

# YACHTING

S W I S S B O A T



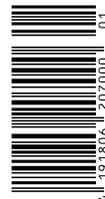
**PERFORMANCE 1501 – MIT  
100 KM/H ÜBERS WASSER**

OYSTER 825  
Made for Sailors

GC32  
Armin Strom Sailing Team

**COME TO CASCAIS  
Regatten & mehr...**

NAUTIC-MESSEN  
SuisseNautic + boot



## THINK GREEN

*Neue Greenline 36 Hybrid*

**THINK  
GREEN**



*Mit der komplett neu entwickelten Motoryacht Greenline 36 Hybrid erweitert SVP Yachts aus dem slowenischen Begunje die aktuelle Greenline-Modellpalette und setzt Standards hinsichtlich Antrieb, Raumgefühl und Design. Yachting fuhr die erst Ende 2016 als Weltpremiere vorgestellte Zwölfmeter-Yacht auf dem Bodensee vor Romanshorn.*

Immer mehr Menschen machen sich Gedanken darüber, wie sie ihr Leben noch besser mit dem schonenden Umgang von Ressourcen und dem Schutz der Umwelt in Einklang bringen können. Insbesondere Wassersportler legen immer öfter verstärkten Wert darauf, ihrem Hobby im Einklang mit der Natur fröhnen zu können – ohne das Wasser zu verschmutzen und möglichst ohne Emissionen zu verursachen, sei es in Form von Abgasen oder Lärm.

Da passt es gut, dass SVP Yachts aus dem slowenischen Begunje nun mit der neuen Generation der Greenline 36 Hybrid einen Vorstoss genau in diese Richtung unternimmt: Mit der insgesamt fünften Rumpf-Generation des Erfolgsmodells soll dank ausgeklügelter, sicherer und einfach zu bedienender „echter“ Hybrid-Technologie an Bord auf Wunsch nicht nur umweltschonend und sparsam gefahren werden können, der Törn soll auch leise ablaufen können – ohne dabei jedoch auf Komfort, Platz oder Speed verzichten zu müssen.

Nachdem Greenline zeitweise in schweres Fahrwasser geraten war, übernahm Vladimir Zynchenko vor zwei Jahren die angeschlagene Werft. Der begeisterte Wassersportler, Technikfan und Hobbyflieger war von der Greenline-Philosophie zutiefst überzeugt: Er wollte Wassersport mit Spass, Komfort – und eben auch mit dem Umweltgedanken verbinden. Zynchenko krepelte die Ärmel hoch und machte sich

engagiert an die Arbeit: nach nur wenigen Monaten Planungs- und Bauzeit präsentierte er auf der Interboot und der Southampton Boat Show Ende 2016 schliesslich stolz seinen neuesten Wurf: die komplette Neuentwicklung Greenline 36 Hybrid, Baujahr 2016.

Zwar sollte auch der neue Wurf aus Slowenien die „Signatur der Greenline-DNA“ tragen und die „Philosophie konsequent weiterverfolgen“, mit der die Vorgänger-Werft vor einigen Jahren an den Start gegangen war, heisst es von Seiten der SVP-Macher. Zynchenko: Die neue 36 habe einen Single-Antrieb, eine Doppel-Kabine, und die neue Generation solle noch mehr Geschwindigkeit, mehr Komfort sowie ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bieten – bei im Vergleich zu den Vorgänger-Modellen reduzierten Betriebskosten.

Damit passt das Konzept wunderbar nicht nur in die aktuelle Zeit mit den vielerorts bereits angehobenen Öko-Standards, auch das Umweltbewusstsein vieler Menschen verlangt – unabhängig von strengerer Gesetzen und Verordnungen – immer öfter nach Produkten dieser Art. Was gibt es schliesslich besseres, als sein Hobby auf dem Wasser frei von ökologischen Gewissensbissen und mit dem Bewusstsein, vermeidbare Umweltbelastungen eben zu vermeiden, betreiben zu können? Greenline hat die Zeichen der Zeit erkannt.



