

Origineller Typ

Seafury 650 Classic

Seit Februar 2006 werden die knuffigen Seafury-Tuckerboote auch in Deutschland angeboten. Als Alleinimporteur der offensichtlich sehr solide konstruierten Verdränger fungiert die bremische Firma Liebig Marine. Der folgende Beitrag soll Aufschluss geben, was die Seafury 650 Classic in der Praxis zu bieten hat.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Seafury-Exklusivhändler Thomas Liebig (52), der Diplom-Ingenieur ist und hauptberuflich oftmals mit „dicken Pötten“ zu tun hat, weiß, dass es sich bei seinen Freizeitschiffen eigentlich um ein Nischenprodukt handelt – allerdings um ein, wie wir finden, sehr originelles. Stilistisch an die in den Niederlanden so beliebten Sloepen angelehnt, stammen die Seafurys aus polnischer Produktion. Sie werden in einer renommierten, auf den Bau von Rettungsbooten spezialisierten Werft im pommerschen Ustka, also im Nordwesten unseres östlichen Nachbarlandes, auf Kiel gelegt. Die Komplettierung der Seafury-Boote mit den wesentlichen technischen Komponenten sowie aller Teakholz- und Polsterarbeiten erfolgt dann in einem erfahrenen Fachbetrieb in Holland.

Konstruktion

Wie ihre in Längen von 4,90 bis 8,00 m verfügbaren Markengefährten entsteht die 6,50 x 2,30 m messende und nach CE-

Norm C eingruppierte Seafury 650 Classic als reines Handlaminat. Die verwendeten Materialien hinterlassen ausnahmslos einen überzeugenden Eindruck. Besonders angetan sind wir vom blitzsauberen Finish der Außenhaut, denn die hochglänzende Gelcoatbeschichtung präsentiert sich wie aus einem Guss. Was die Farbgebung des Bootes angeht, hat der potentielle Kunde buchstäblich die Qual der Wahl, da mehr als 900 RAL-Kolorierungen zur Disposition stehen. Egal, ob man sich für ein gewagtes Lachsrosa oder leuchtendes Zitronengelb, ein zartes Lila oder für das elegante Dunkelblau des Vorführbootes entscheidet – die vermuteten Zusatzkosten fallen diesbezüglich nicht an. Als Grundlage der Rumpfkonstruktion dient ein solides Längsträgersystem mit massiven Motorfundamenten. Das reichlich verwendete und gekonnt verlegte, aber prinzipiell aufpreispflichtige Teak im Innenraum sowie auf dem begehbaren Vor- und Achterdeck dokumentiert einerseits die professionelle Fertigungsweise und setzt andererseits maritime Akzente. Der markante, im Bugbereich hochgezogene Rumpf mit durchlaufender Kielleiste ist für die sehr sichere Wasserlage und eine trockene Fahrt mit geringer Wellenbildung verantwortlich.



Der zentral im Achtercockpit angeordnete Steuerstand bietet eine gute Rundumsicht



Die seitlichen Edelstahl-Handläufe werden extra berechnet



Im großen Heckstaukasten befindet sich die Batterie



Origineller Typ: Die 6,50 m lange Seafury 650 Classic ist ein absolut fahrstabiler offener Verdränger



Für 670 € zu haben: Praktische Spüle mit solider Abdeckung



Unter den Sitzbänken kommen voluminöse Backskisten zum Vorschein



Das maßgeschneiderte Spritzverdeck wird gesondert berechnet und kostet je nach Ausführung ab 1760 €

