

Vom Wunsch zur Wirklichkeit:  
Wenn der Eigner selbst mitbaut

## Serious Yachts Brightly 1530



2 Hier passt alles. Vollendete Decks-Harmonie aus der Feder eines Könners, Designer Arnold de Ruyter.

3 Arbeitsplatz der Extra-Klasse auf multifunktionalem Steuerstuhl. Käpt'n Rob Kuiper hat alles im Griff.

4 Nichts, was man an nautischer Information nicht abrufen könnte, liefert das übersichtliche, digitalisierte Garmin-Dashboard, das sogar Analog-Freaks gewohnte im Zeigermodus zufrieden stellt.



**1**  
Auffällig unauffällig – eine Yacht von zeitloser Eleganz mit perfekt ausgewogenen, ästhetischen Linien und hervorragenden Fahreigenschaften.

Fotos: Werft / Breitenfeld



Halle 17 / C22



**4**

Eigentlich ist das Hauptgeschäft der Macher, die hinter dem Namen „Serious Yachts“ die Fäden in der Hand halten, das hochwertige, ultimative Lackieren von Schiffen. Egal, ob es sich dabei um eine Fünfmeter-Nusschale handelt, oder es gilt, einer 100 m-Megayacht einen neuen Anstrich zu verpassen. Dass dabei der Schritt zur eigenen, exklusiven Werft nur ein relativ kurzer war und ist, wundert nicht. An Bord der „Brightly 1530“ ließ sich Claus D. Breitenfeld vom hohen Qualitätsstandard auf dem Zwarte Meer überzeugen.

„Phantasie ist die Basis der Kreativität“ (Imagination is the beginning of Creation), so frei übersetzt der Slogan des holländischen Wassersport-Enthusiasten und Yachtlack-Spezialisten Derk Bonsink. Dessen vergebliche Suche im Jahre 2004 nach einer Werft, die ihm „sein Schiff“ bauen würde, beflügelte ihn seinerzeit selbst zum Zeichenstift zu greifen. So begann er einen 1975 auf Kiel gelegten „Bowman Trawler“ zu restaurieren und nach seinen Vorstellungen umzubauen. Es kam was kommen musste – infiziert vom Yachtbauvirus gründete Bonsink seine eigene Werft. „Serious Yachts“ war geboren.

Inzwischen rekrutiert sich das Portfolio aus zwei Basisbauserien. Zum einen der Typ „Gently“, begonnen beim Typ „36 Hardtop“ mit einer Länge von elf Metern und endend beim Flaggschiff, dem Modell „75 Patrol“, knapp 23 Meter lang. Die „Brightly-Serie“ startet bei 12,60 Metern Länge mit dem Modell „1260“ und endet derzeit beim Typ „1600“. Alles in allem 17 Varianten, die samt und sonders nicht nur nach dem Prinzip Custom build gefertigt werden, hier nimmt die Maxime, „wir bauen für Sie und mit Ihnen“ einen besonders hohen Stellenwert ein.

## Design, Konzept, Verarbeitung

Coco Chanel hat einmal gesagt, „in order to be irreplaceable, one must always be different“, was so viel bedeutet wie, „Unersetzlichkeit heißt immer anders zu sein“. So sieht sich auch Serious Yachts und macht sich diesen Grundsatz zu Eigen. Die Verwirklichung einer Traumyacht beginnt bereits beim Entwurf. Und dafür steht wiederum der Name des bekannten Yachtarchitekten Arnold de Ruyter. Ein absoluter Experte seines Faches, der es versteht, die Wünsche künftiger Eigner in klare Linien umzusetzen, exquisites Design zu kreieren, ohne dabei den Blick für praxiserhaltendes Handling aus den Augen zu verlieren. Darüber hinaus aber auch noch das Gefühl für Qualität und Feinschliff wirken zu lassen. Enge Zusammenarbeit von Eigner, Konstrukteur und Werft, lassen ein Projekt entstehen, das Luxus in jeder Phase widerspiegelt, so wie man es von Serious Yachts gewöhnt ist. Ein weiteres Plus mit dem der Bootsbauer punktet ist die Tatsache, dass die Werft unmittelbar auf dem Gelände des bekannten Yachthafens „De Kranerweerd“ in Zwartsluis angesiedelt ist. Dieser bietet nicht nur Boots-Full-Service total in Sachen Reparaturen aller Art, sondern auch rund 350 Liegeplätze, 45 Bootsgaragen, Winterlager, Tankstelle, Restauration und vieles mehr. Zudem gilt „De Kranerweerd“ als das Tor zum IJsselmeer.

