

TEST 727

MOTORBOOTE

von Verena Diethelm

AQUILA 44

Länge ü.A.:	13,44 m
Breite:	6,56 m
Höhe:	5,70 m
Tiefgang:	1,16 m
Trockengewicht:	15,9 t
Verdrängung:	18,2 t
Treibstoff:	1.100 l
Wasser:	680 l
Abwasser:	240 l
Standardmotorisierung:	2 x Volvo Penta D4 225 PS
Testmotorisierung:	2 x Volvo Penta D4 300 PS

PREIS: ab € 595.524,-
(exkl. MwSt, ab Werk)

EXTRAS (AUSWAHL):

2 x 260 PS Volvo D4:	8.064,-
2 x 300 PS Volvo D4:	16.826,-
Reservetank 360 l:	7.611,-
Bugstrahlruder 8 PS:	10.155,-
Hardtop auf Fly:	23.005,-
Lexan Windschutzscheibe:	5.360,-
Kühlschrank 36 l Wet Bar:	1.670,-
Ice Maker Wet Bar:	2.064,-
Elektr. Dingi Davits:	19.415,-
Generator Fischer Panda 11,4 kW:	28.780,-
Watermaker:	16.598,-
Zusatzwassertank 170 l:	783,-
Klimaanlage:	33.356,-
Skipperkajüte:	6.235,-
Innensteuerstand:	21.434,-
Unterwasserbeleuchtung:	3.311,-
Antifouling:	5.375,-
Transport Shanghai-Rijeka:	46.870,-

Info: Master Yachting, 1140 Wien,
Diesterweggasse 16/5, Tel.: 01/814 44,
E-Mail: office@masteryachting.com,
www.masteryachting.com

FAHRLEISTUNGEN:

rpm	kn
1.000	5
1.500	7,3
2.000	8,7
2.500	10
3.000	14,5
3.500	19,2
3.550	19,8

5 Personen, 75 % Treibstoff, 50 % Wasser

Fortsatz. Wulstbüge
machen die Fahrt effizienter.
Informationen über Yacht
und Finanzierung kann
man auf der Boot Düsseldorf
einholen



VEREINTE KRÄFTE

Geheimwaffe. Die in Übersee
erfolgreichen Motorkatamarane von
Aquila nehmen Kurs auf Europa



Was kommt heraus, wenn der Ex-Chef der weltweit größten Charterfirma, der größte Motorboot-Händler der Welt und eines der bekanntesten Konstruktionsbüros an einem gemeinsamen Projekt arbeiten? Kein verdorbener Brei, sondern eine Yacht, die perfekt auf die Bedürfnisse von Chartergästen zugeschnitten ist, den Eigner mit gehobenen Luxusansprüchen aber ebenso wenig enttäuscht.

2012 haben sich Lex Raas, Charter-Experte der ersten Stunde und ehemaliger CEO von Moorings/Sunsail, MarineMax sowie das slowenische Designbüro J&J/Seaway, das nicht nur für die heimische Werft Sunbeam Yachts sondern auch für Branchengrößen wie Azimut, Bavaria, Beneteau, Dufour und Jeanneau gearbeitet hat, zusammen getan, um einen neuen Motorkatamaran zu kreieren.

Das Ergebnis wurde Aquila genannt und ist nicht einfach ein Segelkatamaran ohne Mast, sondern vom Unterwasserschiff wie von der Ästhetik her ein reinrassiges Motorboot. Der Kat besitzt die seitliche Silhouette einer modernen Motoryacht, ein Eindruck, zu dem auch die schnittigen Rumpfenster und das Styling des Deckshauses beitragen. Nur von vorne ist die Yacht eindeutig als Zweirümpfer erkennbar.

Gebaut werden die Motorkatamarane in der 1985 gegründeten chinesischen Werft Sino Eagle, die sich bereits mit dem Karbon-Racer Aquila RP 45 sowie diversen Auftragsarbeiten einen Namen gemacht hat. Aktuell besteht die Palette aus drei Modellen mit 36, 44 und 48 Fuß. Demnächst soll ein 30-Fuß-Kat dazu kommen, der wie der Aquila 36 mit Außenbordern betrieben wird.

