

Text: Ole Puls

Der kleine Gigant

Stabil wie ein Haus, deutlich mehr Platz, als die Länge vermuten lässt, elegant wie ein Loft und trotzdem ein echtes Fahrtenschiff. Die neue Prestige M7 im Test.

Die Prestige M7 vor der französischen Küste. Die Badeplattform lässt sich hydraulisch bis unter die Wasseroberfläche fahren.





Zwei separate Liegeflächen sind auf dem Vordeck untergebracht. Im Schrank verborgen befindet sich der Innenfahrstand, der bei Bedarf vollständig verdeckt werden kann. So erinnert der luftige Deckssalon eher an ein Ferienhaus. Der großzügige Heckbereich erstreckt sich über mehrere Stufen.

Die Sonne steht senkrecht und brennt auf den hellen Stein des kleinen Hafens Portopiccolo in der Nähe von Triest.

Zwischen sportlichen Booten und klassischen Yachten liegt ein Katamaran, der wirkt, als hätte jemand ein modernes Loft ins warme Mittelmeer-Wasser gesetzt.

Knapp 18 Meter lang, über 7,50 Meter breit, 5,45 Meter hoch – der neue Prestige M7. Zahlen, die auf dem Papier beeindrucken, aber nicht vollständig erklären, warum dieses Boot eine solche Präsenz entwickelt. Was die M7 auszeichnet, ist weniger ihre Größe als vielmehr die Art, wie sie Volumen inszeniert.

Ein Blick auf die nüchternen Daten überrascht. Das Längen-Breiten-Verhältnis liegt bei 1:2,3. Für einen Motorkatamaran keineswegs extrem. Modelle wie die Sunreef 60 Power kommen auf etwa 1:1,7, die Veya 53 auf rund 1:2. Als Faustformel bewegen sich die meisten Katamarane zwischen 1:2,1 und 1:1,7, wobei eine kleinere zweite Zahl mehr Breite bedeutet. Rein formal steht die M7 also eher auf der schlankeren Seite typischer Mehrtrumpf-Architektur. Auch ihre Höhe macht sie nicht zum schwimmenden Wolkenkratzer. Und doch entsteht der Eindruck eines deutlich größeren Schiffes. Die Werft erklärt das selbstbewusst damit, dass die M7 zwar real 58 Fuß misst, vom Raumangebot jedoch einer 70-Fuß-Einrumpfyacht entspricht. Nach wenigen Minuten an Bord wirkt diese Aussage weniger wie Marketing als wie eine Feststellung.

Das Cockpit ist in zwei klar definierte Bereiche gegliedert. Backbord liegt eine großzügige Chaiselongue, steuerbord ein L-förmiges Sofa um einen zentralen Tisch. Die Übergänge sind fließend, die Wege breit genug, dass man einander auch mit mehreren Personen nicht blockiert.

Technisch interessant ist die große Plattform am Heck. Sie ist nicht nur Badeplattform, sondern funktionale Erweiterung des Lebensraums. Hydraulisch absenkbar, lässt sie sich bündig auf das Cockpitniveau bringen oder unter die Wasserlinie tauchen. So entsteht vor Anker eine Art zusätzlicher Terrasse.

Das Hecklayout ist variabel. Optional kann eine Crewkabine integriert werden, zugänglich über eine Decksluke. Für eine



Der Katamaran liegt ruhig vor Anker. Gut zu sehen sind die vielen Fensterflächen. Von hier aus gelangt man in die Crew-Kabine. Eine zusätzliche Pantry ist oben auf der Flybridge untergebracht.

58-Fuß-Yacht ungewöhnlich, da diese Größenordnung häufig vom Eigner selbst bewegt wird. Im Charterbetrieb oder mit festem Skipper ist das jedoch sinnvoll.

