

ADLER

einmalig sicher auf See...





Stavanger. Nach einer herrlichen Reise an der Küste und durch die Fjorde Norwegens wird noch einmal gebunkert. Die Überquerung des Skagerraks von Kristiansand nach Hirtshals schaffte der Adler bei Windstärke 6 und einer Schnittgeschwindigkeit von 15 kn in 5 Stunden.

Das klappbare Fahrverdeck mit durchsichtigen Seitenteilen überspannt das gesamte Cockpit.

Der Adler im Heckwasser zweier Artgenossen — das Foto zeigt, wie vorbildlich der Adler bei diesem künstlichen Seegang stabilisiert.

Das gesamte Unterwasserschiff bleibt unter allen Fahrstufen im Wasser. Sie fahren bei jedem Seegang ohne das übliche Schlagen der Gleiter mit dem Federungskomfort des bewährten Verdrängers.



Die Planken, die eine Welt bedeuten . . .

. . . finden Sie auf der Hochseeyacht ADLER IV. Gebaut für Menschen, die ein richtiges Schiff – und nicht zuletzt rauhes Wasser – lieben. Die Konstrukteure haben sich viel Zeit genommen, um jedes Detail – und sei es noch so winzig – genau zu überprüfen und zu erproben.

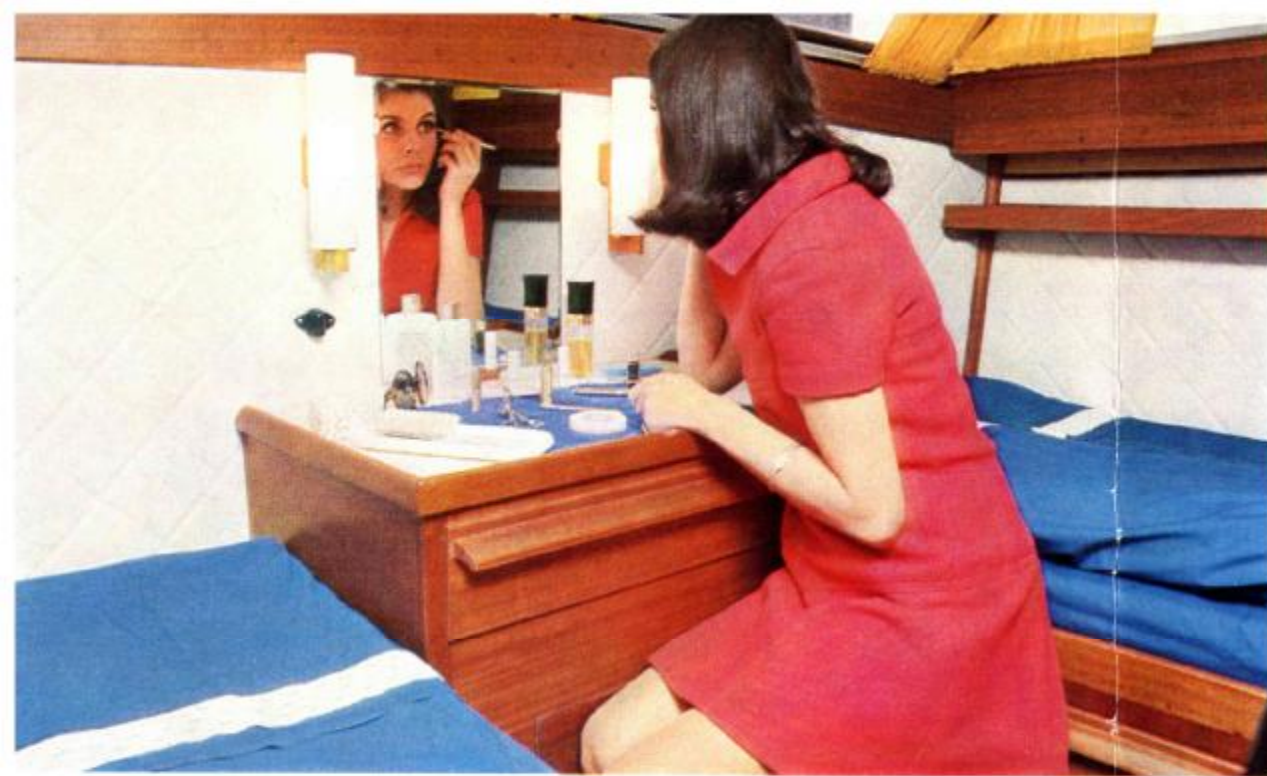
Konsequente Nutzung der neuesten Forschungsergebnisse im Schiffbau, sorgfältige Zusammenarbeit von Konstrukteuren und Innenarchitekten zur sinnvollen Aufteilung und Ausstattung des Schiffes haben den Bau der ADLER IV bestimmt. Nichts an dieser exklusiven Yacht kommt vom Fließband, alles ist in sorgfältiger Handwerksarbeit auf der schwedischen Werft Storebro Bruks AB gebaut worden.

