

ELEKTRO-TOURER

In Zusammenarbeit mit dem Elektromotor-Spezialisten Electric Ship Facilities aus dem niederländischen Heeg hat sich der ebenfalls dort ansässige Distributor Natural Yachts auf die Ausrüstung von Northman-Nexus-Yachten mit vollelektrischen Antrieben spezialisiert. Wir gingen mit einer Northman Nexus Revo 870 Electric auf Tour ...



Die Reichweite der Northman Nexus Revo 870 Electric genügt für eine Tagestour

TEST NORTHMAN NEXUS REVO 870

Der friesische Anbieter Natural Yachts steht für die Vercharterung und den Verkauf emissionsfreier Elektroboote. Die am hauseigenen »Experience Center« stationierten Charteryachten sind allesamt elektrisch angetrieben. Sollte unser nachfolgender Beitrag zunächst ein Charterboot-Test werden, so wurden wir später um einen Bootstest gebeten. Hintergrund ist die Tatsache, dass Natural Yachts in Kooperation mit der Firma Electric Ship Facilities einen renommierten Partner für Antriebselektrifizierungen an der Seite hat. Zum anderen liefert Nexus-Hersteller Northman-Yachts aus dem nordostpolnischen Städtchen Węgorzewo seine Boote ausschließlich ohne Motorisierungen aus und überlässt ihren Händlern die vom Kunden gewünschte Antriebsvariante, inklusive Einbau und Herstellerfabrikat. Somit sind elektrisch angetriebene Nexus-Revo-Boote immer nach den Elektrifizierungsofferten der zuständigen Händler konzipiert und sorgen damit für unterschiedliche Endpreise. Mit Segelbooten der Marke Maxus bekannt geworden, hat die am nördlichen Ende der Masurischen Seenplatte gelegene Northman-Werft mit den Zweit- und Drittmarken Nexus und Courier sowie der Northman 1200 auch Motoryachten im Programm. Mittlerweile hat sich der mit modernsten Technologien arbeitende Bootsbaubetrieb auf Verdränger- und Halbgleiter-Yachten spezialisiert, die in geschützten Binnenrevieren auch gern als Charterboote zum Einsatz kommen. Der 28-Footer Nexus Revo 870 feierte seine Premiere bereits in der Saison 2017 und kann wahlweise mit Außenborder, Einbaudiesel mit Wellenantrieb oder Elektroantrieb motorisiert werden. Auch ein Hybrid-Mix aus Verbrennungs- und Elektromotor ist möglich. Dass es, wie bereits erwähnt, keine Elektrifizierung »von der Stange« gibt, macht die in der Basisvariante mit sechs Kilowatt Antriebsleistung motorisierte elektrische Nexus 870 aus dem Programm von Natural Yachts besonders interessant.

Bezugnehmend auf unseren in Heft 08.2019 veröffentlichten Test der Nexus Revo 870 mit einem Yanmar-Diesel, wollen wir uns jetzt ausschließlich mit den Besonderheiten der elektrifizierten Probandin beschäftigen, die mit sinnvoll gewählten Ausstattungsdetails für einen runden Auftritt sorgt. Dank eines dreiseitig geschlossenen und optionalen Hardtops zu 8.901 Euro ist man im Ruderhaus und der 190 x 185 cm messenden Plicht bestens vor Wind und Wetter geschützt. Zusätzliche 4.641 Euro für eine seitliche Verkleidung des Cockpits machen den Laden vollkommen dicht. Wer auf das Hardtop verzichtet und nur mit einem Bimini-Verdeck auskommen kann, der muss lediglich 3.189 Euro zusätzlich berappen. Die Stehhöhe am 60 cm breiten Steuerstand beträgt 190 cm. Zentrales Element auf dem Achterdeck ist die 180 cm breite L-Sitzbank mit straffen und strapazierfähigen Polstern. Das asymmetrische Deckslayout versetzt das Ruderhaus etwas nach Backbord und lässt steuerbords ein bis zu 30 cm breites, von einer Niro-Reling gesäumtes Laufdeck für den Weg zum Vorschiff frei. Neben einer Sitzbank und zwei je 40 cm breiten und 200 cm langen Sonnenliegen gibt es am Bug einen großen Ankerkasten, der eine elektrische Ankerwinde zu optionalen 2.510 Euro aufnehmen kann. Eine besondere Betrachtung verdient der Steuerstand, der gegen 3.367 Euro mit einem Raymarine Axiom 7-Multifunktionsdisplay ausgestattet ist. Ein weiteres gut ablesbares Sieben-Zoll-Display sorgt für die digitale Kontrolle und Überwachung aller elektrischen Antriebsdaten und Verbräuche. So hat man die mögliche Reichweite immer im Blick. Die Rundumsicht an Skippers Arbeitsplatz ist hervorragend und optionale Schiebefenster im Hardtop zu 916 Euro sorgen für Querlüftung und Frischluft.

