

Ihr Feld ist die Welt: Selene 62 Ocean Trawler



„Full displacement“ – „Vollverdränger“ – schon das Wort sagt Einiges aus. „Die Schiffe sind sehr solide gebaut und entsprechen allerhöchsten Anforderungen“, bekomme ich von Werftbesitzer Howard Chen auf die Frage nach der Verdrängung und dem Gewicht zur Antwort. Ca. 65 Tonnen Verdrängung sagt die Maßtabelle der 62er. In Wirklichkeit ist's wohl noch etwas mehr. Wir reden hier von richtigen Schiffen. Und die wurden gebaut, um weit zu fahren. Sehr weit...

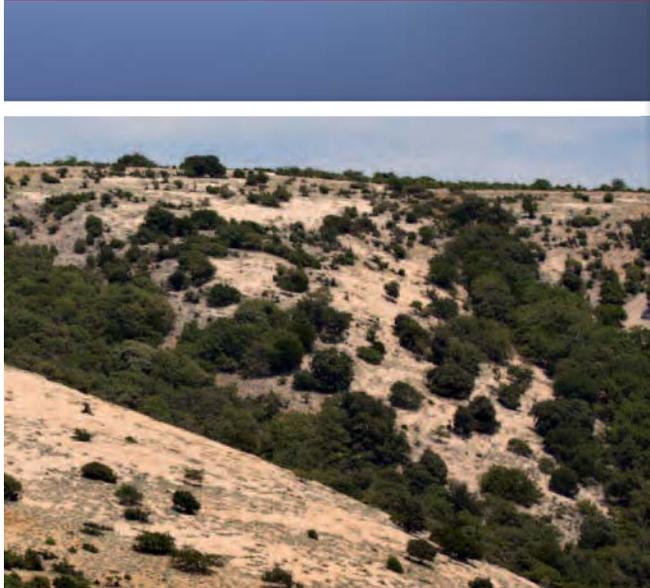
Text: Christian Schneider, Fotos: Selene Yachts/Schneider

Ich bin an Bord der Selene 62 „Plan B“. Ein beziehungsreicher Name. Einen Plan B hat der Eigner. Das sehr erfolgreiche Berufsleben liegt hinter ihm und er hat noch Einiges vor. Vorher darf ich aber noch ran zum Bootstest. Auch Motorbootjournalisten haben nicht oft die Gelegenheit eine solche Wuchtbrumme zu fahren. Was wollen Sie lesen? Den üblichen Kram mit den Messwerten, wie viel Rudererschlag es braucht von hart auf hart, wie schnell das Schiff die Maximalgeschwin-

digkeit von 12 Knoten (ca. 22 km/h) aus dem Stand erreicht? Wie groß der Drehkreis ist ohne den Einsatz gegenläufig drehender Motoren und Bug- und Heckstrahler ist? Finden Sie das wichtig bei einem Schiff, dessen Eigner die Parole: „Nächstes Jahr geht's über den Atlantik und danach Richtung Südamerika...“ ausgibt? Wohl eher nicht.

62 Dezibel – das ist wichtig bei einem Schiff, das über Monate und Jahre Lebensraum sein soll, dessen Reichweite an den

Maßstab von Atlantiküberquerungen angepasst wurde. 62 Dezibel ist der Wert, der am inneren Fahrstand messbar ist, wenn die Hebel auf dem Tisch liegen und die beiden Cummins-Diesel Vollast laufen. „Bischen laut...“ knurrt der Eigner und grinst vielsagend. Andere sind froh, wenn sie solche Werte im Standgas erreichen. Bei Marschfahrt säuselt die Doppelmotorisierung mit gerade mal 56 dB. Die beiden je 330 PS starken Reihen-Sechszylinder, die „im Keller“ arbeiten, passen zum Schiff.



