

# boote

DAS FÜHRENDE MOTORBOOT-MAGAZIN



Sonderdruck für  
**STOREBRO ROYAL CRUISER 465 BISCAY**

Fahrbericht



# Ausgewogen und

Die **STOREBRO ROYAL CRUISER 465 BISCAJ**, nomen est omen.



Im „ersten Stock“ gibt es Platz für die gesamte Familie. Damit keine Einzelinstrumente stören, liefern an beiden Steuerständen Farbbildschirme „Sammel“-Übersichten.

**D**ie 465 Biscay hat was. Neben der eleganten Linienführung auch eine Vertrauen erweckende Funktionalität.

12 Tonnen Boot plus Kraftstoff und Wasser wollen bewegt werden. Aber mit zwei Motoren plus Bugstrahlruder bleiben keine Wünsche offen. Weder bei der Spitzengeschwindigkeit noch beim Manövrieren in engen Häfen.

Im Kanal hielten wir uns unter 7,5 kn, um unnötigen Wellenschlag zu vermeiden. Dann reichen zweimal 780 l Diesel in den Tanks für etwa 800 sm.

Wenig Mühe hatten die beiden Volvo Penta-Motoren, das Testboot ab 2000/min mit zusammen 922 PS ins Gleiten zu bringen. Dank elektronisch gesteuerter Kraftstoff-Einspritzung erreichten die beiden TAMD 74P-EDC ab 1400/min schnell ihr maximales Drehmoment und hielten dieses Niveau nahezu bis zur Höchstdrehzahl. Drehmo-

ment-Tafelberg heißt die Kurve in der Theorie, sie bedeutet in der Praxis Kraft bis zum Anschlag.

Und den gibt der Hersteller mit 2600/min an. Die 60/min mehr bei unserem Testboot sind angesichts der geringen Ladung vernachlässigbar.

Bei dieser Volllast erreichten wir exakt 35,6 kn. Diese Höchstgeschwindigkeit ließe sich, wenn das Wetter mitspielt, über 6,5 Stunden beibehalten, ehe man nach einer Bunkerstation Ausschau halten muss.

2400/min empfiehlt die Werft für Marschfahrt, das heißt knapp 31 kn bei einer rechnerischen Reichweite um 270 sm zuzüglich Reserven. Damit erfüllt die Royal das von uns geforderte Mindest-Soll hinsichtlich Reichweite.

Aber bereits bei 2000/min erreichten wir bei kleinster Gleitfahrt ohne Trimmklappenhilfe knapp 24 kn. Diese Zahlen erwiesen sich später beim Errechnen im Computer

auch als wirtschaftlichste Fahrweise. Knapp über 320 sm würden theoretisch die 1560 l Diesel plus 15 % Reserve reichen. Und das ist ein absolut guter Wert.

Beim reibungslosen Übergang zur Gleitfahrt mussten wir zwar nicht die hydraulischen Trimmklappen zur Hilfe nehmen, aber man verlor am Salonfahrstand kurzfristig die Voraussicht. Mit Trimmklappen-Hilfe jedoch bildeten Vordeck und Horizont eine Linie, also keine eingeschränkte Sicht.

Im Kapitel Extremmanöver gibt es wenig zu vermerken. Bei den Kurvenradien (etwa 350 m) blieb das Testboot in Gleitfahrt. Der

■ Der Schall bleibt draußen

■ Mit 2 Motoren bleiben keine Wünsche offen

■ 320 sm fährt man wirtschaftlich



# ausgereift



Mit einer Tankfüllung, ausschließlich Reserve, fährt man mit Höchstgeschwindigkeit (35,6 kn) etwa sechseinhalb Stunden.

# Fahrbericht



Zwei Einzelsitze vor dem Innen-Steuerstand an Backbord sowie die Salon-Sitzgruppe um den ovalen Tisch an Steuerbord bieten ergonomisch einwandfreien Sitzkomfort. Ein breites, trittsicheres Deck (Bild oben) dient der Sicherheit.

Rumpf bremste sich kaum spürbar selbsttätig ab. Zudem verhinderten fast acht Umdrehungen am Steuerrad jedes hektische Manöver.

Wissen muss man nur, dass das Boot ungefährlich bei Richtungswechseln minimal über die Längsachse kippt. Und sollen die Kurvenradien bei voller Fahrt enger ausfallen, reduziert man an der kurveninneren Maschine die Drehzahlen.