Durch breite Glasschiebetüren gelangt man in den Salon. Das Interieur ist modern, hell und klar strukturiert. Backbord fällt sofort ein großflächiger Spiegel ins Auge, der sich teilweise absenken lässt und dahinter einen Fernseher freigibt. Weiter vorne liegt eine Küche, die diesen Namen verdient. Induktionskochfeld mit Dunstabzug, großer Kühlschrank, großzügige Arbeitsflächen. Von einer Pantry zu sprechen wäre untertrieben. Das Niveau entspricht eher einer modernen Stadtwohnung. Gegenüber liegt der Innenfahrstand. In der reduzierten Variante des Testbootes sind ein großer Plotter, einige Schalter, Gashebel und Joystick verbaut. Alles lässt sich hinter einer Klappe verbergen, sodass der Steuerstand optisch nicht in Erscheinung tritt. Alternativ bietet die Werft eine klassischere Ausführung mit Steuerrad und erweitertem Instrumentarium an. Die Übersicht vom Steuerstand, wenn man ihn so nennen mag, ist gut. Die Fensterflächen sind großzügig dimensioniert, die Sicht nach achtern ist allerdings eingeschränkt. Dafür gibt es Kameras. Welche Version

des Steuerstandes der Kunde wählt, sollte man sich überlegen. Lässt sich das Boot nur von oben fahren, ist das Wetter ein großes Thema. Wer ein solches Boot kauft, möchte nicht im Regen sitzen.

Vom inneren Steuerstand führt ein Niedergang in den Steuerbordrumpf, der im Testboot den Gästen vorbehalten ist. Zwei Kabinen sind hier untergebracht. Achtern liegt die VIP-Kabine mit großem Bett, indirekter Beleuchtung und einem großzügigen Bad. Die Materialien wirken hochwertig, die Proportionen stimmig. Im Bugbereich befindet sich eine Kabine mit variablem Layout. Sie kann klassisch als Gästekabine genutzt, als Büro eingerichtet oder individuell konfiguriert werden. Diese Freiheit kostet Aufpreis, ermöglicht jedoch eine Anpassung der persönlichen Bedürfnisse ans eigene Boot.

Backbord erstreckt sich der Eignertrumpf. Die Kabine liegt quer im Bug und nutzt die volle Breite des Schiffes. Das Raumgefühl erinnert eher an eine Suite in einem Boutiquehotel als an eine Yacht. Großzügige Kleiderschränke, ein breites Doppelbett (1,80 Meter), zwei aufgesetzte Waschbecken, ein WC und eine räumlich getrennte Dusche mit Mosaik-

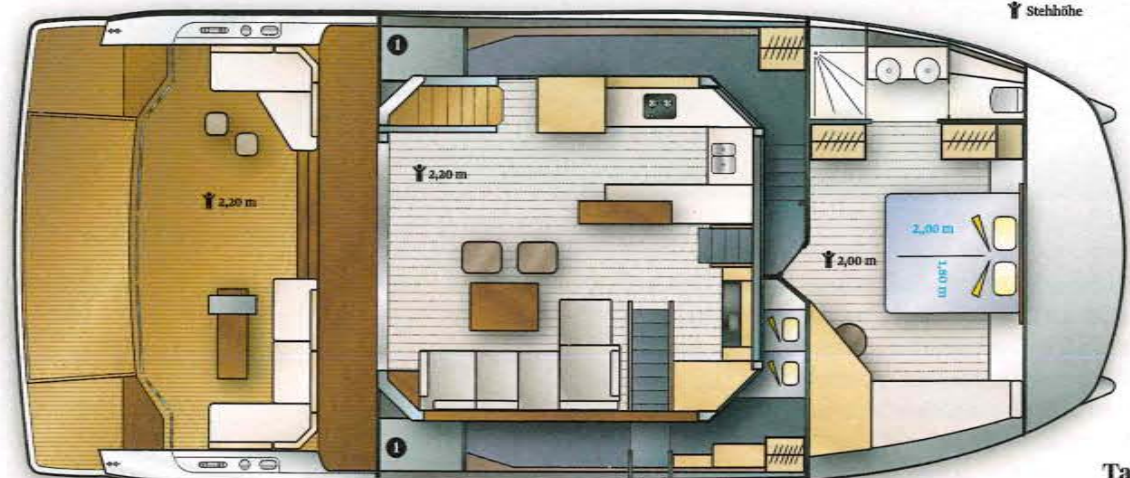
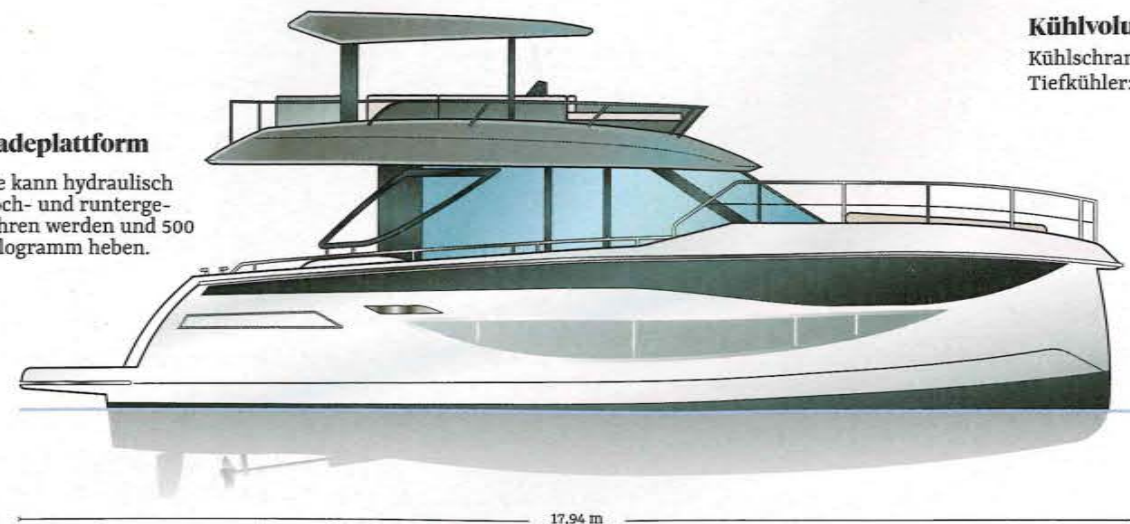
Von einer Pantry zu sprechen ist untertrieben. Und das Niveau entspricht eher einer modernen Stadtwohnung als einer Yacht dieser Länge.