An Stb. befindet sich der übersichtliche Steuerstand mit den Bedienelementen für den Diesel- und den E-Antrieb, den Bugstrahlern, den Tabs sowie einem davor aufgepflanzten Geräteträger für einen grossen Plotter (Option). Gut gefallen hat uns die Rauchglas-Schiebetür rechts vom Steuerstand, die es ermöglicht, schnell nach aussen auf den Gangbord zu gelangen.

Das zukunftssträchtige Hybrid-Antriebssystem besteht bei der neuen 36 aus Begunje zuvörderst aus einem bewährten und leistungsstarken Volvo Penta D3-220 EVC, der 220 PS / 162 kW leistet. Das Diesellaggregat erledigt zuverlässig seine Arbeit, wird jedoch an Bord von einem 10 kW leistenden Elektromotor mit einem integrierten 7 kW-Generator unterstützt. „Der E-Motor ist mit dem Dieselmotor durch eine hydraulische Kupplung verbunden“, sagt Michael Galluser. Ausserdem gebe es eine elektronische Motorsteuerung und ein Hybrid-Management-System mit HCU an Bord, ergänzt der bei Pro Nautik in Romanshorn – Exklusiv-Vertreiber für die Greenline-Reihe in der Schweiz – für Marine-Elektronik verantwortliche Mitarbeiter.

Dieses System bewährt sich bei unserer Testfahrt auf dem herbstlichen Bodensee ausgezeichnet. Endgültig vorbei sind die Zeiten, da das Hybrid-System an Kinderkrankheiten litt und nervige Reparaturen, wie bei den ersten Greenline-Generationen ab und zu beobachtet, nötig wurden: sanft den Gashebel in die Leerlauf-Stellung drücken, „Hybrid Switch“-Schalter auf „Electric“ eingestellt – auf der „Hybrid Control Unit“, einem klei-

nen Display neben dem Schalter, ist die aktuell gewählte Antriebsart ablesbar, und schon kann es losgehen. Leinen los, Gashebel in langsame Vorwärtsfahrt einrasten, und schon schiebt sich das voll beladene neun Tonnen verdrängende Schiffchen (leer: sieben Tonnen) flüsterleise aus der Box, unterstützt von zwei elektrischen Strahlrudern vorn und achtern (achtern: Option).

Als wir starten, zeigt ein weiteres Display für das Akku-Management 62 Prozent (Rest-) Kapazität der Akkuzellen an. Damit könnte, eine niedrige Geschwindigkeit unterstellt, mit einer Leistungs-Abforderung von 4,33 kW etwas mehr als eineinhalb Stunden rein elektrisch gefahren werden. Bei drei Knoten beträgt der Stromverbrauch beispielsweise lediglich 34 A, bei vier Knoten messen wir 87 A, auch das ist ein ausgezeichneter Wert.

Als wir den Yachthafen bei Pro Nautik verlassen haben, gehen wir kurzzeitig auf Höchstgeschwindigkeit – ausschliesslich mit dem E-Motor. 5,3 Knoten sind so maximal drin – mit unserer Restkapazität von 62 Prozent jedoch lediglich für etwas mehr als eine

Als Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir mit unserem Testschiff bei leicht welligen Verhältnissen und leichtem Wind auf dem schweizerischen Teil des Bodensees vor Romanshorn 16,4 Knoten (30 km/h) – bei idealen Voraussetzungen ist da sicherlich noch mehr drin. Der Werft-Katalog verspricht 18, mit dem stärkeren Yanmar 8LV/370-Diesel sogar 25 Knoten (33 bzw. 46 km/h). Gut zu wissen, dass man könnte, wenn man wollte.

