

FAHRBERICHT

AMS MARINE TRAWLER 42'



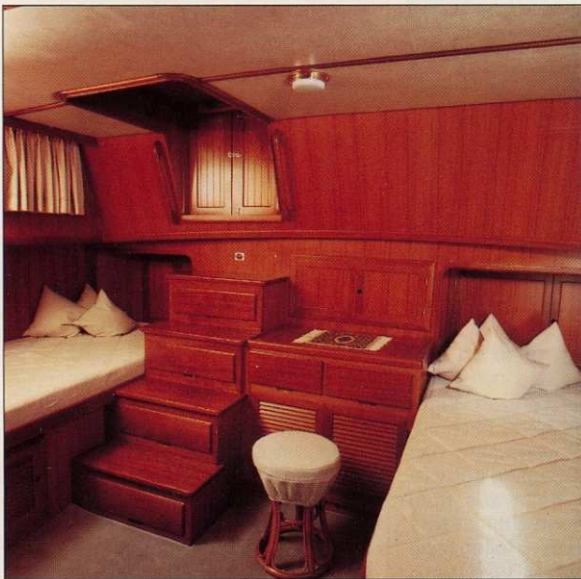
Fotos: Manfred Schulze-Alex; Egon Teske

Der Skipper hat vom Steuerstand auf der Fly-bridge einen hervorragenden Überblick. Im Salon befinden sich der Innensteuerstand, die Pantry sowie eine gemütliche Sitzgruppe. Der sorgfältige Holzeinbau trägt zur Wohnlichkeit bei. Ein Ausblick ist nach allen Seiten gegeben. In der Eigenerkajüte achtern ist die wahlweise Anordnung von zwei Einzelbetten oder einem Doppelbett möglich.





In reiner Verdrängerfahrt läuft der Trawler 10 Knoten. Die Rumpfkonstruktion und Motorleistung von insgesamt 368 kW machen es möglich, über 16 Knoten schnell zu sein. Der Wasserabrieb am Spiegel ist dann völlig glatt.



FAHRBERICHT

Bis die Trawler-Yachten aus Taiwan beim AMS-Importeur in Hamburg sind, haben sie bereits einen weiten Weg zurückgelegt. Sie kommen natürlich nicht auf eigenem Kiel, sondern als Decksladung eines Ozean-Frachters nach Europa. Die Trawler in Taiwan bauen zu lassen, lohnt sich, egal ob sie in den Staaten, in Australien oder Europa verkauft werden. Arbeitskräfte und Material sind dort günstiger einzukaufen, und Schiffe dieser Art zu bauen, haben die Asiaten mittlerweile gelernt. Die Qualität der Kunststoff-Verarbeitung ist ausgezeichnet, und am technischen Vermögen mangelt es nicht. Eine vergleichbare Motoryacht, die in Europa gefertigt wird, kostet mehr.

Standardmäßig wird der 42'-Trawler mit zwei 154-kW-Cummins-Dieseln ausgerüstet. AMS baut lieber die aufgeladenen Cummins gleichen Typs ein, die dann je 184 kW leisten. Die Höchstgeschwindigkeit wird damit um etwas mehr als 1 kn auf 16,3 kn gesteigert, was aber nicht so wesentlich ist. Von Bedeutung ist, daß das Schiff bei Marschfahrt bei 2200 Umdrehungen immer noch 13,1 kn schnell ist. Bei 20 t Verdrängung ist das außergewöhnlich. Eine völlig neue Rumpfkonstruktion macht das möglich. Die AMS 42' bleibt dabei immer noch ein reiner Verdränger, denn das Vorschiff taucht bei dieser Fahrstufe voll ein, am Spiegel aber zeigt sich ein glatter Wasserabrieb, also nicht den für Verdränger typischen Schwell. Möglich wird das auch nur durch die Trimmklappen, die dem Schiff zu einem größeren Anstellwinkel verhelfen, es einfach leichter laufen lassen. Wer die Zeit hat, wird seine Reisegeschwindigkeit niedriger wählen, also langsame Verdrängerfahrt laufen. Das ist beschaulicher, leiser und verbrauchsgünstiger. Bei 1500 bis 1800 Motorumdrehungen läuft das Schiff noch fast 10 kn, was ausreicht, um auch noch auf dem Rhein gegen den Strom andampfen zu können. Mit den beiden 1500-l-Dieseltanks



Typisch für einen Trawler: Das geräumige Deck und die große Flybridge.