Die ADLER IV ist ein schneller, besonders robuster Rundspantverdränger, mit 45 eingienieteten lamellierten Eichenspannten und starker, kupfervernieteter Vollmahagonibepunktung. Sie ist daher außergewöhnlich stabil, verwindungssteif und wasserdicht. Ihr Tiefgang von 0,95 m und zusätzliche Schlingerleisten verhelfen ihr zur vorbildlichen Stabilisierung. Der verstärkte Kiel erlaubt auch das Anlegen an flachen Ufern. Die Fahrsicherheit des Schiffes ist unübertroffen. Selbst bei sehr rauher achterlicher See liegt es fest und sicher im Ruder.

Kriterium bei der Innenausstattung der Yacht war die ideale Verbindung von Zweckmäßigkeit und Behaglichkeit. Das Ergebnis: sehr viel Stauraum, eine großzügige Pantry, ein geräumiger Salon, Schlafkabinen mit Bewegungsfreiheit und eine Toilette, in der man auch duschen kann. Hölzer, Teppiche, Polster und Gardinen sind mit Sorgfalt ausgesucht und aufeinander abgestimmt.

Die kleinere Schwester, die ADLER III, wurde 1964 und 1965 Gesamtsieger der Pavillon d'Or, der härtesten Motorbootregatta über offene See. Sie fuhr bei Windstärken 7–10 den Streckenrekord mit 3523 sm (6524 km) von Schweden nach England und zurück in 21 Tagen.

Die Yacht ADLER IV wurde für noch härtere Beanspruchungen gebaut. Ihre „Feuertaufe“ bestand sie glänzend Mitte Dezember 1966, auf 55° Nord, 14° Ost, südlich von Ystad, mitten in der Ostsee bei Windstärke 9. Sie bewährte sich auch in der Brandungssee an der Küste Norwegens, im September 1967, bei Windstärken von 6–9, bei Törns über 130 Seemeilen.