Das zukunftssträchtige Hybrid-Antriebssystem besteht bei der neuen 36 aus Begunje aus einem bewährten und leistungsstarken Volvo Penta D3-220 EVC, der 220 PS / 162 kW leistet. Das Dieselaggregat wird von einem 10 kW leistenden Elektromotor mit einem integrierten 7 kW-Generator unterstützt. Als Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir bei leicht welligen Verhältnissen und leichtem Wind 16,4 Knoten – bei idealen Voraussetzungen ist da sicherlich noch mehr drin

halbe Stunde. Das Prinzip ist immer das gleiche – und ist bereits bestens von der Elektro-Automobilität bekannt. Wer eine moderate Geschwindigkeit wählt, kann lange Strecken zurücklegen, wer ständig „heizt“, muss ziemlich schnell nachladen – eigentlich ganz einfach. Die Leistungs-Entnahme auf unserem Testschiff beträgt unter Höchstgeschwindigkeit (abgelesen) 10,7 kW. Der Stromverbrauch beträgt nun 200 A. Bei voller Akkuleistung – und moderater Fahrgeschwindigkeit – sollen mit dem E-Motor bis zu 35 Seemeilen (knapp 65 Kilometer) möglich sein, sagt Pro Nautik-Mitarbeiter Galluser. Bei drei Knoten Speed könnte man rechnerisch so einen halben Tag fahren.

Was uns auf Anhieb gefällt, ist, dass die Greenline im E-Modus tatsächlich sehr leise fährt – in der Vorderkajüte messen wir unter Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 56 dBA; im Salon sind es 63 dBA bei geöffneter und knapp 10 dBA weniger bei geschlossener Hecktür. Zu beachten ist hierbei, dass die Motorgeräusche tatsächlich fast komplett zu vernachlässigen sind, denn für die vordergründig vernehm- und messbaren Geräusche ist nicht in erster Linie der Antrieb, sondern sind zuvörderst die Wasser-Geräusche am Bug und das Rauschen des Heckwassers verantwortlich.

Als wir uns mitten auf dem Bodensee befinden, schalten wir von E- auf Dieselantrieb um. Das funktioniert denkbar einfach: Gashebel in die Leerlauf-Position, Schalter auf Dieselantrieb umlegen, Motor-Startknopf betätigen, Gas geben – fertig! Alle Bedienelemente sind in unmittelbarer Nähe des Steuerrades übersichtlich angeordnet. Aus dem Stand heraus beschleunigt der D3 von Volvo Penta gut; erstaunlich ist, wie direkt er am Gas hängt. Kleinste Bewegungen des Lastschiebe-Reglers quittiert die achtern mittig unter dem Salon eingebaute Maschine prompt.

Als Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir bei leicht welligen Verhältnissen und leichtem Wind 16,4 Knoten – bei idealen Voraussetzungen ist da sicherlich noch mehr drin. Der Werft-Katalog verspricht 18, mit dem stärkeren Yanmar 8LV/370-Diesel sogar 25 Knoten. Unser hybrid-tauglicher Volvo D3-Marinediesel regelt bei 4.000 Umdrehungen automatisch ab – mehr geht nicht, selbst wenn man wollte. Den Verbrauch ermitteln wir unter High Speed mit 45 Litern, die Geräuschentwicklung beträgt dabei vorn in der Eignerkabine 74, im Salon 75 dBA. Gut zu wissen also, dass man mit der neuen Greenline auch mal den „Hebel auf den Tisch legen“ kann, wenn man mag – ein reiner Racer ist das 11,99 Meter über Alles lange (Wasserlinie 11,32 Meter) und 3,75 Meter breite Boot (Tiefgang 0,90



Meter) jedoch nicht. Die neue Sechsendreissig will mehr Cruiser sein, ein „Wanderer auf dem Wasser“, für entschleunigte, dabei jedoch durchaus raumgreifende Törns. Sie will auf Tagestörns geführt und an stille Ankerbuchten genau so gelenkt wie auf Urlaubs-Törns in entferntere Reviere und Regionen gesteuert werden. Das dürfte die kleine elegante Yacht auch verstärkt für Charter-Unternehmen interessant machen. Erste Charter-Betriebe haben ihre Flotten bereits konsequent auf Greenline-Yachten umgestellt.

