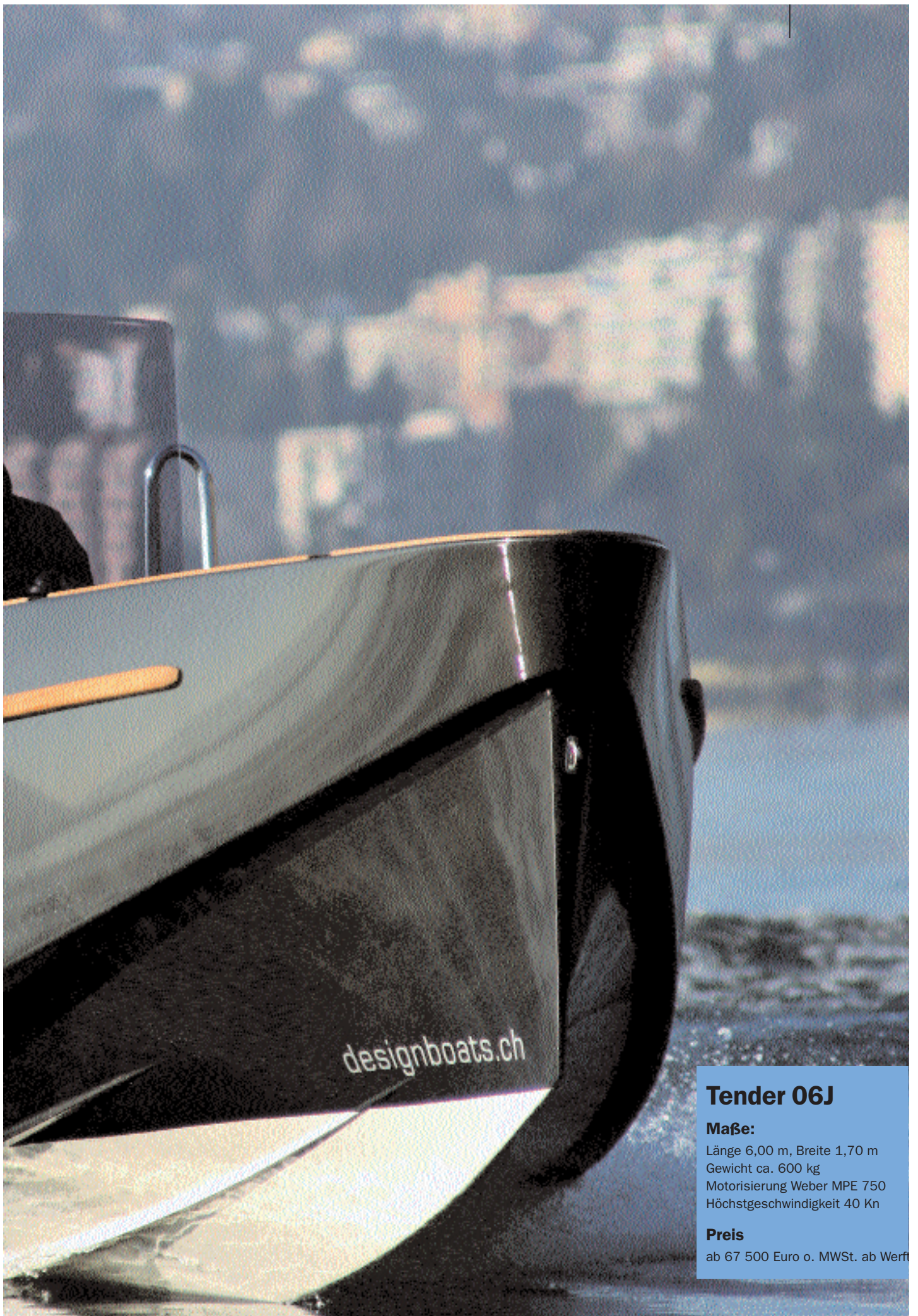


# Ein Boot für scharfe Kurven

Als der Tender 06 vor rund sechs Jahren auf den Markt kam, galt am Bodensee noch die 40-PS-Regelung für Ausnahmegenehmigungen bei Benzinmotoren. Und mit dieser Höchstleistung sollte damals das Optimum an Fahrspaß und Geschwindigkeit aus einem kleinen edlen Boot herausgeholt werden.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**





designboats.ch

## Tender 06J

### Maße:

Länge 6,00 m, Breite 1,70 m  
Gewicht ca. 600 kg  
Motorisierung Weber MPE 750  
Höchstgeschwindigkeit 40 Kn