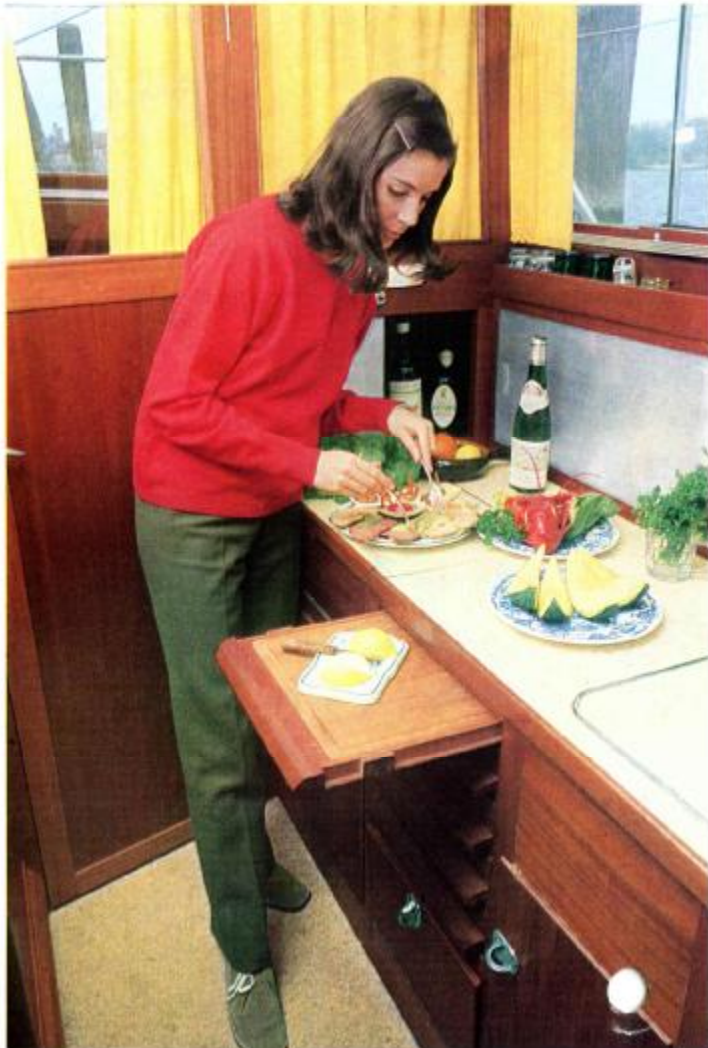
Die großräumige, wohnliche Achterkajüte hat zwei breite bequeme Betten. Eine große Schublade unter jedem Bett und unter dem Frisiertisch bieten Platz für reichlich Wäsche. Der Kleiderschrank ist groß genug für drei Anzüge und drei Kleider oder Kostüme. An beiden Seiten finden Sie ein breites Ablagebord.

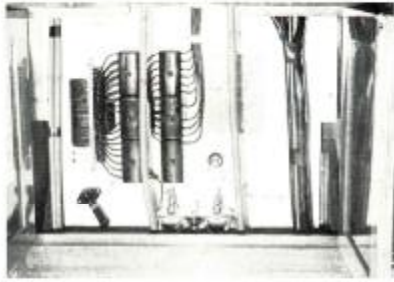
Der Salon: eine geräumige Sitzecke für eine große Familie — zum Essen, zum gemütlichen Beisammensitzen und zum Skat für den Käpt'n und die Mannschaft. Auch hier haben wir seitlich ein breites Ablagebord über die ganze Länge des Salons und außerdem ein Bücherbord. Zu den vier vorhandenen festen Schlafplätzen lassen sich zwei weitere schaffen. Mit wenigen Handgriffen versenkt man die Tischplatte zwischen die Sitzbänke; die Rückenpolster dienen als Matratzenmittelstück.

Stauraum: Ein großer Kleiderschrank und drei Schubladen unter der Sitzecke. Platz für unhandliche Gegenstände ist unter den Sitzbänken.



Alles ist praktisch in dieser Pantry. Die Arbeitsplatte über dem Schrank ist auch für die Zubereitung raffinierter Menüs groß genug. Öffnet man auf der linken Seite eine Klappe, befindet sich darunter der Primus Kochherd; auf der rechten Seite ist unter einem Deckel die Abwäsche versteckt. Barschrank und Geschirrschrank, Topfschränke, Schubladen und Eisschrank bieten reichlich Platz. — Das mittlere Bild zeigt den Durchblick vom Salon in die Gästekabine im Vorschiff. Stauraum findet sich in vier Schubfächern und zwei kleineren Kleiderschränken, die auch zum Verwahren der Seekarten geeignet sind (die Praxis hat ergeben, daß man Seekarten wunderbar zwischen Matratzen und Gestell der Gästebetten verwahren kann). — Das „Wohnzimmer“ bei schönem Wetter ist das Cockpit. Zwei Sitzbänke, die zugleich Stauraum bieten, vor der Achterkajüte, außerdem noch viel Platz, um einen Frühstückstisch aufzubauen — und trotzdem viel Bewegungsfreiheit. Vorn, im Bild nicht zu sehen, sind Ruderstand und Copilotensitz. Durch drei Luken ist der Maschinenraum leicht zugänglich.





Die gesamten E-Anlagen mit Sicherungen und Hauptstromschaltern sind unter dem Ruderstand installiert.



Übersichtlicher Ruderstand, leichtgehendes Ruder mit Ruderstandsmarkierung. Aus Sicherheitsgründen sind Gas- und Schalthebel getrennt angeordnet.

