1

ABIM-CLASSIC 134 SUPERIOR

„Auf und davon . . ."

boot Halle 17 A 22

Sie ist inzwischen das vierte und aktuellste Modell, das die WasserSport-Redaktion von dieser im malerischen Örtchen Ossenzijl, in der holländischen Provinz Overijssel, testmäßig unter ihre Fittiche nimmt, die „ABIM 134 Superior". Und sie ist wohl auch das am optimalsten, serienmäßig ausgestattete Exponat, das ABIM derzeit im Programm führt. Ein technisch perfekter Multi-Knickspanter, prädestiniert für lange Reisen, ganz nach dem werfteigenen Motto, „Erfahrung bestimmt den Kurs".

Text und Fotos: Claus D. Breitenfeld

Bislang hat Werftchef Peter Oord zu Testfahrten stets direkt nach Ossenzijl, dem „Home of ABIM" am Ossenzijlersloot eingeladen, doch dieses Mal sollte es anders sein. Als Testrevier hatte er sich das „Zwarte Water" um Zwartsluis auserkoren, mit der durchaus verständlichen Begründung, dass man dort höhere Geschwindigkeiten fahren darf und auch kann. Wenn schon 110 kW (150 PS) Volvo Penta D3-Diesel als Herzstück in diesen brandneuen Multi-Knickspanter verbaut wurden, dann soll ihm auch die Möglichkeit gegeben werden zu zeigen, wozu er in der Lage ist – wenn auch nur kurzfristig. Denn – und darüber bedarf es sicherlich unter Insidern keiner Diskussion – einen reinrassigen Verdränger, permanent unter Volllast zu bewegen, macht aus ökonomischen Gesichtspunkten absolut keinen Sinn.

Der Grundgedanke des Ehepaares Dinie und Peter Oord, eine Werft aus der Taufe zu heben, realisierten beide im Jahre 2002. Angefangen hat alles mit einer Motoryacht-Fahrschule. Die sich dabei im Laufe der Jahre angesammelten Erfahrungen im Umgang mit Kursteilnehmern, motivierten diesen Weg zu gehen, in der Erkenntnis, warum nicht selbst Schiffe zu bauen, mit dem Ziel, Schlechtes wegzulassen und Gutes noch zu verbessern. Dass dies nicht einfach werden wür-

1 *Entspannt und komfortabel, fern des stressigen Alltags – eben „off-line" – die Zeit auf dem Wasser genießen.*

2 *ABIM-Werftchef Peter Oord am Ruder seiner brandneuen „134 Superior". Eigentlich als sein Privatschiff auf Kiel gelegt – eigentlich. Mal seh'n, wie lange das gut geht . . .?!*

de, war den Oords durchaus bewusst und gleichzeitig auch Namensgrundlage für die Werft. „ABIM" setzt sich aus den Anfangsbuchstaben des holländischen Sprichwortes „Alle Begin Is Moeilijk" zusammen, was ins Deutsche übersetzt bedeutet, „aller Anfang ist schwer". Heute ist Peter Oord fest davon überzeugt, dass diese Erkenntnisse während der Ausbildung mit den ehemaligen Schülern beim Bau seiner Schiffe eine wichtige Rolle eingenommen hat und immer noch nimmt.

