

TEST



TEST 1502

Ein voll ausgerüstetes Armaturenbrett gibt es gegen Aufpreis. Polsterfarben mal anders: Orange-Grau heißt die Auswahl auf unserem Testboot. Die Bank im Cockpit lässt sich im Handumdrehen zur Sonnenliege wandeln



VIDEO

ZU DIESEM THEMA AUF:
youtube.com/bootetv

MODULBAUKASTEN

989 PLATINUM Mit ihrer variablen Kabinenanzahl lässt sie sich für ganz unterschiedliche Ansprüche gestalten und einsetzen

Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit dem 115-PS-Diesel bei 8,3 kn



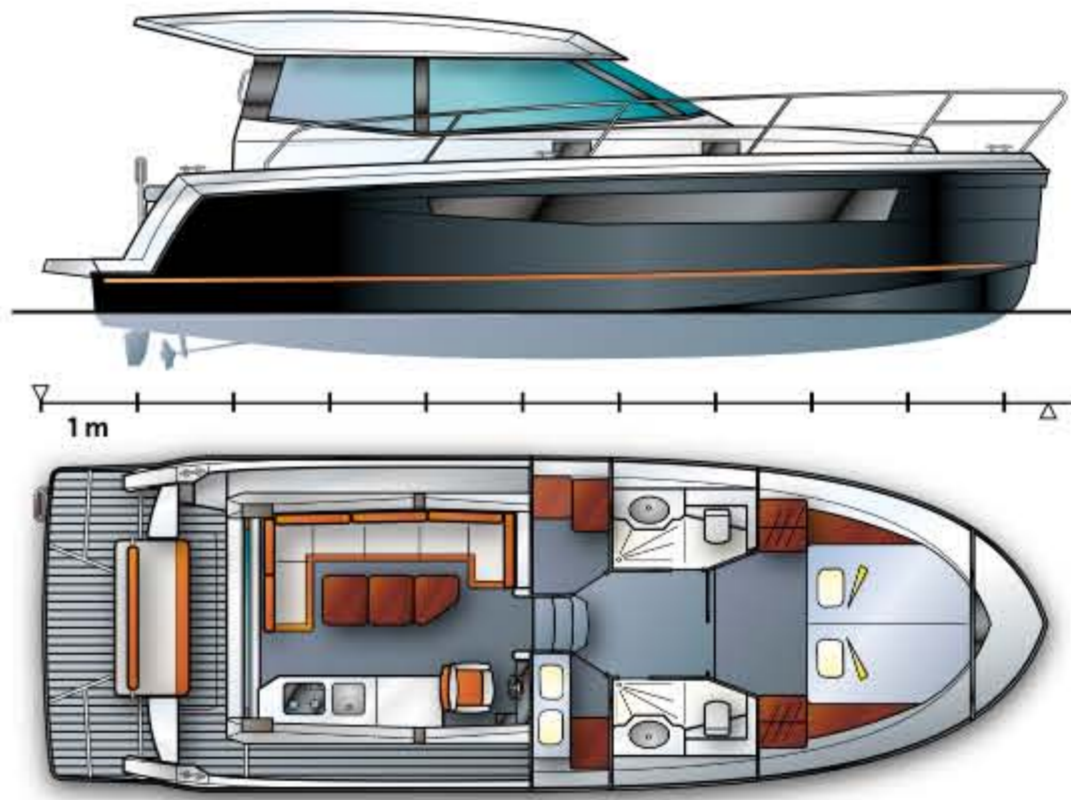
DATEN

DAS BOOT

Werft	Delphia/Polen
Typ	989 Platinum
CE-Kategorie	C
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	10,38 m
Breite	3,50 m
Verdrängung	min. 4700 kg
Tiefgang	0,90 m
Durchfahrthöhe	3,08 m
Kraftstofftank	270 l
Wassertank	240 l
Fäkalientank	50 l
Kojen	4
Kojenabmessung	Bugkabine 1,92 x 2,08 m Mittelkabine 1,15 x 2,24 m
Stehhöhe/Sitzhöhe	Bugkabine 1,93 m Mittelkabine 2,02 m (Eingang), 0,90 m (Koje) Salon 2,07 m, Nasszellen 1,91 m, unter Harttop 2,17 m
Cockpitgröße	1,15 m x 2,90 m
Sonnenliege	Bug 1,40 m x 2,05 m Cockpit 1,07 m x 1,72 m
Freibord	0,76 m (bei Heckeingang)
Seitenhöhe Cockpit innen	0,89 m
Wendekreise (Bootslängen)	vorw. Stb. 1 ¼ Bb. 1 ¼; rückw. Stb. 1 ¼, Bb. 1 ¼
Umsteuern	von links nach rechts nur mit Abfangen von rechts nach links etwa 10 s.
Testbeladung	4 Personen, Tanks Diesel 1/1, Wasser 2/3
Testgewicht	ca. 5700 kg
max. Motorisierung	Außenborder 2 x 59 kW (80 PS), Innenborder 103 kW 140 PS
Testmotorisierung	1 x Nanni N4.115 84,6 kW (115 PS)
Preis Testboot Std. mit Testmotor	144 600 €
Vertrieb (Testboot)	T&R Yachthandel, An der Fine 8,06842 Dessau-Roßlau, www.tr-yachthandel.de