Kompakte Yachten auf Megayachtniveau, ein Credo, das sich die Werft inzwischen auch international in den letzten Jahren als geachtete Reputation erworben hat, spiegelt unser Testproband in jeder Verarbeitungsphase wider. Damit setzt Serious quasi neue Maßstäbe. Bis zu 14-fach auf Hochglanz lackierte Holzflächen, mit Edelstahl-Intarsien aufgewertet, sind nur ein kleines, wenn auch feines Indiz für die Wertschätzung des Designs. Und so geht es fröhlich weiter: Spiegelflächen in den Niedergangsstufen, stilvolle Heizungsluftaustritte, kunstvoll, handgefertigte, in Edelstahl gearbeitete Landanschlüsse, massive Türen aus europäischem Nussbaumholz, die ovale VA-Reling, mit Alcantara verklei-

dete Wände und Decken, Lederpolsterung, Echtholzboden in Eiche, white-wash gebleicht, Spezialstahl in den Stärken zwischen fünf und acht Millimeter, Spantenabstände von 40 cm und der auf Rundspant gearbeitete Rumpf. Bauzeit ca. ein Jahr, wobei bis auf das Kasko das gesamte Schiff in allen Details auf der Werft entsteht.

Ein herausragendes Highlight unter anderem, der 24-Zoll-Garmin-Touchscreen am Steuerstand, ein Multitalent, über den der Rudergänger das komplette Schiff in all seinen Funktionen im Griff und unter Kontrolle hat. Von der Lichterführung an und unter Deck, über die Bedienung des elektrischen Glasdaches, bis hin zur Steuerung, ähnlich eines Smart-Home-Systems mit allen nur erdenklichen Funktionen. An Bord kommen, klicken auf „ich bin da“, sämtliche vorprogrammierten Geräte und Einstellung nehmen ihren Dienst auf. Auch als Radar- und Informationsschirm für das gesamte Schiffshandling, samt digitaler Messinstrumente, fungiert dieser Garmin Alleskönner.

Schiffsrundgang: Im Salon dominiert an Stb. das große L-Sofa mit klappbarer Lehne zum Cockpit und ein elektrisch absenkbarer Tisch. Der Mann am hydraulischen Ruder erfreut sich bester Rundumsicht, vollautomatisch verstellbar der Steuerstuhl mit Memofunktion, flankiert vom Beifahrersitz, der gleichzeitig ein Teil des L-Sofas darstellt, jedoch auf Knopfdruck elektrohydraulisch auf Fahrstandlevel angehoben wird. Gegenüber ein langgestrecktes Sideboard mit Weinkühler und versenkbarem TV.

Mittig der Niedergang in den „Lower-Level-Salon“ mit backbordseitig integrierter, perfekt ausgestatteter Pantry, U-Sofa und Tisch, gegenüberliegendem Office-Bereich inklusive TV, Zugängen zur Gäste-Unterflurkabine, den beiden Sanitärbereichen in Fahrtrichtung, die selbstverständlich auch vom eleganten Eigner-Refugium mit riesigem, französischen Bett im Vorschiff betreten werden können und jeder Menge Stauraum. Letzteres im Detail schiffsübergreifend aufzulisten erspart sich der Chronist, davon ist reichlich und überall vorhanden.