Genauso wenig spektakulär

In der Eignerkabine (Fotos) wie in der Gästekabine schläft man auf unterlüfteten Federkernmatratzen.



verhielt sich das Boot im Rauwasser. Allerdings mussten wegen zu schönem Wetter die von der Großschiffahrt erzeugten Wellen erhalten. Dank seiner Masse durchfuhr das Testboot alle Wellen weich und trocken. Gleich wo man saß, der angenehme Fahrkomfort blieb erhalten.

Lob gebührt der Schallisolation und Konstruktion des Motorenraums. Nicht ein einziger Luftspalt ließ Motorengeräusche aus dem Maschinenraum entweichen. Das hatte zur Folge, dass wir das Kabel zur Motorraum-Temperaturmessung nicht anschließen konnten. Zusätzlich verhinderten Antidrönmatten auf der Rumpffinnenseite im Bereich des Salons Wellengeräusche. Das sehr gute Ergebnis: maximal 83,5 dB/A Schalldruck im Salon bei Vollast, bei Marschfahrt 78,6 dB/A und gerade mal 75,8 dB/A bei wirtschaftlichster Fahrweise.

In den Motorenraum führen zwei Wege: durch Bodenklappen im Salon oder unterm Cockpit vom Aggregatenraum aus.

Klappfahrrad über den Kugelfender bis zum Einstecktisch, der im Cockpit zusammen mit der Sitzbank eine Picknick-Ecke bildet.

Insgesamt beeindruckte das Testboot durch seine durchdachten und übersichtlichen sowie aufs Feinste ausgeführten Installationen, gleich ob technisch, elektrisch oder sonstige. Hinsichtlich der Verarbeitung gab es nichts auszusetzen. Egal, in welche Ecke man schaute, man blickte auf Qualität. Man merkt eben, dass der Konstruktion wie dem Bau gründliche Überlegungen vorangingen.

So lässt sich in der Eignerkabine im Bug das Bett, die Matratze mit darunter befindlichem Brett, leicht und von Gasdruckdämpfern unterstützt, hochklappen. Zum Vorschein kommt ein riesiger Stauraum. Alles selbstverständlich beleuchtet.

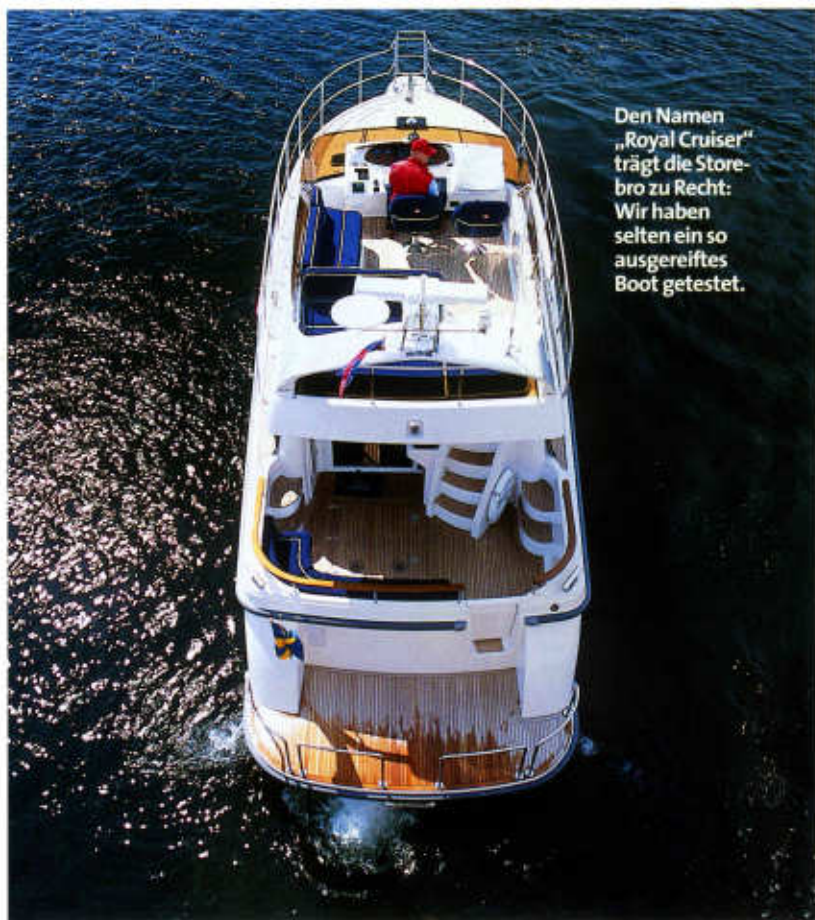
Ebenfalls schläft man in der Eignerkabine und der Gästekabine auf unterlüfteten Federkernmatratzen. Auch alle Schränke sind mit Lüftungsgittern versehen. In alle Räume