Bei sechs Knoten Speed fühlte sich die Greenline wesentlich wohler als bei permanenter Höchstgeschwindigkeit: der Verbrauch reduzierte sich bei 1.720 rpm auf nur noch 4,4 Liter, und auch die Geräuschentwicklung sank sprunghaft auf 60 bzw. 66 dBA vorn/achtern. Als wir die Geschwindigkeit noch einmal um 300 Umdrehungen auf nun 2.020 rpm steigerten, erhöhte sich die Geschwin-

digkeit um 0,8 auf 6,8 Knoten und der Verbrauch stieg um knapp vier Liter auf 8,2 Liter an; der Geräuschpegel erhöhte sich marginal auf 62 bzw. 69 dBA. Zehn Knoten ermittelten wir bei 3.020 rpm – der Verbrauch lag nun bei 21 Litern, und unser dBA-Messgerät zeigte die Werte 66 bzw. 72 an.

Auf dem See stoppten wir das Schiff auf; im Leerlauf drehte der Diesel so 700 mal pro Minute und verbrauchte dabei 0,7 Liter. Die Geräuschentwicklung messen wir im Stand mit 50 dBA vorn und 53 dBA im Salon. Dann gaben wir Vollast mit maximalem Schub – nach sieben Sekunden knackten wir die Sieben-Knoten-Marke, nach insgesamt 15 Sekunden erreichten wir 14 Knoten, und nach weiteren zehn Sekunden waren wir 16 Knoten schnell. Das sind sehr gute Werte, bedenkt man, dass unser Schiff beim Test etwa acht Tonnen schwer gewesen sein dürfte, und es lediglich mit

einem Single-Engine-Antrieb ausgestattet ist (auf Wunsch kann auch ein Yanmar 8LV-370 mit dann 370 PS geordert werden – dann ist jedoch kein Hybrid-Antrieb möglich).

Den Wendekreis ermitteln wir bei dem Testschiff (geschätzt) auf 2,5 Bootslängen bei dreieinhalb Knoten Geschwindigkeit. Die Kurvenlage ist nicht zu beanstanden, und als wir mangels Wellen auf dem Bodensee am Test-Tag die grossen Heckwellen der Friedrichshafener Fähre mit maximalem Speed kreuzen, schneidet die Greenline dank eines in Wassertankversuchen optimierten Unterwasser-Schiffsrumpfes souverän durchs kühle Nass – auch quer verlaufende Wellen sind unter Fahrt für sie kein Problem.

Apropos E-Antrieb: Der auf der neuen Greenline als Standard verbaut Lithium-Polymer-Akku (240 Ah/48 V – 10,8 kWh) ist an ei-

nen Hochleistungsinverter / eine -aufladeeinheit angeschlossen. So ist es auch möglich, regelmässig Haushaltsgeräte an Bord zu benutzen: von der im Salon Stb. achtern eingerichteten, 59 Zentimeter breiten, grossvolumigen Kühl-/Gefrier-Kombi von Gorenje (217 Liter) über den sich nach vorn hin anschliessenden (auf Knopfdruck versenkbaren) TV – Apparat bis hin zum elektrischen Kochen auf dem zweiflammigen Gorenje-Induktionsherd bis hin zur 230 V-Samsung-Mikrowelle mit integriertem Ofen.

Zudem sei die Greenline 36 Hybrid nach Werftangaben die erste Serien-Yacht, die im Standard über eine Klimaanlage / Heizungs-Einheit verfüge. Diese könne die gesamte Nacht über laufen – ohne das nervige Brummen eines Generators, heisst es von Wertseite. Möglich soll das durch den Einsatz des Lithium-Akkus in Kombination mit den Sonnenkollektoren auf dem Salon-Dach werden (genauer: vier photovoltaischen Panels, die fest in den Decksaufbau integriert sind – auch das läuft bei Greenline lobenswerterweise unter der Rubrik „Standard“).

