

# Motor MAGAZIN 03'20 Boot

www.motorbootonline.de

**Boots +  
Börse**  
AKTUELLE MARITIME ANGEBOTE  
Motorboote & Zubehör

**HOHE SEE**

Simulator-  
Training

**AN BORD**

**Deep Water Korvet 18 LR  
Pollard Silence 43 OC**

**„ELBORADO“**

**13. - 15. MÄRZ**

**MAGDEBOOT**

Boote • Outdoor • Wassersport

2020

DEEP WATER KORVET 18 LOW RIDER

# Schneller „Alu-Silberpfeil“

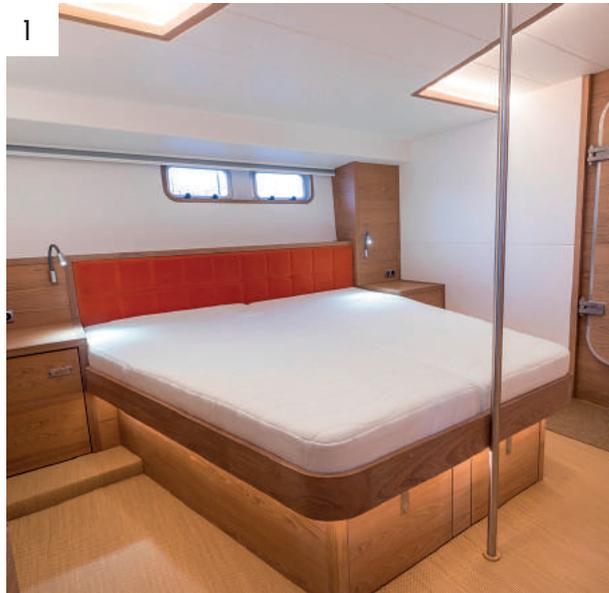
Die Form folgt der Funktion, so will die Werft „Deep-Water-Yachts“ das Zusammenspiel von Seetüchtigkeit, Stärke und Leistung verstanden wissen. Werden jene drei Faktoren harmonisch unter einen Hut gebracht, realisiert sich das Ergebnis von selbst. Heraus kommt dabei eine Yacht mit zeitlosem, dennoch nicht unübersehbarem Design, einhergehend als ultimative Plattform der CE-Kategorie „A“ für den Einsatz in jedem Revier, egal ob binnen oder buten. Unser Testproband, der schnelle Alu-Silberpfeil „Korvet 18 Low Rider“, präsentiert sich als Paradebeispiel dieser These, untermauert durch exorbitante Fahreigenschaften. **Text: Claus D. Breitenfeld / Fotos: Breitenfeld - Werft / Bertel Kolthof.**





**A**ls Deep Water-Werftchef Peter J. Bost im Herbst 2019 zur Schiffstau- fe, Testfahrt, Übergabe an den deutschen Eigner und Weltpremiere der ersten „Deep Water Korvet 18 Low Rider“ in den „Jachthaven de Rotterdamsche Admiraliteit“ einlud, ohne den exakten Liegeplatz genauer zu präzi- sieren, stellte ich mich schon vor Reisebeginn auf mühseli- ge Sucherei zwischen einem unübersehbaren Wust von Yachten ein. Doch es kam wieder einmal völlig anders als befürchtet. Denn bereits beim flüchtig schweifenden Blick durchs Autofenster während der Anfahrt, su- chend über die vor sich hin dümpelnden Schiffe im rot- terdamschen Boots-Wuhling, sticht „die eine“ unüberseh- und unverwechselbar optisch hervor, aufgrund ihres hell im Sonnenlicht glänzenden, unlackierten Rumpf und Aufbaues. So bleibt der Blick zwangsläufig hängen bei dem knapp 19 m langen „Alumi- nium-Silberpfeil“, dem 18er Low Rider.

