

NAVAN S30

# POWER- PLAY

Hinter dem neuen Fabrikat Navan Boats steht die amerikanische Brunswick Marine Group. Vorerst werden die rassigen Gleiter nur in zwei Ausführungen angeboten, wobei die hydrodynamisch optimierten V-Rümpfe identisch sind. Den Praxistest absolvierte die Navan S30, die mit 500 PS am Heck richtig gut vorwärts fährt.

TEST



Mit 2 x 250 PS Antriebsleistung erreicht die Navan S30 eine sehr gute Spitzengeschwindigkeit von 48,5 kn. Unser Fahrfoto entstand während des SKIPPER-Praxistests in der Neustädter Bucht



Nachdem wir in SKIPPER Bootshandel 02.2024 die Pilothouse-Version der Navan mit der Modellbezeichnung C30 getestet und für gut befunden hatten, ist nun die offene Variante mit dem optionalen schattenspendenden T-Top an der Reihe. Beide Entwürfe werden nicht etwa in der Brunswick-eigenen Quicksilver-Werft auf portugiesischem Terrain aus der Form gehoben, sondern entstehen als aufwendig von Hand laminierte Auftragsproduktionen bei Balt-Yacht in Polen. Bei der in Augustów angesiedelten GFK-Schmiede handelt es sich um einen der größten, modernsten und angesehensten Bootsbaubetriebe in unserem östlichen Nachbarland, was sich, wie sofort zu erkennen ist, in einer rundum überzeugenden Material- und Fertigungsqualität des Testbootes widerspiegelt. Die seinerzeit mit Spannung erwartete Weltpremiere der einheitlich 10,23 m langen und 2,99 m breiten Navan-by-Quicksilver-»Schwestern« fand im vorigen September anlässlich des Cannes Yachting Festivals an der französischen Mittelmeerküste statt. Danach gastierten die schnittigen Stufenrumpf-Renner mit der CE-Klassifizierung B auf mehreren anderen bedeutenden europäischen Messen, beispielsweise im Januar 2024 auf der Boot Düsseldorf. Erst vor ein paar Tagen, und zwar anlässlich der international an Stellenwert gewinnenden Floating Show in der Neustädter ancora Marina, konnte man sich einen Eindruck von der S30 verschaffen. Das mit zwei achtzylindrigen Mercury-F250-Außenbordern bestückte Exponat erfreute sich während des dreitägigen Ostsee-Events einer gesteigerten Aufmerksamkeit. Kein Wunder: Mit seiner gestreckten Silhouette wirkt das Boot aus jedem Blickwinkel sehr sportiv und gleichzeitig perfekt proportioniert. Auch das selbstlenzende Cockpit punktet mit wohlüberlegten Details. Zu nennen wären der klar gegliederte und reichhaltig instrumentierte Steuerstand, die bequem abgestimmten und individuell zu verstellenden Schalen-

sitze und insbesondere die mittelschiffs postierte, ungewöhnlich hoch angeordnete Drei-Personen-Bank. Wer hier Platz nimmt, der genießt in jeder Fahrsituation einen tollen Überblick. Unterhalb der auch nach achtern umzuschwenkenden Sitzreihe kommt die als sehr zu empfehlende Option angebotene Bordküche zum Vorschein. Das Inspizieren der Bugkabine sparen wir uns noch ein Weilchen auf, zunächst einige weitere Erläuterungen: Der Verkauf der Navan-Boote erfolgt hierzulande und mehr oder weniger flächendeckend über fünf ausgewählte Quicksilver-Händler. Gemeint sind die Firmen Boote Pfister, Bootscenter Keser, Sportboot Center Hannover, Boot & Service B. Heuckeroth und unser Testboot-Lieferant, die von Kevin Marquardt und Tom Pagels geleitete Bootscenter Kiel GmbH. Auf die Frage, welche der generell im Paket mit Mercury-Technik verfügbare Navan denn die häufiger gewünschte sei und welche Motoren in Betracht kommen, antwortet Wassersport-Profi Kevin Marquardt wie folgt: »Etwa 60 Prozent unserer Navan-Interessenten favorisieren eher das S-Modell. Dieses Verhältnis gilt nach Einschätzung von Brunswick derzeit übrigens für den gesamten europäischen Markt. Antriebsseitig wählt man zwischen 1 x 300 und 1 x 400 PS. Bei den Zwillinganlagen reicht die Leistungsskala

1. Geballte Kraft: Die amerikanischen V8-Außenborder mobilisieren jeweils 250 PS
2. Ausreichend großes, aber unbequem zugängliches WC-Abteil mit 138 cm lichter Höhe
3. Dank des Skylights und langer Rumpffenster bietet die maximal 157 cm hohe Bugkabine viel Tageshelligkeit. Abends wird die indirekte Beleuchtung eingeschaltet ...

von 2 x 225 bis 2 x 300 PS. Der Auftraggeber darf sich jedenfalls auf ein geräumiges Vollblut-Sportboot mit mehr als ausreichend Power gefasst machen ...«.