Was uns an der neuen Sechsuudreissiger von Greenline besonders gefiel, war ihr üppig dimensionierter Innenraum. Wir haben uns bei unserem Test auf Antrieb gefühlt wie auf der immerhin vier Fuss längeren, grösseren 40 Fuss-Schwester. Erreicht wird das unter anderem durch einen legalen Design-„Trick“: Erst beim zweiten Hinschauen bemerkt man nämlich, dass die Greenline 36 lediglich an einer Seite (der Steuerbordseite) einen 38 Zentimeter breiten Gangbord besitzt, der vom Achtercockpit bis zur Bugspitze führt. An Backbordseite fehlt dieser Gangbord schlichtweg – dafür rutschte die Backbord-Aussenwand des Salons um etwa einen Fuss nach links.

Diese Idee der künstlichen Raumerzeugung ist zwar nicht völlig neu – französische Bootsbauer nutzten dieses System bei verschiedenen Projekten bereits – allerdings im Motoryacht-Bereich in der hier vor-

gestellten Grösse und Art der Yacht dürfte dies ein bemerkenswertes Novum sein. Und ein mutiger Schritt zugleich, denn Asymmetrie an Bord ist gewiss nicht jedermanns Sache. Auf der Greenline wird man die linksseitige Weitung des Salons jedoch – wenn überhaupt – nur sehr spät bemerken. Doch selbst dann stösst der an Backbord eingesparte Gangbord nicht auf Unmut, denn zum einen ist das Exterieur an dieser – wie auch an allen anderen Stellen der Yacht – professionell und designerisch hervorragend von J & J (in enger Zusammenarbeit mit SVP Avio) gelöst worden; zum anderen gibt es an der Backbord-Längsseite der Greenline immer noch genügend Platz zum Gehen – etwa um eine Leine an der Mittschiffs-Klampe zu belegen oder beim Anlegen einen Poller fassen zu können.

Der Innenraum der Greenline wirkt aufgeräumt, unverbaut, luftig und hell – im Salon gibt es dank grossflächiger Seiten- und Frontfenster, der zwei elektrisch zu öffnenden Dachfenster vorn sowie der verglasten Rückwand eine nahezu komplette Rundumsicht. Die Salon-Rückwand besteht aus einer nach aussen verspiegelten Tür-/Fenster-Einheit: Während an Stb. eine 198 x 61 Zentimeter messende Glastür nach rechts weggeschoben (und so fest arretiert) werden kann, lässt sich an Bb. ein 114 x 106,5 Zentimeter messendes Fenster komplett nach oben weggklappen – so öffnet sich auf wunderbare Weise der Innenraum des Salons nach aussen und verbindet beide Räume zu einem stufenlosen, grossen Erlebnisraum, der durch die nach achtern weggklappbare Heck-Bordwand noch einmal an Fläche dazugewinnt.

Betritt man den Salon von achtern, befindet sich an Bb.-Seite eine kleine, jedoch vollwertig, mit Induktionsherd und einfacher Spüle sowie viel Stauraum für Essens-Vorräte, ausgestattete Küche. Auf der gegenüberliegenden Seite findet man die Kühl-/Gefrier-Kombi sowie eine Mikrowelle mit Ofen-Funktion. An die Küchen-Ecke schliesst sich nach vorn ein gemütliches U-Sofa (105 x 248 x 105 Zentimeter

lange Sitzflächen, Breite jeweils ca. 65 Zentimeter) mit einem mittig angeordneten Tisch mit den Massen 113 x 62 Zentimeter an. Unter den Polstern befindet sich weiterer Stauraum beispielsweise für Getränke.