Design, Konzept, Verarbeitung

Jahr für Jahr fahren die Oords mit ihren neu entwickelten Yachten für mehrere Wochen quer durch Europa, anzutreffen von der Ostsee bis nach Frankreich, stets dabei bedacht, aus den unterschiedlichsten örtlichen Gegebenheiten das herauszufiltern, was es wert ist, in künftige Weiterentwicklungen einfließen zu lassen, denn für eine ABIM sollte jeder Hafen ein Zuhause sein.
Besonders bezogen auf den Testprobanden trifft dies zu, denn selten sahen wir uns mit einem Schiff konfrontiert, das bereits in seiner Standardausstattung so komplett ausgestattet ist, wie die hier vorgestellte „134 Superior".
Es würde den Rahmen der Berichterstattung sprengen, wollte man alles auflisten, was speziell bei diesem Boot zu den sogenannten Standards gehört. Hier ein kleiner Auszug: Sämtliche Trittflächen an Bord in „Perma-Teak", ein absolut wartungsfreier, echtem Teakholz täuschend ähnlich nachempfundener Belag, der hier sogar noch in unterschiedlichen Farben – Multicolor – verlegt wurde. Des weiteren Rotorswing-Stabilisator, Bug- und Heckstrahlruder, Heckdusche und Deckswaschanlage, Combi-Wechselrichter und Ladegerät, LED-Ausstattung, Heizung, Plotter mit GPS, Atis-Funkanlage, Radio/CD, Bank auf Achterdeck mit Polster, elektrisch klappbarer Aluminium-Mast mit Decksbeleuchtung, 140 mm-Ø-Tauwieling als Scheuerleiste, Cabrioverdeck, hochwertige Isolierung, Polsterung in Kunstleder, komplette Pantry, Waschmaschine/Trockner etc. Und das alles in einer Verarbeitung von höchster Qualität. Dass der eine oder andere kaufwillige Eigner Sonderwünsche in Bezug auf Interieur-Varianten realisiert haben möchte, versteht sich von selbst, doch dafür steht ja die Zusage des Prädikats „Custom-build".
Gehen wir ins Detail. Vom Achterdeck mit fest verschweißter, halbrunder Backskiste, in der unter anderem locker zwei Fahrräder verstaut werden können, führt der Weg an Bb. über eine gewendelte Treppe auf die tiefe Badeplattform. Breite Gangbords machen den Weg frei aufs Vorschiff, unterbrochen von jeweils zwei Stufen, abgesichert durch die 40 mm starke, stabile VA-Reling. Fenderhalter flankieren die Aufbauwinsch und den durchs Schanzkleid führenden Anker, optimal positioniert der elektrisch zu legende der Gerätemast und bei abgeklapptem, fünfteiligen Windschild reduziert sich die Durchfahrtshöhe auf gerade mal 2,45 m. Passgenau sitzend, die zweiteilige Persenning, die den gesamte achterlichen Bereich im geschlossenen Zustand quasi zu einem Deckssalon verwandelt, jedoch auch nur partiell bis hinter den Steuerstand reichen kann.
Auf frei stehenden, um 360° drehbaren Steuerstandsesseln hinter dem hydraulischen Holzruder, nehmen Rudergänger und Copilot Platz. Gute Lösung auf stark befahrenen Revieren, um schnell mal den Blick nach achtern werfen, ohne sich den Hals zu verdrehen.
Der Steuerstand als solcher, ein Highlight in eigener Sache. Neben traditionellen, analogen Kontrollinstrumenten für Drehzahl, Kraftstoff, Fäkalien, Frischwasser, Ruderlage, Kühlwasser und Voltmeter, dominiert hier ein Yachtcontrol-Flatscreen, dem so ziemlich alles abverlangt werden kann, was navigationsbordinformationstechnisch nur denkbar ist. Egal, ob Drehzahl, Kraftstoffverbrauch, Wassertiefe, Routenplanung wie beim Auto-Navi mit Fahrzeiten und Wegbeschreibung, er hat alles drauf. Sogar der häusliche Internetzugang kann damit genutzt werden. Autopilot, Bug- und Heckschraube, Überwachung des Stabilisators, 15 Kippschalter und die elektrische Schaltung fungieren als einrahmendes Beiwerk.
Backbords schließlich der fünfstufige Niedergang unter Deck. Wer auf gediegenen Innenausbau steht – hier in Nussbaum, jede andere Holzart selbstredend möglich – dessen Herz wird höher schlagen. Kombiniert mit einem rutschfesten, pflegeleichten Laminatboden, kommt sofort wohnliches Ambiente auf, das durch aufwändige Kunstlederpolsterungen zusätzlich betont wird. Steuerbords das gemütliche U-Sofa mit Tisch, gegenüber ein in die Wegerung integriertes Sideboard mit flach liegendem TV, daher reichlich Stauraum darunter, dazwischen das leicht zugängliche Maschinenraumluk und in Richtung Vorschiff, durch staufähige Raumteiler getrennt, an Stb. die bestens ausgestattete Pantry mit vierflammigem Gasherd, Mikrowelle, Dunstabzug, zu öffnende Bullseyes, Spüle, Kühl-Gefrierschrank und jeder Menge Arbeitsfläche. Gegenüber eine Dinette, die, würde man den