Bei Leerlaufdrehzahl manövrieren Sie das Schiff nur durch Betätigung der Schalthebel.

Fahrer- und Begleitersitz sind verstellbar.



Einmalig sicher auf See ...

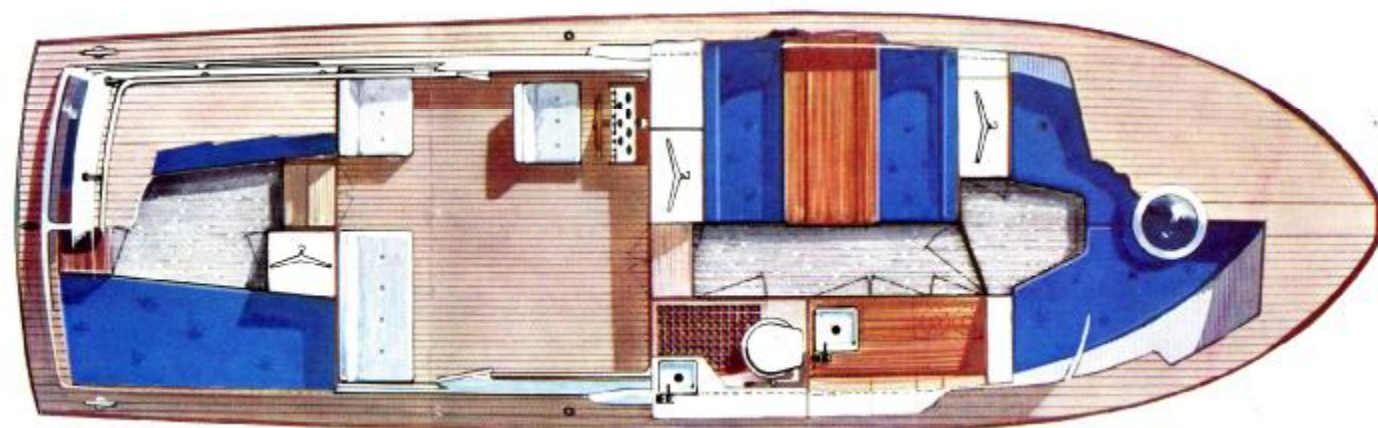
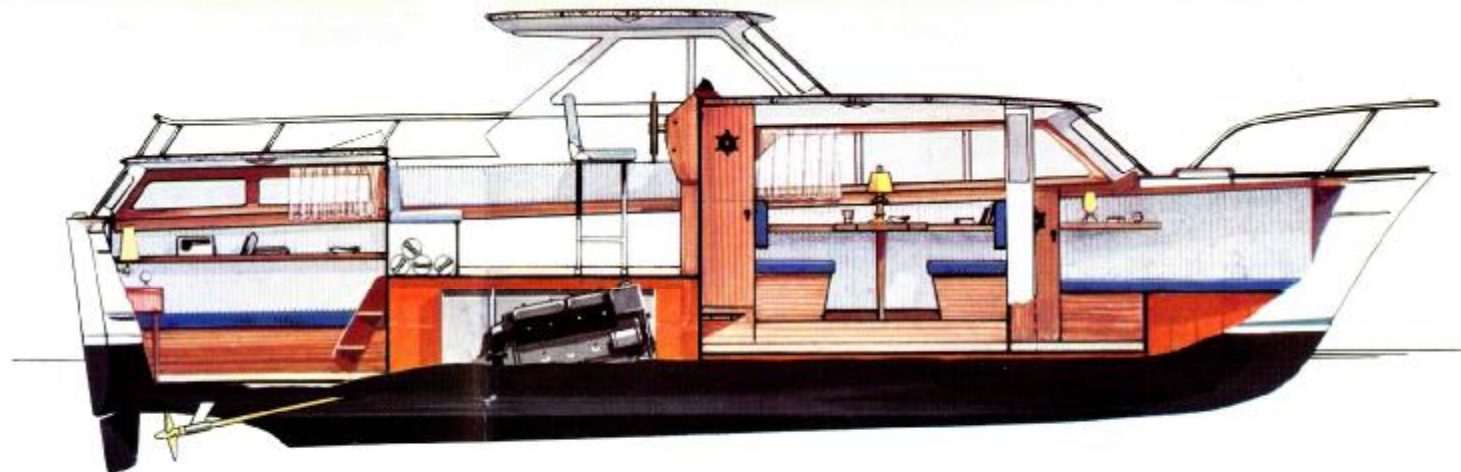
- im Schlepptank erforschtes Unterwasserschiff
- großer Tiefgang von 0,95 m
- aufwendige Rundspantkonstruktion über 45 eingeneteten lamellierten Eichenspannten
- starke kupfervernietete Vollmahagonibepunktung
- rutschfeste massive Stabteakdecks
- verstärkte Steven- und Heckpartien
- kräftige Schotten trennen alle vier Sektionen und halten das Schiff immer schwimmfähig
- verstärkter Kiel gegen Schlingern bei rauher See und gegen Auffahrschäden
- zwei getrennte, isolierte Motoren im Schwerpunkt des Schiffes
- zwei getrennte Nirosta-Wassertanks
- zwei kräftige, wassergekühlte Wendegetriebe geben optimale Sicherheit und Lebensdauer
- zwei stationäre Nirosta-Wellenanlagen mit stabilen Bronzpropellern ohne Z-Drive
- kosten- und wartungsarm
- durch neuartige Kunststofflackierung pflegearm
- zwei getrennte E-Anlagen mit Sicherungskästen und Hauptstromschalter unter dem Ruderstand
- zwei getrennte, korrosionsgesicherte Nirosta-Brennstofftanks
- zwei große Banceruderblätter unter dem Schiffskörper gleichmäßig vom Schraubenwasser angeströmt

