

TEST YAMARIN 81 DAY CRUISER

TAGESKREUZER FÜR

ANSPRUCHSVOLLE



Dank neuer Rumpftechnologie setzt die Yamarin 81 DC butterweich und ohne zu schlagen auf dem Wasser auf.

Mit der Yamarin 81 DC platziert der finnische Anbieter Konekesko Oy ein neues Flaggschiff im Segment der offenen Tageskreuzer. Ein patentierter Rumpf soll den Kraftstoffverbrauch minimieren und gleichzeitig den Fahrkomfort erhöhen. Hält die stylische Finnin, was sie verspricht?

TEST YAMARIN 81 DAY CRUISER



1

1. Über dem Motor befindet sich ein Wasserski-Bracket
2. Um die Dinette herum ist Platz für die ganze Familie
3. Der übersichtliche Steuerstand zeigt sich aufgeräumt
4. Die versteckte Fenderbox unter der Heckklappe ist eine tolle Idee
5. An Bord der Yamarin 81 DC sind reichlich Staufächer vorhanden
6. Der Weg zum Bug führt durch die teilbare Frontscheibe



2



3

Boote der Marke Yamarin haben auch in Deutschland viele Fans, denn die trailerbaren Gleiter glänzen mit solider Verarbeitung, exzellenten Fahreigenschaften und einem hohem Geschwindigkeitspotential. Neben Yamarins seit vier Jahrzehnten bekannten GFK-Booten erfreuen sich die mit einem Aluminium-Rumpf ausgestatteten Yamarin-Cross-Modelle einer wachsenden Beliebtheit. Hinter den mehrfach preisgekrönten Yamarin-Booten, die nach festgelegten Standards in ausgesuchten finnischen Werftbetrieben gefertigt werden, steht ein Team um Konekesko-Produktmanager Peter Krusberg. Die 8,05 x 2,67 m messende Yamarin 81 DC macht mit einem futuristischen Linienspiel auf sich aufmerksam, für das das Ingenieurteam von Eker-Design Norwegen als eines der führenden Designbüros in Skandinavien verantwortlich zeichnet. Das Unterwasserschiff präsentiert sich sozusagen als Weltneuheit. Mit der vom Rennsport abgeleiteten und patentierten Unterwassertechnologie der Stockholmer Firma Petestep soll der Rumpf in rauen Gewässern ruhiger fahren, weniger Kraftstoff verbrauchen und den Fahrkomfort erhöhen. In die Entwicklung flossen mehrere Millionen Euro ein. Die kreative Zusammenarbeit von Yamarin, Eker Design und Petestep führte zu einem

Boot mit außergewöhnlichem Erscheinungsbild. »Kein Design ohne Funktionalität«, lautet das Motto zum Schiff. Unser Test soll zeigen, wie es sich in der Praxis verhält.

Der Anblick einer Yamarin 81 DC weckt sofort Emotionen – und polarisiert. Mit seinem markanten und progressiven Auftritt hebt es sich von der Konkurrenz ab, und das könnte schon ein pfundiges Alleinstellungsmerkmal sein. Dieses Boot ist anders und will anders ein. In verschiedenen Beige- und Grautönen abgestimmt und mit türkisfarbenen Applikationen auf den Polstern versehen, verkörpert die Yamarin hier bestes nordisches Styling. Badeplattform, Cockpit, Bug, Achterdeck und alle Tritte sind mit Flexiteek ausgelegt. Die Frontscheibe reicht mit nahtlos anschließenden langen Windschilden bis zur hinteren Bankreihe. So sind alle Passagiere auf den Rücksitzen vor Fahrtwind geschützt. Dass der fische finnische Fun-cruiser für zehn Personen zugelassen ist, sei nur der Form halber erwähnt. Mit einer Vielzahl an Innovationen und Komfortlösungen hat Yamarin das neue Flaggschiff urlaubstauglich gemacht. Schauen wir uns am Heck des Bootes um. Hinter der Rücksitzbank gibt es achtern über der Badeplattform ebenfalls eine kleine Sitzbank, die gut zum Abtrocknen nach dem Bad oder zum

Angeln geeignet ist. Daneben gibt es auf beiden Bootsseiten Staufächer und hochklappbare »Kotflügel«, unter denen geschickt die Fender und Einfüllstutzen für Kraftstoff und Wasser versteckt sind. Desweiteren sind auf der Badeplattform, die ein fester Teil des Rumpfes ist und keine zusätzlich angebrachte Plattform im eigentlichen Sinne darstellt, die elektrische Ankerwinde, der Anker und die Badeleiter verbaut. In der Mitte des Hecks prangt der wuchtige 300-PS-Yamaha, über dem ein Edelstahlträger als Wasserski-Bracket glänzt. Die Sofa-Gruppe kann zu einer großen Sonnenliege, zu einer Essecke für acht Bordgäste oder mittels Baldachin in eine Schlafstatt verwandelt werden. Und weil zu einem ordentlichen Weekender auch eine Küche gehört, hat Yamarin großes Augenmerk auf eine funktionelle Pantry gelegt. Diese wartet backbords mit zweiflammigem Gasherd, Spüle, Schubladenkühlschrank und einer Arbeitsfläche auf. Während der Fahrt wird das alles gut versteckt und die Küchenzeile dient als große Ablage. Kommen wir zur Steuerkonsole, wo alle nautischen Infos von einem 12-Zoll-Plotter abzulesen sind. Neben der Yamaha-Kontrolleinheit gibt es ein vollautomatisches und dynamisches »ZipWake« - Trimmsystem mit internem GPS und 3D-Kreiselstabilisator. Bei dieser 2014 vorgestellten neuen Technologie aus Schweden entfallen



