



# TENDER T11D Auf höchstem Niveau

Rund zwei Jahre hat das jüngst fertiggestellte Projekt der Kreuzlinger Heinrichwerft gedauert: Ein offener Tender für eine derzeit ebenfalls kurz vor der Fertigstellung befindliche Megayacht eines Eigners, der bereits mehrere Yachten in diesem Segment besaß und nicht in der Öffentlichkeit genannt werden möchte. „Der Preis hat eine eher untergeordnete Rolle gespielt“, so Werftchef Peter Minder. „Das Wichtigste war, dass die Werft höchste Niveaus bei Bau und Konstruktion umsetzen konnte.“

Von Michael Krieg



Das ist den Kreuzlingern zweifellos gelungen. Wenn man sich das Boot nicht nur „im großen Ganzen“ anschaut, sondern auch ins Detail geht, wird der gewaltige Aufwand deutlich, der in, auf den ersten Blick scheinbar belanglose Dinge investiert wurde. „Nichts durfte klappern oder Spiel haben“, so Minder, der erklärt, dass beispielsweise so gut wie alle Gelenke oder Scharniere elastische Kunststoffschichten zwischen den Edelstahlteilen besitzen.

Klappen und Abdeckungen werden nicht mit den üblichen Edelstahlbändern und

Schnäppern befestigt, sondern mit großen Kunststoffverbindern, die in ihrer Funktion an Druckknöpfe erinnern. Spielfrei eben.

Doch nicht nur die technischen Details sind beeindruckend, sondern auch die Fahrleistungen können mehr als überzeugen. Die beiden Dieselmotoren mit Z-Antrieb und Doppelpropeller beschleunigen mit ihren jeweils 300 PS (220kW) das über elf Meter lange Boot jenseits der 40 Knoten.

Dabei verhält sich der Tender absolut souverän und in jeder Situation beherrschbar. Die Kursstabilität, aber auch die Wen- >>>

#### Maße:

Lüa 11,20 m, Breite 3,45 m,  
Tiefgang 0,80 m

#### Gewicht:

4180 kg

#### Leistung:

2x300 PS

digkeit lassen keine Wünsche offen. Das Boot lässt sich mit den beiden Antrieben praktisch „auf dem Teller“ drehen und ein Bugstrahlruder bietet zusätzliche Unterstützung in Manövern, beispielsweise bei starkem Wind.

Sobald der Rumpf in Gleitfahrt ist, reduziert sich die Heckwelle auf ein beeindruckendes Minimum. Ein automatisches Zipwake-Trimmsystem nivelliert den Rumpf sowohl in der Längs- als auch in der Querachse, wurde bei den Testfahrten auf dem glatten Bodensee aber nicht gebraucht. Die Fahrleistungen waren auch ohne Trimm schon mehr als befriedigend.

Dieses Fazit zog auch die Crew des Eigners, die für die technische Abnahme zuständig ist und vor Ostern für umfangreiche Testfahrten nach Kreuzlingen reiste. „Die Liste der notwendigen Nacharbeiten war sehr klein“, freute sich deshalb auch Peter Minder.

#### Wie kommt so ein Auftrag zustande?

Aber wie kommt man als Bodenseewerft an so einen Auftrag? Fern von der Werft, in der die Mutteryacht gebaut wird.

Peter Minder erklärt, dass der Eigner ursprünglich einen elektrisch betriebenen Tender haben wollte und Werften in Europa suchte, die bereits Erfahrungen auf diesem Gebiet hatten. Da war die Heinrichwerft mit ihren bisherigen, deutlich kleineren, aber deswegen nicht minder feineren Tendern natürlich im Ausschreibungswettbewerb dabei.

Letztlich legte der Kapitän der Yacht aber sein Veto gegen ein Elektroboot ein. Das Brandrisiko, das von solch gigantischen Lithiumbatterien ausgeht, schien ihm auf einer Megayacht unverantwortlich groß zu sein. Aber die Heinrichwerft beziehungsweise deren Tochter „Compositeworx GmbH“ konnte auch mit ihrem Angebot eines dieselgetriebenen Tenders überzeugen. Berechnung, Entwicklung, Engineering und Bau des Tenders lagen in Kreuzlinger Verantwortung. Die formale Gestaltung, Deckslayout, Farb- und Bepolsterungskonzept waren hingegen Angelegenheit des Chefdesigners der Mutteryacht.

Dieser hat Minders Vorschlag eines begehbaren Achterschiffs anstatt der Sonnenliege denn auch „versenkt“, wie der Werftchef etwas wehmütig erzählt. Die Zusammenarbeit mit allen internationalen Beteiligten



Das Heck mit Plattform und Badeleiter. Der ursprünglich geplante Weg von hier in die Plicht musste der Sonnenliege weichen. Die rundum verlaufende Scheuerleiste aus weichem, geschäumtem Gummimaterial erlaubt auch ein Anlegen bei rauer See sowohl an einer Kaimauer als auch an der Mutteryacht.



