

Aufs Wesentliche

Die Werft in der kleinen limburgischen Gemeinde Wanssum ist die Flexibilität pur in Sachen Bootsbau. Vor allem dann, wünscht der Kunde das Besondere. Qualität und Anpassungsfähigkeit wird bei Linskens groß geschrieben, was sich auch in der Angebotspalette der unterschiedlichen Yachten widerspiegelt.

Von **Claus Breitenfeld**

Nicht jedermann weiß zum Beispiel, dass sich hinter dem Namen Linskens so bekannte Bootstypen wie Catfish, Classic Cruiser und Super Cruiser verbergen. Und jetzt neu dazu gekommen, die „Alumare 29“, ein Aluminiumboot, das ursprüngliches Bootfahren wieder vermitteln soll. Claus D. Breitenfeld hat für die IBN einen Probeschlag unternommen und war begeistert.

Geschäftsführer und Direktor Peter Linskens macht kein Hehl daraus, dass auf der Linskens Werft noch nie ein Kasko von Grund auf gebaut wurde. Damit befindet man sich in guter Gesellschaft und sei schließlich nicht die einzige niederländische Werft, die nach diesem System arbeite.

Die volle Konzentration hingegen gelte dem Ausbau, dem Design und der Innenausstattung, ganz nach dem Wunsch des künftigen Eigners. Die Zusammenarbeit mit spezialisierten Kasko-



beschränkt

Linskens Alumare 29

Maße:

Lüa 8,85 m, Breite 2,85 m

Gewicht ab ca. 2600 kg

Motor ab 59 bis 184 kW

Preis ab

99 500,- Euro



werften hat sich über die Jahre hinweg bestens bewährt, wobei man die Kontrolle der Qualität zu keinem Zeitpunkt aus der Hand gegeben hat.

Vom Kasko zum Boot

Die Fertigung des „Rohbootes“ unterliegt den strengen Vorgaben und Qualitätskriterien von Linskens, bevor die Fertigstellung in Wanssum mit derzeit sieben Mitarbeitern in Angriff genommen wird.

Das Unternehmen Linskens kann auf rund 20 Jahre Erfahrung im hochwertigen Innenausbau zurückblicken. Möbel und Interieur fertigt die Werft nach Maß. Für jedes Problem bietet Linskens die perfekte Lösung an.

Der eigentliche Yachtausbau begann jedoch erst 1998 mit den Modellen „Catfish 1400 und 1500“. Der „Super Cruiser 50“ wird seit 2007 gebaut, ein Boot ganz im Stil der 70er Jahre und im Frühjahr 2008 wurde der „Classic Cruiser 46“ aus der Taufe gehoben.

Neben dem Neubau von Yachten hat sich Linskens auch auf die „Refit-Schiene“ verlegt. Wer seinem in die Jahre gekommenes Schiff ein neues Outfit angedeihen

lassen möchte, der liegt bei den Wanssummer Ausbau-Spezialisten goldrichtig. Egal, ob es die komplette Neugestaltung des Innenausbauens samt technischer Überholung und Aufrüstung sein soll, oder aber lediglich das äußere Facelifting. Linskens hat immer eine Lösung parat.

Derzeit aktuellster Spross der Werft ist die hier vorgestellte „Alumare 29“, ein Aluminiumboot, das „zurück zu den Wurzeln des Bootfahrens“ führt, eine kleine Yacht ohne Schnickschnack, die sich auf das Notwendigste an Bord beschränkt, dabei allerdings in höchster Qualität und ohne den erforder-

lichen Komfort zu vernachlässigen. Zugegeben, ein Boot, das auf den ersten Blick vielleicht etwas spartanisch daher kommt, jedoch bei näherem Hinsehen all das vermittelt werden, was Motorbootfahren eigentlich ausmacht. Und – ein Boot, das im Prinzip jeder fahren kann, das so manchen Fehlgriff am Ruder von Einsteigern verzeiht.

