

COMANDER 10.0

Gemütlicher Raumriese

Nach der offiziellen Premiere auf der Boot & Fun Berlin stellt die Firma B1 Yachts ihr neues Flaggschiff, die Comander 10.0, nun auch dem Düsseldorfer Messepublikum vor. Wir haben den schmucken GFK-Verdränger vorab für Sie getestet.

Die exakt 10,00 m lange, 3,10 m breite und 3,8 Tonnen schwere Novität ergänzt die hauseigenen Produktlinien der brandenburgischen Bootsmanufaktur, Aqualine und St. Tropez, um ein geräumiges Tourenboot mit eigenständigem Charakter. Bemerkenswert ist, dass die Comander 10.0 in drei Motorisierungsvarianten angeboten wird: Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Außenborder oder Elektromotor im Schacht. SKIPPER erprobte die Produktionsnummer 1 der Baureihe mit einem 44,1 kW (60 PS) leistenden Mercury-Außenborder vom Typ F60 EFI ELPT.

Die Form unserer blau-weißen Testkandidatin erinnert an klassisches holländisches Schiffsdesign und ein wenig an Hafengebäude auf der Elbe. Die umlaufende Wieling mit dem großen vorderen Taufender, dem sogenannten Bugleguan, unterstreicht diesen Eindruck. Im Inneren birgt die Comander 10.0 ein Geheimnis. Von außen nicht sichtbar,

erahnt niemand, welche Motorisierung das Boot antreibt. Man vermutet einen Einbaudiesel und liegt falsch. Es kommt nämlich ein Außenborder im Schacht zum Einsatz. Die handlaminierten und auf diese Einbauweise zugeschnittenen Kaskos – als Konstrukteure zeichnen Antoon Meijers und B1-Yachts-Boss Frank Schaper verantwortlich – entstehen in Zusammenarbeit mit einem externen GFK-Spezialisten. Alle weiteren Montageschritte bis zum Auslieferungszustand erfolgen in der eigenen Werkshalle in der Blütenstadt Werder. Die Idee, einen relativ großen Verdränger mit einem Außenbordmotor zu bestücken, erklärt Frank Schaper so: »Statistisch gesehen fahren etwa 60 Prozent aller deutschen Freizeitkapitäne nur 25 bis 150 Betriebsstunden im Jahr. Für diese kurze Betriebsdauer sind Außenborder wirtschaftlich sinnvoll.« Und mit einem Elektromotor gefahren, rückt die Comander 10.0 nicht nur auf ökologisch sensiblen Gewässern in den Fokus, sondern ist auch für umweltbewusste Spar-

fische und Liebhaber von Stille eine Option. Wie sich die Comander 10.0 in der Praxis bewährt, haben wir bei sonnigem Herbstwetter auf den Havelgewässern bei Werder getestet.

Beim Betreten des knuffigen 33-Footers fällt der außerordentlich groß wirkende und mit Teppich ausgelegte Innenraum auf. Der Platz für die ganze Familie garantiert Bewegungsfreiheit und beste Rundumsicht. Die Maße beeindruckend: Vom Eingang der Vorderkajüte bis zum Heckspiegel in der Plicht ist der Raum 3,80 m lang und 2,25 m breit. Das Mittelschiff ist mit einem 2,50 m langen Hardtop überdacht. Die Stehhöhe des Hardtops mit eingearbeiteten LED-Deckenlichtern beträgt 190 cm und erhöht sich unter der sich daran anschließenden 230 cm langen Persenning sogar auf 200 cm. In der vertieften Plicht sorgen zwei gegenüber postierte Sitzbänke mit Backskisten und einem ovalen Tisch für Wohlfühlambiente. Lobende Erwähnung verdienen die beiden feststehenden



1. Während des SKIPPER-Tests auf dem Großen Zernsee ermittelten wir eine Höchstfahrt von 7,8 Knoten, also 14,5 km/h
2. Überaus geräumig geht es im Cockpitbereich des brandenburgischen Wanderbootes zu, die Rundumsicht ist ausgezeichnet
3. Die Hecksitzgruppe der Comander 10.0, die die Einstufungskriterien der CE-Norm C erfüllt, eignet sich gut für gesellige Runden

