

S/Y Schwambo

Ingolf Koeper
Bergbau 23
A-9545 Radenthein
AUSTRIA
Phone: +43 - 664 765 6781
info@schwambo.com

Für echte Langzeitsegler!!

Zu verkaufen!

- seetüchtig
- komfortabel
- äußerst zuverlässig
- wartungsarm

Was wir Ihnen bieten können:

Eine starke Segelyacht mit sehr geringem Tiefgang, zuverlässige und einfachst zu bedienende Segelausrüstung, eine unverwüstliche Hauptmaschine, startet in Sekunden, immer wenn man sie braucht, ein kleines, aber 16 PS starkes Bugstrahlruder und Ankerwischen, denen niemals der Strom ausgeht: also eine ideale Yacht für Zwei zum Reisen und Liegen in einsamen Buchten, ohne sich in überfüllten und teuren Marinas aufhalten zu müssen.

(Siehe: "Spezifikationen" und "Einrichtungs-Plan".)

Für sicheres Segeln auf Langzeittörns entwarf der bekannte deutsche Yacht designer K. Reinke diese Yacht, von einer deutschen Werft entsprechend unserer Wünsche gebaut nach den höchsten Standards von Seetüchtigkeit und Qualität.

Schwambo ist die ideale Segelyacht für sorgenfreies Reisen einer kleinen Crew auf See.

(Siehe: "Geschichte" und "Konstruktion".)

Registriert in Österreich, bezahlte Mehrwertsteuer, bewährte Materialien und ein von uns als erfahrenen Seglern abgeänderter Einrichtungsplan zeigen ihre wahren Qualitäten:

Eine einzigartige Segelyacht in ihrer Klasse.

(Siehe: "Technische Details".)

Ihr Preis entspricht ihrer auf lange Zeit angelegten Wertigkeit.

Besuchen Sie uns und machen Sie uns ein Angebot.

Wir freuen uns darauf, Sie zum Testsegeln zu treffen.

Geschichte

Kurt Reinke, Bremen, entwarf die erste Hydra in den Jahren 1972 – 1974:

Einen Knickspanter mit Mittelcockpit und zusätzlichem achteren Steuermannscockpit sowie ein konventioneller Kiel mit einem Tiefgang von 2,20 Metern.

Seine Idee war eine sowohl extrem seetüchtige als auch schnelle Yacht zu kreieren: einen Cruiser-Racer. Die Weltaluminiumpreise waren hoch, dennoch wählte der damalige Eigner Schiffsaluminium als das heute immer noch beste Material.

Letztlich war der Rumpf eine modernisierte Replik des weltberühmten Rettungsboottyps, entworfen von Colin Archer, Rumpflänge 14 Meter und Breite 4 Meter, hydrodynamisch gleichartig. Die Originalverdrängung von 36 Tonnen wurde reduziert auf eine Konstruktionsverdrängung von 13 Tonnen.

Die Seetüchtigkeit wurde sogar noch erhöht durch ein Waldeck, üblicherweise heute noch verwendet bei Hochseefischern und den berühmten deutschen Rettungsbooten der Theodor-Heuss-Klasse sowie der John-T.-Essberger-Klasse.

Bis in die späten Dreißiger des vergangenen Jahrhunderts retteten die Original Colin Archer Segelrettungsboote in Seenot Geratene sogar im Winter von havarierten Frachtern vor der norwegischen Küste.

Ein Schiff mit Waldeck verfügt sogar noch über ein aufrichtendes Moment bei einem Krängungswinkel von über 90 Grad. Die höchste Klassifikation "0" Trans-Ocean wird garantiert, die nunmehr sogar über dem früher höchsten Standard "1" Hohe See liegt.

Damals ergriff Reinke auch die Chance für Tanktests des Hydra-Rumpfes mit Modellen an einer britischen Universität. Es war also keine Überraschung, daß die erste Hydra als vollausgerüsteter Cruiser mit allem hierzu gehörenden Komfort das Victoria-Maui-Rennen 1975 nach berechneter Zeit gegen viele reine Rennsegelyachten gewann, wie dies damals auch im amerikanischen Magazin "Sailing" berichtet wurde.