Ein dreistufiger Niedergang mündet in der unteren Wohnsektion, die im Falle des Testbootes in HPL-Natural-Teak-Deck gehalten ist. Für die Privatsphäre der Passagiere sorgen auf Wunsch geschlossene Bug- und Achterkabinen, die eine



1. Der großzügige Salon vermittelt ein gutes Raumgefühl
2. Das Testboot verfügt über eine separate Bugkabine
3. Der Sanitärbereich gefällt mit 190 cm Stehhöhe

durchschnittliche Stehhöhe von 1,97 m aufweisen. Lange Seitenfenster und ein Dachluk begünstigen die Lichtdurchflutung des Salons, der neben der backbordseitigen Kombüse mit einer gegenüberliegenden Essecke aufwartet, die wiederum in zwei Bedarfskojen verwandelt werden kann. Steuerbords befindet sich auch der WC-Raum mit glatten 190 cm Stehhöhe, die auf einem Boot dieser Größenklasse Beachtung verdient. Ein elektrisches Marine-WC kostet 1.225 Euro, der 50-l-Fäkalientank schlägt mit weiteren 821 Euro zu Buche. Um kein Gas an Bord zu haben, verfügt die Pantry über ein Induktionskochfeld, so dass die Kontrolle einer Gasinstallation und deren Füllstandes praktischerweise entfällt. Für einen Kühlschrank werden optionale 1.713 Euro fällig, zudem sei der mit 1.142 Euro berechnete 220-Volt-Landanschluss empfohlen.





1. Auf dem Achterdeck können vier bis fünf Personen bequem Platz nehmen
2. Das Mobiliar ist hochwertig verarbeitet und die Pantry bietet genügend Fächer und Stauräume
3. Auch an ein komfortables Sonnendeck mit einer Sitzbank im Bugbereich wurde gedacht



Generell gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Nexus Revo mit einer zuverlässigen und leistungsstarken Stromversorgung zu versehen. Interessant ist hierbei der Einsatz einer Methanol-Brennstoffzelle, dies implementiert wird, dass die Nexus auch unabhängig vom Landstrom fahren kann.

Fast lautlos bewegt sich auch unsere mit 6,0 Kilowatt Leistung angetriebene Testkandidatin vom Fleck. Die etwa 8,1 PS sorgen für maximale 5,4 Knoten (10 km/h). Damit wird die Rumpfgeschwindigkeit von 6,8 Knoten zwar nicht erreicht, doch die Reichweite in gemächlichem Kanalfahrttempo von 3,2 Knoten

beträgt dann über 100 Kilometer. Wem dieser Aktionsradius noch nicht ausreicht, der kann zu einem Upgrade des Batteriepacks auf 42 kWh greifen. Damit erhöht sich bei 4,8 Knoten (9 km/h) die Reichweite auf 70 km. Der von Natural Yachts verbaute Pod-Antrieb in Verbindung mit einem hydraulischen Lenksystem erlaubt einen größeren Rudereinschlag und macht damit einen kleineren Wendekreis möglich. Eine spezielle und von Electric Ship Facilities entwickelte Ruderkonzeption sorgt dafür, dass sich die Nexus Revo 870 Electric fast wie ein Auto einparken lässt. Gute Dienste leistet ein optionaler Bugstrahler. Die absolut sicheren Lauf-

eigenschaften machen das kompakte Tourenboot zum idealen Charterkreuzer.