## ■ Durchdachte und übersichtliche Installationen

Letzterer ist durch eine große Klappe im Cockpit zugänglich und beinhaltet neben den vier Batterien (2 x 140 Ah zum Starten und 2 x 180 Ah für das Bordnetz) außerdem den serienmäßigen 6-kW-Generator, Wassertanks, Behälter für die automatische Löschanlage im Motorenraum und einen kleinen Kompressor. Nicht zu vergessen ein leistungsfähiges (50 A) und automatisch arbeitendes Batterieladegerät. Ansonsten bringt man hier alles unter, was im Wege ist, vom

einschließlich Nasszellen mündet wenigstens ein Ausgang der Warmluftheizung. Schlechte Luft wird dort automatisch durch Solarlüfter entsorgt. Die Toiletten besitzen separate Absaug-Spülpumpen, und in jedem Bad wartet eine Lampe vor vollem Fäkalientank. So könnte man die Lobesliste ohne Ende fortsetzen.

Die Liste der serienmäßigen Ausstattung der Royal Cruiser 465 Biscay ist ellenlang und würde hinsichtlich des Aufzählens den Rahmen spre-



Den Namen „Royal Cruiser“ trägt die Storebro zu Recht: Wir haben selten ein so ausgereiftes Boot getestet.

*The Yachtsmans Yacht*

**STOREBRO**  
TRUE SCANDINAVIAN

EXPORT SALES: STOREBRO BRUKS AB, SWEDEN, PHONE +46 492 19 511, FAX +46 492 30 300.  
E-mail: laes.bjureus@storebro.se Internet: www.storebro.se



Gekocht wird steuerbords vorn, Stufen tiefer, in einer geräumigen „Küche“. Licht fällt durch Front- und Seitenscheibe und ein Bulleye rechts über der Spüle.

## ■ Bis auf Kleinigkeiten keine Schwachpunkte



Sicher, aber sonst selten bei Booten: die Badeplattform-Reling.

gen. Storebro liefert das Boot nahezu in Komplett-Ausstattung aus.

Wer bei Storebro nach Motoren fragt, bekommt Volvo-Motoren angeboten, und an Navigationselektronik bauen die Schweden Geräte von Simrad ein. Das Testboot stattete man mit Radar, Kartenplotter und GPS-Navigationssystem aus. Damit nicht zu viele Displays zu viel Platz am Armaturenbrett wegnehmen, ist an den beiden Steuerständen auf der Flybridge und im Salon alles über einen Farbbildschirm zu kontrollieren. Zusätzlich liefert ein Kombigerät Informationen über Tiefe, Geschwindigkeit und Wassertemperatur, ein Autopilot entlastet den Rudergänger. Aber trotz aller Elektronik verzichtet man, wie sich das gehört, nicht auf einen herkömmlichen Kompass.

Jedenfalls gab es am Testboot bis auf die fehlende Handlenzpumpe, den etwas niedrigen Motorenraum – nur in gebückter Haltung auf Knien zu begehen, wenn nicht alle Bodenklappen offen sind – keine Schwachpunkte. Wir haben selten ein derart ausge-reiftes und durchdachtes Boot angetroffen.

PETER LÄSSIG

### DATEN

#### Das Boot

Werft	Storebro Schweden
Typ	Royal Cruiser 465 Biscay
CE Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Länge über alles	14,20 m
Durchfahrthöhe	4,22 m
Breite	4,25 m
Tiefgang	1,00 m
Verdrängung	12 t
Kraftstofftank	2 x 780 l
Wassertank	600 l
Kabinen	2
Kojen	4

Mögliche Motorisierung  
2 x Dieselmotoren je 339 kW

Preis (Standardausführung)  
ab Werft 774 000 €

Der Motor	
Hersteller	Volvo Penta
Typ	TAMD 74 P-EDC
Leistung	339 kW
Zylinder	R 6
Hubraum	7,28 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebe-Übersetzung	1,76 : 1
Testpropeller	RH/LH 4 x 24" x 31"