### Preis

ab 67 500 Euro o. MWSt. ab Werft

Mit dem schlanken und schnittigen Rumpf schnitt das puristische Boot der Heinrich Werft scheinbar ohne Widerstand durchs Wasser, glitt mühelos dahin und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 Knoten. Bei aller Funktionalität kam zudem die Ästhetik nicht zu kurz, wofür der Tender 06 mit dem Red Dot Award auch einen begehrten Designpreis einheimste und den Tender-trend von Italien an den Bodensee brachte.

Das erste Konzept war also auf eine Außenbordmotorisierung abgestimmt. Inzwischen hat Peter Minder umgedacht und hält eine Motorisierung mit einem kleinen und leistungsstarken Einbaubenziner für die Schiene, mit dem sich der hohe Designanspruch noch besser umsetzen lässt.

Außerdem wurde am Bodensee die Ausnahmeregelung auf 100 PS hochgeschraubt, so dass man ohnehin mehr Leistung in den Tender packen kann. Mehr Leistung und der Einbau eines Innenborders in das kleine Boot setzten allerdings voraus, dass der Tender 06 völlig neu überarbeitet wurde. Kundenanregungen und Erfahrungen mit dem ersten Modell wurden zudem ausgewertet und sind in das Design des neuen Modells Tender 06J eingeflossen.

Dabei ist das Boot von Designer Clemens Dransfeld deutlich erwachsener geworden. Es hat ein paar Zentimeter mehr Freibord erhalten – nicht zuletzt wegen des Einbaumotors – und dazu noch einen negativen Deckssprung, der das Boot noch eleganter macht. Es wirkt jetzt bulliger und kraftvoller.

Das Cockpit wurde ebenfalls modifiziert. Der Fahrerstand rutschte ein Stück weiter nach vorn, so dass über dem Motorraum achtern eine zusätzliche Liegefläche entstand.

Die gravierenden Änderungen finden sich jedoch, nicht direkt sichtbar, unter der Wasserlinie. Denn der bisher messerscharfe Vorste-

ven geht beim neuen Modell in einen Kiel mit tiefem V über. Erst etwa mitschiffs wird der Bootsrumpf flacher. Mit dieser konstruktiven Änderung gewinnt das Boot den notwendigen zusätzlichen Auftrieb im Vorschiffsbereich und wird für die höhere Leistung auch seitenstabiler.