Flybridge
Das Boot kann entweder mit oder ohne Hardtop gekauft werden.

Kühlvolumen
Kühlschrank: 290 l
Tiefkühler: optional

Badeplattform

Sie kann hydraulisch hoch- und runtergefahren werden und 500 Kilogramm heben.



Tanks
① Kraftstoff

Heckmaße

Länge: 3,95 m
Breite: 6,37 m
Höhe: 2,20 m

Laufdeck

Seitendeck: 0,81 m
Höhe Reling: 0,74 m
Decksbelag: Teak

Schalldruck

Bei einer Marschfahrt von 1.400 Umdrehungen in der Minute und einer Geschwindigkeit von 9,1 Knoten ist das Boot unterdurchschnittlich leise. Die Werft hat großen Wert auf Schallisolierung gesetzt.

Messergebnisse

Drehzahl U/min	Geschw.		Verbrauch	Reichweite	
	kn	km/h	l/h	sm	km
800	5,4	10,0	8,2	1.623	3.006
1.000	6,6	12,2	12,0	1.356	2.511
1.400	9,1	16,8	29,0	774	1.432
1.600	10,2	18,8	44,0	571	1.058
1.800	10,7	19,8	68,0	388	718
2.200	12,0	22,2	118,0	251	464
2.400	13,9	25,7	150,0	228	423
2.600*	17,4	32,2	172,0	249	462
2.800	19,3	35,7	203,0	234	434
2.860	20,1	37,2	220,0	225	417

* Hier liegt der wirtschaftlichste Bereich in einer guten Gleitfahrt. Gemessen bei unserem Test mit 10 Personen an Bord, leichtem Wellengang und 8 Knoten Wind. 45 Prozent Diesel im Tank, 15 Prozent Wasser.

Motor

Hersteller
Volvo Penta

Typ
D8

Anzahl
2

Leistung
550 PS

Vollastdrehzahl
2.900 U/min

Zylinder
6er-Reihenmotor

Hubraum
7.700 cm³

Kraftstoff
Diesel

Daten

CE-Entwurfskategorie
A/12

Gesamtlänge
17,94 m

Breite
7,54 m

Tiefgang
1,55 m

Durchfahrthöhe
5,45 m

Gewicht (leer)
39.499 kg

Motorisierung
1.100 PS

Kraftstofftank
2.900 l

Wassertank
760 l

Fäkalientank
340 l

Warmwasser
120 l

Batterien
560 Ah

Kojen
8+2

Kilogramm pro PS
35,90

Manövrierhilfen

Dank der beiden weit auseinanderstehenden Rümpfe lässt sich das Boot einfach mit dem Joystick oder den beiden Gashebeln manövrieren. Außerdem sind zwei hilfreiche Bugstrahler verbaut.