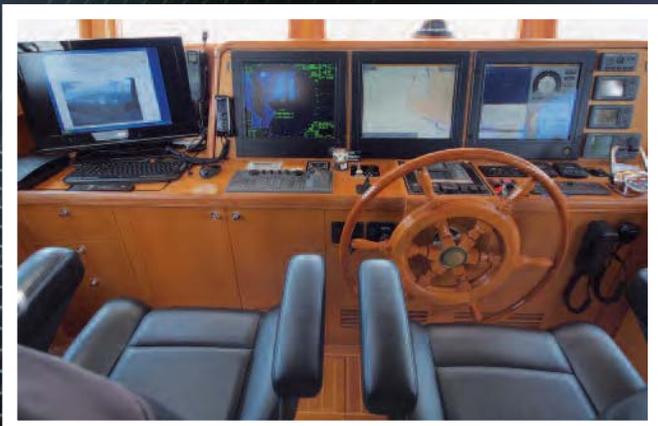
Für die ganz große Reise:
Selene Ocean Trawler

Die Heckterasse. Oben mittig:
Die Rückfahrkamera



Premium Qualität
auch bei der
technischen
Installation

Operationszentrale: Der Fahrstand





Luxussuite oder Eignerzimmer:
An Bord der Selene 62 ist wohl beides



Weitläufig: Der Salon



Aufgeräumt und professionell: Das
Kraftzentrum der Selene



Zentral in der Schiffsmitte: Die Pantry



Dachterrasse: Die Flybridge

„HD/HO“ gleich „Heavy Duty/ High Output“ sagt die Typisierung der beiden Neunliter-Kraftprotze. Dauerläufer für den Permanentbetrieb mit über Stunden abrufbarer Volllast. Profi-Aggregate im Doppelpack. Für die Stromversorgung sorgen des Weiteren ein 24kw und ein 5 kw Generator. Kundenwunsch, wie auch vieles andere an Bord. „Ich hatte ein paar Sonderwünsche...“ erzählt der Eigner, der sich auf der HISWA vor einigen Jahren schon für ein anderes Schiff entschieden hatte. Plan B: Auf dem Weg dahin bog er noch mal bei Selene ab. „Das Schiff sah gut aus, ich wollte wenigstens mal gucken.“ Selene Europa-Chef Albert Gerritsma hörte ganz genau zu und telefonierte Werftchef Howard Chen im fernen China aus dem Bett. „Zwei Stunden später hatte ich die ersten Entwürfe auf dem Tisch liegen. Das hat mich beeindruckt!“, so der Eigner, dessen Schiff 2009 ausgeliefert wurde. Derweil nimmt das Schiff gelassen ein paar Heckwellen einer vorbeifahrenden Motoryacht. Kaum zu spüren bei einem solchen Zossen. Die hydraulischen Stabilisatoren tun ein Übriges. 7,5 Knoten (ca. 14 km/h) Marschfahrt bei

1040 Touren liegen an. Ca. 20 Liter pro Stunde insgesamt genehmigen sich die beiden Diesel bei dieser zurückhaltenden Gangart. Trawlerskipper haben es nicht eilig. Der Weg ist das Ziel. Wir verlassen die Abdeckung der Bucht. Wind und Welle legen etwas zu. Unbeeindruckt pflügt die Selene 62 flankiert von vier weiteren Ocean Trawlern beim ersten europäischen Selene Rendezvous (Siehe WasserSport 9/2013) durch die kroatische Inselwelt. Der Wulstbug des mächtigen Rumpfes zerteilt die See. Die ersten fünf Lagen der stabilen Sandwichkonstruktion mit Dinvincell-Schaumkern sind mit hochwertigen Vynylesterharzen laminiert und damit diffusionsdicht. Osmose ist hier kein Thema.