Tisch absenkbar konzipieren, als Schlafplätze fünf und sechs fungieren könnte. Vergeblich sucht man an Schubfächern, Schrank- oder Sideboard-Türen evtl. störende Griffe. „Softclose“ heißt das Zauberwort, nur andrücken und „der Sesam“ öffnet sich. Umgekehrt funktioniert’s ebenso. Die Eignerkabine achtern überzeugt mit riesigem Doppelbett, Stauraum darunter und in seitlicher Wegerung. Daneben gut getarnt die Waschmaschinen-Trockner-kombination. Der TV von der Decke herunterzuklappen, in die bestens dimensionierte Dusche geht’s direkt an Stb., die Toilette außerhalb an Bb. platziert und gegenüber in einem schmalen Hochschrank installiert, das übersichtliche Elektropaneel mit Sicherungsautomaten. Apropos Elektrik – die indirekte Beleuchtung im Fußraum, rings um die Betten im Eigner- und Vorschiffsbereich, reagiert zeitgeschaltet und auf Bewegung. Aber auch nur dann und auf dessen Seite, wenn der „Beischläfer“ das Bett verlässt oder umgekehrt. Somit wird der Partner nicht durch volles Kabinenlicht im Schlaf gestört.
Im Vorschiff zwar eine V-Kabine, jedoch wurde durch den steilen Steven so viel Raum realisiert, dass auch hier ein Doppelbett zum Einsatz kommt, nebst separater Toilette und Dusche. Auch hier gilt Stauraum satt, wo immer nur möglich.

Fahreigenschaften

Wie bereits eingangs darauf hingewiesen, ein Schiff vom Format dieser „ABIM 134 Superior“ ist für’s Reisen konzipiert, nicht Rasen. Selbst dann nicht, würde dem Rumpf eine Twin-Motorisierung von zweimal 150 PS einverleibt. Das brächte zwar in stark fließendem Gewässer mehr Fahrspaß, macht jedoch auf Kanälen, Seen und offenem

1

2

3

4

5

1 *Vorbildliche, übersichtliche Elektrik-Installation in Form eines bestens zugänglichen, schmalen Schrankes.*
2 *Wohlfühlatmosphäre im Salon durch gediegenen Nussbaum-Holzausbau.*
3 *Auch wenn das äußerliche Image „off-line“ verspricht, am übersichtlichen Steuerstand wird „on-line“ praktiziert – ganz wie zu Hause. Und das mit aller Konsequenz.*
4 *Perfekt ausgestattet, die Pantry mit allem Drum und Dran.*
5 *Äußerst bequeme Halbrund-Sitzbank in Funktionsunion als Backskiste mit Kühleinheit auf dem Achterdeck.*
6 *Des Eigners achterliches Refugium mit großem, freistehendem Doppelbett.*
7 *Ordentlich und praxisgerecht dimensioniert, die Sanitärbereiche von WC und Dusche.*