Gegenüber an Stb. befindet sich der übersichtliche Steuerstand mit den Bedienelementen für den Diesel- und den E-Antrieb, den Bugstrahlern, den Tabs sowie einem davor aufgefanzten Geräteträger für einen grossen Plotter (Option). Gut gefallen hat uns die Rauchglas-Schiebetür rechts vom Steuerstand, die es ermöglicht, schnell nach aussen auf den Gangbord zu gelangen. Nach vorn unten kommt man über drei Stufen. Rechterhand des Niederganges befindet sich das Bad mit 1,80 Metern Stehhöhe und einer extra abgeteilten Dusche, die sogar 1,85 Meter hoch ist. Bad/Dusche sind mittig vom Niedergang wie auch von der vorlichen Eigenerkabine aus zu erreichen.

Die Eigenerkabine selbst weist zwei jeweils 200 x 80 Zentimeter grosse Einzelbetten auf, die sich mit wenigen Handgriffen zu einem Doppelbett zusammenschieben lassen – das kennt man bereits von den Greenline-Vorgänger-Modellen. An Backbordseite, direkt gegenüber der Nasszelle, befindet sich eine weitere Kabine, auch das folgt einem bewährten Prinzip. Hier finden – auf zwei separaten jeweils 200 x 75 Zentimeter breiten Betten – zwei weitere Personen einen Schlafplatz. Werftseitig sind diese Betten fix, Michael Galluser von Pro Nautik versichert jedoch, dass diese Betten auf Wunsch problemlos auch zusammenschiebbar gestaltet werden können. Diese zweite Kabine eignet sich neben zwei ausgewachsenen Crewmitgliedern auch hervorragend als „Kinderzimmer“, oder, falls man allein oder zu zweit unterwegs ist, als Stauraum und „begehrter Kleiderschrank“. Stehhöhe hat man hier lediglich direkt im „Lichtlof“ unter dem Milchglas, durch das Licht aus dem Salon nach unten durchschimmert – dafür aber dann stattliche zwei Meter. Zwei weitere Crewmitglieder sollen im Salon auf der U-Couch (mit absenkbarem und bepolstertem Tisch) schlafen können.

Verlässt man den Salon nach achtern, öffnet sich das teakbelegte, weite Achtercockpit, das in der Länge zwei Meter misst – bei nach achtern geklappter Heckklappe sind es sogar 2,75 Meter. Damit vergrössert sich die ohnehin (neu) vorgesehene achtern rundum verlaufende, 30 Zentimeter breite Badeplattform auf ansehnliche 75 Zentimeter. Die Breite des Achtercockpits beläuft sich auf maximal 3,03 Meter, davon nimmt das an Bb. längs verlaufende gemütliche Ausen-Sofa 55 Zentimeter an Breite ein – die gegenüberliegende Seite (hier an Stb. befand sich bei den Vorgänger-Modellen der achterliche Einstieg) blieb frei, mit Ausnahme einer kleinen, rechteckigen Sitzgelegenheit in der äussersten Ecke achtern Stb. (55 x 50 Zentimeter).

*Foto oben: Betritt man den Salon von achtern, befindet sich an Bb.-Seite eine kleine, jedoch vollwertig mit Induktionsherd und einfacher Spüle sowie viel Stauraum für Essens-Vorräte, ausgestattete Küche. Auf der gegenüberliegenden Seite findet man die Kühl-/Gefrier-Kombi sowie eine Mikrowelle mit Ofen-Funktion. Rechterhand des Niederganges befindet sich das Bad mit 1,80 Metern Stehhöhe und einer extra abgeteilten Dusche, die sogar 1,85 Meter hoch ist (Foto unten).*

*Die Eigenerkabine weist zwei jeweils 200 x 80 Zentimeter grosse Einzelbetten auf, die sich mit wenigen Handgriffen zu einem Doppelbett zusammenschieben lassen – ein bewährtes Merkmal der Greenline-Vorgänger-Modelle.*