Zeit sich umzusehen: Vom Achterdeck geht's in den großen Salon mit angeschlossener Pantryküche, drei Stufen nach oben der Fahrstand. Von hier aus hat der Skipper beste Übersicht über den vorderen Wellenbrecher und das geräumige Vorschiff. Hinter dem Fahrstand eine große Sitzecke, davor an Steuerbord geht's zu den Kabinen, daneben durch eine seitliche Tür aufs breite Ganbord an Steuerbord. Backbord die

Treppe zur Fly. Die Eignerkabine hat Suiten-Ausmaße, doch auch in den beiden Gästekabinen logiert es sich großzügig. Jeweils separate Bäder verstehen sich von selber. Achtern gibt's noch eine Crew-Kabine und eine Art „Hauswirtschaftsraum“. Der Innenausbau hat oberste Premiumqualität, die technischen Installationen sind auf Profi-Niveau. Service ist das Wort, das bei Selene so groß geschrieben wird, dass selbst ein kurioses Missverständnis hektische Betriebsamkeit auslöst. „Ich muss hart arbeiten für die schönen Tage an Bord“ verkündet ein slowenischer Eigner in gebrochenem Englisch während des Abendessens und meinte damit, dass er beruflich sehr gefordert ist, es sich dadurch aber leisten kann, ein solches Schiff zu fahren. Werftchef Chen versteht das so: „Ich muss hart an Bord arbeiten, damit ich schöne Tage habe...“ Am nächsten Morgen trommelt er die gesamte Selene-Crew zusammen und erscheint mit besorgtem Gesicht bei dem Eigner, alles zu regeln was vermeintlich nicht in Ordnung ist. Seine Kunden sollen die Schiffe unbeschwert genießen. Dahinter steht das chinesische Ehrgefühl und der



Für und mit seinen Kunden weltweit unterwegs: Werftchef und Konstrukteur Howard Chen

unbedingte Wille es besser zu machen. Das Missverständnis klärt sich schnell auf und sorgt für Heiterkeit. „So ist das aber...“ erklärt die versammelte Eignerschaft der angereisten Trawler: „Der Service ist absolut vorbildlich. Ein Anruf genügt und die setzen alles in Bewegung. Egal wo.“ 500 bis 700 Betriebsstunden jährlich und ausgedehnte Fahrgebiete sind bei diesen Eignern die Regel. „Erfahrene“ Eigner-Aussagen – Mehr Bootstest geht kaum.

Ca. 400 Schiffe verließen die Werft bisher, die meisten Richtung USA. Mit wenigen Ausnahmen werden fast alle der renommierten Trawler-Marken heute im asiatischen Raum gebaut. Selene hat zwei Standorte in China. 1998 wurde das Unternehmen gegründet, 2003 expandierte es und es wurde eine zweite Produktion aufgebaut. Werftchef Chen ist Schiffbauingenieur, entwirft selbst und arbeitet mit international anerkannten Designern zusammen. Kein Geringerer als Guido De Groot entwarf die Linien der neuesten Mo-

delle. 500 Angestellte bauen Schiffe von 38 bis 103 Fuß. Motoren kommen von Cummins, MTU, MAN oder John Deere. Harze und Fasern aus Australien, Holz aus Birma, Technik und Ausrüstung aus Europa und den USA. Das Beste ist gerade gut genug.

Das Schiff liegt spurtreu auf dem Ruder. Wind und Wellen bestimmen das Klangkonzert. Besonders auf der Fly. Die ist vorne überdacht, achtern frei. Ein RIB dient als Beiboot und kann per Bordkran gewässert werden. Der Ausblick ist famos. Wie mag es sich hier anfühlen, wenn die See hochgeht und der weite Atlantik oder das offene Mittelmeer vor und hinter einem liegt? „16 Knoten im Surf die Welle runter...!“ Das holländische Ehepaar reist mit ihren drei Hunden auf einer 66er und lebt fast das ganze Jahr an Bord. „Als wir aus Sardinien Landabdeckung herauskamen, realisierten wir, dass wir uns hinsichtlich des Wetters verschätzt hatten. Die See ging hoch und der Wind hatte volle Sturmstärke. Gegenan zurück war undenkbar. Da hieß es ablaufen.“ Die Eignerin lächelt „Wir sind seit Jahrzehnten mit Schiffen unterwegs. So sicher wie auf unserer Selene habe ich mich noch auf keinem Schiff gefühlt.“ Für das nächste Jahr ist ebenfalls eine Atlantiküberquerung geplant.