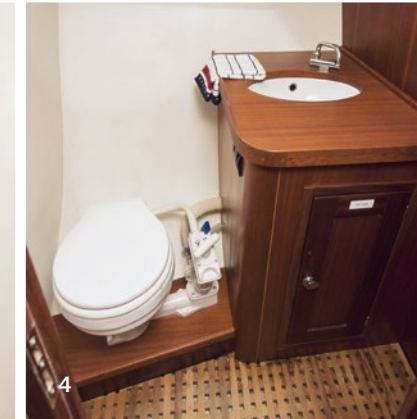


großen Cockpitstühle. Mit einer Sitzhöhe von 85 cm und einer Beinfreiheit von 46 cm sitzt man hier optimal. Für den Skipper sind alle wichtigen Bedienelemente vom Cockpit aus sehr gut zu erreichen. Das stählerne Sechspeichen-Ruder benötigt lediglich zweieinviertel Umdrehungen zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag. Besonders gefällt, dass sich die Seitenscheiben öffnen lassen. So hat der Skipper bei Schleusen- und Anlegemanövern die Möglichkeit, agieren zu können, ohne seinen Platz

verlassen zu müssen. Allerdings erwiesen sich die 95 cm langen Kunststoff-Seitenscheiben, wohl durch die lange Führung im Fensterprofil, als etwas schwergängig. Vorteilhaft sind hingegen die beiden Frontscheiben aus getöntem Echtglas, komplettiert durch solide Vetus-Doppelarmwischer.

Die drei Hauptschalter der bordeigenen Stromkreise (Starterbatterie, Bugstrahlruder und Versorger) sowie die Haupt- und FI-Schalter des serienmäßigen

220-V-Landanschlusses sind ebenfalls vom Cockpit aus erreichbar. Die Batterien befinden sich leicht zugänglich im Mittelschiff. Auch die sich steuerbords nahtlos an das Cockpit anschließende Küchenzeile mit Waeco-Kühlschrank und einer zweiflammigen Gaskocher- und Spüle-Kombination hinterlässt einen stimmigen Eindruck. Der zweistufige Niedergang zur Kajüte im Vorschiff sorgt mit Teak-Gratings für Schiffsflair. Hinter der Tür – das Mobiliar besteht aus Mahagonifurnier – verbergen sich ein WC-Raum,



1. Frank Schaper zeigt es - der Mercury F60 EFI ist »im Schacht« montiert
2. Der Deckel des Bugankerkastens muss ohne einen Aufsteller auskommen
3. Sehr geräumig präsentiert sich die Vorschiffkabine mit 170 cm Deckenhöhe
4. Der Sanitärraum beherbergt eine Marinetoilette nebst Handwaschbecken, gegen Extrakosten gibt es eine Dusche

die Kabine mit bis zu vier Kojen und ein großes Schrank-Staufach. Bei einer Stehhöhe von 170 cm, einer maximalen Länge von 295 cm und einer maximalen Breite von 225 cm muss hier niemand Platzangst bekommen. Neben reichlicher LED-Beleuchtung gefallen insbesondere die große runde Decks Luke mit getöntem Glas und die griffigen Lichtschalter für Kabine und WC-Raum. Eine Pumptoi-lette mit 100-Liter-Septiktank und ein Handwaschbecken mit Unterschrank gehören zur Grundausstattung des 160 cm hohen und 100 cm breiten stillen Örtchens, das gerne etwas breiter und tiefer ausfallen könnte. Auch eine Dusche wird

vermisst. Die Kabinen- und WC-Türen schlossen schwergängig und nicht ganz passgenau – ein sicherlich leicht zu behebender kleiner Makel. Auffallend gefällig sind die vielen praktischen Staufächer, die sich überall an Bord verteilen. Wünschenswert wäre jedoch ein bequemer Zugang zur Badeplattform.

Und wie fährt sich dieses Boot? Unsere Test-Comander war mit dem besagten Mercury F60 EFI ELPT samt 17-Zoll-Schubpropeller und einer Hydrauliklenkung ausgerüstet. Mit höchstzulässigen 44,1 KW (60 PS) wird die maximale Rumpfgeschwindigkeit von annähernd

acht Knoten, also knapp 15 km/h, erreicht. Dank des Bugstrahlruders lässt sich die Comander 10.0 spielend leicht manövrieren, der Rundspant-Rumpf liegt hervorragend seitenstabil im Wasser. Das 90 bis 100 cm hohe Freibord bietet fühlbare Sicherheit. Sechs Fenderhalterpunkte, die weit über das 20 cm breite Gangbord hinausragende Wieling und bis zu 25 cm lange Klampen machen sich beim Anlegen und Vertäuen durch ein Manko getrübt: Leider verlaufen die Leinen vom Stegpoller bis zu den Belegklampen direkt über die Kabelarung und »zersägen« diese praktisch. Soforti-

ge Abhilfe könnte hier eine etwas höhere Montage der Decksbeschläge schaffen. Und da ein Boot dieser Größe nach einem »richtigen« Anker verlangt, kommt die Comander 10.0 mit einem eingebauten Buganker mit manueller Ankerwinde zur Auslieferung. Eine elektrische Winsch gibt es gegen Aufpreis.