Hardtop

Das Hardtop ist ein Extra und kostet 122.213 Euro Aufpreis.

Gangway

Die Gangway aus rostfreiem Edelstahl kann in den Rumpf eingefahren werden.



Preis: ab
4.522.000 €

Vertrieb Testboot
gruendl.de

Werft
prestige-yachts.com

Aufpreis für Komfort-Ausstattung

Auto-Trimmsystem	inkl.
Elektr. Ankerwinch	inkl.
Bugstrahlruder	inkl.
Belag Cockpit	inkl.
Verdeck	inkl.
UKW-Funkgerät	inkl.
Autopilot	inkl.
Kartenplotter	inkl.
Ladegerät	inkl.
Landanschluss	inkl.
230-Volt-Steckdose	inkl.
Heizung	inkl.
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasserboiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Außendusche	10.115 €
Komfortpreis	4.532.115 €

Standardausrüstung

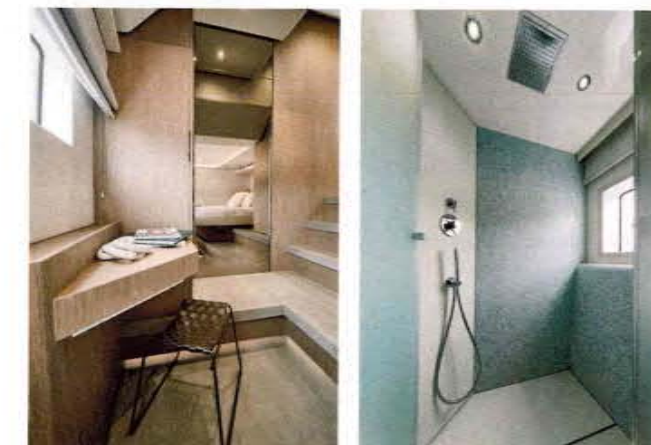
Volvo-Penta-Joystick für V-Drive · 2 x 16"-Plotter · hydraulische Badeplattform · 40-kg-Anker · Festmacher · Musikanlage · Miele-Kühlschrank · Bugstrahler 24 Volt · Autopilot · Ladegerät · Inverter · 8 Automatik-Bilgepumpen · Antifouling · elektrische Toiletten

Bauweise

Die Prestige M7 wird per Vakuuminfusionsverfahren mit Vinylester- und Polyesterharz sowie einem Schaumkern als Sandwich gebaut. Die Werft wiegt jedes Bauteil, um das gewünschte Gewicht sicherzustellen.

fliesen schaffen ein Ambiente, das schnell vergessen lässt, dass nur noch wenig an ein Boot erinnert. Zusätzlich steht eine weitere Gästekabine mit eigenem Bad zur Verfügung.

Der Zugang zur Flybridge erfolgt über eine solide Treppe an Steuerbord, wahlweise von außen oder durch eine Glastür vom Salon aus. Sieben Stufen höher eröffnet sich eine zweite Wohnebene, die bei gutem Wetter schnell zum bevorzugten Aufenthaltsort wird. Von hier oben ist die Sicht beeindruckend. Nach vorn gibt es zwei große Sonnenflächen. Dahinter befindet sich der Steuerstand an Backbord mit einer Doppelsitzbank. Gegenüber eine Essecke mit Tisch für mindestens acht Personen sowie eine kleine Pantry inklusive Grill. Der restliche Bereich bleibt frei, um zusätzlichen Möbeln oder individuellen Nutzungskonzepten Platz zu geben. Mit dem Blick nach vorn erkennt man das großzügige Vordeck mit zwei weiteren Liegeflächen, ausreichend Getränkehaltern und einem gut zugänglichen Ankerkasten. Ein Sonnensegel kann gespannt werden und erlaubt sogar langsame Fahrt mit Schatten. ►



Die Gästekabine verfügt über ein eigenes Badezimmer (o.). Die Eignerkabine erstreckt sich vorne über beide Rümpfe.

Alternativen am Markt

boote Bewertung

Die Prestige M7 vereint Stabilität, großzügigen Raum und klare Eleganz. Verarbeitungsqualität und Materialien entsprechen den Erwartungen und dem gehobenen Kaufpreis. Die Fahreigenschaften sind Katamaran-typisch ruhig und souverän, auf sportliche Performance ist das Boot jedoch nicht ausgelegt. Alles in allem ein gelungenes Schiff für entspannte, lange Törns in warmen Gewässern.