Bootstest. Ich lege hart Ruder, „Plan B“ fährt brav eine weite Kurve. Was sonst? Die See ist ruhig, die Fahrzeit zur Badebucht beträgt ca. 1 ½ Stunden. Ein imposantes Schiff mit fein gearbeiteten Details und größter Funktionalität. Solider Boots- und Schiffbau wohin man sieht. Selbstredend, dass das Schiff ein wasserdichtes Kollisi-

onsschott hat und in mehrere wasserdichte Sektionen unterteilt ist, die jeweils ein eigenes Lenzsystem haben. Klar, dass die Navi-Elektronik redundant doppelt ausgelegt und auf Profiniveau ist, die Dimensionierung aller Bauteile und Komponenten auf Stabilität und höchste Sicherheit ausgelegt ist und überflüssig zu erwähnen, dass sich der Qualitätsanspruch der Werft an dem Fahrtgebiet der Kunden orientiert. Und deren Feld ist die Welt.

Kontakt:

Selene Yachts Deutschland:
Hans Erik Henze, Russeerweg 169,
24109 Kiel
Tel. : +49-431528084, Mobil:
+4916096850616, Fax. : +49-431522402

Selene Yachts Nord-Europa:

Albert W. Gerritsma, Ceresweg 20-B,
8938 BG Leeuwarden, Niederlande
Tel : +31-582889254, Mobil:
+31651589029, Fax: +31-582802488
www.selene-yachts.eu
boot Halle 7A / B11

Werft:

Jet-Tern Marine, No.3, Kuo-Tai road,
Yeong-Koou Administrative District,
How-Jie, Dong-Guan, Canton, China
www.selenetrawlers.com

Technische Daten (Werftangaben):

Länge ü.a.: 21,52 Meter
Rumpflänge: 19,08 Meter
Länge ü. Deck: 18,54 Meter
Länge Wasserlinie: 17,73 Meter
Breite ü.a.: 5,69 Meter
Tiefgang: 1,96 Meter
Verdrängung (beladen): 64,8 Tonnen
Ballast (Einzelmotorisierung): 1,8 Tonnen
Brennstofftank: 2600 USG/ 9842 Liter
Frischwassertank: 600 USG/ 2271 Liter
Schmutzwassertank: 230 USG/ 870 Liter
Vmax: 11 Knoten (mit Standardmotorisierung)
Reisegeschwindigkeit: 9 Knoten
Reichweite mit Reisegeschwindigkeit: Ca. 3000 naut. Meilen
Reichweite mit 7 Knoten: Ca. 5000 naut. Meilen
Standardmotorisierung: John Deere 6125 AFM mit 392kw (526 PS) bei 2100 U/min 6-Zylinder Turbodiesel mit 12,5 Liter Hubraum
Testmotorisierung: 2x Cummins QSL9 330 HD/HO je 243 kw (330 PS) bei 1800 U/min 6-Zylinder Turbodiesel mit 9 Liter Hubraum
AC/DC: 220/24 Volt
CE-Kategorie: A (Hochsee)
Preis: Auf Anfrage

Messwerte:

	Geschwindigkeit In kn(km/h)	Drehzahl U/min	Fahrgeräusche in db		
			Fahrtstand	Eigenerkabine	Salon
Generatorengeräusch					
Bei abgeschalteter Maschine		< 50 dB			
Minimalfahrt					
1/2 Motor(en)	4/5 (7,4/ 9,3)	720	58	54	58
Marschfahrt	7,5 (13,9)	1040	56	54	58
Maximalfahrt	12 (22,2)	1800	62	62	62

Mittschiffs-Hart Ruder 1,5 Umdrehungen
Drehkreis Marschfahrt 1,5 bis 2 Bootslängen

Testbedingungen:

Revier: kroatische Adria Wind: 4-5 Beaufort Wellenhöhe: 0,5 -1 Meter
Personen an Bord: 6 Wasser: ca. 1000 Liter Brennstoff: ca. 4000 Liter