Nach symmetrischen Gesetzmäßigkeiten konzipiert, das großflächige Cockpit, darunter der Zugang zum servicefreundlichen, aufgeräumten Arbeitsplatz der beiden Vetus-Deutz-Diesel mit vorgelagertem Technikraum. Seitlich und achtern Backskisten, daneben die Durchgänge auf die Badeplattformen. Salon und Cockpit vereinen sich bei geöffneter, schwerer, vierflügeliger Tür zu einer beeindruckenden Wohnlandschaft. Der Decksbereich fußfreundlichen strukturiert mit Echt-Teakholz-Auslegeware, die sich auf den breiten Gangbords bis hin aufs Vorschiff erstreckt, abgesichert durch die stabile, einreihige Seereling. Dort dominiert eine zugstarke, Aufbau-Ankerwisch, deren Kette durch Schanzkleid läuft. Für die Minimierung der Durchfahrts Höhe auf lediglich 3,25 m über WL, sorgt der 180°- elektrohydraulische Kippmechanismus des Geräteträgeraufbaues vom Salondach ins Cockpit.

## Fahreigenschaften

Dass das Zwart Meer vor den Gestaden Zwartluis als Testrevier nicht gerade Hochseefeeling bieten kann leuchtet ein. Dennoch, allein aufgrund der Tatsache, dass unserem Testprobanden „Magnus-Master Stabilisa-



1 Der Holz-Innenausbau zum Teil in gebleichter „White-wash-Eiche“ und Nussbaum, harmonisiert bestens mit der Echtleder-Polsterung.

2 Die Gästekabine mit Doppelbett erstreckt sich bis unter den Salonboden.

3 Geschickt integriert an Bb. die Pantry mit Kaffeeautomat, Kühlschrank, Backofen/Mikrowellen-Kombination, eckige Spüle und dreiflammigem Herd.

4 Aufwendig gestaltet, der Eignerbereich im Vorschiff, mit riesigem King-Size-Bett und hochwertigen Raumaustatter-Materialien.

5 Modern gestaltet, der Toilettenbereich an Stb.

6 Der zentrale Vorraum zwischen Pantry, Eigner- und Gästekabine. Von hier aus sind auch die beiden Sanitärbereiche hinter den auf Hochglanz lackierten, gerundeten Türen zugänglich.

7 Im blitzsauberen Maschinenraum verrichten die beiden Vetus-Deutz-Diesel des Typs DT 66 mit jeweils 125 kW (170 PS), zuverlässig und bestens geräuschgedämmt hinter einer schweren Stahltür ihren Dienst.

toren“ als Option angeflanscht und das Schiff in die CE-Kategorie „A“ einsortiert wurde, kann getrost davon ausgegangen werden, das Rüstzeug dieses RundspanTERS für Hochsee-Törns steht.

Doch auch im Binnenbereich zeigt sich der Rumpf von seiner besten Seite. Aus ruhender Position erreichen wir nach knappen acht Sekunden ökonomische Marschfahrt mit 10 km/h (5,4 kn) bei einem Kraftstoffverbrauch von gerade mal 7,6 Litern pro Stunde. Dabei pendelt sich die Drehzahl bei 1.000 U/min ein. Vollast liegt an bei

2.500 U/min nach 18 Sekunden, 18,9 km/h

(10,2 kn). Das ist ziemlich genau ein Knoten über der theoretisch er-rechenbaren Rumpfgeschwindigkeit. Chapeau, da kann nicht gemockert werden. Es ist jedoch kaum anzunehmen, dass man einen Verdränger dazu nötigt, diese Fahrstufe dauerhaft anliegen zu lassen.

Schließlich geht's ums Wasserwandern und nicht darum zu Flüchten oder die Bordkasse zu verbrennen. Egal, wie auch immer, ob in moderater Fahrweise oder „Hebel auf den Tisch-Tendenz“, den Rumpf kratzt's nicht, er macht alles mit, ohne irgendwelche Ausfallerscheinungen. Dabei spielt es auch keine Rolle, ob der Drehkreis unter Vmax oder gemäßigtem Speed gefahren wird. Krängungsbestreben so gut wie nicht vorhanden, Drehkreise zwischen einer und 1,5 Bootslängen in jede Richtung, ohne Unterstützung der stufenlos arbeitenden, elektrischen Bug- und Heckstrahl-Querruder. Kommen diese zum Einsatz, geht's auf dem Teller rund. Resümee: Alles im grünen Bereich.