DAS TEST-BOOT		DAS TEST-MOTOR	
WERFT	MST/Deutschland	KRAFTSTOFFTANK	3000 l
TYP	AMS Marine Trawler 42'	WASSERTANK	800 l
LÄNGE ÜBER ALLES	13,90 m	MOTORISIERUNG	Dieselmotoren bis 2x 276 kW (750 PS)
BREITE	4,40 m	PREIS	(mit Testmotoren) ab 458 150 DM
HÖHE ÜBER WASSERLINIE	3,95 m	VERTRIEB	Marine Service & Trading, Billbrookdeich 103, 22113 Hamburg 74.
VERDRÄNGUNG	ca. 20 t	HERSTELLER	Cummins
TIEFGANG	1,25 m	TYP	6BTA5.9M
		LEISTUNG	184 kW (250 PS) bei 2600/min
		ZYLINDER	6 in Reihe
		HUBRAUM	5880 ccm
		GEWICHT	ohne Getriebe 513 kg

kommt man dann 1000 bis 1350 km weit, ohne bunkern zu müssen.

Auf der Elbe konnten wir das Seegangverhalten des Schiffes nicht prüfen. Was festzustellen war, ist, daß die AMS 42' leicht zu steuern ist. Sie reagiert auf kleinste Ruderausschläge, läuft bei langsamer

Verdrängerfahrt ohne zu gieren geradeaus und neigt sich bei schnellerer Fahrt in engen Kurven nur leicht nach außen. Das läßt vermuten, daß das Schiff im Seegang bei achterlicher See nicht aus dem Ruder läuft, wenn aufmerksam gesteuert wird. Ein Rollen kann bei ausreichender Brise durch

das serienmäßige Stützsegel gedämpft werden.

Vier Dinge gefallen beim AMS-Trawler 42' besonders:

1. Der wuchtige Rumpf mit den kompakten Aufbauten.
2. Raumaufteilung der Kajüten und das Deckslayout.
3. Übersichtliche und sorgfältige Technik.
4. Verarbeitung der Ausbauten und Beschläge.

Die charakteristischen Aufbauten des Trawlers erlauben eine großzügige Raumaufteilung, auf die ein zukünftiger Eigner in einigen Details Einfluß nehmen kann. Der Salon über dem Motorraum mit dem Innensteuerstand, der Pantry und großer Sitzgruppe ist ein echter Wohnraum. Von beiden Seiten in Höhe des Steuerstandes erreicht man durch seitliche Schiebetüren bequem die Seitendecks. Zwei Niedergänge führen achtern zum großen Eignerschlafraum und vorn zur Gästekabine mit zwei Einzelbetten und separatem WC- und Waschraum.

Besonders hervorzuheben sind die breiten, in Verbindung mit der hohen, umlaufenden Nirostareling sicher zu begehenden Seitendecks. Das erhöhte Deck über der Eignerkabine weist ebenfalls eine hohe Reling auf, und dort ist genügend Platz, um ein Beiboot zu lagern. Einige Stufen höher liegt die Flybridge mit Steuerstand, die über den gesamten mittleren Kajütaufbau reicht.

Wer etwas von Technik in einem Boot versteht, wird von der übersichtlichen Technik im Motorraum überzeugt sein. Dort ist auch ausreichend Platz für den Generator. Ein Zugang ist möglich durch eine kleine Tür unter dem vorderen Niedergang oder vom Salon aus, wo die Bodenplatten abgehoben werden können. Dort ist die starke Isolierung zu erkennen. Liegt über dem Parkett erst einmal ein Teppich, wird der Geräuschpegel sicher noch 3 bis 4 dB niedriger liegen. Was noch zu erwähnen bleibt, ist die sehr komplette serienmäßige Ausrüstung, in der auch der Generator enthalten ist, und, daß die Endausrüstung bei MST in Hamburg erfolgt. *Rüdiger Koslik*