecht werdende Steuerstand mit mobilem Steuerstuhl. Die Raymarine-GPS- und Kartenplotter-Installation hat sich der Eigner als Option gegönnt. Von hier aus kann der optionale Generator aktiviert werden. Keine Frage, dass zu so einem Boot auch ein Flachbild-TV gehört. Doch wo versteckt er sich? In einer Schublade an Backbord im geräumigen Sideboard. Eine perfekte Lösung. Ebenso geheimnisvoll ist der Zugang zur optionalen Gästekabine mit Zugang hinter bzw. unter den Polstern der bequemen Cockpit-Querbank achtern. Eine Superidee in Sachen Raumausnutzung, die Nachah-

mung verdient. Den Komfort des Salons rundet das großzügige, halbrunde Sofa an Steuerbord ab. Ausklappbare Stufen in der Wegerung des Cockpits erleichtern das An- und Von-Bord-Kommen, gleichzeitig machen sie den Weg auf die breiten Gangbords frei, die zum aufgeräumten Vorschiff mit Aufbau-Ankerwinch, vorbei an Doppelpollern und Springklampen führen, abgesichert durch die zweireihige stabile Seereling.



Zugang zur Unterflurkabine nach Entfernen des Cockpit-Sitzbank-Mittelteiles.



Zeitlos elegantes Erscheinungsbild mit souveränen Fahreigenschaften bei gerade mal 2,40 Meter Höhe über der Wasserlinie.



Aufgeräumt, der perfekte Steuerstand.



Sauber und übersichtlich, die Elektrik im Steuerstand.



Der geschmackvolle Salon mit hochwertigem Innausbau. Standard ist Mahagoni.



Vollwertige Pantry an Stb. mit allem Drum und Dran.



Des Eigners Vorschiffskabine mit viel Holz.

dennoch, so zwei, drei Umdrehungen weniger wären auch nicht schlecht. Sei's drum, viel wichtiger ist, wie quitiert der Rumpf diese Tortur? Völlig gelassen! Nennenswertes Krängungsverhalten – Fehlanzeige. Fast plan im Wasser liegend, schließt sich ein 360-Grad-Vollkreis von ca. eineinhalb Bootslängen Durchmesser an und unter Deck bleibt alles an Ort und Stelle stehen und liegen.

Noch enger zieht der Rumpf die Runde bei gerade eingekuppeltem Getriebe, Drehzahl 670 U/min, 2,5 kn (4,63 km/h). Würde man die Querstrahlruder vorn und das optionale achtern miteinbeziehen, auf Schraubenwirkung völlig verzichten und beide in entgegengesetzte Richtung laufen lassen, dann käme dabei als Ergebnis ein Drehkreis auf dem Teller heraus, ähnlich einer Doppelmotorisierung.

Da jedoch permanente Fahrt am Anschlag vom ökonomischen Verständnis ebenso unsinnig ist wie langweilige, ermüdende Minimalgeschwindigkeit, sollte ein Test stets darüber Aufschluss geben, wo der vernünftige Kompromiss anzusiedeln ist. Und der ist schnell gefunden: 1700 U/min, 6,6 kn (12,22 km/h). Das entspricht solider Kanalfahrt bei einem Kraftstoff-Stundenverbrauch von 7,1 Litern oder 0,58 Liter Diesel auf den Kilometer. Damit reicht eine Tankfüllung für immerhin annähernd 1100 km, zehn Prozent Reserve bereits eingerechnet.

Akustisch begleitet wird diese Fahrstufe von moderaten 69 dB(A) am Steuerstand, wie überhaupt die Geräuschentwicklung über den gesamten Drehzahlbereich als sehr angenehm empfunden wird. 57 dB(A) bei niedrigster Drehzahl, maximal 78 unter Volllast, das spricht für aufwendige Dämmung. Resümee: Bei den „Pikmeerkruisern“ ist alles im grünen Bereich.

UNSER FAZIT

Eigner eines Pikmeerkruisers zu sein, das ist mehr als nur profanes Boating. Das ist eine Philosophie, die bei der fachkompetenten Beratung beginnt, sich über die komplette Bauphase erstreckt, deren Fortschritt zu beobachten, man teilhaben kann und schließlich im sehnsüchtig erwarteten Stapellauf gipfelt. Schiffe, die bei dieser friesischen Werft auf Kiel gelegt werden, bekommen mit der ersten Schweißnaht das gewisse Etwas in den Stahl eingebrannt – nämlich die reale Verwirklichung eines persönlichen Traumes. Denn hier ist der Eigner noch König – ohne Kompromisse. ■



Geräumiges Cockpit mit Wohlfühl-Ambiente.



Servicefreundlicher Motorraum unter dem Salonboden.