Mit dieser Korvet – gilt im übertragenen Sinne auch für die weiteren drei Modelle der Baureihe vom Typ „14 CLR“, „16 CLR“ und „18 LR“ – erwirbt der Eigner trotz 23 Tonnen Leergewicht eine weitgefächerte, perfekte Rund-



- 1 *Hochwertig und unverschnörkelt eingerichtet, das Eigner-Refugium, unmittelbar in Nachbarschaft des Maschinenraumes.*
- 2 *Eine der zwei Gästekabinen, die optional auch vereint werden könnten.*
- 3 *Über ein großzügig konzipiertes Ambiente schweift der Blick vom Steuerstand nach achtern.*
- 4 *Fortschrittlicher geht's kaum, der mit aktuellster Simrad-Technik bestückte Steuerstand.*
- 5 *Zentral installiert, unter Berücksichtigung bester Rundumsicht, der Steuerstand auf einem Podest.*





**6** Opulentes Ambiente auch im „Lower-Salon“. Von hier aus geht's in die Kabinen.

**7** Die moderne Pantry an Bb. unmittelbar nach dem Eingang in den Deckssalon.

**8+9** Hell, freundlich und Pflegeleicht, die Sanitärebereiche.

**10** Erste Fahrttests für Stefan König, Sohn des Eigners, nach der Schiffsübergabe in Rotterdam.



um-Reviernutzung dank des Tiefganges von lediglich 1,20 m und einer Höhe über WL, die sich bei geklapptem Geräteträger auf 3,50 m reduziert. Somit stellen viele Brückendurchfahrten – besonders in Frankreich mitunter deutlich törnbehindernd – kein Hindernis dar.

### Design, Konzept, Verarbeitung

Bei aller wohlwollenden Bewertung unseres Testprobanden auch hinsichtlich binnentauglicher Fahreigenschaften, konzentriert sich der Schwerpunkt zweifelsohne auf die „Große Hochseefahrt“ nach CE-Kategorie „A“. Dafür spricht allein die Tatsache,



dass dem schnellen Rumpf ein spritsparender Wulstbug verpasst wurde, der sogar tauglich ist, um Eis bis ca. 15 cm Stärke zu brechen. Doch es sind nicht nur die äußeren Attribute, mit welchen diese

Korvet zu überzeugen weiß. Auch bei der Ergonomie des Unterdeckskonzeptes ließ die Werft in Sachen Sicherheit keinerlei Kompromisse zu, ohne dabei auf ein gerütteltes Maß an gediegenem Kom-

fort zu verzichten, der auch lange Seetörns so angenehm wie möglich gestaltet. Sei es Warmwasser-Fußbodenheizung, Aircondition, autark machender Generator, Stabilisatoren und vieles mehr – alles ist an Bord. Dafür spricht zudem auch die Redundanz diverser Bordsysteme und der Einsatz qualitativ hochwertigster Materialien. Gehen wir ins Detail: Dass Schiffe vom Schläge einer Korvet nicht wie geschnitten Brot von der Stange zu haben sind, versteht sich von selbst. Eigner, die in dieser Größenordnung investieren, erwarten Custom-build bis ins kleinste Detail und Werftflexibilität auch in fortgeschrittenem



1



2

1 Die übersichtliche Elektrik-Verkabelung erleichtert eventuelle Fehlersuche.  
2 Kraftstofffilter-Wasserabscheider Made in Germany, leicht zugänglich.  
3 Eine Augenweide für Technikfre-aks, der mit Stehhöhe begehbare Maschinenraum, in dem die beiden John Deere-Boliden zuverlässig ihren Dienst versehen.



3

Kabinen-Katakomben mit vorgelagertem zweitem Salon, ideales Relax- und Kommunikationsrefugium für die gesamte Crew, großzügig bestückt mit Winkel- und Einzelsofa, TV, moderner Möblierung etc. Innenarchitektonisch pffiffig gelöst, trotz zweier unterschiedlicher Wohnebenen, der permanente visuelle und akustische Kontakt zum darüber liegenden Steuerstand. Von hier aus erreichbar im Vorschiff zwei Gästekabinen mit Doppel- und Etagenbetten, die werftseitig auch problemlos als eine Einheit konzipiert werden können, nebst separatem Sanitärbereich. Nach achtern als sogenannter „Center-Sleeper“ positioniert, die opulent ausfallende Eignerkabine, Badezimmer mit Dusche, elektrische Toilette und Waschmaschine-Trockner-Kombi. Sowohl die Vorschiffs-Sektion, als auch der sich an die Eignerkabine anschließende Maschinenraum und dahinter liegender Technikbereich, werden durch schwere Türen einzeln hermetisch abgeschottet, um gegen eventuelle, totale Flutung durch Wassereintrich bei Havarie gesichert zu sein. Beim Blick in den Stehhöhe aufweisenden Maschinenraum wird jedem Technikfreak warm ums Herz. Dort ballern zwei sauberst verbaute John Deere-Diesels ihre vehemente Kraft von je 355 PS, generiert aus sechs Zylindern mit einem Hubraum von 6,8 Litern auf die Antriebswellen. Sich daran anschließend auf Eigners Wunsch die vorstehend