Die idealerweise für zwei bis vier Personen geeignete Northman Nexus Revo 870 Electric präsentiert sich als einfach zu handhabendes umweltfreundliches Fahrtboot zum Bereisen geschützter Binnenreviere. Der Basispreis mit dem 6,0-kW-E-Motor von 120.410 Euro geht in Ordnung, wengleich sich die Kosten für mögliche Optionen schnell auf bis zu 50.000 Euro und mehr summieren können.

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,50 m
Breite: 2,90 m
Tiefgang: 0,85 m
Gewicht: 3.000 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 6
Kojenzahl: 4 (+2)
Wassertank: 20 l (opt. 130 l)
Septiktank (opt.): 50 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Yanmar-Diesel-Innenborder mit Wellenantrieb bis 22,0 kW (30 PS), Außenborder bis 84,5 kW (115 PS), Hybrid-Antriebe, Elektroantriebe bis 12,0 kW (16 PS)
Grundpreis: 120.410 € mit 6-kW-Elektromotor, Preis des fahrfertigen Testbootes mit umfangreicher Sonderausstattung 165.236 €

MOTOR IM TESTBOOT

Electric Ship Facilities Elektromotor, Leistung 6 kW, 31,5 kWh LiFePO4-Batteriepack

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Gummischeuerleiste, Edelstahl-Reling, Backskisten mit Halterung für 2,78 kg »CampingGaz«, Pantry mit Spülbecken, WC-Kabine mit großen Ablagen, Gasinstallation mit zweiflammigem Kocher, Wasserinstallation mit portablem 30-l-Tank in der steuerbordseitigen Backskiste, elektrische Bilgenpumpe, Innenausstattung in HPL-Slavonia-Eiche

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

3,6-kW-Bugstrahlruder (4.831 €), Flexiteek auf dem gesamten Laufdeck (6.402 €), geschlossene Bugkabine (1.249 €), geschlossene Heckkabine (1.677 €), el. Marine-WC in Verbindung mit Septiktank (1.225 €), 50-l-Septiktank (821 €), Innenausbau in HPL-Dekor Natural Teak (416 €), Wasserinstallation 20 l (416 €), 220-Volt-Landanschluss (1.142 €), Motor-Upgrade auf 8,5 kW (8.550 €)

REICHWEITE DES BOOTES

Geschwindigkeit km/h	ca. Fahrzeit Std.	Reichweite km
7	14	100
9	5,5	50
11	4	44 (mit 8,5 kW-Motor Upgrade)

Revier: Heegermeer bei Heeg (NL) **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 16° C, **Luft:** 22° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tanks:** leer

- ➕ Sichere Lauf- und Manöviereigenschaften
 - ➕ Gelungene Aufteilung mit gutem Platzangebot
 - ➕ Umfangreiche werftseitige Optionsliste
 - ➕ Zeitgemäßes Antriebskonzept mit Unterstützung durch optionale Brennstoffzelle
 - ➕ Mit Sondergenehmigung ist das Boot trailerbar
 - ➕ Durchdachtes Innendesign
- ➖ Test-Motorisierung nur für geschützte Binnengewässer mit Geschwindigkeitslimit geeignet
 - ➖ Vergleichsweise sparsame Basisausstattung

INFORMATIONEN UND WERFT

Natural Yachts (niederländischer Distributor von Northman- und Nexus-Yachten in BeNeLux und Deutschland und Lieferant des Testbootes), De Opper 6A, NL-8621 DZ Heeg, Tel. 0031-515 227 017, www.naturalyachts.com

Northman Shipyard, ul. Przemyslowa 10, PL-11-600 Wegorzewo, www.northman.pl