

Verwandlungs-Kü



Freizeitkapitäne sind oft Individualisten. Jeder hat eigene Vorstellungen und Sonderwünsche und, und, und... Darin erkannte das „Bootscenter Bielefeld“ eine Marktlücke und entwickelte ein Konzept, das es (fast) jedem Eigner weitgehend frei stellt, sich „sein“ Boot bauen zu lassen. Egal ob flotter Gleiter oder gediegener Verdränger, das Prinzip der Venatus Cabin lautet: Ein Rumpf – zig Varianten. Das alles ohne modischen Schickimicki-Kram, dafür mit Stabilität, praxisorientierter Ausrüstung und Fahreigenschaften, die jedweden Wetterbedingungen trotzen.

Von **Claus Breitenfeld**

Künstler



Venatus Cabin

Maße:

Länge 6,95 m, Breite 2,50 m
Gewicht ca. 2200 kg, Motorisierung 21 bis 92 kW

Preis

ab ca. 36 300 Euro

Nicht nur optisch elegant, auch an Bord voll überzeugend, das Fahrverhalten der „Venatus Cabin“.

Fotos: Breitenfeld

Und so haben Tests in norwegischen Küstengewässern vor den Toren Bergens bei einschlägiger Angler-Klientel wahre Begeisterungstürme ausgelöst.

Doch nicht nur jene, die in rauer See festen und sicheren Stand an Bord suchen kommen auf ihre Kosten. Wer gänzlich ohne Decks- haus oder Kabine auf Tour gehen möchte, einem offenen Sportboot gleich – kein Problem, auch dem kann

geholfen werden, der bekommt's eben „oben ohne“.

Eine Sonnenliege im Vorschiff, Steuerstand an anderer Position, eine Rundumsitzgruppe, Frontscheibe, individuelle Tankkapazitäten, Teakdeck oder Ausrüstung für den Einsatz als Fahrschul- oder Taxiboot – das ist alles kein Problem. Den Möglichkeiten sind bei diesem Verwandlungskünstler kaum Grenzen gesetzt.

Und das absolute Highlight

sind die Motorisierungsvarianten. Unser Testproband, ausgerüstet mit einem Yanmar-Diesel-Reihen-4-Zylinder des Typs „4JH4-HTE“, der mit seinen 81 kW (110 PS) vornehmlich bei schweren, holländischen Stahlverdrängern oder Motorseglern zum Einsatz kommt, machte dieser Venatus ordentlich Feuer unter dem Kiel und ließ den Rundspant-Klinkerrumpf zum absoluten Gleiter mutieren.

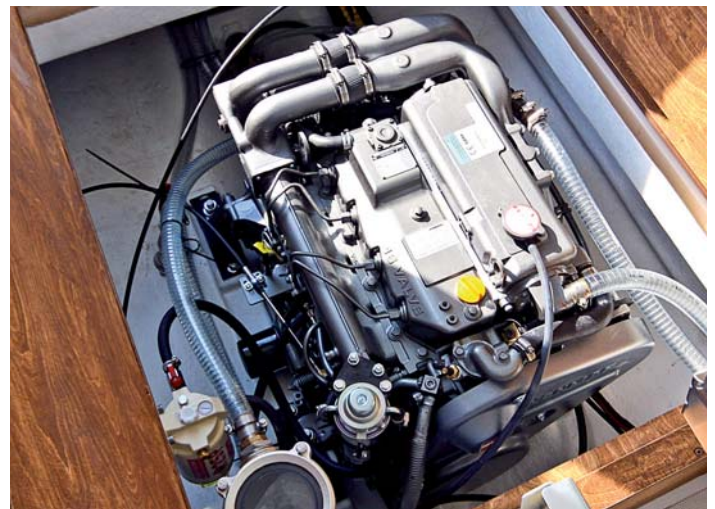
Doch damit ist die Powerobergrenze noch längst nicht in ihre Schranken gewiesen, denn bis zu 40 Pferdchen mehr kann die Werft noch vor den Propeller spannen, denn auch mit 110 kW (150 PS) kommt der Rumpf bestens zurecht. Dass das allerdings nicht die Ultima Ratio in Sachen Motorisierung darstellt, dafür spricht, dass auch moderate 21 kW (29 PS) angeboten werden. Damit wandelt sich die Venatus



Eigners Wunsch für den Charterbetrieb: Innenausstattung so einfach wie möglich. Komfortvarianten sind jederzeit realisierbar.