Konstruktion und geändertes Layout

Unsere Idee war es, eine Segelyacht mit höchstem echtem Komfort bauen zu lassen: Die außergewöhnliche Seetüchtigkeit verhindert Ängste und Streß auch dann, wenn man trotz aller Voraussicht in schweres Wetter kommen sollte. Für uns bedeutet Blauwassersegeln ein gesetztes Ziel zu erreichen, ohne erschöpft zu sein vom Kampf gegen die See. Schwambo kann leicht von nur einem erfahrenen Segler beherrscht werden. Eine Mannschaft aus zwei Personen ist ideal. Alles kann aus dem Cockpit mit wenig Kraft bedient werden dank der sehr großen, hochqualitativen Beschläge von HARKEN, den zwei zuverlässigen Rollreiffanlagen, dem Großsegel über dem Cockpit und der starken Hydraulikwinsch für das Großfall und das Einleinen-Reffsystem.

Alle Hydras haben ein unverbautes "Flushdeck", ohne störende Aufbauten und Einrichtungen. Die Original-Hydra hatte eine kleine, abklappbare Windschutzscheibe. Schwambo hat eine niedrige, starke Alukonstruktion: Niedrig genug um beim entspannten Segeln im Stehen beste Rundumsicht zu gewähren. Hoch genug, um im Sitzen bei ungemütlichem Wetter besten Schutz dank ihrer angesetzten Spritzkappe zu haben, ähnlich der Konstruktion auf der berühmten Super Maramu von AMEL.

Zur Vergrößerung der Räumlichkeiten im achteren Schiff und Verbesserung des Komforts hat die Schwambo kein zusätzliches achteres Cockpit. Als Neuigkeit hat sie asymmetrische Twinkiele mit einem Flügelprofil aus dem Flugzeugbau, einem NACA-Profil. Hierdurch ist sie die modernste Version des berühmten Hydradesigns. Sehr geringer Tiefgang ermöglicht sicheres Segeln in wundervollen seichten Gewässern wie den Bahamas oder den Motus im Pazifik. Nicht zu vergleichen mit den früheren symmetrischen Kielen besitzt diese Hydra nun gute Am-Wind-Eigenschaften. Ein weiterer wichtiger und erfreulicher Effekt dieser modernen Kiele ist stark vermindertes Rollen vor Anker im Schwell!

Das bequeme Originalrigg einer Sloop mit selbstwendender Fock wurde bei der neuen Hydra ergänzt durch einen sehr kräftigen Aluminium-Bugsprit und ein Kutterstag. Der neue Typ, "Semi Cutter" SC genannt, erhöht nicht nur zusätzlich den Segelkomfort, sondern auch den Komfort an Bord durch die Bugplattform, eine ideale Halterung für die beiden Anker und komfortable Plattform zum Ein- und Aussteigen beim sinnvollen Anlegen mit dem Bug.

Unsere Wahl für ein professionelles Hydrauliksystem erleichtert Ankern und Anlegen enorm:

Ankerwinschen und Bugstrahlruder sind viel stärker und die Ketten viel länger als bei einer Yacht dieser Größe üblich. Man kann sie endlos lange bedienen, ohne Rücksicht auf die Energieversorgung. Die Bedienung des Großsegels wird bei starkem Wind durch die Hydraulikwinsch sehr erleichtert.

Das installierte Industrie-Hydrauliksystem arbeitet viele Jahre, ohne daß man sich darum kümmern muß. Ein gelegentlicher Ölfilterwechsel und ein Ölwechsel in fünf bis zehn Jahren sind ausreichend. Erwähnenswert ist noch, daß das gesamte System im Notfall auch ohne Elektrik funktioniert, da alle Ventile zusätzlich noch von Hand bedient werden können. Angetrieben wird es von einem der zuverlässigsten Direkteinspritzer-Dieselmotoren.