4



5



6



die üblichen Trimmklappen am Heck. Stattdessen werden am Rumpf sogenannte »Interceptoren« montiert. Im Frontscheibenbereich auf der Fahrerseite gibt es zudem ein Defrostergebläse, um stets eine freie Sicht zu gewährleisten. Fahrer und Beifahrer sitzen auf einer Doppelsitzbank. Unter Deck verfügt die Kabine mit einer Stehhöhe von 140 cm über ein großes Doppelbett und genügend Stauraum darunter. Außerdem gibt es ein Geheimfach für Wertsachen und Papiere. Der WC-Raum mit elektrischem Marine-WC und Waschbecken ist 130 cm hoch, 105 cm tief und 70 cm breit. Raumgefühl und WC-Sitzposition sind gut. Die mittschiffs liegende Unterflurkabine kann entweder jede Menge Reisegepäck aufnehmen oder als Schlafplatz für zwei Personen dienen. Zum eigenständig geformten Bug mit integrierten LED-Spots gelangt man über einen dreistufigen Tritt.



1. Die bequeme Kabinenabteilung im Vorschiff bietet zwei Personen ausreichend Platz
2. Der durchdacht gestaltete Pantryblock sorgt für gastronomische Unabhängigkeit
3. Die WC-Kabine des finnischen Newcomers ist ausreichend groß und die Sitzposition komfortabel
4. Das finnische Boot ist in allen Bereichen sauber verarbeitet und verfügt über zwei getrennte Stromkreise
5. Wie in den nordischen Ländern üblich, wird der Anker über das Heck ausgebracht

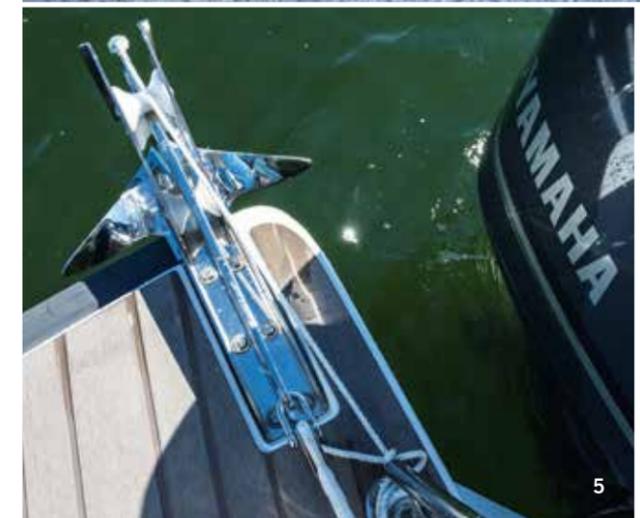
Doch nun wollen wir endlich ablegen und wissen, wie sich der Petestep-Rumpf in der Praxis macht. Im Gegensatz zu einem herkömmlichen V-Rumpf mit mehreren Längstringern leiten hier sogenannte Deflektoren das »verschwendete« Spritzwasser nach achtern.

Dadurch wird das Boot schneller angehoben und bekommt frühzeitig mehr Schubkraft. Die mit Wasser benetzte Oberfläche wird dadurch deutlich geringer als mit herkömmlichen Stringern, was wiederum zu einem niedrigeren Energiebedarf führt. Und tatsächlich:

Bei knapp 2000 min⁻¹ und bereits bei einer Geschwindigkeit von 14 Knoten hebt sich das Boot fast unbemerkt aus dem Wasser. Dabei vermerken wir moderate 66 dB(A). Allerdings ist der Übergang in die Gleitphase subjektiv empfunden etwas gewöhnungsbedürftig. Beim Beschleunigen hebt sich der Bug steil aus dem Wasser und behindert eine gefühlte Ewigkeit lang den freien Blick voraus. Möglicherweise ist dieser Effekt auch durch die niedrige Sitzposition des Fahrersitzes begründet. Doch kaum senkt sich der Bug nach unten, zeigen sich die Qualitäten des Rumpfes. Bei 3000 min⁻¹ sind schon 24,9 Knoten erreicht. Es geht gleitend weiter und wir registrieren bei einer Vollastdrehzahl von 5600 min⁻¹ respektable 47,5 Knoten. Und weil sich am Testtag die See auch von ihrer kabbeligen Seite zeigt, forcieren wir die Wellenfahrt. Dabei zeigt sich, dass der Rumpf bei Sprüngen über Wellenkämme stets butterweich und ohne Schläge landet. Und auch in beherzter Kurvenfahrt bleibt das Testboot absolut stabil, das Heck bricht nicht aus und es gibt keinerlei Kavitation.