Die Konsole mit lackiertem Steuerrad und elektronischer Motorsteuerung. Daneben das Trimmsystem und der Hebel für's Bugstrahlruder. Die beiden Touchscreens sind redundant. Normalerweise werden auf dem linken Display die navigatorischen Daten und die Motordaten dargestellt und auf dem rechten Display die Bordelektrik. Diese kann vom Bildschirm aus auch geschaltet werden. Auf der Konsole das interne Funkgerät. Das UKW-Seefunkgerät befindet sich unter der Konsole.



*Nicht nur konstruktiv sondern auch handwerklich auf sehr hohem Niveau: Die klappbare Treppe mit klappbaren Stufen besteht aus vielen kleinen Bauteilen...*



*... und verschwindet bei Nichtgebrauch hinter zwei Klappen in der Bordwand. Der Handlauf ist ebenfalls sehr einfach demontierbar.*

sei aber hervorragend und für ihn eine äußerst positive und professionelle Erfahrung gewesen.

#### **Einsatzzweck und Handhabung**

Der Tender dient als Transportmittel für Eigner und Gäste zwischen Hafen und Yacht, je nachdem wo sich diese gerade befindet. Es wird damit auch mal eine Badebucht oder ein Restaurant angelaufen. Das Boot ist nur für den Personentransport bei trockenem Wetter gedacht. Für schlechtes Wetter gibt es noch einen gedeckten Tender sowie einen Tender für Lastentransport auf der Yacht.

Gegen Spritzwasser, Sonne oder kurzfristige Niederschläge hilft eine Sprayhood, die über die Sitzbank im Vorschiff gezogen werden kann und ansonsten unter einer Klappe im Vordeck verschwindet.

Der Fahrstand ist überdacht. Das Dach kann per Knopfdruck nach unten versenkt werden, damit der Tender in seine Garage passt. Ein Heißgeschirr ist unter verschraubbaren Decksluken montiert. Mit der Werft der Mutteryacht in Bremerhaven waren intensive Abstimmungen nötig, was das Krangeschirr und die Lagerung des Tenders unter Deck anbelangte.

#### **Aufteilung**

Durch die Sonnenliege auf dem Achterschiff kann das Boot nur von der Seite oder über den Bug betreten werden, ansonsten müsste man über den schmutzempfindlichen, hellgelben Polsterlauf gehen. Seitlich erleichtert ein steckbarer Handlauf den Einstieg. Die Treppe verbirgt sich unter zwei Klappen und stellt eine überaus ausgeklügelte Konstruktion dar, deren Stufen aufgrund der geringen Platzverhältnisse faltbar sind. Mechanisch überaus anspruchsvoll auch deshalb, weil eben nichts klappern durfte, denn eine größere Anzahl an Edelstahlgelenken auf einem Motorboot neigt nun mal zu nervenden Geräuschen.

Vor der Sonnenliege befindet sich eine Sitzbank, gegenüber davon eine weitere Sitzbank hinter dem Fahrstand. Der Steuermann und sein Beifahrer können hinter der Konsole entweder stehen oder sitzen. Die Sitze können hochgeklappt werden. Eine Windschutzscheibe schützt den Rudergänger vor Fahrtwind und Gischt. Vor der Konsole ist ebenfalls eine Sitzbank und eine weitere gegenüber davon im Vorschiff. ▶▶▶



Über vier Tonnen schwer und mehr als 40 Knoten schnell: Das flache Wellenbild zeugt von der Effektivität der Konstruktion.



Eine schnell aufgeklappte Sprayhood schützt vor Gischt oder Niederschlag.



Klappsitz für den Steuermann

## DATEN

Länge ü.a.	11,20 m
Rumpflänge	10,60 m
Breite	3,45 m
Tiefgang max.	0,80 m
Gewicht	4180 kg
Motoren	2x300 PS
Geschwindigkeit	>40 kn

Wegen der Einzigartigkeit des Bootes kann kein Preis angegeben werden.

### Konzeption und Bau:

Compositeworx, Bootswerft Heinrich AG,  
Bleichstrasse 55, CH-8280 Kreuzlingen  
+41 (0)71 688 26 66,  
www.heinrichwerft.ch,  
info@heinrichwerft.ch

Unter dem Vordeck ist der einzige größere Stauraum. Aber das Boot soll, wie gesagt, ohnehin nicht zum Materialtransport dienen. Kleinere Gegenstände können unter einer Abdeckung in der Lehne der Fahrersitze gestaut werden.

Die Polsterung ist sehr aufwendig gestaltet und äußerst bequem. Der Bezug ist aus einem hautfreundlichen, textilen Material gefertigt und auf eine wasserdichte Folie zwischen Schaumstoff und Bezugstoff wurde ebenfalls aus Gründen der Hautfreundlichkeit verzichtet. Eine sehr bequeme, aber keine wetterfeste Lösung. Aber wie bereits beschrieben: Es ist ein Tender ausschließlich für trockenes Wetter.