Die Ausführung aller Hydraulik- und Diesel-Leitungen in Stahl und die hochkarätige, wasserdichte Ausführung der Elektrik nach den Standards IP67 und IP68 vermeiden jegliche Gefahr des bei Seeleuten so gefürchteten Feuers an Bord. Alle Kabel sind großzügig dimensioniert und entsprechen den Standards des Germanischen Lloyd. Einzigartig ist die Verlegung aller Verbraucherkabel in Wellrohr zum Schutz und leichten Austausch bei erwünschten Änderungen am System.

Einfachheit, Zuverlässigkeit und höchste Qualität aller Systeme garantieren einer Mannschaft von lediglich zwei Personen sorgenlosen Segelspaß ohne die üblichen dauernden Reparaturen.

Spezifikationen

Registrierung und Mehrwertsteuer

- Registrierung in Österreich. Mehrwertsteuer bezahlt!
- Registrierungslänge: 14 m

Wertgutachten vom September 1996, erstellt von einem nicht exklusiven Det Norske Veritas Gutachter

- Wiederherstellungswert: US \$ 635.000,-- (ohne MWST!)
- Zeitwert: US \$ 595.000,--

Pläne und Konstruktion

- Kurt Reinke, Bremen

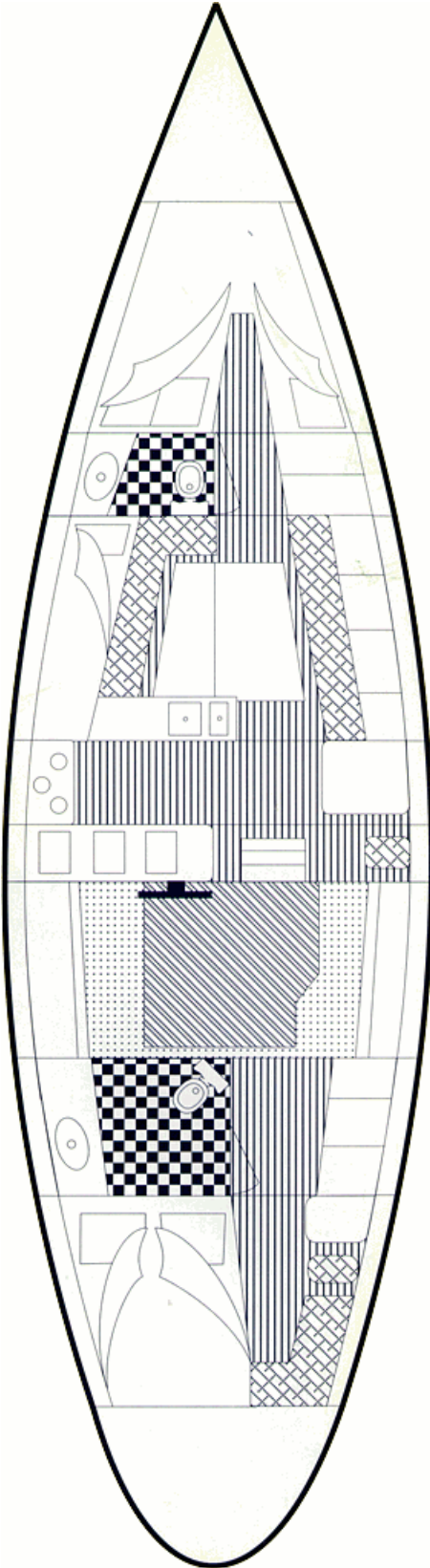
Konstruktion

- Aluminium Segelyacht Typ Hydra SC ASY-Twin
- Waldecker, konstruiert auf höchste Seetüchtigkeit der Klasse "0 Transocean"
- Knickspantkonstruktion mit asymmetrischen Twinkielen (NACA-Profil); jeweils 2,6 Tonnen Blei Ballast
- Platten: AlMg4,5Mn
- Spanten: AlMgSi1,0 (F 28 - 32)
- Spantenabstand: 40 cm
- 4 wasserdichte Schotten!
- Mittelcockpit, Windschutzscheibe mit geschweißtem Alurahmen und Kombination Bimini-Spritzkappe
- Länge über alles: 15,5 m inkl. Geräteträger, 14,93 m ohne
- Rumpflänge: 14 m
- Breite: 4 m
- Tiefgang: 1,36 m
- Stehhöhe: 1,95 m
- Gesamtverdrängung: 17 Tonnen (metrisch)

