



Selene 66' Carisa

In Zeiten wie diesen feiern seetüchtige und sparsame Trawler und Explorer ihre Renaissance, nachdem sie über viele Jahre weniger gefragt waren. Hans Wischer hat die Selene 66' vor Antibes gefahren, die mit bislang kaum bekannten technischen Feinessen aufwartet.

Vor gut 30 Jahren waren Trawler höchst beliebt, überzeugten mit schiffigem Äußeren, guten See-eigenschaften und geringem Dieselverbrauch. Sie entstanden mit Interieur aus vollem Holz vor allem in Fernost - in Taiwan und rund um Hong-Kong. Nachdem elegantes Styling im Italo Schick vermehrt gefragt war, strichen viele Fernost Werften die Segel. Nur die Großen – wie Grand Banks (mittlerweile nach Singapur umgesiedelt) überlebten. Oder andere, die ihre Produktion von Trawlern auf schnittige Motoryachten umstellten – wie

Johnson aus Taiwan (in Europa unter der Marke Avantgarde gehandelt) oder die ebenfalls taiwanesischen Horizon Werftengruppe, zu deren Erfolg die deutsche Drettmann Gruppe seit gut zehn Jahren entscheidend beiträgt - mit Motoryachten der Marken Elegance, Premier und Vision sowie neuerdings auch mit Explorern der Marke Bandido.

Dass Chinesen überaus lernfähig sind, den Wettbewerb aufmerksam beobachten und gute Ideen schnell übernehmen, diesen Eindruck vermittelt auch die Selene 66' Carisa vom Perl Fluss nahe Hong-Kong. Sie wartet mit allerlei

pfiffigen Details auf, die in dieser Fülle auf einem Boot bisher selten realisiert wurden. Da sind die Feststeller der Türen oben oder mittig angebracht, damit man sich nicht bücken muss, um sie zum Schließen der Tür wieder zu lösen. Da gibt es im Schanzkleid Durchführungen für die Leinen der Fender. Zwar festgelegt auf bestimmte Positionen, doch mit dem Vorteil, dass das Schanzkleid mit Teakholzabschluss bis zu einem Meter hochgezogen werden konnte.

Die Aufbauten der Selene 66 entsprechen mit den negativ angestellten Frontscheiben traditionellem Trawlerdesign. Dennoch spricht



Von der Brücke mit großem Steuerrad und Pantry führt ein Aufgang auf die Fly (o. und r). Clever - Leinen- und Ankerwischen (l.).



Europa Importeur Mark Seaton lieber statt von einem Trawler oder Explorer von einem Schiff. Dem entspricht auch der mäßig hochgezogene Bug mit dem erhöhten Vordeck, von dem ein Aufgang an StB auf die weit, bis zu den überdachten Seitendecks reichende Portugieser Brücke führt. Im Brückenrundgang und auf dem Deck davor ist Platz für je eine Sitzbank. Der Zentralpoller für die Festmacherleinen steht vorn auf einem Sockel, so dass man sich beim Belegen nicht bücken muss. Unüblich aber äußerst praktisch sind die im breiten Bugspriet ruhenden Doppelanker, deren Ketten vertikal über die Ankerwinde verwindungsfrei in den Kettenkasten geführt werden, wie auf Berufsschiffen üblich. Die Belegpoller sind bündig in das schützende Schanzkleid eingelassen, so dass man beim Gehen über die tiefer liegenden Seitendecks nirgendwo aneckt.

Fahreigenschaften Selene 66' Carisa

Mit ihrem lang durchgezogenen Kiel punktet die mit nur einem Motor ausgestattete Selene 66'. Sie lässt sich hervorragend auf Kurs halten – selbst rückwärts. In eine der schwierigsten Marinaboxen im Port Vauban von Antibes – ganz innen, mit nur wenig Spielraum und unmittelbar neben einem starken Unterwassergebläse zur Durchlüftung des Hafengewässers – ließ sie sich nach abwechselnder Aktivierung ihres leistungsstarken Bug- und Heckstrahlruders problemlos rückwärts einparken. Voraus drehte sie ohne Unterstützung des Querstrahlruders bei 8 kn auf 1½ Bootslängen, wobei sich der Drehkreis bei schnellerer Fahrt bis auf 2 Bootslängen ausdehnte und sie sich verdrängertypisch in die Außenkurve legte. Wellen von allen Seiten wurden am ruhigen Fahrtag mit nur 15 % Ladung sanft gemeistert. Als Maximaltempo haben wir 11,5 kn gemessen. Für mehr Wumm in Langsamfahrt ließ sich die Mindestdrehzahl an allen Fahrständen von 600 U/min in zwei Stufen auf 700 U/min und 800 U/min erhöhen.

