

APHRODITES Wassertaxi

Haben sich die GFK-Boote der auf Zypern beheimateten Karnic-Werft im Mittelmeerraum längst einen Namen gemacht, so sind sie hierzulande noch weitgehend unbekannt. Die als boot-Düsseldorf-Novität angekündigte Karnic SL 800 durchlief unlängst den SKIPPER-Bootshandel-Test.



Als der Ingenieur Nicos M. Karaolis (58) im Jahr 1993 in seiner Heimatstadt Limassol eine Werft gründete, nannte er sie angelehnt an seinen Namen »Karnic«. Heute verfügt Karnic über computergestützte Fertigungs- und CAD-CAM-Technologien sowie ein engagiertes Team von 45 Mitarbeitern. Pro Jahr werden etwa 180 Boote in Längen bis zu 9,20 m auf Kiel gelegt. Die von uns getestete SL 800 debütierte bereits im Frühjahr 2018. Sie ist das größte Boot der momentan sechs Modelle umfassenden SL-Baureihe. Es sei angemerkt, dass alle Karnic-Modelle im Mittelmeer ausgiebig unter realen Bedingungen getestet werden und robustersichere Rauwassereigenschaften gefordert sind.

Interessante Details machen bereits am Steg auf die SL 800 neugierig. Schon auf den ersten Blick erscheint das selbstlenzende Cockpit überaus großzügig bemessen und es fallen die breite Hecksitzbank sowie die Konsole mit dem Skippersitz ins Auge. Beide Elemente haben es in sich und entpuppen sich als multifunktionale Ausstattungsegmente. Beginnen wir mit der Garnitur der Hecksitzbank,

die sich innerhalb des 230 x 200 cm großen Achtercockpits um 45 cm verschieben und umklappen lässt, wodurch die Sitzbank mit achterlichem Blick zum Heck geöffnet wird. Als durchdacht erweisen sich weitere Klappmechanismen der modularen Hecksitzbank, die damit zur Sonnenliege, zur Bedarfskoje oder zur Sitzgarnitur um eine 96 x 63 cm breite Dinette verwandelt werden kann. Mit einer überraschend hohen inneren Freibordhöhe von 92 cm empfiehlt sich das Cockpit als sicherer Aufenthaltsort für Familien mit Kindern. Zwei beidseitig in die Bordwände eingelassene und je 105 cm lange Seitenfächer können hierbei Spielzeug, Angelsachen oder anderes Bordequipment aufnehmen. Die 120 cm breite Mittelkonsole mit zwei gut gepolsterten Einzelsitzen für Skipper und Beifahrer lässt sich zur Plicht hin öffnen und beherbergt die Bordküche. Unter dem Küchenteil ist der Abstellplatz für eine große Kühlbox vorgesehen. Unser Abstecher zum Vordeck führt backbords über ein 23 cm breites Gangbord zur dortigen Sonnenliege, für die auch ein Bimini-Verdeck geordert werden kann. Ein 20 cm hoher Absatz trennt die Plicht vom mittleren Cockpitbereich mit Steuerstand

und Zugang zur Kabinensektion. Es sei angemerkt, dass es im gesamten Cockpit der SL 800 keine Ecken und Kanten gibt, an denen man sich stoßen könnte. Vor dem in den Decksaufbau integrierten und asymmetrisch nach steuerbords ausgerichteten Steuerstand befinden sich die bereits erwähnten Einzelsitze, die wie alle anderen Ausrüstungsgegenstände in Handarbeit von Karnic selbst gefertigt werden. Eine von einem robusten Edelstahlrahmen eingefasste 70 cm hohe Acrylglas-Scheibe weist Fahrtwind ab. Der Steuerstand bietet Platz für alle notwendigen Instrumente und ein bis zu 12 Zoll großes Multifunktionsdisplay. Die Ablesbarkeit der analog-digitalen Mercury-Motoranzeigen erwies sich je nach Lichteinfall jedoch als anstrengend. Des Skippers Sitzposition und Übersicht sind wiederum hervorragend. Wer im Blauwasser und in sonnigen Gefilden unterwegs ist, der sollte keinesfalls auf eine Überdachung in Gestalt des optionalen Bimini- oder Hardtops verzichten. Da auch sämtliche Verdecke im Hause Karnic gefertigt werden, kann für eine absolute Passgenauigkeit garantiert werden. Ein kleiner Gag, den Karnic-Chef mit Stolz präsentiert, ist eine back-