Baustadium. Somit ist bereits mit dem ersten Konstruktionsstrich die Basis der persönlichen Note eines Unikates festgeschrieben. Von achtern über die tiefe Badeplattform steuerbords den vierstufigen Niedergang ins Cockpit nutzend, sei als bequemste Art des Anbordkommens empfohlen. Je nach Liegeplatz stünde auch die seitlich durchbrochene Reling dafür zur Verfügung, die sichere Bewegung auf den breiten Gangbords garantiert. Riesig der Ankerkasten auf dem Vorschiff mit darin versenktem Ankerspill. Doppelfestmacher-Poller und deren Pendant achtern nehmen ordentliche Leinen auf, dazwischen an Stb. und Bb. jeweils zwei solide Springbeschläge. Im achterlichen Cockpit, sich annähernd die volle Schiffsbreite erstreckend,

eine Wetbar samt Spüle, Ceran-Kochplatte und Elektrogrill mit darunter integrierter, im Notfall blitzschnell nutzbarer Rettungsinsel. Den gepflegten „Sundowner-Drink“ genießt die Crew auf dem nach Bb. ausgerichteten L-Sofa. Sauerst verlegtes, wartungsfreies Flexiteak auf sämtlichen Trittflächen an Bord unterstreichen den schiffigen Charakter. Und darüber thront der mächtige, elektrohydraulisch in Richtung Cockpit absenkbare Antennen-Geräteträger. Stufenlos auf einer Ebene, steuerbords die Tür in die Deckssalon-Kombination, sich in Fahrtrichtung aufteilend mit großzügiger, supermoderner Pantry samt integriertem Kaffee-Vollautomat, zentraler Dinette und Ruderhaus, beste Rundumsicht bietend. Dominierend hier der mittige Arbeitsplatz des Rudergängers,

ein technischer Hochgenuss der besonderen Art, ausgestattet mit Grammer-Federsitz, zweimal Simrad Flatscreens, die keine fahrtechnischen Informationswünsche offen lassen, Rückfahr- und Maschinenraum-Kameras, elektrisches Schiebedach, vier Parallelscheibenwischer und als besonderes Highlight ein professioneller Steuerpinn, zusätzlich zur traditionellen Ruderanlage, über den mit Daumen und Zeigefinger mehr als 30 Tonnen wasser- verdrängende Masse zielgenau dirigiert werden. Flankierend unterstützen zwei Manövrier-Sticks am Streuerstand und im Cockpit An- und Ablege-Aktionen auch fernlenkbar von jeder Position an Bord. Steuerbords, vorbei an einer aufs Gangbord sich öffnenden Schiebetür, der achtstufige Niedergang hinunter in die



zitierte Technikammer, in der aus Sicherheitsgründen all das installiert wurde, worauf im Maschinenraum verzichtet werden konnte. Von dort aus führt eine zweite, wasserdicht verschließbare Tür auf die Badeplattform.

## Fahreigenschaften

Vielfach wird in Sachen perfekte Manövriereigenschaften vom sogenannten Schreiben des eigenen Bootsnamens ins Heckwasser gesprochen. Das wünschen sich zwar viele Eigner, doch nur wenigen ist es vergönnt. Diese Korvet 18 hingegen kommt jenem imaginären Vorhaben doch sehr nahe. Dank des Manövrier-Joysticks werden Bugsierabläufe Realität, die man bei einem Schiff dieser Größenordnung nur schwerlich vermutet.