Wir nehmen mit den schon erwähnten 250-PS-Maschinen vorlieb, die aus einem Hubraum von zusammen 9.144 ccm mächtigen Druck erzeugen, und legen vor der aufziehenden Gewitterfront ab. Die seidenweich laufenden phantomschwarzen Muskelprotze machen bei synchronen 1.000 min<sup>-1</sup> und 4,9 Knoten mit dezenten 61 dB(A) auf sich aufmerksam, während sich der Verbrauch um die 5,2 l/h pro Motor einpendelt. Bis etwa 2.300 min<sup>-1</sup> ist die Navan im Verdränger-Modus unterwegs, dann aber tritt das Boot fast übergangslos in die Gleitphase ein. Die 3.500-Touren-Messung ergibt ein zügiges Reisetempo um die 25 Knoten, wobei sich die sonor vor sich hinsäuselnden Mercury-Twins jeweils 27 l/h einverleiben. An der wirklich hervorragend stabilen Wasserlage der gemäß Datenblatt für zehn Besatzungsmitglieder

zugelassenen S30 ändert sich im oberen Geschwindigkeitsbereich nahezu nichts. Unsere Probandin klebt in der Spur, der Abriss verlagert sich mit zunehmender Geschwindigkeit und optimalem Trimm immer weiter gen Heck. Mit 4.500 min<sup>-1</sup> überschreiten wir ganz locker die 35-Knoten-Marke, ehe bei 5.500 min<sup>-1</sup> und 43,7 kn nochmals eine signifikante Tempoverschärfung zu verzeichnen ist. Wer dem unglaublich kultivierten Achtender-Duo bei finalen 6.000 min<sup>-1</sup> das Maximum abverlangt, der sieht sich mit einem Topspeed von 48,5 Knoten beziehungsweise 90 km/h konfrontiert. Die ersten Regentropfen sind im Anflug, nun also schnell zurück in die Marina ...

Eine halbstündige Zwangspause bringt die Erkenntnis, dass das immerhin 6.830 Euro teure, auf superstabilen Metallrohren ruhende Kunststoff-Dach mit seinen vier Acrylglas-Skylights einen Tick weiter nach vorne reichen sollte, da oberhalb der Windschutzscheibe keine Regenrinne vorhanden ist. Das





1. Das stilistisch sehr gut ins Bild passende, exakt 295 x 194 cm messende GFK-Hardtop ist mit getönten Acrylglas-Fenstern versehen
2. Gut gelungen ist die Gestaltung des Steuerstandes. Optimal wäre, wenn das solide anmutende T-Top nach vorne etwas länger wäre
3. So soll es sein: Hinter einer Klappe geschützte und griffgünstig montierte Batterieschalter, integriert in die steuerbordseitige Bordwand
4. Unterhalb der mittschiffs angeordneten »erhöhten« Sitzbank kommt die gut ausgestattete Pantry mit zwei Kühlschubladen zum Vorschein
5. Die Liegewiese auf dem Kabinendach ist ein tolles Plätzchen zum Sonnenbaden. Praktischerweise lassen sich die »Kopfkissen« verstellen
6. Zu beiden Seiten der Motorwanne gibt es Badestege, die über einen Gang ins Cockpit führen. Achtern würde ein Rammschutz Sinn machen

von einer Schanz flankierte Walkaround-Deck bietet bis zu 34 cm Trittbreite. Zu thematisieren wären noch die sicherheitstechnisch vorteilhafte Bordwandhöhe von 62 bis 80 cm und der elastische »GatorStep«-Bodenbelag, der sämtliche begehbaren Decksbereiche ziert. Die dafür aufgerufenen 4.450 Euro Zuschlag sind garantiert gut investiertes Geld.

Wir setzen unsere Stippvisite in der indirekt illuminierten und mit länglichen Rumpfffenstern versehenen Bugkabine fort, die bei 157 cm lichter Höhe erfreulich viel »Wohnvolumen« bietet. Die Nutzfläche der Doppelkoje wird mit 214

x 200 cm zu Protokoll genommen, gelegentliche Übernachtungen sind also auch für großgewachsene Zeitgenossen überhaupt kein Problem. Weniger gelungen ist allerdings der als beengt empfundene Zugang zum 138 cm hohen WC-Abteil, dessen Raummaß 126 x 99 cm beträgt. Im stillen Örtchen installiert wurde eine elektrische Marine-Toilette nebst Waschbecken und Duschvorrichtung, wobei die Handbrause logischerweise nur im Sitzen zum Einsatz kommen kann.