Cockpit

Im schnörkellos gestalteten und von mindestens 17 cm breiten Gangborden umrahmten Cockpit, das eine Freibordhöhe von immerhin 71 cm aufweist, finden sechs Personen großzügige Platzverhältnisse vor. Die vorderen, genau 1,87 m langen Bänke erfüllen ihren Zweck als Erwachsenen gerechte Bedarfskojen oder laden zum windgeschützten Sonnenbaden ein. Kleine Snacks werden in einer integrierten Kühlbox frischgehalten, deren Vorhandensein allerdings eine Investition von 690 € voraussetzt. Unterhalb der ausreichend gepolsterten und mit wasserabweisendem Segeltuch bezogenen Sitzflächen gibt's diverse Staufächer für lose Ausrüstungsteile. Im Fond befindet sich eine abgerundete Bankreihe, deren mittlerer Platz

für den Bootsführer reserviert ist. Der Skipper hat eine scheinlose Steuerkonsole mit seitlich montiertem Schalthebel, gut ablesbarem Instrumentenpaneel und riesigem Stazo-Ruder mit 70 cm Durchmesser vor sich. Dank der standardmäßigen hydraulischen Lenkung mit 3,5 Umdrehungen zwischen den jeweiligen Anschlagpunkten lässt sich das Boot mühelos auf Kurs halten. Hinzu kommt, dass die Seafury in Vorfahrt erfreulich direkt auf Lenkbefehle reagiert und knappe 1 ¼ Längen zum 360-Grad-Wendemanöver benötigt. Um ärgerliche Beschädigungen beim Anlegen zu vermeiden, sollte man auf jeden Fall die optionale Scheuerleiste ordern, die entweder aus abriebfestem Gummi, poliertem Edelstahl oder Teak besteht. Letztere Version ist mit einer umlaufenden Wieling versehen. Der zentral installierte Motorkasten wurde sorgfältig mit Anti-

drönmatten ausgekleidet und kann vollständig geöffnet werden, so dass sich die periodisch anfallenden Servicearbeiten an der Maschine ohne jegliche Verrenkungen ausführen lassen. Logischerweise gilt dieses Plus für alle zur Wahl stehenden Triebwerke, die in drei Leistungsstufen zwischen 9,6 und 24,3 kW (13–33 PS) angeboten werden.

Fahren

Der praktische Teil des Tests findet bei idealen äußeren Bedingungen, also blauem Himmel und moderaten Winden um 2 Beaufort, auf der Hamburger Unterelbe querab des Finkenwerder Yachthafens statt. Die „Greta“, das Vorführboot von Liebig Marine, wird von einem Vetus-Diesel des Typs M 3.09 angetrieben, der aus 952 cm³ muntere 18,4 Kilowatt an die wassergeschmierte Edelstahl-Welle mit Bronze-Propeller schickt. Das dreizylindrige, auf einem japanischen Mitsubishi-Block basierende und nur 123 kg schwere Motörchen beeindruckt mit nahmaschinenartiger Laufkultur, überraschend kräftigem Antritt und zeitgemäßer Ökonomie. Die kleinste per GPS ermittelte Geschwindigkeit beträgt 3,4 Knoten, 1400 Touren bedeuten exakt 5,2 nautische Meilen pro Stunde. Als