Konstruktion und Konzept

- ⊕ Aufteilung
- ⊕ In hohem Maße personalisierbar
- ⊖ Zweiter Steuerstand nur als Option erhältlich

Fahren und Steuern

- ⊕ Ruhiges Verhalten auf See
- ⊖ Für manche Eigner zu langsam

Wohnen und Ausbauqualität

- ⊕ Modernes Interieur
- ⊕ Praktische Details

Ausrüstung und Technik

- ⊕ Gute und gehobene Ausrüstung, auch von Zulieferern
- ⊕ Für den Einsatzzweck gut gewählte Motoren

Der Übergang in die Gleitfahrt erfolgt unspektakulär. Das Stampfen bleibt gering, ein Rollen entfällt.



Lagoon Sixty 7

Die rund 20 Meter lange Lagoon Sixty 7 besitzt ebenfalls großzügige Wohnflächen und ein flexibles Kabinenlayout. Das Längen-Breiten-Verhältnis liegt bei 1:2.

Preis: ab 3.773.609 €

Aquila 46 Yacht

Anders als die Prestige ist die Aquila 46 ohne Flybridge, aber mit Frontcockpit eher mit einer Explorer-Philosophie gebaut. Das Längen-Breiten-Verhältnis liegt ebenfalls bei 1:2.

Preis: ab 1.303.026 €

Omya 50

Die bulgarische Yacht Omya 50 ist das voluminöseste Boot der drei Alternativen am Markt. Außerdem sieht sie etwas sportlicher aus. Das Längen-Breiten-Verhältnis liegt bei 1:1,8.

Preis: ab 2.142.000 €

Doch Volumen allein macht noch keine überzeugende Yacht. Entscheidend ist auch, wie sie sich fährt. Die M7 wird von zwei Volvo-Penta-D8-Motoren mit jeweils 550 PS angetrieben. Auf dem Papier wirkt diese Motorisierung zurückhaltend. In der Praxis erweist sie sich als ausgewogen. Beim Ablegen zeigt sich der Vorteil der weit auseinanderliegenden Schrauben. Das Boot dreht präzise auf der Stelle, reagiert direkt auf kurze Gasstöße und bleibt auch bei Seitenwind kontrollierbar.

Auf freiem Wasser beschleunigt die M7 gleichmäßig. Bei einer Reisegeschwindigkeit im mittleren Zehnerknotenbereich (17,4 Knoten) läuft der Kat ruhig und stabil. Die Rümpfe schneiden sauber durch Wellen, das Stampfen bleibt gering, ein Rollen entfällt. Gerade bei seitlicher See spielt das Mehrrumpfkonzept seine Vorteile aus. Während vergleichbare Einrumpfyachten deutlich arbeiten, bleibt die M7 bemerkenswert gelassen. Wir wollten es genauer wissen und haben sie bewusst provoziert. Eine Prestige F4.3 durfte enge Kreise um uns ziehen, um zusätzliche Querwellen zu erzeugen. Das

Ergebnis: Die M7 schaukelt sich kaum bis gar nicht auf. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20,1 Knoten. Wichtiger ist jedoch die Effizienz im mittleren und unteren Drehzahlbereich. Der Verbrauch bleibt im Verhältnis zum vorhandenen Raumangebot moderat, was die Reichweite erhöht.

Die wirtschaftliche Gleitfahrt liegt bei 2.600 Umdrehungen pro Minute und 17,4 Knoten. Wer die M7 jedoch konsequent zum Reisen nutzt, wird eher bei 1.000 bis 1.200 Umdrehungen unterwegs sein. Dann zeigt die Logge zwischen sechs und acht Knoten. Die rechnerische Reichweite liegt bei über 1.000 Seemeilen mit einer Tankfüllung. Nüchtern betrachtet: Mehr als 1.000 Seemeilen pro Jahr fahren die wenigsten.

Bei stärkerem Wind verlangt die große Angriffsfläche Aufmerksamkeit. Wer von einer typischen Motoryacht umsteigt, muss sich an die Breite gewöhnen, gewinnt jedoch enorme Stabilität und ein Raumgefühl, das in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Die M7 ist also mehr als nur eine weitere fahrbare Insel. ●