Die Aquila-Powerkats haben sich innerhalb kürzester Zeit in Übersee – vor allem in der Karibik, aber auch in Australien, Neuseeland und Asien – rasant verbreitet, in Europa waren sie hingegen bislang so gut wie unbekannt. Das dürfte sich ändern, denn die Wiener Handels- und Charterfirma Master Yachting, ihres Zeichens einer der größten Lagoon-Händler der Welt, hat das Marktpotenzial von Aquila erkannt und sich 2017 die exklusiven Distributions-



Offenbarung. Klappt man das Fenster hoch, entsteht zwischen Salon und Cockpit ein gemütlicher Barbereich (oben). Alle Kajüten, sind hell und geräumig (rechts), gleiches gilt für die Nasszellen (ganz rechts)



rechte für Deutschland, Österreich, Schweiz, Kroatien, Slowenien, Serbien, Bosnien Herzegowina und Montenegro gesichert.

Roadtrip

Der von uns getestete Aquila 44 wurde in Europa erstmals in Cannes vorgestellt. Master-Yachting-Frontmann Franz Schillingler nutzte die Herbstmesse-Saison, um mit der Yacht kreuz und quer durchs Mittelmeer zu fahren und den Neuzugang persönlich auf Herz und Nieren zu prüfen. Ein Härtetest über mehr als 800 Seemeilen und unter teilweise widrigen Bedingungen mit fünf Meter hohen Wellen, den der Aquila ohne Zwischenfälle und mit nur drei Tankstopps bravourös bestand.

Dazu beigetragen hat auch die robuste Bauweise: Aquila-Katamarane werden in Hangzhou, drei Stunden von Shanghai entfernt, gefertigt, wo auf einer Fläche von 110.000 Quadratmetern modernste Produktionskapazitäten zur Verfügung stehen. Die Yachten werden vollständig im Infusions-

verfahren mit Vinylester-Harz laminiert, das gilt auch für sämtliche strukturelle Schotten. Unter Wasser kommt Volllaminat zum Einsatz, Rumpfe und Decks bestehen aus Sandwich mit Balsa-Kern.

Unüblich für einen Motorkatamaran, verfügt der Aquila 44 über Sicherheitsluken sowie Kollisionsschotts vorne und achtern. Handrelings und Haltegriffe sind reichlich vorhanden und sinnvoll angebracht.

Beide Rumpfe haben rund 60 cm lange Wulstbüge, was im nicht-kommerziellen Bereich ungewöhnlich ist. Wulstbüge verlängern die Wasserlinie, reduzieren den hydrodynamischen Widerstand der Bugwelle und sorgen so bei Frachtschiffen für weniger Treibstoffverbrauch sowie mehr Geschwindigkeit und Stabilität. Die torpedoförmigen Fortsätze haben allerdings den Nachteil, dass sie bei rauer See zum Stampfen neigen und wurden daher bei Sportbooten bislang kaum eingesetzt. Um dieses Problem zu umgehen, haben die Designer der Aquila-Kats die Form der



Stufenplan. Die übersichtliche Steuerkonsole befindet sich mittig auf der Flybridge (links und unten). Der Steuermannsitz bietet Platz für drei Personen und geht L-förmig in eine Sonnenliege über (links). Über vier Stufen gelangt man von der Fly auf das Vorschiff (unten ganz links)

Ein Stockwerk tiefer befindet sich das Achtercockpit mit zwischen den Rümpfen platzierter U-förmiger Sitzlandschaft und einem Tisch, der ebenfalls in eine Sonnenliege umgebaut werden kann. Das Zeug zum Lieblingsplatz hat die ausklappbare Bar, die entsteht, wenn man von der Pantry aus das Fenster mit Hilfe zweier Gasdruckluftfedern nach oben schwenkt. An dieser Durchreiche kann man sich die Drinks direkt aus der Galley, die mit zweiflammigem Herd, Mikrowelle, Doppelspüle und Kühlschrank-Tiefkühler-Kombi ausgestattet ist, servieren lassen und mit den Gästen im Salon plaudern.