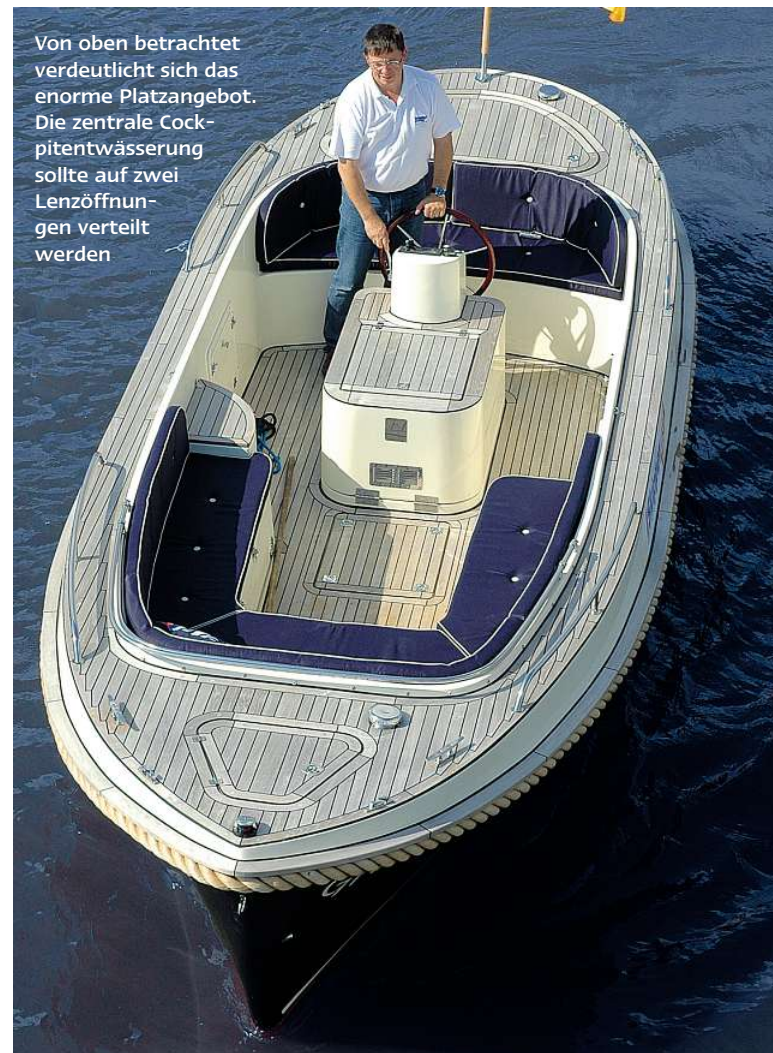
optimale Drehzahl zum gemütlichen Wasserwandern mit 7,0 Knoten kristallisieren sich 2600 min⁻¹ heraus – das Ganze wird von einem dezenten Geräuschpegel um die 72 dB(A) untermalt. Oben herum legt der offene Verdränger, der übrigens ab sofort auch als Hardtopvariante im Programm ist, proportional zur steigenden Drehzahl noch etwas zu, so dass wir schlussendlich 7,5 Knoten notieren können. In Kurvenfahrt verhält sich die Seafury vorbildlich neutral, enge Radien werden aufgrund des immensen Heckauftriebs mit minimaler Krängung über die Längsachse gemeistert. Beim rückwärtigen Rangieren sind etwas Fingerspitzengefühl und ein kräftiger Gasstoß erforderlich, will man dem für diesen Bootstyp charakteristischen, relativ trägen Ansprechverhalten entgegenwirken und die gewünschte Richtungsänderung herbeiführen. Wer sich hier aller Schwierigkeiten entledigen will, der sollte über die Mitbestellung eines Bugstrahlruders nachdenken, das für vertretbare 2275 € in der Optionsliste aufgeführt ist.

Fazit

Die auch für den Wassersportsteiger interessante Seafury 650 Classic gefällt durch ihre ungemein sicheren Laufeigen-



Der Motorkasten kann komplett geöffnet werden, so dass die 18,4 kW starke Vetus-Maschine einwandfrei zugänglich ist



Von oben betrachtet verdeutlicht sich das enorme Platzangebot. Die zentrale Cockpitentwässerung sollte auf zwei Lenzöffnungen verteilt werden

schaften, verbunden mit angenehm leichtem Handling im Fahrbetrieb. Als weitere Vorzüge des problemlos trailerbaren Verdrängers sehen wir seine hochwertige Verarbeitungsqualität, das erstklassige Platzangebot und natürlich die extrem niedrigen Betriebskosten. Mit der bestenfalls für strömungsfreie Binnenreviere geeigneten 9,6-kW-Basismaschine, die laut Aussage des Bremer Importeurs für etwa 4,5 Knoten Vortrieb gut ist, kostet das schicke polnisch-niederländische Wanderboot 23700 €. Der anstelle der inzwischen nicht mehr erhältlichen Testmotorisierung verfügbare und unserer Meinung nach prima abgestimmte 20,6-kW-Diesel mit umgerechnet 28 Pferdestärken erfordert einen Zuschlag von 2600 €. Hinzu kommen je nach persönlichem Geschmack des künftigen Eigners aber noch etliche separat zu zahlende Extras, auf die man, um ehrlich zu sein, eigentlich nur schwerlich verzichten könnte. Mit der vor allem unter optischem Aspekt sehr empfehlenswerten Teakholzausstattung, dem obligatorischen Polsterset, einem maßgeschneiderten Spritzverdeck fürs Vordercockpit, Antifoulinganstrich, der erwähnten Wieling-Scheuerleiste, BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung und anderen kleinen, aber feinen und deshalb nicht ganz billigen Zutaten können sich im Handumdrehen mehr als 40000 € summieren.