MY-Fahrt- und Geräuschmessungen

Selene 66' Carisa	Fahrt	Motor	Fahrstand	Salon	Eigner	Cockpit	Verbrauch	
	kn	U/min	dBA	dBA	dBA	dBA	l/h	l/sm
Hafen / vor Anker*	-	-	51	52	<50	-	-	-
Hafen / vor Anker **	-	-	53	54	<50	-	-	-
Min. Fahrt	3,3	600	60	62	58	78	4	1,2
Marschfahrt 1	7,6	1.350	61	65	64	79	21	2,8
Marschfahrt 2	10,0	1.800	62	68	64	81	46	4,5
Maximal	11,5	2.380	68	74	71	82	52	4,5

Gemessen auf dem Mittelmeer vor Antibes bei 15 % Ladung, 4 Personen an Bord, Windstärke und Seestärke 2

* Motoren abgeschaltet, Generator laufend, Klimaanlage ausgeschaltet

** Motoren abgeschaltet, Generator laufend, Klimaanlage eingeschaltet

Die Werft

Howard Chen gründete Jet-Tern Marine vor zehn Jahren, um das auf Stahlarbeiten spezialisierte Geschäft seiner Familie auf mehrere Füße zu stellen. Dabei konzentrierte er sich als Konstrukteur und Designer von Beginn an auf sparsame Trawler, beschäftigte für das Design aber auch schon mal international bekannte Größen wie Ted Hood und Ken Freivokh. Bislang entstanden unter der Marke Selene über 200 moderne Trawler nach Semi Custom Manier, gut 60 davon wurden seit 2005 vom Europa Importeur Mark Seaton in Europa ausgeliefert. Aktuell fertigt die Werft mit 1.200 Mitarbeitern an zwei Standorten im Zhujang Kou Mündungsdelta des Perl Flusses in Zhu Hai (nahe Macao) und Dong Guan (nahe Guanzhou/Kanton) neun Modelle zwischen 38' und 66' - als beliebteste gut 100 Mal die 53'. Für 2011 angekündigt ist der dann größte Selene Trawler zwischen 75' und 80' - so ganz genau ist die Länge noch nicht definiert.

Gemütlicher Salon ohne Schnickschnack, aber mit beleuchteten Stufen zum Steuerstand sowie Sitz- und Essrunde (abweichend vom gefahrenen Boot, dort liegt die Pantry im Salon).

Innen ergibt sich dank der versetzten Ebenen eine klare Trennung zwischen Salon auf Achterdeckniveau, Steuerhaus drei Stufen höher und darüber der Flybridge. In Superyacht Qualität sind die Teakholzarbeiten (in Hochglanz bei den Möbeln, in Seidenmatt bei den Böden) ausgeführt. Die Maserungen gehen weitgehend nahtlos ineinander über, die Kleiderschränke sind mit Zedernholz ausgekleidet.

Bei der Aufteilung realisiert die Werft – so weit möglich – auch andere Wünsche als die des Eigners der *Carisa*. Der wünschte den Salon, mit Moskitogittern vor den seitlichen Schiebefenstern, sparsam möbliert - nur ein paar Schränke und Sideboards, eierschalenfarbiges L-Sofa und zwei Sessel. Die Pantry befindet sich hinter einem Tresen auf gleicher Ebene. Knebelverschlüsse verhindern, dass die Kühlschränktüren sich bei Seegang ungewollt öffnen. Zwei Stufen höher im äußerst geräumigen und hellen Steuerhaus liegt die erhöhte und überaus gemütliche Essrunde mit Halbbrundsofa und zwei auf Sockeln fest montierten Stühlen. Bei einem Schwesterschiff (s. Innenfotos) befindet sich der Essplatz im Salon, die Pantry im Steuerhaus. Nach vorn - für klaren Ausblick hat die Werft auf eine Tönung verzichtet - und zu den Seiten ist die Aussicht im Stehen hervorragend. Für Fahrer und Beifahrer