Volle Breitseite

Da sich die Rümpfe nicht verjüngen und somit die komplette Breite von 6,56 Metern vom Bug bis zum Heck zur Verfügung steht, gibt es unter Deck besonders viel Platz.

In der Standardversion mit drei Kajüten erstreckt sich die Eigner-Kajüte im Vorschiff über die gesamte Breite und bietet damit die größte Eigner-Suite in dieser Größenklasse, vergleichbar mit der einer 60-Fuß-Yacht. Auf Initiative von Master Yachting wurde auch eine Variante im klassischen Katamaran-Layout mit zwei Kajüten pro Rumpf entwickelt. Der Innenausbau erfolgt wahlweise in Kirsch, Olive oder wie beim Testboot in Light Ash.

Alle Kajüten verfügen über Inselbetten mit Memory-Foam-Matratzen, die darunter großzügigen Stauraum bieten, große Rumpfenster sowie eigene Nasszellen mit separaten Duschkabinen und elektrischem Bord-WC.

Fazit: Was auf dem US-Markt funktioniert, muss nicht unbedingt auch auf der anderen Seite des großen Teichs ein Erfolg sein. Der Aquila 44 trifft jedoch mit seinem Raumangebot, dem effizienten Unterwasserschiff, den Sicherheitsfeatures und den zahlreichen Erholungszonen auch den Geschmack der europäischen Kunden. Schade nur, dass man den Platz am Vorschiff nicht besser genutzt und dort eine Lounge oder Sonnenliege verbaut hat. Sowohl die Drei- als auch die Vier-Kajüt-Version stehen ab 2019 für den Charterbetrieb in der Adria zur Verfügung. ■

Wülste überarbeitet und ihnen ein leichtes V, Softchines und Sprayrails verpasst.

Mit der stärkeren Motorisierung von 2 x 300 PS gleitet der Powerkat mühelos übers Wasser und schneidet auch durch größere Wellen wie das Messer durch die Butter. Ideal ist eine Reisegeschwindigkeit von zehn bis elf Knoten, die zwischen 2.500 und 2.800 Umdrehungen erreicht wird. Dabei werden rund 45 Liter Diesel verbrannt und eine Reichweite von 220 Seemeilen mit Reserve erreicht. Mit dem optionalen Reservetank erhöht sich der Radius auf mehr als 300 Seemeilen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 Knoten.

Da die Propeller sehr weit auseinander liegen, kann man das Steuerrad noch so radikal einschlagen und der Aquila wird trotzdem in einem großen Radius gemächlich um die Kurve fahren. Liebhaber der rasanten Fahrt mögen es vielleicht bedauern, beim Manövrieren im Hafen entpuppt sich das aber als großes Plus: Der Kat lässt sich ganz leicht am Teller drehen, das optionale Bugstrahlruder ist eigentlich nicht notwendig.

Schaltzentrale

Die Steuerkonsole ist auf der Flybridge mittig sowie etwas zurückgesetzt positioniert und wird vom optionalen Hardtop beschattet, in das Lautsprecher und LED-Beleuchtung integriert sind. Eine die Fly umlaufende Acryl-Glasscheibe schützt rundum vor Wind, nur in der Mitte vor dem Steuerstand ist eine Stelle ausgespart. Aus einem einfachen Grund: Über vier Stufen gelangt man von der Flybridge direkt auf das Vorschiff, was sich vor allem beim Anlegen und Ankern als sehr praktisch erweist. Wird es dem Steuermann zu luftig, kann er auf den optionalen Innensteuerstand wechseln.

Der Steuermannsitz ist L-förmig und geht in eine bequeme Chaiselounge über, eine weitere Bank befindet sich direkt neben der Konsole. Hinter dem Steuerstand sind eine voll ausgestattete Wetbar sowie eine Sitzecke für sechs Personen untergebracht, die in ein Sonnenbett umgewandelt werden kann.