Werft

- KMS Bootsbau GmbH, c/o Hugo Peters, Wewelsfleth
- Rumpfbau im Jahr 1994
- Fertigstellung: Innenausbau LOK Stettin, Rigg Hahnfeld Berlin, September 1995

Einrichtungsplan



Technische Details

Rigg

Mast:	SPARCRAFT 16 m, an Deck, 10,5 kg/m; HARKEN Mastschiene mit kugelgelagerten Wagen für durchgelattetes Großsegel.
Baum:	ISOMAT mit automatischem Einleinen-Reff im Baum; Baumniederholer mit Feder
Wanten und Stage:	Wanten, 2 Vor- und 2 Achterstage (eines isoliert) in Draht 10 mm metrisch; 2 feste Backstagen dito 8 mm metrisch; NORSEMAN-Terminals und ACOMO-Toggles
Kutterstag und Vorstag:	HARKEN Rollreff, mechanisch, beide Unit 2,5
Selbstwendende Fock:	HARKEN Schiene und Traveller, Größe big boat
Großschot:	HARKEN Schiene und Traveller, Größe big boat
Teleskopbäume:	2 St. Alu, Einzelanfertigungen MARINOX, Mallorca mit PFEIFER-Beschlägen; 4,5 - 8,0 m (neu 2011)

Segel, laufendes Gut und Beschläge

Kuttersegel:	Allrounder mit einem Vorliek, 2 x 64 m ² , 220 g/m ² mit jeweils 2 Steuerbord- und Backbord-Schoten
Fock:	selbstwendend, 31 m ² , 400 g/m ²
Sturmfock:	15 m ² ; Vorliek paßt über die eingerollte Fock
Blister:	150 m ² mit Schlauch-Bergesystem
Großsegel:	33 m ² , 440 g/m ² ; durchgelattet mit 3 Reffs, Cunningham, Flattening und Lazy Jacks
Mastwinschen:	ANDERSEN, Inox, 2-Gang selftailing, Größe 28 ANTAL, Alu, 2-Gang selftailing, Größe 40 (neu 2011)
Cockpitwinschen:	Großsegel: ANDERSEN, Inox, 2-Gang selftailing, Größe 46
Vorsegel und Rollreff:	2 St. ANDERSEN, Inox, 2-Gang selftailing, Größe 56
Großfall und Reffs:	HARKEN, hydraulisch, 2-Gang selftailing, Größe 42
Fallen und Aufholer:	3 Fallen für Vorsegel; Dirk; Großfall; 2 Spifallen; 2 Spibaum Lifts; 2 Spibaum Aufholer
Alle Blöcke, Schienen und Genuaschlitten an Deck:	HARKEN "big boat", 3 Zoll und größer
Alle großen Klemmen:	LEWMAR Superlock
Alle Beschläge und Schienen (auch Seitenfenster) sind mit Edelstahlschrauben montiert, isoliert von Deck/Rumpf mit KORREX-Hülsen und FAKO-Binde.	

Die komplette Standard-Segelgarderobe kann aus dem Cockpit bedient werden, ohne an Deck gehen zu müssen!!!