Fahreigenschaften

Sieht man die Alumare 29 am Steg so vor sich hinschaukeln, ist es auf Antrieb etwas schwer, sie typenmäßig in eine Schublade zu packen. Haben wir es hier mit einer „aufgemotzten“

Sloop zutun? Einem überdimensionierten DayCruiser? Einem Kajütboot? Einer gemütlichen Vleet?

Der Autor legt für sich fest: Von jedem etwas. Die Werft sortiert die Alumare – übrigens die Baunummer 1 mit gerade mal 8,5 Betriebsstunden auf der Uhr – in die Kategorie „schneller Verdränger“ ein, wir tendieren dennoch mehr zum Gleiter, denn bei Volllast und der von uns gefahrenen maximalen Motorisierung bringt es das Testboot auf immerhin knapp 50 km/h bei einer Drehzahl von 4100 U/min.

Und die werden mit der „Hebel-auf-den-Tisch-Taktik“ binnen ca. 20 Sekunden er-

Elegant, einfach und schön. Ein Boot das das Elementare des Bootfahrens wieder aufleben lässt.





Klar gegliederte Wohnlandschaft – ohne Schnörkel auf das Wesentliche konzentriert.



Klar und übersichtlich, der Arbeitsplatz des Rudergängers.



Der Pflicht-Kühlschrank an Backbord: groß und robust.



Die Achterbank zur Sonnenliege umgebaut.

Pantry hinter der Fahrerbank.

reicht, wobei schnell klar wird, dass wir es hier mit einem Rumpf zu tun haben, der auf flottes Fahren ausgelegt ist, daher auch über keine spezielle Kielführung verfügt.

Mit dieser Performance voll in die Kurve knallen? Peter Linskens zuckt mit den Schultern und gibt mir zu verstehen – „machen Sie doch...“ Ich mache! Und was passiert? Nichts, was einem den Adrenalinschweiß auf die Stirn treiben würde.

Der Alumare-Rumpf zieht den Kreis immer enger, legt sich leicht auf die Seite bei minimal reduzierter Geschwindigkeit wie ein Z-an-

getriebener Rumpf, das wars.

Dieser Fahrversuch fand auf einem Seitenarm der Maas statt. Also noch mal raus zwischen die Berufsschiffahrt, Heckwellen von Frachtern und Ausflugsdampfern anpeilen. Das Gas bleibt stehen.

Satt und völlig ohne Probleme dampft die Alumare durch das Schraubenwasser der Dickschiffe, ohne sich auch nur im Geringsten dagegen zu sträuben. Selbst von einem Sprung über die Wellen kann nicht berichtet werden, die knapp drei Tonnen Testgewicht stampfen einfach souverän durch.

Als solide Marschfahrt setzen wir den Drehzahlbereich um 3000 U/min an. 31,7 km/h (17,1 kn), bei einer Geräusentwicklung von lediglich 75 dB(A) direkt am Steuerstand, inklusiv Wind- und Wasserschallpegel. Dabei ist noch problemlose Kommunikation möglich. Hier zeigt sich, dass die Erfahrung der Schallisolierung aus dem Großyachtbau Früchte trägt.

Wer die Grenze zwischen schneller Verdrängerfahrt und knapper Gleitgrenze ausloten möchte, der sollte den Drehzahlpegel nicht unter 2700 U/min absacken lassen. 27,3 km/h (14,7 kn),

alles was darunter liegt, muss dem Bereich Verdrängung zugeordnet werden.

Für die Motorisierung wird eine Spanne von 59 kW (80 PS) bis 184 kW (250 PS) von der Werft genannt. Dass dabei die unteren Pferdestärken automatisch dem Verdrängersektor zuzuordnen sind, sollte jedem einleuchten. Doch das macht ja gerade das Phänomen dieses Bootes aus. Wer's nicht so eilig hat, der tört kostengünstig gemütlich vor sich hin, mit der Spitzengeschwindigkeit wird halt der D-Zug-Zuschlag fällig.