DER MOTOR

Hersteller	Nanni
Typ	N4.115
Leistung	84,6 kW/115 PS
Vollastdrehzahl	2600 U/min
Zylinder	R4
Hubraum	3,8 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine	12 V/120 A
Testpropeller	4 x 22" x 13"



STANDARDAUSRÜSTUNG

Hydraulische Lenkung, Bugstrahlruder, Fahrersitz, Salonsitzecke, Tisch, Heckbank, zwei Doppelkojen, abschließbares Rollo (Saloneingang), Badeplattform mit Leiter, Pantry mit Schränken, Spüle und 2-Flammen-Gaskocher, Nasszelle mit Pump-WC und Waschbecken, Dieseltank, Frischwassertank, Fäkalientank, Decksluken, Ankerkasten, Reling, Handläufe, vier Klampen, elektrische und manuelle Lenzpumpen, Feuerlöschöffnung (ab Bj. 2017), Feuerlöscher, Gasdetektor, Kraftstoffhahn, Batterie, Hauptschalter, Navigationsbeleuchtung (BSH), Innenbeleuchtung, Horn, Motorinstrumente, Tankanzeigen

MESSERGEBNISSE

Drehz. U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch		Reichweite		Lautst. dB/A
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
1000	7,5	4,1	0,24	0,44	956	516	55
1250	9,1	4,9	0,31	0,57	746	403	56
1500	10,4	5,6	0,38	0,71	597	322	57
1750	11,7	6,3	0,60	1,11	384	207	60
2000	13,1	7,1	0,80	1,48	286	155	63
2250	14,1	7,6	1,03	1,90	223	121	65
2500	15,0	8,1	1,40	2,59	164	89	68
2600	15,3	8,3	1,57	2,90	146	79	69

■ Wirtschaftlicher Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Verbrauch: Herstellerangabe. Reichweite: 1 Tankfüllung (270 l) abzüglich 15% Reserve. Die Lautstärke wurde am Fahrerohr gemessen. Lufttemp. 23 °C, Wassertemp. 24 °C, Motorraumtemp. 37 °C, Wind 1 Bft, Seegang 0, Testgewicht: ca. 5700kg

FOTOS: MORTEN STRAUCH, ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN

Als Eignerversion mit zwei Kabinen, für die Familie mit drei Kabinen, oder sogar als Charterschiff mit vier Kabinen – unser Testboot, die 989 Platinum, lässt sich ganz individuell gestalten. Möglich machen dies Trennwandmulden in der Decksform. Welche Aufteilungsmöglichkeiten gibt es? Nummer eins, wie unser Testboot, besteht aus einer großen Bugkabine mit Doppelkoje und einer weiteren Doppelkoje in der Steuerbord-Unterflurkabine. Ein gleich großer Raum liegt vis-à-vis und wird bei unserem Testboot als riesiger Stauraum genutzt. Wie schon zu vermuten, lässt sich auch dieser mit einer Zweimann-Koje ausrüsten und die Drei-Kabinen-Version ist fertig. Wer sich dann noch in der Bugkabine mittig eine Trennwand einziehen lässt, verfügt über insgesamt vier Kabinen und acht Kojen. Weitere Wahlmöglichkeiten gibt es bei den Nasszellen, die zwischen Bug und Unterflurkabinen liegen. Einen Toilettenraum gibt es serienmäßig, der zweite steht auf der Zubehörliste.

Auf unserem Testboot gibt es zwei Nasszellen, eine mit Toilette, Waschbecken und Duschschlauch, auf der anderen Seite mit einer Dusche und Waschmöglichkeit. Beide sind räumlich gut aufgeteilt und werden über Deckenauslass und Bullauge gelüftet. Letzteres gilt ebenfalls für die beiden Kabinen. In der Bugkabine findet man außerdem noch zwei Deckenluken. Beim Thema Lüften fallen die Löcher unter den Polstern ebenfalls positiv auf. Die Matratzen haben eine gute Festigkeit und geben Schlafkomfort.