Steuerung

Mechanische Steuerung von WHITLOCK, Typ Mamba, mit Inox-Wellen, Kardangelenken und Getrieben; 90 cm Inox Steuerrad mit mechanischer Kupplung

Maschine und Systeme

Hauptmaschine:	MERCEDES-BENZ OM 314; 3,9 Liter, 4-Zylinder; 82 DIN-PS mit 3,5 kW Anlasser BOSCH 12 V LiMa 90 A (neu 2011) Zweikreis-Kühlsystem doppelte Seewasserfilter, umschaltbar AQUARLARM 12 V Alarm für Seewasser doppelte SEPAR Spritfilter/Wasserabscheider mit elektrischem Alarm und Manometer, umschaltbar WMMT 2 RM-1/2" Dieselbakterien-Vernichter (neu 2011)
Getriebe:	NEWAGE PRM 302; 1:2,7; Stahlguss-Getriebe für 150 kW mit Power Take-Off für hydraulische Pumpe
Prop, Welle:	PROWELL Drehflügler, 3-Blatt; 23" x 19"; NickelAluminiumBronze; 40 mm Welle DIN 1.4571 (neu 2011); 2 Kunststoff-Wellenlager (neu 2014); Wellendichtung SPW (neu 2014)
Ersatz-Prop:	Aluminium, Festflügler, 3-Blatt; 23" x 19"

Hydrauliksystem

Leitungen:	100 Meter Hydraulik-Stahlrohr
Pumpe:	MANNESMANN-REXROTH A 10 VO 28; 35 kW, Axialkolben-system, Mengen- und Druckregulierung DFR, am PTO Getriebe
Antriebe:	2 St. Ankerwischen SEAWAY FRANCIS, 1,8 Tonnen echte Zugkraft; Bugstrahlruder MANNESMANN HYDROMARINE, 16 PS, 150 kP Hydraulikwisch HARKEN 42 ST; 2 St. 3-fach Schaltventile, DANFOSS, elektrisch und mechanisch
Öltank:	für 90 Liter, dickwandiges Aluminium; Ölkühler BOWMAN

Generator

Neu 2011:	FISCHER-PANDA AGT-DCC 4000-12 PMS mit VCS; 12 Volt, bis zu 260 Ampere; 2-Kreis-Kühlung; Gas-Wasser-Separator zur Schalldämpfung; Pumpe zum Entleeren des Wassersammlers gemäß FISCHER-PANDA; SEPAR-Dieselfilter
-----------	---

Tanks

Diesel 500 Liter in Mittelsektion, Alu

Wasser 750 Liter in Mittelsektion, Alu + in Achterkabine, Edelstahl

Ausrüstung

Bug-, Heckkorb, Relingstützen und die faltbare Badeleiter alles in 25 mm Alu-Rundmaterial (Rohr knickt, Rundmaterial verbiegt sich nur!)

Lifebelt-Reling Cockpit: 22 mm Alu-Rundmaterial

Ankereschirr: 2 St. Original CQR 60 pounds mit je 100 m Kette, 3/8"

Heckankereschirr: TX-engbo Elektrikwisch 12 V/750 W unter Deck in der Achterpiek mit Anker 16 kg und 75 m bleibeschwerte Trosse, 16 mm

Zum Anlegen: Trossen 38 mm 1 St. 120 m, 2 St. 30 m, 2 St. 15 m uvm.
5 St. Fender 95 cm ANCHOR MARINE
2 St. Kugelfender 70 cm POLYFORM (neu 2011)

Geräteträger Heck: Alurohre 100 x 5 mm und 80 x 5 mm für: Radar, Antennen, Lichter u. Dinghy mit Außenborder;
Edelstahlkran für Außenborder (neu 2011)

Tender (neu 2011): VERGAPLAST Lario 320; 3,20 m lang, 1,33 m breit, 0,56 m hoch, 75 kg leicht. Mövenflügelprofil wie Boston-Whaler; 2 dicke Schalen CYCOLAC PU, ausgeschäumt, unsinkbar!