### Technik

Die Technik besteht aus sehr hochwertigen Komponenten und auch die Installation ist sehr hochwertig umgesetzt. Auf eine klare Kennzeichnung aller Komponenten und eine vollständige Dokumentation legte der Eigner beziehungsweise dessen verantwortlicher Repräsentant allergrößten Wert, wie Minder erklärte. Jede Verteilerbox und jede Sicherung ist beschriftet. Ansonsten ist die Technik eher unspektakulär. Zwei Maschinen

mit jeweils einer eigenen Starterbatterie, die parallel geschaltet werden können. Der Maschinenraum wird aktiv belüftet, einerseits, um die Motoren mit ausreichend Sauerstoff zu versorgen, und andererseits, um einen Hitzestau im Maschinenraum zu verhindern. Die Trimmung wurde bereits erwähnt. Sie kann automatisch eingreifen oder auch manuell gesteuert werden. Auch das Bugstrahlruder wurde bereits erwähnt.

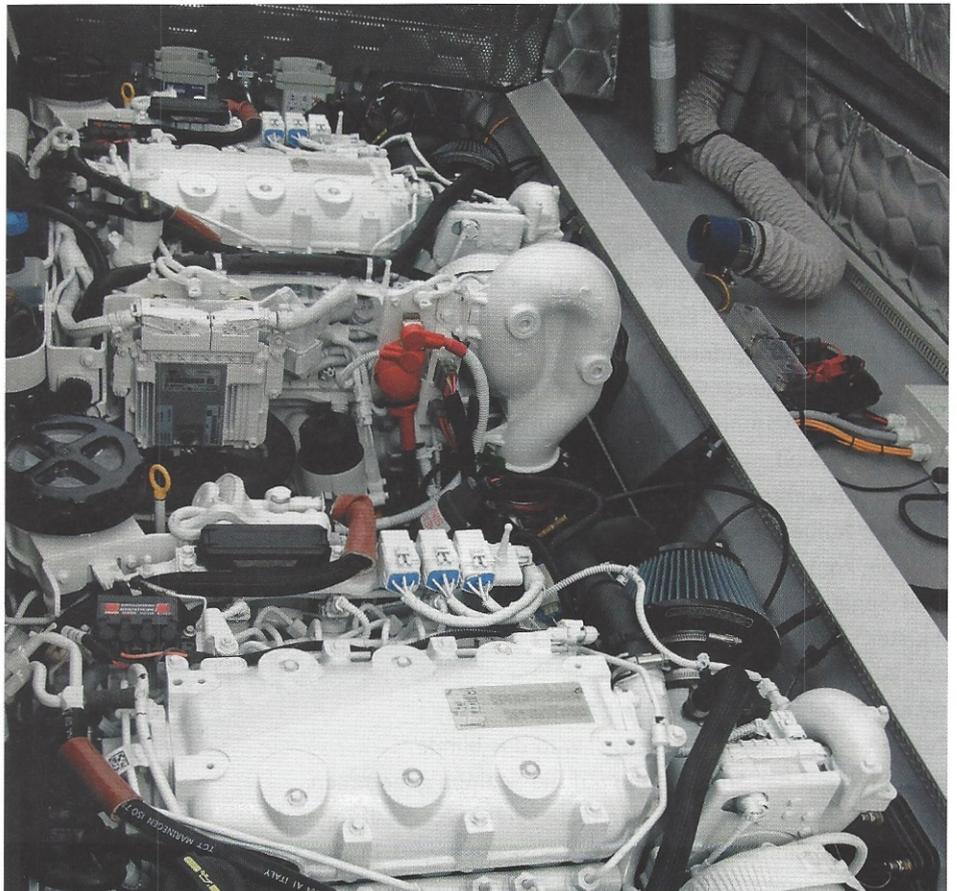
Zur Kommunikation nach außen ist der Tender mit UKW-Funk ausgestattet und zur Kommunikation mit der Mutteryacht besitzt das Boot ein geschlossenes Funksystem. Für Unterhaltung sorgt eine hochwertige Hi-Fi-Anlage. ■

## UNSER FAZIT

Es ist nur ein Tender. Ein Gebrauchsgegenstand. Nur für den Personentransport gedacht, ohne Stauraum oder sonstige Funktion. Es ist nur das Nötigste an Bord, aber das in allerbesten Ausführung. Ein Gebrauchsgegenstand, aber ein sehr elementarer Gebrauchsgegenstand auf einer Megayacht, der nebenbei noch höchste Ansprüche an die Ästhetik erfüllt.



Der Heißstropf verschwindet unter Deck.



Geballte Leistung: 2x300 PS schieben den Tender auf eine Geschwindigkeit von über 40 Knoten.