Grundriß und Querschnitt zeigen auf einem Blick die vernünftige Nutzung des vorhandenen Raumes.

Das Cockpit bildet für die ganze Familie eine geräumige Veranda, selbst bei Regen, da man das falt-Verdeck bis über das Sonnendeck klappen kann. Unter den gepolsterten Sitzbänken im Cockpit viel Stauraum. Vom erhöhten Fahrersitz hat man ungehinderte Sicht über das Vordeck und die See. Über der Achterkajüte befindet sich ein windgeschütztes Sonnendeck.

Neben der Treppe zum Salon sind Dusche und WC mit elektrischer Abpumpvorrichtung eingebaut.

Die Stehhöhe im Salon beträgt 1,88 m.



Technische Daten:

Länge über alles	10,35 m
Breite über alles	3,20 m
Tiefgang fahrfertig	0,95 m
Höhe über Wasser	3,05 m
Stehhöhe im Salon	1,88 m
Stehhöhe i. d. Achterkaj.	1,65 m
Anzahl der Schlafplätze i. 3 abgeteilt. Kajüten	6
Gewicht	5,5 t
Brennstofftanks	2 x 300 l
Wassertanks	2 x 95 l

Fahrwerte:

Mit 2 Volvo-Motoren
4-Zyl.-Vergasermotoren à 120 HP
= ca. 20 Knoten
oder 37 km/h.

Mit 2 Volvo-Penta-4-Zyl.-Diesel-
motoren à 68 HP ca. 13 Knoten
oder 25 km/h.

Mit 2 Volvo-Penta-6-Zyl.-Diesel-
motoren à 92 HP ca. 18 Knoten
oder 34 km/h.

Brennstoffverbrauch:

Abhängig von der Fahrweise, Zu-
ladung und den Wasserverhält-
nissen.

Durchschnittlicher Fahrverbrauch
mit 2 Volvo-Penta-Vergasermoto-
ren à 120 HP 18—25 l p. Std.

Durchschnittlicher Fahrverbrauch
mit 2 Volvo-Penta-Dieselmotoren
à 68 HP 15—20 l p. Std.

Durchschnittlicher Fahrverbrauch
mit 2 Volvo-Penta-Dieselmotoren
à 92 HP 16—22 l p. Std.

Änderungen vorbehalten!

HARRY A. SÜHRCKE

2 Hamburg 22

Wandsbeker Chaussee 238

Tel. 20 31 54 u. 200 72 84