Außenborder (neu 2011): YAMAHA 15 FMH, 2-Takt, 15 PS, 34 kg leicht mit Motorcaddy; Halterung Stb am Heckkorb

Pumpen und Lenzen: Vorpiek: RHEINSTROM M50E, 12 V, 1 1/2" Großmembranpumpe mit Bilgenschalter

Achterpiek: Wie Vorpiek

Vorderes Bad: LAVAC ZENITH Vacuum Toilette;
WHALE GULPER 220 mit Tank für Waschbecken und Kettenkästen (neu 2011)

Pantry: HENDERSON Chimp II RH für Spülbecken Abwasser, WHALE Pantry Mk3 für Spülbecken Salzwasser

Achteres Bad: RHEINSTROM M50E mit Umschaltventil für Waschbecken, Dusche und LAVAC ZENITH Vacuum Toilette

Notlenzsystem: RHEINSTROM M50 manuell im Cockpit und Seewasserpumpe Hauptmaschine, schaltbar auf 1 1/2" Saugleitungen jeweils für die geschotteten Abteilungen Vorkabine und Salon, Maschinenraum und Achterkabine mit achterem Bad.

Alle Seeventile und Ventile:

armiertes Polypropylen, zerlegbar, im Wasser austauschbar INTERNATIONAL HOSE AND PIPE, England

Wasserversorgung

PAR JABSCO HD Druckwasserpumpe 3/4" mit schweizer Edelstahltank 10 Liter versorgt die Zapfstellen sowie den RHEINSTROM Boiler 25 l (mit 220 V Heizpatrone); GROHE Uno Armaturen mit Schlauch und Faust-Duschköpfen; WHALE Heckdusche; Hauswasseranschluß für Marinas, um Tankentnahme und Pumpen zu vermeiden!

Süßwasser-Zusatzanschlüsse zum Spülen und Reinigen der Vacuum-Toiletten.

Lüftung

3 große Luken 62 x 62 cm, GEBO, mit kombiniertem Moskitonetz/Verdunkelungs-Rollo;
2 kleine Luken GEBO für Pantry und Navigation;
NICRO Solarlüfter 4" für Vorpiek und vorderes Bad;
NICRO Solarlüfter day and night 4" für achteres Bad (neu 2011);
12 V Radialgebläse Küchenabzug mit Edelstahlfettfilter;
mobiler 12 V Ventilator HELLA MARINE.

Kühlung

Neu 2011: FRIGOBOAT Superfrigomatic W50F seewassergekühlte Einheit mit großem Kompressor, DANFOSS BD50F im Maschinenraum;
übergroße angefertigte Speicherplatte für zwei Edelstahl-Kühlboxen, je 70 Liter.

Elektrik

AC

Heizpatrone 230 V/1000 W im RHEINSTROM Wasserboiler;
230 V Steckdosen: Maschinenraum, Navigation, Pantry, Vorkabine und achteres Bad;
230 V-Versorgung:
E-Raum: Trennschalter Landanschluss Voltmeter, Amperemeter, Kontrolleuchten, thermomagnetische Sicherungsautomaten für alle Kreise; FI-Schalter
Landkabel: 25 m 3 x 2,5mm² LAPP, Landseite wasserdichte Box mit Sicherung, FI und Kontroll-Lampe;
Neu 2011: Inverter/Lader STUDER INNOTECH, Schweiz, Typ XTH3000-12, 230 V, 50 Hz, 2500 W Dauerleistung

DC

E-Raum: Box mit thermo-magnetischen Sicherungsautomaten für alle Kreise;
Sammelschienen Plus und Minus mit Shunt und 2 BLUESEA Trennrelais ACR für Hochampere-Anschlüsse von Generator, Inverter/Lader und Batteriebänken (neu 2011);
Cockpit: Schaltbox Hydraulik;
Navigation: Schaltpaneel und Navigationslichter-System;
Buglicht: NIGHTBLASTER Blue Eye Beam 400.000 am Bugkorb, abnehmbar und mobil;
Lampen, Lichter innen: Röhrenlampe entstört AQUASIGNAL;
Halogen Downlights mit Einsätzen MR11, 20 Watt (neu 2011);
Navigationslichter: AQUASIGNAL Serie 40 (Ankerlicht mit Dämmerungssensor);
Sonstige: 2 Halogenscheinwerfer auf Geräteträger; Schiffsarmaturen in Achterpiek und Vorpiek;
Batterien: 1 St. Gelbatterie EXIDE 260 Ah für Inmarsat-C, PC und Drucker,
3 St. dito als Servicebank (neu 2011);
Überwachung: DCC 4000 in der Navigation

! Alle Deck- und Schottdurchlässe, alle Kabelboxen und Durchführungen mit IPON-Fittingen gemäß Deutschem Standard IP67 mindestens, teilweise IP68! (AC und DC) !