Mit der Yamarin 81 DC ist Konekesko Oy ein großer Wurf gelungen. Das unverwechselbare Design, der neuartige Rumpf, viele durchdachte und clevere Detaillösungen machen den Weekender zu einem sehr attraktiven Urlaubsboot. Ohne Motor kostet das finnische Sahnestück 99.710 Euro. Mit dem in jeder Lebenslage sehr temperamentvoll zu Werke gehenden Yamaha F300 BETX summieren sich dann recht hoch angesetzte 131.270 Euro. Doch mit einer inkludierten Vollausstattung, die tatsächlich keine Wünsche offen lässt, relativiert sich der Preis dieses Gespanns.

Text & Fotos: **Rex Schober**



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,05 m
Breite: 2,76 m
Tiefgang (Antr. abgesenkt): 0,80 m
Gewicht (o. Motor): 2.100 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 10
Kojenzahl: 2 (+2)
Brennstofftank: 260 l
Wassertank: 45 l
Septiktank: 40 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder, Leistung bis 220,6 kW (300 PS)
Grundpreis (ohne Motor): 99.710 €, Preis des Testbootes inklusive Testmotor und umfangreicher Sonderausstattung 131.270 €

Hubraum 4.169 ccm, Gewicht: 260 kg, maximaler Drehzahlbereich: 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 24.200 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Ankerwinde, Garmin-12-Zoll-Kartenplotter Typ 7412 mit Echolot, automatisches ZipWake-Trimmsystem, zweiflammiger Gasherd, 48-Liter-Kühlschrank, Heckdusche, Zwei-Batterien-System, Webasto-Dieselheizung Air Top 2000 ST mit Neun-Liter-Tank, Frischwasserpumpe, Dusche an der Badeplattform, Yamaha-Multifunktionsdisplay, Radio mit vier Lautsprechern, LED-Fahrtlicht Zaurac 4-30 Hybrid, Bugstrahlruder, Bugleiter, Offshore-Sitz für zwei Personen, synthetisches Teak auf allen begehbaren Flächen, Wasserski-Bracket aus Edelstahl

LIEFERBARE EXTRAS (VOLLSTÄNDIG)

Servolenkung, 220-Volt-Landanschluss mit Batterieladegerät, Solarplatten, Transportplane, Gardinen-Set, Extrafach für Mooring-Leine oder Kette. Preise der originalen Zubehörteile werden vom deutschen Exklusivimporteur auf Anfrage genannt

MOTOR AM TESTBOOT

Yamaha F300 BETX, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 220,6 kW (300 PS), Zylinderzahl: V6,

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	57 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	60 dB(A)	2,7 kn
	1000 min ⁻¹	61 dB(A)	5,0 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	9,5 kn
	2000 min ⁻¹	66 dB(A)	14,0 kn
	2500 min ⁻¹	67 dB(A)	18,6 kn
	3000 min ⁻¹	71 dB(A)	24,9 kn
	3500 min ⁻¹	73 dB(A)	32,3 kn
	4000 min ⁻¹	75 dB(A)	36,2 kn
	4500 min ⁻¹	78 dB(A)	40,4 kn
	5000 min ⁻¹	78 dB(A)	43,1 kn
(Vollast)	5600 min ⁻¹	82 dB(A)	47,5 kn

Revier: Schärengarten vor Nauvo (Finnland), **Crew:** 3 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 14° C, **Luft:** 18° C,
Wind: 3-4 Bft., **Tanks:** Benzin 260 l (100 %), **Wasser leer**

- ⊕ Stabiler Geradeauslauf und mustergültige Kurvenstabilität
- ⊕ Sehr weiche Landungen beim Wellenritt, Rumpf schlägt nicht
- ⊕ Mit kräftigem Zugfahrzeug und Sondergenehmigung trailerbar
- ⊕ Modernes, stylisches Design mit hohem Wiedererkennungswert
- ⊕ Saubere Verarbeitung in allen Bereichen
- ⊕ Innovatives Gesamtkonzept mit vielen pfiffigen Details
- ⊕ Besonders umfangreiche Standardausstattung
- ⊕ Hoher Komfort

- ⊖ Steil aufragender Bug während der Beschleunigungsphase
- ⊖ Fahrersitzposition etwas zu niedrig bemessen

INFORMATIONEN UND WERFT

Motorenservice Vogt (Yamarin-Exklusivimport für Deutschland),
 An der B201, Büdnerecke 2, 19086 Kappeln/Schlei, Tel. 04642-4617,
www.vogt-kappeln.de
Konekesko Oy, Vanha Porvoontie 245, FI-01380 Vantaa,
www.yamarin.com