gibt es stabile, mit schwarzem Leder bezogene Einzelsessel mit Kopfstützen, doch muss man sich zum Bedienen der Fahrhebel im Panel - mit eingelassenem Trackball für Arbeiten im Kartenplotter - weit vorbeugen. Bei einem auf Seegängigkeit ausgelegten Boot hätten wir Kontrollanzeigen für Fenster, Bullaugen und Türen erwartet. Immerhin gab es eine für die Tür vom Badesteg in die Lazarette. Auf die Seitendecks führen horizontal geteilte Türen, ähnlich den norddeutschen Klöntüren.

Das Unterdeck besteht aus vier klar getrennten Bereichen, die über drei Treppen zu erreichen sind. Vorn das Gästereal, bestehend aus einer Kabine mit versetzten Etagenbetten, der VIP-Kabine im Bug mit Doppelbett und bequemem Notausstieg durch das große Skylight sowie dem gemeinsamen Duschbad. Mittschiffs liegt die rumpfbreite Eignersuite mit Doppelbett, Schmink/Arbeitsplatz, kleinem, ovalem Tisch und Ecksofa. Begehbarer Kleiderschrank und Duschbad schützen sie vor Geräuschen vom



Praktisch - licht- aber nicht blickdurchlässige Jalousien sorgen im Salon für gedämpfte Helligkeit (l.), ein steiler, aber mit Handlauf versehener Niedergang führt ins Unterdeck (o.).

Maschinenraum. Den Abschluss bildet das Crewquartier hinter dem Maschinenraum, zu erreichen entweder über die Innentreppe vom Salon oder vom Badesteg durch die Lazarette. Die Kabine mit Etagenbetten ist ebenso hochwertig ausgestattet wie die anderen Kabinen, dazu gibt es ein Duschbad mit etwa 1,70 m Stehhöhe.

Zur teilweise von einem Hardtop beschatteten Flybridge führt nur eine Innentreppe vom Steuerhaus. Platz ist hier oben für den Tender nebst Kran sowie eine U-förmige Sitzrunde mit bequemen Kissen für geselliges Beisammensein oder Barbecue. Denn Eisbereiterer, Grill, Kühlschrank und Weinflaschenkühlschrank komplettieren die Außenpantry, die Sessel für Fahrer und Beifahrer, vom oberen Fahrstand um 180° weg gedreht, die Sitzrunde.

Im Achtercockpit gibt es einen dritten Steuerstand zum rückwärts Anlegen und wie allgemein üblich, Tisch, Längssofa, Beistellstühle, Pforte zur Passarelle und Treppen zur Badeplattform, deren Reling sich zum Teil herausnehmen und neben der Pantographtür zur Lazarette in einer Halterung sicher aufbewahren lässt. In der Lazarette ist die Ruderanlage frei zugänglich, stehen ein großer Tiefkühlschrank sowie Trockner und Waschmaschine aus Miele's Profiprogramm.



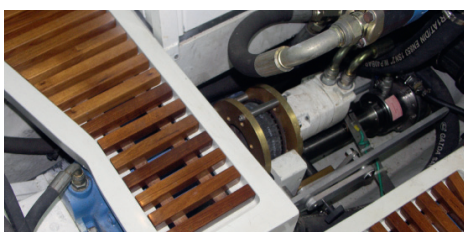


Eigner-, VIP- und Gästekabine - schiffig solider Stil mit praktischen, gesicherten Ablagen und reichlich Schrankraum (o.). Perfekt - der Maschinenraum mit Teakbelag (u.).