Für ein Boot der Siebenmeter-Klasse, extrem viel Platz im Vorschiff.



Unkomplizierter Zugang zum Maschinenraum.

wieder zum reinrassigen Verdränger.

Fahreigenschaften

Alles steht und fällt mit der Propellerabstimmung. Und die auf Antrieb exakt hinzubekommen, ist entweder Glückssache oder jahrelange Erfahrung. „16 x 22 Zoll, 4-Blatt, Bronze, rechtsdrehend“ lautet hier die Zauberformel. Das passt wie die Faust aufs Auge. Dabei ist es auch fast egal, ob sich die Crew aus den zulässigen acht Personen an Bord rekrutiert, oder ein, zwei Mann weniger an Bord mit von der Partie sind.

Wird der Turbo so richtig munter, jenseits der 2500 U/min, dann geht ein spürbarer Ruck durch das Boot, als schöbe ihn eine unsichtbare Hand noch einmal mit Vehemenz an.

Lassen wir's jedoch kommod angehen. Eingekuppelt

voraus pendelt sich die Drehzahladel bei 800 U/min ein, der Zweiliter-Yanmar schnurrt mit 59 dB(A) vor sich hin und schiebt bereits in dieser unteren Fahrstufe über den dicken Bronzeprop der Venatus mit 9,2 km/h (5 kn) durchs Wasser. Ohne zu Gieren kann das hydraulische Ruder freigegeben werden, der lange, durchgezogene Kiel, geschützt von einem massiven VA-Stahlband, dessen achterlicher Bereich in einer Propellerschutzhacke gegen Grundberührung mündet, hält Kurs.

Die Gleitgrenze lag bei etwa 2300 U/min. 21,8 km/h (11,8 kn) signalisierte das Hand-GPS. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass diesem Venatus relativ großflächige, starre Trimmklappen angeflanscht worden waren, die allerdings keinerlei Einfluss auf die Startphase hatten, sondern lediglich quasi

eine Verlängerung des Unterwasserschiffes darstellten, ganz nach dem Motto „Länge läuft“. Bei schwächeren Motorisierungen könnte über eine flexible, elektrohydraulische Variante nachgedacht werden, die dann den Übergang in die Gleitphase erleichtert.

Bei 2800 U/min machen wir die Marschfahrt fest. 33,7 km/h (18,2 kn), der dB(A)-Wert, gemessen im Abstand von 20 m vom Ufer, liegt knapp unter der 70er-Marke. An Bord logischerweise etwas höher. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass der Testschlag zu einem Zeitpunkt stattfand, als noch keinerlei Geräuschdämmung den Motorraum zierte.

Punktgenaue, maximale Yanmar-Drehzahl von 3200 U/min erreichte die Venatus schließlich in der „Hebel-auf-den-Tisch-Phase“. Sechs

Ruderumdrehungen Vollein-schlag von einer Seite zur anderen und mit satten 44,7 km/h (24,1 kn) rauscht der Klinkerrumpf in die Kurve. Dabei hält sich das Krängungsbegehren im Rahmen, keine Propellerkavitation, kein Einhaken, kein achterliches Abdriften. Logisch, dass dabei etwas Geschwindigkeit auf der Strecke bleibt.

Mit vollem Speed summiert sich der Kreisdurchmesser auf hervorragende ca. dreieinhalb Bootslängen, für das Manövrieren bei niedrigster Drehzahl müssen etwa 1,5 bis zwei Einheiten kalkuliert werden. Bei der rechtsdrehenden Schraube voraus und nach achtern über Backbord etwas weniger als Steuerbord, dem Zusammenwirken von Radefekt und Ruderblatt Tribut zollend. Auf fließendem Binnengewässer Rauwasser-eigenschaften in voller Band-



Zwei Eingänge führen ins Ruderhaus – Achtern und an Steuerbord.



Megastabiles Ruderblatt mit von Hacke geschütztem Propeller.



Sinnvolles Zubehör, die Badeplattform.



Einfache, übersichtliche Elektrik unter dem Steuerstand.