Im Salon dominiert eine U-Sitzecke mit einem Tisch, der in der Mitte klappbar ist, damit man die mittleren Plätze auf der Bank leichter erreicht. Gegenüber steht die Pantry mit Gaskocher und Spüle, Warmwasser gibt es genauso nur gegen Aufpreis wie den Kühlschrank. Gleiches gilt für die Heckbank, wenn sie wie auf unserem Testboot zur Liege wandelbar sein soll, sowie das Polster für die Bugsonnenliege. Bade-lustige können an beiden Seiten der Heckbank vorbeigehen, um auf die Badeplattform zu gelangen. Wer jedoch zur Klapp-leiter möchte, muss den Weg an Steuerbord nehmen, denn Davits (Extra) benöti-



Im Salon wird die peppige Polsterfarbe weitergeführt, der Tisch lässt sich in der Mitte hochklappen, und man erreicht einfacher die mittleren Plätze auf der Bank. Kocher und Spüle an der Pantry gehören zum Standard, der Kühlschrank muss dagegen extra bezahlt werden. Eine riesige Liegewiese und viel Stauraum beherbergt die Bugkabine. Die Backbord-Nasszelle ist mit Dusche und Waschbecken ausgerüstet

UNSER TESTURTEIL

Fahren	▲
Manövrieren	▲
Lenken	▲
Schalten	▲
Verarbeitung Kunststoff	▲
Verarbeitung Ausstattung	▲
Installationen techn.	▲
Installationen elektr.	▲
Bewegungssicherheit	▲
Feuerlöscheinrichtungen	▲
Lenzeinrichtung	▲
Absperrhahn	▲
Batterie Hauptschalter	▲
Servicefreundlichkeit	▲
Schallsolisierung	▲
Reichweite	▲
Motorraum- und entlüftung	▲
Instrumentierung (Motor)	▲
Instrumentierung (Navigation)	▲
Positionslaternen	▲
Windschutzscheibe	▲
Scheibenwischer	▲
Sitze	▲
Polster	▲
Sonnenliege	▲
Stauräume	▲
Klappen	▲
Reling	▲
Handläufe/Haltegriffe	▲
Badeplattform/Leiter	▲
Ankern	▲
Cabrioverdeck/Plane	▲

Abwertung: * nicht serienmäßig

▲ gut ▶ ausreichend ▼ mangelhaft



Der Motor ist vom Cockpit-Staukasten und über Seitenluks zugänglich

KONKURRENTEN

1 Delphia Escape 1080 Soley (PL); 10,80 m lang, 3,45 m breit, Verdrängung 5500 kg. Mit 29-PS-Dieselmotor ab 109 921 €



2 Futura 36 (PL); 9,80 m lang, 3,50 m breit, Verdrängung ab 5000 kg. Mit 28-PS-Dieselmotor ab 109 718 €



3 Stillo 30 (PL); 9,10 m lang, 3,25 m breit, Verdrängung 4300 kg. Mit 30-PS-Dieselmotor ab 77 800 € (siehe auch Messevorschau)



gen ebenfalls ihren Platz und das Wandern von einer zur anderen Seite ist nicht ohne Verrenkungen möglich. Vorbildlich: Die Schiebeleiter lässt sich auch vom Wasser aus gut bedienen. Wer sich nach dem Baden abduschen möchte, erledigt das an der gut zugänglichen Heckdusche (Aufpreis).

Fahren und Manövrieren

Der Fahrstand befindet sich im Salon und hat einen bequemen Sitz. Das vordere Polster lässt sich für die Fahrt im Stehen hochklappen, doch reicht die Kopffreiheit nicht aus, um sich hinzustellen. Ein Deckenluk im Salondach ist zwar in der Nähe, doch ist es soweit in die Mitte versetzt, dass man nur mit Verrenkungen oben herauschauen kann. Sitzend guckt der Skipper durch ein grau getöntes Sicherheitsglas. Zwei stabile Scheibenwischer reinigen ein großes Sichtfeld, stehen jedoch auf der Zubehörliste. Vor der Scheibe gab es auf dem Testboot Defrosterdüsen, die bekommt man jedoch nur, wenn man die Heizung mitbestellt. Bis auf leichte Einschränkungen beim Drehzahlmesser (teilweise hinter dem Lenkrad) hat der Fahrer einen guten Überblick. Minus: die Navigationsinstrumente stehen auf der Zubehörliste. Sportlenkrad, Strahlruder-

Bedienpaneel und Einhebelschaltung (mechanische Ausführung) erreicht man gut. Über die Schaltung wird ein Nanni-Dieselmotor mit 115 PS bedient. Es gibt jedoch eine Vielzahl von Diesel-Optionen (Standard ist 30 PS) und Außenbordervarianten (Standard 80 PS). Mit unserem Dieselmotor erreichten wir maximal 8,3 kn bei exakt 2600 U/min, wie vom Hersteller empfohlen wird.