Wie macht sich der Motor im Schacht? Gegenüber einem Einbaudiesel scheinen die sich auf den Bootskörper übertragenden Schwingungen und Vibrationen subjektiv empfunden weniger spürbar zu sein. So überraschen die gemessenen Schallpegelwerte, da wir uns einen im

Schacht montierten Außenborder leiser und lauf ruhiger vorgestellt hatten. Grund für die Geräusentwicklung könnten auf der allerersten Comander 10.0 die eher provisorische Motoraufhängung und die bisher nicht installierte Schalldämmung sein. Diesbezüglich muss seitens des Herstellers dringend nachgebessert werden. Dennoch schlägt die Idee vom Motor im Schacht mehrere Fliegen mit einer Klappe - kostengünstige Wartung, schnell und unkompliziert austauschbar, leicht zugänglich, nach außen hin kein sichtbarer Außenborder. Ausgerüstet mit einem 15-PS-Motor, kann das Boot übrigens auch führerscheinfrei gefahren

werden und wäre damit vermutlich auch für kommerzielle Yachtvermieter eine interessante Offerte.

Unser Fazit: Von kleinen Mängeln befreit, könnte die gemäß der CE-Kategorie C zertifizierte Comander 10.0 als ideales Fahrtenboot in die Fußstapfen der erfolgreichen Bootscenter-B1-Produktlinien Aqualine und St. Tropez treten. Grundsätzlich bietet unsere mit 84.500 Euro gelistete Probandin »viel Schiff«, und dies zu einem überschaubaren Preis. ■

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 10,00 m
Breite: 3,10 m
Durchfahrthöhe: ca. 2,50 m
Tiefgang: 0,75 m
Gewicht (inkl. Motor): 3.800 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 10
Kojenzahl: 3 (+4)
Brennstofftank: 200 l
Wassertank: 65 l
Septiktank: 100 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder (Langschaft), maximale Leistung 44,1 kW (60 PS), Elektromotor, Typ und Leistung auf Anfrage, oder Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung bis 40,5 kW (55 PS)
Grundpreis: 73.700 €, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung und im Schacht installiertem Mercury-Motor 84.500 €

MOTOR IM TESTBOOT

Mercury F60 EFI ELPT (Schacht-Montage mit Schubpropeller), Viertakt-Außenborder mit elektron. Benzineinspritzung, Leistung 44,1 kW (60 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Hubraum: 995 cm³, Gewicht: 112 kg, max. Drehzahlbereich 5.500-6.000 min⁻¹, Einzelpreis 8.616 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Pantry mit Kühlschrank, zweiflammigem Gaskocher, Druckwasserspüle, separater WC-Raum mit Pumptoi-lette, Bugstrahlrunder, umlaufende Wieling, getönte Echtglas-Frontscheiben, zwei Vetus-Scheibenwischer, Cockpitpolster, Buganker mit manueller Winsch, Echolot, Persenning, BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung, Kompass

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Ankerwinsch, Kartenplotter, Standheizung, Außendusche (Preise auf Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	54 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	61 dB(A)	1,0 kn
	1000 min ⁻¹	63 dB(A)	1,3 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	2,4 kn
	2000 min ⁻¹	64 dB(A)	3,1 kn
	2500 min ⁻¹	65 dB(A)	4,8 kn
	3000 min ⁻¹	66 dB(A)	5,3 kn
(Volllast)	3500 min ⁻¹	85 dB(A)	6,0 kn
	4000 min ⁻¹	88 dB(A)	6,6 kn
	4500 min ⁻¹	89 dB(A)	7,2 kn
	4900 min ⁻¹	91 dB(A)	7,8 kn

Revier: Großer Zernsee bei Werder an der Havel

Crew: 4 Personen

Messung: GPS

Wasser: 14° C

Luft: 18° C, **Wind:** 3-4 Bft.

Tanks: Benzin 100 l (50 %), Wasser leer

- ➕ Praxisgerechte Grundausstattung
- ➕ Pfiffiges und sparsames Motorenkonzept
- ➕ Hervorragendes Raumangebot im gesamten Boot
- ➕ Sehr gute Rundumsicht und angenehme Sitzposition
- ➕ Einwandfreies Manövrierverhalten, sehr gute Fahrstabilität

- ➖ Etwas schwergängige Seitenscheiben
- ➖ Ungenügende Schalldämmung im Motorschacht
- ➖ Kein direkter Zugang vom Achtercockpit zur Badeplattform
- ➖ Kleine, leicht behebbare Detailmängel an der Baunummer 1

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter an der B1 (Werft und Lieferant des Testbootes)
 Berliner Str. 114
 14542 Werder an der Havel
 Tel. 03327-731731
www.bootscenter-b1.de