Elektronik

Autopilot SIMRAD J300 mit Motor NECO, 12 Volt über Fluxgate-Kompaß, GPS und Windanzeige (Magnetkurs, GPS-Kurs und Windrichtung);

SIMRAD Fluxgate-Kompaß Typ RFC 35 N, ersetzt (neu 2011)!

SIMRAD Windanzeige (mit Ersatzeinheit an Bord), Echolot und Logge;

SIMRAD GPS RS5800, SIMRAD Rudersensor;

UKW SIMRAD RS8110 mit Sprechereinheiten in Navigation und Cockpit, Intercom;

Hand-UKW ICOM IC-M1EURO;

Radar RAYTHEON 11XX, offener Schlitzzstrahler 2 Fuß, 24 Seemeilen;

GMDSS Inmarsat-C SatCom: TRIMBLE NAVIGATION, USA mit integriertem GPS;

hierzu: Notebook Fujitsu-SIEMENS und Thermodrucker SEIKO DPU 414 (neu 2011);

Kurzwellen-Transceiver ICOM IC707; Original "SMARTUNER" in Achterpiek;

Plottersystem mit Notebook und USB-GPS-Maus mit Software und internationalen Karten der US-Marine (neu 2011);

Elektronisches Handlot ECHOTEST, Form wie Taschenlampe;

WLAN-Verstärker-Antenne zur mobilen Installation an Deck (neu 2011)

Cockpit Anzeigen und Schalter:

Maschineninstrumente: VDO logic combi mit programmierbaren Alarmen, Hupe und Licht;

Funktionen: Drehzahl, Start-Stop, Spannung, Temperatur1, Temperatur2, Druck1, Druck2,

Servicestunden, Maschinenstunden, Tripstunden, Tankanzeige, PC-Anschluss möglich;

Zusätzliche Alarme (Hupe und Licht): Seewasser Hauptmaschine, Wasser in Dieselfiltern der Hauptmaschine;

DANFOSS Joystick für Bugstrahlruder, IP67;

Unterhaltungselektronik:

Autoradio mit DVD-Spieler, Stereo-Lautsprecher und 19" Monitor im Salon (neu 2011)

Innenausbau und Pantry

Sämtliche Hölzer und Sperrholz von SOMMERFELD und THIELE, Sperrholz im höchsten Standard AW100; Holzart: Khaya-Mahagoni, an Deck Teak;

Decken und Pantry mit MAX Schichtstoffplatte, Österreich;

Kleber: 2-Komponenten-Epoxy SOMMERFELD und THIELE, höchste Qualität;

Klebe- und Dichtmaterialien: SIKAFLEX 260 und 292; 3M 5200;

Cockpitbänke und Grätings mit Handwerkzeug hergestellt;

Kompletter Innenausbau 3400 Mann-Stunden;

Kojen Vor- und Achterkabine: kein Sperrholz, sondern Lattensystem mit Gummilagern, YACHTIFLEX, Deutschland;

Leesegel an den Kojen im Salon;

Schminktisch, aufklappbar mit Spiegel in der Achterkabine;

Pantry: 2-Becken-Spüle eingesenkt mit Edelstahl-Arbeitsfläche;

Gassystem:

FORCE 10 Gasherd, Modell 61350, großes US-Maß; IGLOO-Eisbox Quikn-

cool (ersetzt 2011) auf dem Achterdeck gelascht, mit 4 CAMPING GAZ 3kg-Flaschen mit deutschem Propanregler und TRUMA-Fernschalter; Kupfergasleitung in einem Stück bis zum Herd!