Zahlen

| | |
|--------------|--------------------------|
| 7,45 m | Länge über alles |
| 6,95 m | Rumpflänge |
| 6,10 m | LWL |
| 2,50 m | Breite |
| 0,65 m | Tiefgang |
| 2200 kg | Gewicht |
| 21 – 92 kW | Motorisierung |
| 81 kW/110 PS | Testmotorisierung |
| Yanmar 4 JH | Motor |
| 1 | Kabine |
| 367 l | Wassertank |
| ca. 36 300 € | Preis / ab |
| 46 400 € | Testboot |

| U/min | km/h | dB(A) |
|-------|------|-------|
| 800 | 9,2 | 59 |
| 1.000 | 10,4 | 61 |
| 1.500 | 12,1 | 63 |
| 2.000 | 14,4 | 74 |
| 2.300 | 21,8 | 66 |
| 2.500 | 25,3 | 68 |
| 2.800 | 33,7 | 69 |
| 3.000 | 38,5 | 71 |
| 3.200 | 44,7 | 73 |

Hersteller: **Venatus Boats GmbH, Elpke 110 – 112, D-33605 Bielefeld, Telefon +49 (0) 5 21 / 20 00 61, www.venatus-boats.de**

Stärken und Schwächen

- + **Finish**
- + **Varianten**
- + **Fahrleistungen**
- + **Seegängigkeit**

breite auskosten zu wollen, stellt die Testcrew stets vor Probleme. Heckwellen anderer Schiffe können dabei nur eine bedingt geeignete Alternative zur Küste sein. Dennoch, ansatzweise zeigte sich die Venatus auch hier durchaus souverän im Fahrverhalten, was sich in sattem Eintauchen in die Welle, trockenem Lauf und überaus stabilem Kurshalten widerspiegelte.

Ausstattung und Verarbeitung

Dieses Kapitel kann relativ kurz abgehandelt werden, gibt es doch – wie eingangs angedeutet – der Variations- und Ausstattungsmöglichkeiten derart viele, dass diese im Detail eigentlich nur mit der Werft zu erörtern sind.

Pauschal jedoch gilt, dass wir es hier mit einem Boot zu tun haben, aus der Praxis für

die Praxis geboren. Stabilität steht an erster Stelle. Dies ist zum Beispiel leicht zu erkennen an der Bordwandstärke der Speigatt-Lenzöffnungen im Fußbereich oberhalb der Bodengruppe. Und wenn bei Kennerblicken auf die Ruderanlage, samt darüber liegender Auspuff-Mimik, Borddurchlässen, Beschlägen und Rellingsteilen die Augenbrauen anerkennend in die Höhe gehen, dann hat das seinen berechtigten Grund.

Das Strickmuster dieser Kabinenvariante ist simpel und speziell für den Angel-Charterbetrieb auf der Ostsee ausgelegt, vom Auftraggeber so gewollt, komfortable Veredelungen jederzeit möglich. Flexiteak auf dem Schandeck unterstreicht den maritimen Touch, jede Menge Stauraum unter dem riesigen Luk im Vorschiff, wo auch bestens zugänglich der Kraftstofftank seinen Platz

findet. Achtern die VA-Badeleiter, davor ein Luk, das die Ruderanlage abdeckt und hinter einer Sichtblende zum Achtersteven die Auspuffanlage mit überdimensionalem Schwanenhals, abgesichert gegen Wasserschlag.

Im Ruderhaus – begehbar durch zwei Schiebetüren von achtern und an Stb. – vier Holz-Klappsitze, je nach Bedarf zu aktivieren, Fahrer- und Beifahrerstuhl davor auf Teleskopfüßen montiert und der Zugang zum Motorraum unter dem Boden. Beste Rundumsicht garantieren die großen Fenster aus Securit-Sicherheitsglas, stilvoll eingepasst in wartungsfreie, handlamierte GfK-Rahmen. Unter dem Steuerstand leicht zugänglich die Elektrik mit den Hauptschaltern.

Besonders wichtig für die fischende Klientel, die breiten, seitlichen Durchgänge neben dem Kabinenaufbau,

die es auch möglich machen, ohne Spagat ähnliche Verrenkungen in dicken Gummistiefeln quer zur Fahrtrichtung Würmer zu baden.

Fazit

Es gibt kaum einen Einsatzbereich, dem das Grundkonzept der Venatus nicht gerecht werden würde. Zugegebenermaßen müssen künftige Eigner auf das Glitter-, Flitter- und Schickimicki-Image „geleckter“ Sportboote verzichten, doch das will eine Venatus auch gar nicht vermitteln, wobei, je nach Ausstattung, auf annehmbaren, praxisbezogenen Komfort keineswegs verzichtet werden muss. Hier stimmt unterm Strich alles, Technik, Qualität und Preis. Eben ein Boot für wirklich alle Fälle.