Interessant im Maschinenraum ist das Reverso Abpumpsystem für Ölwechsel: Ein Schlauch wird in einen Kanister für Altöl gelegt. Nach Einschalten wird das Altöl aus Maschine und Generator abgepumpt, aus einem Neuölkkanister wieder befüllt. Auch das ist eine pfiffige Lösung: Über ein Getriebe lässt sich per Hebel die Welle von der Maschine auf den Generator umlegen, beim nächsten Modell soll das mit einem Tastendruck vom Steuerstand aus möglich sein. So kann bei Problemen mit dem Motor der Generator als Notantrieb für konstante 4 kn Fahrt genutzt werden. Ein Wunsch des Eigners waren die zahlreichen Batterien. Damit kann er 3 bis 4 Tage in einer Ankerbucht verbringen, ohne den Generator für die elektrischen Verbraucher einschalten zu müssen. Vorbildlich sind außerdem die Handläufe um den Motor, der Teakbelag im Maschinenraum und auf der Leiter zum Cockpit und die Maschinenraumbelüftung. Fehlt zur Perfektion lediglich noch ein Headset für Kommunikation zu den drei Steuerständen.

Fazit: Äußerlich setzt sich die Selene 66 vom üblichen Einerlei ab, wirkt aber etwas hausbacken. Dafür überzeugt sie mit vielen durchdachten Details und absoluter Praxistauglichkeit. Man mag sie als Liebe auf den ersten Blick oder lässt sich als Liebe auf den zweiten Blick von ihren inneren Werten und ihrer Seetüchtigkeit überzeugen.

MY



SELENE 66

LüA 21,77 m
Rumpflänge 20,45 m
LWL 19,13 m
Breite 5,69 m
Tiefgang 1,90 m
Höhe üWL 6,15 m
Verdrängung 68,8 t (voll beladen)
Rumpf/Deck/Aufbauten GFK, bis zu 40 mm stark
Motorisierung 1x 448 kW/1x 610 PS Cummins Diesel mit direktem Wellenantrieb, Umschaltung für Wellenantrieb über den Generator
Schaltung Twin Disc, Min. Drehzahlregulierung mit 3 Fahrstufen (600, 700, 800 U/min)
Propeller 4-Blatt (Faster NiAlBr)
Treibstoff 11.500 l
Reichweite 3.500 sm bei 8,5 kn
Navigation Instrumente, GPS-Chart-Plotter, Radar, Elektronischer Kompass, Autopilot, Echolot (Simrad), Magnetkompass (Danforth)

Kommunikation UKW mit Bordphone Intercom-Funktion (Simrad), Steuerstand-Maschinenraum Telefon
Generator 27 kW (Kohler)
Stabilisatoren Wesmar /Extra
Querstrahlruder 1x 27 kW Wesmar (Extra)
Pantry 2 Spülbecken, Herd mit 4 Keramik Induktionskochfeldern, Backofen, Mikrowelle, Geschirrspüler (Miele), Dunstabzug (Henson), Kühlschrank, Tiefkühlschrank (Liebherr), Müllpresse (Broan), Icemaker
Hauswirtschaft Waschmaschine / Trockner (Miele Professional)
Frischwasser 2.800 l
Warmwasserboiler 113,5 l (elektrisch und über Motorwärme)
Abwasser 378,5 l (Grauwasser), 832 l (Schwarzwasser)
Wassermacher 5.300 l/Tag (HRO)

Tenderkran 1.500 kg (Steelhead) auf der Flybridge
Passarelle Opacmare
Klimatisierung Klimaanlage/ Heizung mit Ventilatoren (Cruisair), Kabola Warmwasserheizung mit Radiatoren als Extra
Alarmsysteme für Tür Lazarette zur Badeplattform
Klassifizierung CE A
Konstruktion Howard Chen
Exterieur-/Interieur Howard Chen
Preis ab 3,2 Millionen Euro zzgl. Mwst im Auslieferungsland
Werft/Baujahr Jet-Tern Marine (Zhu Hai, China)/2009
Europa Importeur Tel. +33 492 91 00 77, Fax +33 493 74 62 65, E-Mail: ms@seleneurope.com
Deutschland-Vertrieb Tel. +31 58 288 92 54, Fax +31 58 280 24 88, E-Mail: agerritsma@seleneurope.com