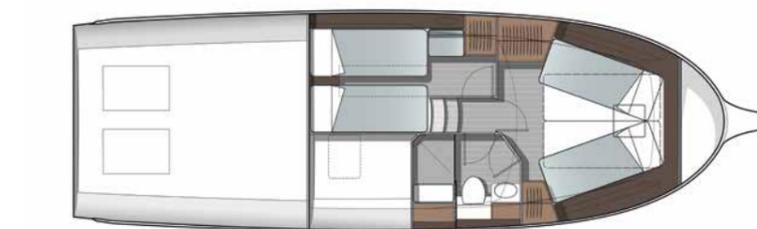


Direkt in den teakbelegten Cockpitboden integriert sind zwei grosse Stauräume, die einfach zu erreichen sind. Eine weitere grosse Klappe befindet sich im Salon achtern zwischen einer flachen, 188 x 45 Zentimeter messenden Ablage (die auch den versenkbaren Flatscreen-TV aufnimmt) an Stb. und Spüle/U-Sofa an Bb. Öffnet man diese, erhält man Zugang zum Maschinenraum. Positiv fiel uns auf, dass rings um den Volvo D3 viel Platz für Reparaturen und Wartung zur Verfügung steht – alle Geräte sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet. Da macht das Arbeiten Spass.

Wer will, nutzt aussen auf dem Vorschiff das 200 x 145 Zentimeter messende, weiche Sunpad zu einem Sonnenbad, das auf Wunsch

mit einem Bimini überspannt werden kann. So gesehen, kann die nächste Saison kommen: Mit der neuen Greenline 36 Hybrid wird diese mit Sicherheit zu einem wassersportlichen Highlight – und das ganz ohne ökologische Gewissensbisse.

**Preis: Version Hybrid in der Standard-Ausstattung, mit Volvo Penta D3-220 EVC E, 10 kW Elektromotor mit integriertem 7 kW Generator, 4 Photovoltaischen Panels und Lithium-Polymer-Akku 240 Ah / 48 V (10,8 kWh), ab 275.750 EUR/netto, ab 333.547 CHF brutto (inkl. 8 % MwSt). Informationen/Probefahrten: Pro Nautik AG, Friedrichshafnerstrasse 50, CH-8590 Romanshorn, Tel. 071-466 14 14, Fax 071-466 14 10, pro-nautik.ch.** 



#### TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN GREENLINE 36 HYBRID

**Länge über Alles:** 11,99 m  
**Länge Wasserlinie:** 11,32 m  
**Rumpf:** V-förmig, im Wassertank optimiert  
**Breite maximal:** 3,75 m  
**Tiefgang mit Standard-Maschine:** 0,9 m  
**Verdrängung leer/beladen:** 7/9 t  
**Kraftstoff:** 700 l  
**Frischwasser:** 400 l  
**Schmutzwasser:** 80 l  
**Standard-Dieselantrieb:** Volvo D3/220 PS (kombiniert mit E-Antrieb)  
**Dieselantrieb optional:** Yanmar 8LV/370 PS (Hybridantrieb nicht möglich)  
**Elektro-Antrieb/Generator:** 10/7 kW  
**Photovoltaic-Leistung:** 1.140 W  
**Akku:** 5,7 kW Li-Po + 5 kW Inverter  
**Max. Geschwindigkeit mit Standard-Dieselantrieb (Werft/gemessen):** 18/16,4 kn  
**Max. Geschwindigkeit mit E-Antrieb (Werft/gemessen):** 6,5/5,3 kn  
**Max. Geschwindigkeit mit 370 PS-Yanmar-Aggregat:** 25 kn (Werftangaben)  
**Kabinen:** 2 + Salon  
**Betten:** 6 + 1 optional  
**Toilette/Dusche:** 1  
**CE-Kategorie:** B  
**Design:** J & J  
**Werft:** SVP Yachts Begunje/Slowenien  
**Baujahr:** 2016



## READY FOR YOUR DEMON?



Besuchen Sie uns auf der **boot** in Düsseldorf!  
 21. - 29. Jänner 2017 :: Standnr.: **Halle 6 / A05**  
[www.frauscherboats.com](http://www.frauscherboats.com) :: Frauscher 1414 Demon