Noch ein Wort zu den Manöviereigenschaften: Auch hier wird selbst der Einstei-



Einblick in den Unterdecksbereich.



Nicht groß, aber fein ausgestattet

ger kaum Probleme haben. Okay, Wellenantriebe reagieren sensibler als Z- oder Außenborder. Doch mit ein wenig Einfühlungsvermögen und Unterstützung der Bugschraube bereitet auch das Einparken in engste Boxen kein Problem, zumal sich die Drehkreise bei niedrigster Drehzahl voraus und nach achtern über Steuerbord und Backbord im üblichen Rahmen von 1,5 bis 2,5 Bootslängen bewegen. Resümee in Sachen Fahreigenschaften: Ein Boot, das problemlos von jedem gesteuert werden kann, das so gut keine Vorkenntnisse verlangt, das auch negative Ausreißer von Greenhorns verzeiht.



Blick nach achtern zum Niedergang.

Ausstattung und Verarbeitung

Linskens hat sich auf die Fahnen geschrieben, Qualität über Alles zu stellen.

Natürlich muss auch die Optik stimmen. Doch widerstrebt es der Werft, „Durchschnitt“ mit billiger Augenschere zu kaschieren.



Unter dem Pantryblock ist der Motor

Vielleicht wird der eine oder andere Betrachter so genannten Gitter und Glimmer vermissen, wer jedoch hinter die Kulissen dieses



ille.



Bootes blickt und Feinheiten der Verarbeitung richtig zu deuten weiß, dem wird schnell bewusst, dass wir es hier mit einem edlen Produkt

zu tun haben, bei dem sich die Macher auf das Wesentliche konzentriert haben – sowohl in Qualität als auch im Finish.

Beginnen wir unseren Stübendurchgang an dominierender Position, dem Steuerstand, der bestückt ist mit allen erforderlichen Instrumenten zur sicheren Boots-führung. Im Detail sind das Anzeigen für Kraftstoffvorrat, Öldruck, Drehzahl, Betriebsstunden, Kühlwassertemperatur und Batterieladkontrolle.

Darüber hinaus kann vom Arbeitsplatz des Rudergängers aus das Navigationslicht aktiviert werden, die Kabinen-Innenbeleuchtung, die Wasser- und Bilgenpumpe. Dies geschieht über Kippschalter auf dem Dashboard.

Von hier aus wird auch die elektrische Bugschraube in Gang gesetzt. Komplettiert wird dieser Sektor durch das Zündschloss, die 12-V-Steckdose, die Schalteinheit für die elektrische Ankerwinde, die Notstoppeinrichtung, die ergonomisch platzierte, elektronische Schaltung und eine Funkfernsteuerung.

Das sechsspeichige VA-Ruder mit griffiger Kunststoffummantelung liegt bestens in der Hand und benötigt lediglich fünf volle Umdrehungen für den Volleinschlag von Backbord nach Steuerbord. Das Radio/CD samt Elektrik ist in armlanger Entfernung neben dem Fahrer in der Wegerung an Steuerbord verbaut.

Unter der Steuerstandsitzbank gibt es Stauraum für Karten und liegt ein Motorcheck an, dann kann die gesamte Sitzeinheit komplett mit der sich daran anschließenden Pantry, einschließlich einflammigem Origo-Spiritus-Kocher und Spüle in Fahrtrichtung gekippt werden. Zum Vorschein kommt der sauber installierte 250er Vetus Diesel.

Nach achtern schließt sich ein asymmetrisch drehbarer Tisch auf einer VA-Säule montiert an, gefolgt von einer Kombination aus Quersitzbank und Sonnenliege mit variabler Rückenlehne.