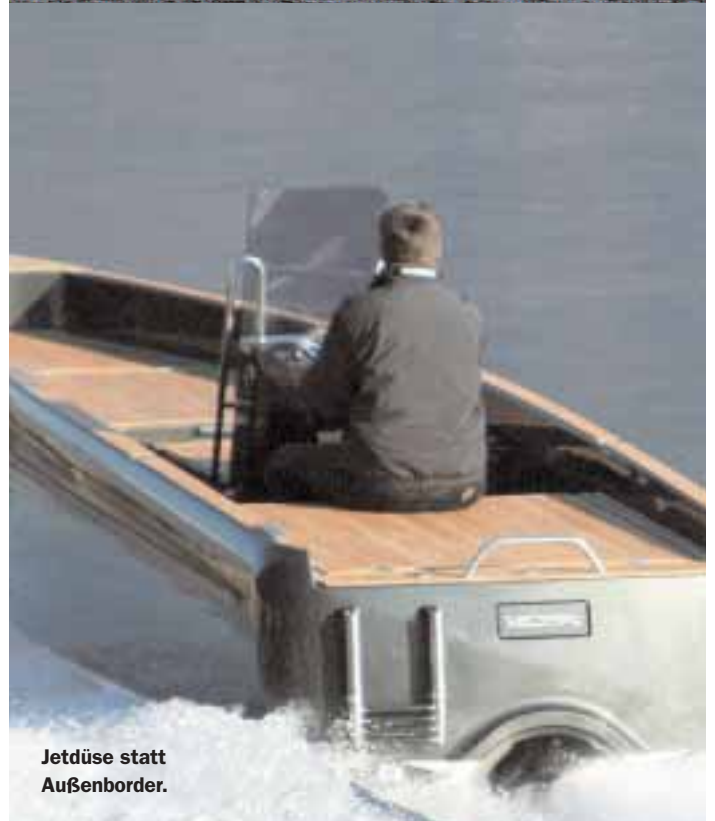
Doch während man bei den anschraubbaren Heckboliden in das Regal von mindestens fünf Herstellern greifen kann, sieht das bei modernen Einbaubenzinern anders aus. Drehfreudige Leichtgewichtige in dieser Kategorie sind seltene Perlen. Das übliche dagegen sind Motoren auf Basis alter GM-Blöcke von Volvo Penta oder Mercruiser, die wie ein Bleiklotz im Heck des Tenders liegen würden.

Denn will man mit einem kleinen Motor rasante Fahrleistungen erreichen, braucht man nicht nur einen schnellen Rumpf, der Bootsbauer muss auch am Bootsgewicht sparen und am besten fängt man da beim Motor an.

Werft und Designer haben daher einen radikalen Schnitt gemacht und mit dem Motoren- auch gleich das Antriebskonzept gewechselt. Statt Schraube heißt es Jet. Leichtes Boot, leichter und starker Antrieb ist eine Kombination, die es auf dem Markt bereits bei einigen teuren RIBs oder Jets gibt und die haargenau auch auf den Tender zugeschnitten waren.

Lieferant ist das Markdorfer Unternehmen Weber Motor im Bodenseehinterland, das sich zu einem der führenden Anbieter von kompakten Jetantrieben für Boote bis 20 Fuß Länge entwickelt hat.

Im Tender 06J kommt der MPE 750 von Weber zum Einsatz, der in der Variante mit Bodenseezulassung 100 PS oder 73 kW liefert. Wer seinen Tender 06J auf anderen Gewässern fährt, kann auch die 105-kW- oder 143-PS-Version ins Heck packen. Es ist ein extrem kompakter und leistungsstarker 2-Zylinder-Viertaktmotor mit 750 ccm Hubraum. Mit rund 90 Kilogramm ist er ein absolu-



Jetdüse statt Außenborder.



Mit seinem Jetantrieb ist der Tender 06J extrem wendig.



Liegeflächen vorne  
und achtern

tes Leichtgewicht. Der ebenfalls bei Weber entwickelte Jetantrieb gilt als einer der modernsten auf dem Markt und soll eine hohe Lebensdauer haben. Er ist mit nur 25 kg ebenfalls ein Leichtgewicht. Zusammen sind das also rund 120 kg. Ein Außenborder in der gleichen Leistungsklasse bringt fast einen Zentner mehr an den Haken und hängt zudem am ungünstigsten Punkt.

Geblienen ist die hochwertige Verarbeitung und das perfekte Finish. Jeder Beschlag ist ausgewählt und auf das Tender-Design abgestimmt, angefangen von der Klampe bis zu den Fender-Pins, die Ösen unnötig machen, an die man sonst die Fender knotet.

Der Tender ist ein Sandwichbau. Derzeit entsteht bei der Werft ein Anbau, in dem der Tender dann „gebacken“ wird. Die hochwertigen und teuren Materialien sind hochfeste Schäume und Prepregs – Sprint-Verfahren nennt sich die Baumethode. Die Materialien werden in der Form zusammen gebracht, in einem Ofen erhitzt und ausgehärtet.