6

7

Wasser kaum Sinn. Der Test-Vollständigkeit halber legen wir dennoch den Hebel auf den imaginären Tisch und notieren nach ca. 30 Sekunden Fullspeed mit 8,7 kn (16,11 km/h), 3.100 U/min. Damit liegen wir 100 U/min über der Nenndrehzahl. Peter Oord ist sich dieser Tatsache bewusst und signalisiert sofort, dem Propeller wird eine „Steigungskosmetik“ verpasst, dann ist bei niedrigerer Drehzahl unter Umständen sogar mehr Schub möglich. Den Spritverbrauch von 27,5 l/h vergessen wir ganz schnell, so törnt auf Dauer kein Mensch.
Allerdings ist in diesem Zusammenhang eines erwähnenswert, nämlich der dB(A)-Geräuschpegel von lediglich 71. Normale Laufstärke-Konversation möglich. Dieser durchaus befriedigende Wert entwickelt sich allerdings extrem ins Positive, mit gerade nur noch flüsternden 56 dB(A), wird die Drehzahl auf rund 1.500 U/min halbiert. Ein dickes Lob an die Werft zum Thema Geräuschdämmung. Und dass dabei der Testproband durchaus nicht zur lahmen Ente wird, unsere Messungen spiegeln es wider: 5,5 kn (10,2 km/h) bei einem um ca. 86 % (!) geringeren Kraftstoffverbrauch von lediglich 3.8 l/h. Das kann sich sehen lassen.
Sehen lassen können sich auch die Manövriereigenschaften. Unter Assistenz von Bug- und Heckschraube dreht sich die ABIM auf dem Teller. Wird auf diese Helferlein verzichtet und liegen ca. 1.000 U/min an, reicht der Drehkreis auch nicht weiter als über eine bis eineinhalb Bootslängen hinaus. Auch das ein Topwert. Schneller gefahrene Kurven bei vollem Rudereinschlag, auch dabei keine nennenswerte Krängungsneigung, wie auch der Wellenschlag kaum der Rede wert ist. Resümee: Alles bestens, alles im grünen Bereich.

Kontakt

ABIM Yachting
Opdijk 10 - 12
NL-8376 HH Ossenzijl
Tel.: 0031-(0)-561-477 440
Fax: 0031-(0)-561-477 551
Mail: info@abim.eu
www.abim.eu

boot: Halle 17A22

ABIM 134 Superior

Herstellerland	Holland
Motorisierung Test KW (PS)	Volvo Penta D3 150, 110 kW (150 PS), Reihen-5-Zyl., 2,4 l, Comm. Rail
Antriebsart	Welle, Ø 40 mm, Propeller 23 x 17", Michigan GL506, 5-Blatt, Bronze
Preis Standard/Testschiff (€)	397.568,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit kn	Geschwindigkeit (km/h)	Verbrauch l/h	Verbrauch l/sm	Verbrauch l/km	Schallpegel* dB(A)
Standgas eingekuppelt	700	2,50	4,63	0,90	0,36	0,19	53
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	1750	6,50	12,04	5,80	0,89	0,48	59
Marschfahrt	1500	5,50	10,19	3,80	0,69	0,37	56
V-max.	3100	8,70	16,11	27,50	3,16	1,71	71

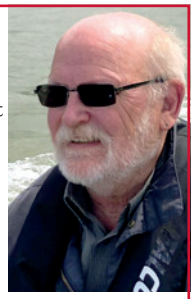
Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 25, Drehkreis in Bootslängen = 1 - 1,5 bei 1000 U/min, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 758 (1405) / 978 (1811)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand

13,40 m | 4,25 m | 1,05 m | 2,45 m | 1x81-2 x110 kw (1x110-2x150 PS) | Stahl

750 l | 750 l | 17.000 kg | CE B | 12 | 4+Salon

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Zwarte Water, Zwartsluis (NL), Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 1 - 2 / 0,25, Personen an Bord: 3, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 200 / 700



Mein Fazit: Zwar kann aufgrund der Testbedingungen keine umfassende Aussage in Sachen CE-Kategorie „B“ für außerhalb von Küstengewässern gemacht werden, dennoch ist der Chronist durchaus der Ansicht, dass allein in Anbetracht der Abmessungen, insbesondere der Breite ü. A. von immerhin 4,25 m und der Rumpfbauweise als Multiknickspanter, diese Anforderungen voll und ganz erfüllt werden. Ein sehr schönes, nicht nur zeitlos optisch dauerhaft Gefallen findendes Reiseschiff, das einer vierköpfigen Crew jede Menge Komfort und zudem persönliche Privatsphäre bietet. Je nach Eignerwunsch lassen sich auch Schlafplätze für maximal acht Personen bei entsprechender Kabinenkonstellation verwirklichen. Standardmäßig ausgestattet, in Relation gesetzt zur finanziellen Investition, bekommt man hier ganz schön viel Schiff zum fairen Preis.

Claus Breitenfeld – Testredakteur