Die abschließenden Infos gelten dem Kaufpreis der Navan S30. Das Basismodell mit einem Mercury V8 F300 Vera-

do kostet inklusive Frachtpauschale und Inbetriebnahme 152.710 Euro. Wer sich für die kleinsten Zwillingsmotoren entscheidet und demnach mit sechszyklindrigen 225-PS-Viertaktern einverstanden ist, der wird mit 169.440 Euro zur Kasse gebeten. Das durch einem ganzen Schwung an kostspieligen Details verfeinerte und unserer Meinung nach einwandfrei motorisierte Testboot wechselt laut vorliegender Liste gegen die Zahlung von 218.550 Euro den Besitzer. ■

Text & Fotos: Peter Mariefeld

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 10,23 m  
**Breite:** 2,99 m  
**Tiefgang:** (Antr. angehoben) 0,62 m  
**Gewicht (o. Motoren):** 3.270 kg  
**CE-Kategorie:** B  
**Max. Personenzahl:** 10  
**Kojenzahl:** 2  
**Brennstofftank:** 400 l  
**Wassertank:** 80 l  
**Septiktank:** 45 l  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** Mercury-Außenborder, Einzel- oder Doppelmotorisierung, Leistung 220,6 kW (300 PS) bis 2 x 220,6 kW (2 x 300 PS)  
**Grundpreis:** 152.710 € mit Basismotor Mercury F300 V8, Leistung 220,6 kW (300 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 175.980 €, Preis des Testbootes inkl. umfangreicher Sonderausstattung: 218.550 €

### MOTOREN AM TESTBOOT

2 x Mercury F250 DS V8 Verado, Viertakt-Außenborder mit elektron. Benzineinspritzung und dig. Schaltung, Leistung je 183,8 kW (250 PS), Zylinderzahl: V8, Hubraum 4.572 ccm, Gewicht: 239 kg, max. Drehzahlbereich 5.200-6.000 min<sup>-1</sup>, Einzelpreis 31.772 €

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydr. Lenkung, selbstl. Cockpit, Bug-Lounge, WC-Raum mit el. Marine-Toilette, Waschbecken und Dusche, duales Batteriensystem, Feuerlöscher, int. Navigationsbeleuchtung, Zipwake-Trimmsystem, Bugankerkasten, indirekte Kabinenbeleuchtung, Polstersatz, Außendusche

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

T-Top mit Skylights (6.830 €), elektrische Bugankerwinde (3.650 €), Bordküche (2.230 €), versenkbare Klampen (1.480 €), Fusion-Radio (1.190 €), Simrad-Plotter (730 €), Bugstrahler (3.320 €), GatorStep-Bodenbelag (4.450 €), Heizung (4.960 €), Camperverdeck (4.800 €), Bugspriet (1.040 €), Abdeckungen für Sitze, Bug-Lounge und Armaturen (1.460 €), Smart-Edition mit 230-V-Landanschluss, Warmwassersystem, Kühlbox, Mooring-Kit, Fenstervorhänge, Cockpit-Tisch (8.020 €)

### SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min <sup>-1</sup>	52 dB(A)	0 kn
	600 min <sup>-1</sup>	53 dB(A)	2,7 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	61 dB(A)	4,9 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	67 dB(A)	6,9 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	70 dB(A)	9,0 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	74 dB(A)	13,9 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	19,6 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	79 dB(A)	24,9 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	81 dB(A)	31,1 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	35,2 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	38,9 kn
	5500 min <sup>-1</sup>	84 dB(A)	43,7 kn
(Volllast)	6000 min <sup>-1</sup>	85 dB(A)	48,5 kn

**Revier:** Ostsee, Neustädter Bucht vor Sierksdorf, **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 17° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tanks:** Benzin 200 l (50 %), Wasser 80 l (100 %)

- ⊕ Sehr geräumiges, sportlich und stabil laufendes Allround-Boot
- ⊕ Blitzsauberes GFK-Finish bei überzeugender Produktqualität
- ⊕ Ideal ausbalancierter, scharf aufgekimmter Doppelstufen-Rumpf
- ⊕ Passend gewählte Test-Motorisierung mit reichlich Reserven
- ⊕ Hochwertige Polster Elemente mit angenehmer straffer Federung
- ⊕ Zahlreiche wertseitig offerierte Individualisierungsmöglichkeiten

- ⊖ Wenig komfortabler Zugang zum Sanitärraum
- ⊖ Ein geeigneter Handlauf an der Dachkante wäre von Vorteil
- ⊖ Das optionale T-Top könnte über die Frontscheibe reichen

### INFORMATIONEN UND WERFT

**Bootscenter Kiel GmbH** (offizieller Navan-Händler und Lieferant des Testbootes), Haßberg 6, 24113 Kiel, Tel. 0431-7055031, [www.bootscenter-kiel.de](http://www.bootscenter-kiel.de)  
**Navan Boats** by Brunswick Marine in EMEA, Parc Ind. de Petit-Rechain, B-4800 Verviers, deutsche Navan-Händler unter [www.navan-boats.com](http://www.navan-boats.com)