Stauraum unter dem Luk im Cockpit.



Aufgeschweißter Niedergang auf die Badeplattform.



Ideale Ankerplatzierung.



Aufgeräumtes und schnörkelloses Vorschiff.

DATEN

Länge über alles	12,25 m
Rumpflänge	11,90 m
Wasserlinie	10,70 m
Breite	4,05 m
Höhe	2,40 m
Tiefgang	1,10 m
Gewicht leer	13 000 kg
Kabinenhöhe	ca. 1,90 m
Kojen	2 + 2
Kabinen	2
Personen max.	8
Zuladung	2000 kg
Motorisierung	1 x 84 kW bis 2 x 117 kW
Antriebsart	Welle
Tank	2 x 350 l

Testmotorisierung

Yanmar 6-Zyl. 6 B Y3-160, 117 kW/160 PS

U/min	km/h	dB(A)	l/h	l/km
670	4,63	57	1,1	0,24
1700	12,22	69	7,1	0,58
2000	13,15	73	10,7	0,81
2200	15,56	75	13,9	0,89
2800	18,00	78	29,8	1,66

Preis Testboot:

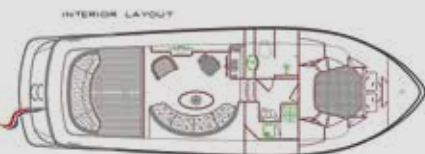
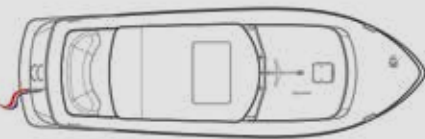
ca. 329 500 Euro

Werft:

Pikmeerkruiser Grou, Jachtwerf B. de Groot, Oedsmawei 2, NL 9001 ZJ Grou (Niederlande), www.pikmeerkruiser.nl

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Raumangebot
- + Reichweite
- + Fahreigenschaften
- + Ausstattung



BARRACUDA-BAUREIHE WIRD RUNDERNEUERT

Die Barracuda-Familie von Beneteau läutet ihr Facelift mit der neuen Barracuda 7 ein. Das Boot zum Cruisen und Sportangeln wird in zwei Ausstattungsversionen angeboten. Viel Entwicklung hat Beneteau in den Rumpf gesteckt. Die Barracuda 7 gleitet auf der neuesten Rumpfgeneration für Außenbordmotorisierungen. Die hohe Rumpfgeschwindigkeit und das überaus stabile Fahrverhalten wirken sich positiv auf die Sicherheit aus, ohne dabei das Fahrerlebnis einzuschränken. Der Motor mit integrierter elektronischer Steuerung hat eine Maximalleistung zwischen 150 und 200 PS und erreicht 40 Knoten Höchstgeschwindigkeit. Ein 200-Liter-Tank erlaubt einen großen Aktionsradius. Markenzeichen des Boots ist das komplett verglaste Steuerhaus, das nun einen breiteren Steuerstand und einen bequemen Sitz für den Beifahrer bekommen hat.

Der Walkaround um das Steuerhaus und die beiden Seitentüren vereinfachen die Bewegung an Deck. Der geräumige Stauraum ist vom Steuerhaus getrennt und über einen Zugang unter dem Sitz des Beifahrers begehbar. Er kann in einen Doppelschlafplatz umgewandelt werden. Auch eine Nasszelle ist hier untergebracht. In der 3-Türer-Version ist das Steuerhaus mit dem Cockpit über eine Glastür mit drei Schiebeflügeln verbunden. Die 2-Türer-Version bietet bis zu fünf Personen Platz an Deck. Hier ist das Steuerhaus hinten geschlossen und hat an der Wand eine breite Sitzbank. Helle Eichenhölzer und sehr strapazierfähige Polsterungen in Karbongrau sorgen im Innenraum für ein angenehmes und modernes Ambiente.



Technische Daten:

Lüa: 7,48 m | **Rumpflänge:** 6,48 m | **Breite:** 2,50 m | **Tiefgang:** 0,50 m / 0,90 m | **Verdrängung:** 1872 kg | **Tank:** 200 l

www.beneteau.com

ZÜST'S PILOT-CUTTER FÜR PREIS NOMINIERT



Der von Stefan Züst gebaute Lake Constance Pilot Cutter wurde für den „Classic Boat Award“ nominiert. Die klassisch anmutende Konstruktion mit den modernen Unterwasserlinien stellt sich in der Kategorie „Spirit of Tradition Yachts unter 40 Fuß“ der Publikumswahl. Der Preis wird jährlich vom gleichnamigen englischen Magazin per Internet-Abstimmung vergeben.

www.classicboat.co.uk/awards2017