1. Die Karnic SL 800 präsentiert sich als robustes, sicheres und veritables Rauwasserboot
2. Die Bugsonnenliege kann mittels optionalem Bimini-Verdeck überdacht werden
3. Der Backbord-Einzelsitz der Hecksitzbank lässt sich vielseitig nutzen und sogar hochklappen
4. Um die Dinette kann dank der variablen Hecksitzbank auch eine U-Sitzbank postiert werden
5. Die gesamte Hecksitzbank bietet eine Vielzahl an Gestaltungsmöglichkeiten
6. Die steuerbordseitige Nasszelle bietet ausreichend Bewegungsfreiheit und eine annehmbare Stehhöhe
7. Das Raumangebot im Cockpit ist als großzügig zu bezeichnen und bietet jede Menge Platz
8. In der Kabinensektion der Karnic SL 800 geht es gediegen und komfortabel zu
9. Die Tritte des Niederganges erweisen sich beim Testboot als zu klein – hier wird nachgebessert



TEST KARNIC SL 800

bords neben dem Zutritt zur Kabine herausnehmbare und polierte GFK-Henkeltasche, in der Papiere, kleine Getränke und persönliche Dinge transportiert werden können.

Eine weitere Überraschung ist die etwa 230 x 220 cm große Kabine, die bei einer Stehhöhe von bis zu 185 cm ebenfalls variabel als Ess- oder Schlafzimmer gestaltet werden kann. Das Walnuss-Interieur und der penible Ausbau des Wohnbereiches gefallen auf Anhieb. Hier wirkt nichts billig und »zusammengeschustert«, hier wurde nicht gekleckert

sondern geklotzt. Akkurate Nähte, hochwertige Verkleidungen wie Leder-Applikationen und passgenaue Einbauten sorgen für Erstaunen. Mit einer Stehhöhe von 170 cm zeigt sich die Nasszelle mit Corian-Waschbecken, Marine-WC und Dusche sehr geräumig und bietet daher ungewöhnlich viel Bewegungsfreiheit. Der zweistufige Niedergang in die Kabine schwächelt allerdings mit einem kleinen Manko. Um einen guten Zugang zur luftig bemessenen Unterflurkabine zu ermöglichen, sind die Trittstufen etwas zu eckig und klein geraten. Hier stellt die Werft Abhilfe und eine optimale Lösung in Aus-

sicht. Alles in allem zeigt sich die Kabine als durchaus wochenendtauglicher Wohlfühl-Unterschluß.

Jetzt sind wir auf die Fahreigenschaften der nach der CE-Norm C zertifizierten Karnic gespannt. Hierzu sei angemerkt, dass sich das Testboot bereits in Eigenhand befindet und vom selbigen motorisiert und individuell ausgestattet wurde. Daher veranschlagen wir das Gesamtgewicht des mit einer 2 x 225 PS-Mercury-Doppelmotorisierung versehenen Testbootes mit ca. 3.700 Kg. Es sei weiterhin erwähnt, dass die offenbar

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,20 m
Breite: 2,96 m
Tiefgang: 0,43 m
Gewicht: 2.680 kg
Kraftstofftank: 2 x 200 l
Wassertank: 90 l
Septiktank: 55 l
Max. Personenzahl: 12
CE-Kategorie: C
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder, Einzel- oder Doppelmotorisierung, Leistung bis 2 x 183,8 kW (2 x 250 PS)
Grundpreis (ab Werft, ohne Motor): 71.086 Euro, Preis des fertigen Testbootes inklusive Sonderausstattung 127.696 Euro

MOTOREN AM TESTBOOT

2 x Mercury F225 XL D, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Leistung je 165,4 kW (225 PS), Zylinderzahl: V6, Hubraum 3.400 ccm, Bohrung x Hub: 92 x 86 mm, Gewicht 216 kg, max Drehzahlbereich 5.200-6.000 min⁻¹, Einzelpreis 23.086 Euro

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Gepolsterte und variabel verschiebbare Heckbank, Bug-Sonnenliege, Marine-Außenlautsprecher, elektr. Bilgenpumpe, int. Navigationsbeleuchtung, LED-Cockpitbeleuchtung, Badeplattformen mit Edelstahl-Badeleiter, AC-DC-Stromversorgung, verstellbares Steuerrad, Schrank aus Walnussholz mit Schließfächern, Dusche und WC mit Lüftungsfenster und Corian-Waschbecken