Prepregs haben eine ganze Reihe von Vorteilen, wie z. B. genaue Bestimmung des Laminatgewichtes, extrem gleichmäßiger Laminataufbau und das bei reduziertem Arbeitsaufwand. Mit dem Sprint-Verfahren ist es theoretisch möglich, einen ganzen Rumpf in einem Arbeitsgang und an einem Tag herzustellen. Den edlen Gesamteindruck des Tenders runden individuelle Metalllackierungen und ein serienmäßiges Teakdeck ab.

Fahreigenschaften, Kurvenverhalten, Stabilität und Fahrleistungen des Tender 06J kann man nicht mit den sonst üblichen Maßstäben messen, wie man sie an ein herkömmliches Motorboot anlegt. Setzt man sich an sein Ruder, muss man umschalten und vergisst am besten, was man so alles ganz gewohnheitsmäßig über den Schraubeneffekt im Hinterkopf hat. Dann hat man diese Antriebsart mit dem Wasserstrahl am schnellsten im Griff.

Typisch für einen Jetantrieb ist eine Art „schwänzen“ des Bootes im niedrigsten Fahrbereich, wenn man also den Jet gerade „einkuppelt“ hat und der Motor das Boot ohne Druck auf den Gashebel vor sich herschiebt. Da ist auch der Tender 06J keine Ausnahme. Wobei „einkuppeln“ bei einem Jet das falsche Wort ist, denn ein Getriebe gibt es bei diesem Antrieb nicht. Es ist lediglich der Punkt, bei der die Stellung der Schubumkehrklappe den Jetantrieb „zuschaltet“.

Bei etwas mehr Geschwindigkeit stabilisiert sich das Boot sofort, dann ist kein Unterschied zu einem herkömmlichen Schraubenantrieb zu bemerken. Den gibt es erst dann wieder, wenn man manövrieren will. Auf so engem Raum wie mit einem Jet kann man ein Boot höchstens noch mit einem Bugstrahlruder drehen, doch nie so schnell, präzise und bequem, wie das mit dem Tender 06J geht.

Und das geht so: Radeffekt – Denke im Kopf ausschalten, eine enge Kurve fahren und einfach ohne Umsteuern am Rad den Wasserschub mit dem Schalthebel umkehren – und schon dreht das Boot auf dem Teller. Mit etwas Übung gelingt das dann auch auf den Zentimeter genau, um es an den Steg oder in eine Box zu bugsieren.

Geradeaus in Gleitfahrt unterscheidet sich die Fahrweise des Tender 06J ebenfalls kaum von dem mit Schraubenantrieb. Lediglich ein Blick auf das Heckwasser mit seiner kleinen Fontäne signalisiert, dass unter dem Spiegel ein Jet seine Arbeit tut.

Ganz anders ist das Kurvenverhalten in schneller Fahrt. Mit dem Leichtgewicht tut man gut daran, das vorsichtig anzugehen. Aus gutem Grund macht die Werft mit jedem Kunden zunächst ein paar Probefahrten, um ihn auf das Fahrverhalten eines Jetantriebs aufmerksam zu machen. In engen Kurven muss man nämlich ähnlich wie im Flugzeug gegensteuern, ganz im Gegensatz zum Schraubenantrieb.



Teakholz und hochwertige Verarbeitung zeichnen den Tender aus.



Die sparsame Instrumentierung wurde dem Design angepasst.



Der Weber-Motor ist ein Leichtgewicht mit hoher Leistung.



Stecken statt Knoten.



Start- und Abschaltautomatik trägt man zur Sicherheit am „Mann“.



Formschön: Klampe und Buglicht.

antrieb, bei dem man das Boot mit dem Steuerrad in die Kurve reißt und anschließend darauf wartet, bis Seitenneigung und Kavität der rasanten Kurvenfahrt ein Ende bereiten.