Um mit der Testausführung wirtschaftlich unterwegs zu sein, sollte der Diesel etwa 1750 U/min (fast 6,5 kn) drehen. Bei einem Verbrauch von gut 1,10 l/sm ergibt

FAZIT

Die 989 Platinum ist aufgrund ihrer Kabinen- und Nasszellen-Varianten sowie der unterschiedlichen Ausrüstungsmöglichkeiten ein sehr variables Boot. Sie ist ordentlich verarbeitet und ihre Fahr- sowie Manövriereigenschaften können sich sehen lassen.

FOTOS: WERTEN

das eine passende Reichweite von über 200 sm plus 15 % Reserve. Die Lautstärke direkt am Fahrerohr beträgt in dieser Situation 60 dB/A bei geschlossener Salontür. Öffnet man diese, erhöht sich der Lautstärkepegel um etwa 7 dB/A, was immer noch gut zu ertragen ist. Problemlos ebenfalls der Geradeauslauf, egal ob schnell oder langsam, hier muss der Fahrer so gut wie nie das Ruder korrigieren.

Trotz Hydraulikausführung bleibt die Lenkung in schnellen Kurven nur ausreichend leichtgängig. Bei diesem Manöver legt sich die Platinum gering auf die Kurvenaußenseite und zieht mit etwa drei Bootslängen ruhig ihre Kreisel, um dann längs in die eigene Welle einzuschwingen. Bei Hafenmanövern betragen die Kreise nicht mehr als zwei Bootslängen, beim Umsteuern nimmt man am besten das serienmäßige Bugstrahlruder zur Hilfe. Wer ganz auf Nummer sicher gehen möchte, ordert noch das Heckstrahlruder.

Technik und Sicherheit

Den Diesel erreicht man über den großen Heckstaukasten, der über ein Luk im Cockpitboden zugänglich ist. Von diesem Raum aus muss man dann ein Schott in Richtung Salon entfernen, nun erblickt der Servicemann erst das Getriebe und dann den tief nach achtern liegenden Motor. Dass dieser Zugang alleine nicht ausreicht, sieht auch die Werft so und hat an den beiden Unterflurräumen seitlich Luken installiert, um direkt an den Motor zu gelangen. Leitungen und Schläuche sind alle sauber verlegt und Batterien sowie die Tanks sachgemäß befestigt. In einem Brandfall im Motorraum löscht man über eine Feuerlöschöffnung (ab Bj. 2017). Gelenzt wird vorbildlich über zwei elektrische und eine manuelle Bilgenpumpe.

Gebaut wird die 989 Platinum auf der Delphia Werft in Polen. Mit der Entwicklung des Bootes hat die Werft jedoch nichts zu tun – sie ist ein eigenständiger Entwurf von Yachts Export Poland. Bis auf Kleinigkeiten ist ein gut verarbeitetes Boot herausgekommen, das mit sauberen Kunststoffflächen glänzt und an den Ausschnitten entgratet und versiegelt wird.

Die Zubehörliste ist reichhaltig, so steht beispielsweise die Hecktür von unserem Testboot als Extra drauf, denn in der Normalversion ist nur ein abschließbares Rollo vorhanden. Praktische Option ist eine Seitentür beim Fahrer, über die man besonders beim Einhandschleusen schnell die Mittelklampe (auch Zubehör) belegt. Gut 3000 Euro zahlt der Eigner mehr, wenn er nicht nur die CE-Kategorie C möchte, sondern die im Rumpf verstärkte B-Version.

Ralf Marquard.

TracVision®
Das Beste an Bord!



- Für jede Bootsgröße geeignet
- Einfach zu installieren und leicht zu bedienen
- Extrem schnelle Satelliten-Akquisition und 100%ige Nachführung, auch während der Fahrt



Nordwest-Funk GmbH
Stedinger Straße 20 a
26723 Emden • Deutschland

info@nordwest-funk.de • www.nordwest-funk.de



©2017 KVH Industries, Inc. KVH, TracVision, and the unique light-colored dome with dark contrasting baseplate are registered trademarks of KVH Industries, Inc. All other trademarks are property of their respective companies.