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Teakholzboden-Paket (1.537 €), Kühlschrank mit Kabineninstallation (1.081 €), elektr. Ankerwinde (1.734 €), Warmwasserboiler (1.234 €), Bugstrahlruder (2.634 €), Bimini-Top-Achterdeck (1.208 €), Cockpit-Bimini (942 €), geschlossenes Achter-Cockpit (1.013 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	54 dB(A)	2,6 kn
	1000 min ⁻¹	59 dB(A)	3,8 kn
	1500 min ⁻¹	62 dB(A)	6,6 kn
	2000 min ⁻¹	62 dB(A)	8,1 kn
	2500 min ⁻¹	65 dB(A)	10,2 kn
	3000 min ⁻¹	67 dB(A)	17,5 kn
	3500 min ⁻¹	70 dB(A)	22,2 kn
	4000 min ⁻¹	77 dB(A)	25,8 kn
	4500 min ⁻¹	79 dB(A)	32,4 kn
	5000 min ⁻¹	81 dB(A)	35,2 kn
(Volllast)	5200 min ⁻¹	83 dB(A)	39,5 kn

Revier: Mittelmeer vor Limassol (CYP), **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 23° C, **Luft:** 23° C, **Wind:** 2 Bft., **Tanks:** Benzin 300 l (75 %), Wasser leer

- ⊕ Enorme Sicherheit durch hohe Bordwand
- ⊕ Sicheres und sportliches Fahr- und Manövrierverhalten
- ⊕ Umfangreiche und gute Grundausstattung
- ⊕ Hoher Komfort durch zahlreiche praxiserorientierte Detaillösungen
- ⊕ Optimales Raumkonzept und leichte Begehrbarkeit
- ⊕ Großzügige Nasszelle innerhalb dieses Klassements

- ⊖ Am Testboot waren die Tritte des Kabinen-Niederganges zu klein geraten

INFORMATIONEN UND WERFT

Karnic Powerboats Ltd. (Hersteller und Lieferant des Testbootes), P.O. Box 70192, CYP-4161 Limassol, **Liste der deutschen Händler unter www.karnicboats.com**



1. Die Karnic-Taschenbox hat ihren festen Platz auf Backbordseite des Cockpits
2. Die Mittelkonsole wird mit einem optionalen Gaskocher zur Bordküche
3. Die Idee einer multifunktionalen Hecksitzbank zeugt von Erfindergeist
4. Am Steuerstand mit verstellbarem Steuerstand ist alles am richtigen Platz



sehr robuste Karnic-Rumpfkonstruktion einen erhöhten Materialaufwand mit stabilen Stringern erfordert. Bei schönstem Wetter verlassen wir die Marina Limassol und erreichen bei 1.500 min⁻¹ das hierzulande relevante Kanal-fahrt-Tempo von 6,6 Knoten. Die Gleit-fahrt wird bei etwa 3200 min⁻¹ und damit verbundenen 17,5 Knoten erreicht. Dann geht es zügig weiter, wobei die Höchst-geschwindigkeit unseres Testbootes von 39,5 Knoten schon bei maximalen 5.200 min⁻¹ anliegt. Hier besteht also Abstimmungsbedarf, denn die Maschinen könnten durchaus bis zu 6.000 min⁻¹ drehen. Laut Werft sind bei optimaler Trimm- und Propellerabstimmung knappe 42 Knoten möglich, wobei diese wiederum vom Bootsgewicht abhängig sind. Als kleiner

Wermutstropfen ist die Tatsache anzusehen, dass unser Testboot die 450 Pferdestärken am Heck durchaus nötig hat, um sportlich voranzukommen. Für einen ordentlichen Vortrieb scheint deshalb eine kräftige Doppelmotorisierung un- ausweichlich. Hieraus resultiert auch das bevorzugte und ideale Einsatzgebiet des Daycruisers, das an der Küste und auf großen offenen Wasserflächen anzusiedeln ist. Die Laufeigenschaften darf man als stabil, sicher und sportlich bezeichnen. Enge Kurven legen das Boot nicht grenzwertig auf die Seite und auch bei schnellen Kurswechseln bleibt man in der gewünschten Spur. Wellenkämme steckt die SL 800 sanft und ohne hartes Schlagen weg. Hier zeigt sich die Klasse des hervorragend fahrstabilen V-Rumpfes.

Komfort, Laufeigenschaften und Verarbeitungsqualität der Karnic SL 800 überzeugen. Insbesondere ist der aufstrebenden zyprischen Werft der ausgeklügelte Kompromiss zwischen Angel- und Familienboot gelungen. Unsere Testkandidatin muss daher keine Vergleiche scheuen und hat das grundsätzlich Zeug zu einem Verkaufshit. Der Einstiegspreis von 71.086 Euro scheint solide angelegt. Mit Doppelmotorisierung sind mindestens 40.000 Euro zu addieren. Abschließende Information: Karnic präsentiert auf der 51. boot Düsseldorf in Messehalle 3 am Stand A32 eine wirklich attraktive Modellpalette.

Text & Fotos: **Rex Schober**