Der Jet dagegen dreht dann immer engere Kreise, die am Ende mit immensen Zentrifugalkräften verbunden sind. Eine Crew, die darauf nicht vorbereitet ist, kann sich sehr plötzlich unfreiwillig aus dem Cockpit verabschieden. Gut, dass man dann die Motorenfernbedienung am Mann hat, mit der man das Boot startet, den Motor bei Wasserkontakt des Trägers aber ebenfalls sofort abstellt. Die Kurvenspirale ist ansonsten dann beendet, wenn der Jet das Wasser wegen der Kavität mit viel Luft in einer großen Fontäne nach oben schießt.

Weiß man das, hat das geübt und sich an das Fahrverhalten eines Jetantriebes mit so einem leichten Boot wie dem Tender 06J gewöhnt, gibt es kaum mehr etwas Berausenderes. Fahrspaß pur. Der Tender 06J beschleunigt in rund 15 Sekunden von Null auf Maximalgeschwindigkeit (36 bis 39 Knoten je nach Beladung) und schlägt bei Bedarf Haken wie ein besoffener Hase. So was geht sonst nur mit einem Jetski.

Im Hinblick auf das Wohlgefühl der Crew kann man ihn aber auch ganz gesetzt fahren und das mit einer Reihe von Vorteilen gegenüber jedem Schraubenan-

trieb. Und das sind: ein geringer Tiefgang von maximal 25 Zentimetern, die bereits angesprochene hohe Manövrierfähigkeit und Null Verletzungsrisiko beim Baden. Eine Leine kann sich zwar nicht um die Schraube wickeln, Sand, Steine oder Kraut saugt der Jet aber auch an.

## Fazit

Der Tender 06J bleibt das edle Designerstück in hochwertiger Verarbeitung. Mit dem neuen Antriebskonzept und überarbeitetem Rumpf ist er deutlich erwachsen geworden und hat sich eine Nische erobert, in der es bisher nichts Vergleichbares gibt. Fahrleistung und Kurvenverhalten sind mit einem Motorboot mit herkömmlichem Antrieb nicht zu vergleichen. Der leichte Weber-Motor, der starke Jet und der Tender 06J bilden eine perfekte Einheit in Design, Fahrleistung und Fahreigenschaften.

## Zahlen

6,00 m	<b>Länge über alles</b>
1,70 m	<b>Breite</b>
700 kg	<b>Gewicht</b>
7	<b>Personen</b>
Weber	<b>Motor</b>
MPE 750 M	<b>Typ</b>
120 kW/140 PS	<b>max. Leistung</b>
ca. 40 Knoten	<b>Geschwindigkeit</b>
Kat C	<b>CE-Norm</b>
bis 100 PS	<b>Bodensee-Zul.</b>

Verft:

**Design Boats / Heinrich-Werft,**  
**Bleicherstraße 55,**  
**CH-8280 Kreuzlingen,**  
**Telefon +41 (0) 71 / 6 88 26 66,**  
**www.designboats.ch**

**Grundpreis: 67 500 Euro**  
**zzgl. Extras: Polster, Trailer,**  
**Persenning, MOB-System**

### Stärken und Schwächen

- + Design
- + Materialien
- + Finish
- + Fahrleistung
- + Antrieb
- + Wendigkeit
- + Motor

# Navigationskarte

10% Treuerabatt für  
**IBN**-Abonnenten

**Bodensee  
 Navigationskarte**  
2012-2013

- Digitale Karte auf Basis der IBN-Navigationskarte inklusive Leuchtfeuerverzeichnis, GPS-Wegpunkte und Tiefenangaben der Bodenseehäfen.
- Als kap-Datei mit BSB-Viewer
- Kompatibel mit Fugawi-Software, SaaClear etc.

**23,- € / 37,- CHF**

Preis inkl. MwSt. und Versandkosten

**Zu beziehen bei:**

- **IBN-Verlag, Abt. Bootsport,**
- **Postfach 10 02 64, D-72334 Balingen,**
- **Telefon: +49 (0) 74 33 / 2 66-1 00,**
- **Telefax: +49 (0) 74 33 / 2 66-2 42**
- **E-Mail: bootsport@ibn-online.de**
- **Internet: www.ibn-online.de**