Mal- und Lackierarbeiten

Innenausbau:	ARTI 2-Komponenten PU-Lack, matt, 5 Schichten; Bäder 7 Schichten
Teak Cockpit-Paneel:	AWLBRITE PLUS KIT, 11 Schichten
Rumpf:	Über der Wasserlinie: INTERNATIONAL Zink-Chromat-Ätz-Primer; HEMPEL: Light Primer, dann PU Topcoat, weiß; Deck: mit Mattierung und Antirutsch Bimssteinmehl Unter der Wasserlinie: Vor Malarbeiten Rumpf sandgestrahlt mit Alugrid und abgeätzt mit Phosphorsäure!!! AWLGRIP: 2 Schichten Hullgard Extended Recoat; 3 Schichten Hullgard Water Barrier, alles airless! Die 5 Schichten gesamt 26 gals (100 Liter!) JOTUN: 2 Schichten Intermediate Primer; 4 Schichten Spezialantifouling ALUSEA classic: 10,5 gals (40 l) Neu 2014: JOTUN Megayacht Imperial Antifouling dark red, IMO compl. AFS/CONF/26; 2 Schichten 20 Liter

Stoffe und Polster

Kojenmatratzen:	PU-Schaum 10 cm mit Baumwollbezug und Stoffbezügen mit Reißverschlüssen;
Polster, Sitze, Lehnen: SUNBRELLA:	PU-Schaum 5-10 cm mit Stoffbezügen und Reißverschlüssen; blau: Sonnensegel von den Wanten zu den Achterstagen, Seiten rollbar, mit Wasseranschlüssen; sand und schwarz: verschiedene Taschen für Schoten, Fallen und Leinen mit Netzböden;
Neu 2011:	STAMOID, sand, Schweiz: kombinierte Spritzkappe und Bimini mit Verschlussstück achtern (Reißverschluß) zur Kuchenbude; Großbaum Stackpack und Anschlußstück Mastkragen; Windschutzscheiben-Abdeckung; Beiboot-Komplettabdeckung mit Latten.

Sicherheit

Rettungsinsel:

Sonstige:

BFA Ballonfabrik Augsburg, Pacific 6, im Container im Cockpit
4 Rettungswesten; 4 Lifebelts mit Leinen; Strecktau vom Bug zum Heck, abnehmbar als Jackline in 1" Gurtware (ausrutschsicher beim Laufen an Deck!)

100 m Rettungsleine 8 mm, gelb auf Edelstahlrolle;

FORESPAR Signalboje mit Fahne, Treibanker und Licht;

SEA-MARSHALL Rettungssystem mit 2 Halssendern;

Dritter Kompaß SUUNTO, Peilkompaß, mobil;

2 Feuerlöscher 2 kg; automatische Feuerlöschbombe mit Sprinkler 5 kg im Maschinenraum;

Notraketen-set für Fahrtgebiet Hohe See;

FELCO C112, Schweiz, übersetzte Großschere f. Draht bis 1/2"

EPIRB ACR Satellite 406, registriert (neu 2011);

Reservekompaß SUUNTO, beleuchtet, im Cockpit; ersetzt (neu 2011);

Rauchmelder in allen Abteilen (neu 2011).

Komfortausstattung

Neu 2011:

Tauchausrüstung mit Tarierweste und Flasche;

flexibler Wassertank PLASTIMO, 150 Liter für Dinghy;

elektrische Handwinch Magicwinch JPROP, 12 V mit Kabel bis zum Mast;

handgefertigtes Aluwagerl für schwere Faltboxen.

Angelrutenhalter

Schraubstock und Bohrstände im E-Raum

Kettenzug und Balancer für Hauptmaschine und Generator

Nötige und viele weitere Ersatzteile und Werkzeuge an Bord!



Einzigartig und wichtig

Komplette Dokumentationen mit Bildern, Plänen, Schematas, Betriebsanleitungen, Lieferscheinen und Rechnungen für die Yacht und ihre Ausrüstung auf elektronischem Medium und Ordner.

Hydraulik-Reserveanschlüsse im Maschinenraum für gewünschte weitere Geräte, wie z.B. Kanalradpumpe, Hochdruckpumpe usw.!