Technische Daten

Länge ü.A.: 6,50 m

Breite: 2,30 m

Verdrängung: 1100 kg

Tiefgang: 0,38 m

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 6

Bedarfskojen: 2

Brennstofftank: 42 l

Wassertank (opt.): 60 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Einbaudiesel (Welle), Leistung 9,6 bis 24,3 kW (13-33 PS)

Grundpreis: 23 700 mit Vetus-Basismotorisierung, Leist. 9,6 kW (13 PS)

Grundpreis mit Testmotorisierung: 26 300

Motor im Testboot:

Vetus M 3.09, 3-Zyl.-Einbaudiesel (Welle) auf Mitsubishi-Basis, Leistung 18,4 kW (25 PS), Bohrung x Hub: 76 x 76 mm, Hubraum: 952 cm³, Gewicht: 123 kg, Nenndrehzahl: 3600 min⁻¹
Hinweis: Motor wurde zwischenzeitlich ersetzt durch Vetus M 3.28, Leistung 20,6 kW

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

42-Liter-Brennstofftank, 4 Edelstahl-Klappen, Bronze-Propeller, Fenderösen, Fender- u. Leinenset, Batterie mit Hauptschalter, wassergeschmierte Edelstahlpropellerwelle, hydraulische Ruderanlage, 12-Volt-Anschluss, automatische Bilgepumpe

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Cockpitboden in Teak (2650), Teakdeck (2750), Teak für Sitzflächen (2300), Polsterset (1850), Spritzverdeck (ab 1760), Teak-Scheuerleiste inkl. Wieling (2700), Badeplattform (1600), Bugstrahler (2275), Edelstahl-Reling (770), Frischwassertank und Spüle (670), Persenning (1600), Kühlbox (690), Stazo-Ruder mit 70 cm Durchmesser (375), Radio/CD (1080)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerl.) 1050 min ⁻¹	56 dB(A)	0 kn
950 min ⁻¹	56 dB(A)	3,4 kn
1000 min ⁻¹	58 dB(A)	3,8 kn
1400 min ⁻¹	63 dB(A)	5,2 kn
1800 min ⁻¹	67 dB(A)	5,8 kn
2200 min ⁻¹	70 dB(A)	6,5 kn
2600 min ⁻¹	72 dB(A)	7,0 kn
3000 min ⁻¹	76 dB(A)	7,3 kn
(Volllast) 3150 min ⁻¹	77 dB(A)	7,5 kn

Revier: Elbe bei Hamburg-Finkenwerder, Messung: GPS, mehrfach, Crew: 3 Personen, Luft: 25° C, Wasser 19° C, Wind: 1-2 Bft., Tanks: Diesel 25 l (60 %), Wasser leer

Informationen und Werft

Seafury Deutschland, C/O Liebig Marine GmbH, Schwachhauser Heerstr. 47, 28211 Bremen, Tel.: 04 21-69 01 20, www.seafury.de

Stocznia Ustka, Sp. zo.o., 1 Westeplatte St., PL-76-270-Ustka, www.stoust.com.pl



Auf Wunsch erhältlich: Spirituskocher vor der Steuerkonsole



Gut erreichbar: Tankeinfüllstutzen in der Cockpitwand



Die Innenfläche der GFK-Schale ist mit Topcoat versiegelt