5



## Fazit

Diese Serious 1530, nominiert für den auf der bevorstehenden „boot“-Düsseldorf zu vergebenden Award, „European Powerboat of the Year 2018“ in der Klasse Verdränger, überzeugt mit erlesener Qualität, pfiffigen Ausstattungsmerkmalen und grundsoli-den Fahreigenschaften. Ein Schiff von zeit-loser Eleganz und Wertbeständigkeit.

Claus. D. Breitenfeld



**Werft:** Serious Yachts  
 Het Oude Diep 5 - 7  
 NL-8064 PN Zwartsluis (Niederlande)  
 Tel.: 0031-(0)-38-386 73 51  
 Mobil: 0031-(0)-6-23 22 1331  
 Mail: office@seriousyachts.nl  
[www.seriousyachts.nl](http://www.seriousyachts.nl)

**Verkaufsbüro Schweiz:**  
 Serious Yachts  
 Seestraße 46, CH-8598 Bottighofen,  
 Tel.: 0041-(0)-79 95 97 888  
 Mail: dianafailer@seriousyachts.ch  
[www.seriousyachts.ch](http://www.seriousyachts.ch)

### Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

<b>0-Marschfahrt</b>	8
<b>0-Vmax minus 1 kn.</b>	18
<b>Drehkreis in Bootslängen</b>	1 - 1,5
<b>Umdrehungen Ruder Stb/Bb</b>	4,5

### Testbedingungen

<b>Revier</b>	Zwarte Meer (NL)
<b>Wind (Beaufort)</b>	2 - 3
<b>Wellenhöhe (Meter)</b>	0,3
<b>Personen an Bord</b>	3
<b>Tankinhalt Wasser (Liter)</b>	1.000
<b>Tankinhalt Brennstoff (Liter)</b>	800

### Technische Daten

<b>Herstellerland</b>	Holland
<b>Werft/Modellbezeichnung</b>	Serious Yachts / Brightly 1530
<b>Konstruktion/Design</b>	Arnold de Ruyter
<b>Länge ü. A. (m)</b>	15,30
<b>Rumpflänge (m)</b>	15,30
<b>Länge Wasserlinie(m)</b>	14,53
<b>Breite ü. A. (m)</b>	4,83
<b>Tiefgang max. ca. (m)</b>	1,30
<b>Durchfahrthöhe max/min ca. (m)</b>	4,90 / 3,25
<b>Kabinenhöhe ca. (m)</b>	2,10
<b>Gewicht leer/max. load (kg)</b>	35.000
<b>Baumaterial</b>	Stahl
<b>Rumpf/ Bauart</b>	Rundspant
<b>Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))</b>	2 x Vetus Deutz DT66, 125 (170), Reihen-6-Zyl., 6 L, Turbo, Ladeluft
<b>Brennstoff</b>	Diesel
<b>Propellergröße Test</b>	25 x 19", Bronze, 5-Blatt
<b>Motorisierung von – bis kW (PS)</b>	2 x 125 - 2 x 200 (2 x 170 - 2 x 272)
<b>Antriebsart</b>	Welle, Ø 45 mm
<b>Kraftstofftank (l)</b>	2.000
<b>Frischwassertank (l)</b>	1.600
<b>Schmutzwassertank (l)</b>	680
<b>CE-Kat./Personen</b>	A / 8
<b>Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)</b>	4 / 2 + 2 x Salon
<b>Preis Standard/Testschiff (€)</b>	1.041.000,- / 1.548.000,-

### Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
<b>Standgas eingekuppelt 1 Motor</b>	700	1,70	3,15	1,20	0,71	0,38	2550,00	4722,60	55
<b>2 Motoren</b>	700	3,60	6,67	3,00	0,83	0,45	2160,00	4000,32	59
<b>Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)</b>	1.300	6,50	12,04	12,20	1,88	1,01	959,02	1776,10	60
<b>ökonomische Marschfahrt</b>	1.000	5,40	10,00	7,60	1,41	0,76	1278,95	2368,61	63
<b>schnelle Marschf.</b>	2.000	8,40	15,56	35,00	4,17	2,25	432,00	800,06	68
<b>V-max.</b>	2.500	10,20	18,89	56,00	5,49	2,96	327,86	607,19	74

\* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 240

\*\* Gemessen am (Innen) Fahrstand