Unter dem rückwärtigen

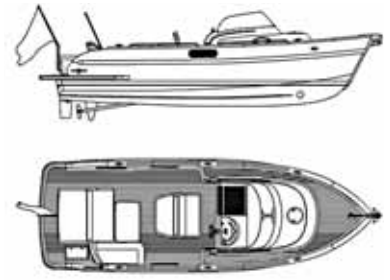
Teil der Sonnenliege verbirgt sich ein derart riesiger Stauraum, so dass dort problemlos mehrere Fahrräder oder ähnliche Utensilien weggepackt werden können. Ange-dacht ist bei künftigen Neubauten, diesen Raum eventuell als Achterkabine auszubauen. Backbords der Durchgang auf die Badeplattform, gegenüber eine weitere Sitzeinheit.

Sämtliche Trittflächen an Deck ausgelegt mit Flexiteakbelägen bis hin aufs Vorschiff. Dagegen wurde das Schandeck des Süllrandes mit massiven Teakholzplanken belegt und zusätzliche VA-Handläufe montiert.

Wie (fast) jedermann weiß, vertragen sich Aluminium und andere Metalle nicht so richtig gut, schon gar nicht im Salzwasser. Doch auch diesem Umstand wurde Sorge getragen. Nylonscheiben und Holz zwischen den Verschraubungen wirken der Elektrolyse entgegen. Zwischen den Stauräumen in den Wegerungen an Backbord dominiert ein Kühlschrank im Cockpit, der sich als Möbelstück mit Arbeitsfläche darauf bestens in die Wohnlandschaft einpasst.

Die kleine Kabine im Vorschiff präsentiert sich mit abgeschlossenem Toilettenraum, darin geschickt installiert ein Waschtisch in modernem Design und das „Örtchen“ selbst auf Chemietankbasis. Backbords neben dem Eingang, der durch ein Schieberollo verschlossen wird, ein kleines Sideboard und im Vorschiff die traditionelle V-Koje für zwei Personen.

Wasser wird auf dem Vorschiff gebunkert, Kraftstoff an Steuerbord, das Ankergeschirr ist gut platziert auf dem Vorschiff, die (hier noch) randlose Plexiglaswindschutzscheibe wird künftig in einen stabilen VA-Rahmen eingepasst. Die Heckdusche liefert Warm- und Kaltwasser, Lautsprecher im Cockpit die notwendige Musik, und solide Festmacherbeschläge und Handläufe die Basis für die Sicherheit an Bord.



Zahlen

8,85 m	Lüa
8,00 m	LWL
2,85 m	Breite
0,80 m	Tiefgang
1,90 m	Höhe über WL
ca. 2600 kg	Gewicht 184 kw
ca. 2900 kg	Testgewicht
Aluminium	Baumaterial
8	Personen
2 (4)	Kojen
1 (2 möglich)	Kabinen
6 – 8	Sitzplätze
59 – 184 kw	Leistung
184 kw	Testboot
Vetus-Diesel	Motor
Welle	Antrieb
180 l	Tank
99 500,- €	Basispreis
ca. 153 000,- €	Testboot

Werft: **Linskens BV, Jachtbouw, Refit, Interieurbouw, Geijsterseweg 10, NL-5861 BL Wanssum, Telefon +31 (0) 4 78 / 53 19 35, www.linskensbv.nl**

Stärken und Schwächen

- + **Baumaterial**
- + **Fahreigenschaften**
- + **Bauausführung**
- + **robust u. langlebig**
- + **pflegeleicht**
- **hoher Preis**

Fazit

Wer auf der Suche nach einem unkomplizierten Boot ist, dennoch hochwertige Qualität schätzt und darauf baut, dass die Einfachheit der Bauweise auch als Garant dafür „Unkaputtbarkeit“ steht, der ist mit der Kaufentscheidung für dieses Boot bestens beraten. Es bieten sich kaum Fehlerquellen an, die eine Schadensvorausage rechtfertigen würden. Ein Boot, das in jeder Hinsicht überzeugt.