Zwar konnte der Hafen Rotterdam trotz kabbeligem Wasser nicht die offene See als Testrevier ersetzen, dennoch, die von der Großschiffahrt erzeugten Kreuzwellen ließen durchaus Rückschlüsse auf das Hochsee-Fahrverhalten zu. Selbst bei Volllast und Gegenwind lief der Rumpf völlig trocken ohne überkommene Gischt, hob sich der Wulstbug nach ca. 20 Sekunden bei knapp 19 kn (35 km/h) lediglich moderat aus dem Wasser. Unter diesen Vorzeichen das Ruder hart gelegt, schließt sich der Vollkreis nach ca. 2,5 bis drei Bootslängen.

Und wer es explizit darauf anlegt, den Reiz des Befahrens von extremen Tidegewässern voll und ganz auszukosten, der wird es zu schätzen wissen, dass auch das sogenannte „Trockenfallen“ mit diesem Schiff möglich ist. Zwei besonders starke Hacken unter den achterlichen Ruderblättern bzw. Propellen und der verstärkte Eisbrecher-Bug erlauben dieses Manöver, als würde das Schiff auf einem Trailer stehen. Resümee: Alles im grünen Bereich. 

## Kontakt

Deep Water Yachts B.V.  
Main office:  
Louis Couperusplein 23  
NL-2514 HP Den Haag  
Tel.: 0031-70-4275049  
Tel.: 0031-6-22978803  
Mail:  
info@deepwateryachts.com  
[www.deepwateryachts.com](http://www.deepwateryachts.com)



## Korvet 18 Low Rider

<b>Herstellerland</b>	Holland
<b>Motorisierung Test KW (PS)</b>	2 x John Deere 6068 SFM85, 261 kW (355 PS), 6,8 L, Reihen-6-Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühler
<b>Antriebsart</b>	Welle Ø 50 mm, 19 x 28", 4-Blatt, Bronze
<b>Preis Standard/Testschiff (€)</b>	1.487.500,- / auf Anfrage

## Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
<b>Standgas eingekuppelt</b>	600	3,80	7,04	2,70	0,71	0,38	55
<b>Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)</b>	980	6,50	12,04	6,70	1,03	0,56	60
<b>Marschfahrt</b>	1.180	8,00	14,82	10,50	1,31	0,71	58
<b>V-max.</b>	2.750	18,60	34,45	120,00	6,45	3,48	69

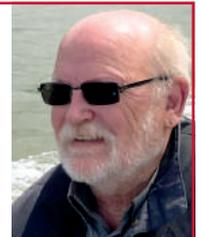
Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 20, Drehkreis in Bootslängen = auf dem Teller mit Joystick, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 4.369 / 3.435 (8.091 / 6.362)

\*Gemessen am (Innen)Fahrstand

 18,90 m	 5,00 m	 1,40 m	 3,50 m	 2x169-2x276 kw (2x230-2x375 PS)	 Aluminium
 5000 l	 1.450	 23000 kg	 A	 12	 3 + Salon + Steuerhaus

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Hafen Rotterdam, Richtung Nordsee, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2 - 3 / 2 / 0,50, Personen an Bord: 6, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 3.000 / 1.000

**Mein Fazit:** Wie bereits darauf hingewiesen, in Ermangelung zeitlicher Möglichkeiten war ein Probeschlag auf offener See leider nicht möglich. Dennoch, einer Werft der es gelingt ihre Exponate nach CE „A“ für Hochsee zertifiziert zu bekommen, sollte man guten Gewissens auch Glauben schenken, dass ihre Schiffe diesen Anforderungen gerecht werden. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an den Test des deutlich kleineren Schwesterschiffes „Korvet 14 CLR“, das sich bereits im September 2017 dieser Reputation erfreuen durfte. Beeindruckend der mäßige Kraftstoffverbrauch bei Marschfahrt um acht Knoten (knapp 15 km/h) von gerade mal 10,5 Litern pro Stunde für beide Maschinen, was wiederum für die Perfektion des Rumpfes spricht. Auch der dabei gemessene Lautstärkewert von lediglich 58 dB(A) am Steuerstand zeugt von hoher Entwicklungs-Investition in Sachen Geräuschdämmung. Alles in allem ein Schiff, das den ihm vorausseilenden positiven Prädikaten in jeder Weise gerecht wird.



Claus Breitenfeld - Testredakteur