

WEISSE RIESIN

TEST INTEGRITY 47 XL GRAND SEDAN



Mit den Hauptabmessungen 14,40 x 4,34 m ist die Integrity 47 XL Grand Sedan eine stattliche Erscheinung. Die chinesische Tourenyacht erreicht im SKIPPER-Test 11,3 kn Höchstfahrt

Die aus China stammenden Integrity-Yachten werden über den niederländischen Generalimporteur Swanta-Yachting nach Europa geholt. Exklusivanbieter für Deutschland, Österreich und die Schweiz ist die Rostocker Firma Baltic Yachtpoint. Deren Inhaber Reik Eiselt organisierte einen SKIPPER-Test auf dem IJsselmeer.

Kennen Sie das Motoryacht-Fabrikat Integrity? Bestimmt werden die meisten SKIPPER-Bootshandel-Leser diese Frage mit einem »Nein« beantworten. Schade eigentlich, denn die seit 1981 existierende Werft aus dem Reich der Mitte muss sich mit ihren ausnahmslos seegängigen Entwürfen keineswegs verstecken. Der nordwestlich von Hongkong in der Elf-Millionen-Metropole Guangzhou beheimatete Yachtbau-Betrieb kann auf eine breit gefächerte Modellpalette verweisen, die 22 ansehnliche GFK-Kreuzer in Längen von 32 bis 80 Fuß beinhaltet. Vorwiegend handelt es sich dabei um hochbordige Longrange-Trawler, aber auch um Lobster-Boote und Sedan-Ausführungen mit offener Plicht. Versierter Vertriebspartner für den gesamten europäischen Kontinent ist der lang-

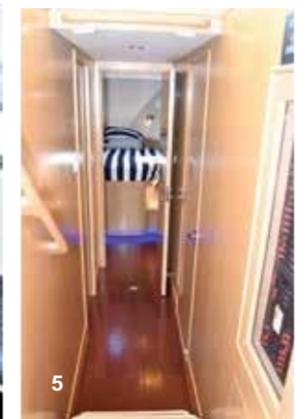
jährige niederländische Alleinimporteur Frans Dellevoet, mit dem wir im beschaulichen Stadthafen von Stavoren und somit am Ostufer des IJsselmeers verabredet sind. Und da liegt sie nun, die 14,40 m lange und 4,34 m breite Testkandidatin, die einsatzbereit stattliche 18 Tonnen wiegt und – so unser spontaner erster Eindruck – als stimmig proportioniertes Tourenboot mit »schiffigem« Design auf sich aufmerksam macht. Die Integrity 47 XL Grand Sedan nahm die asiatische Werft bereits zum Saisonstart 2014 ins Programm. Warum von diesem Wasserfahrzeug nach immerhin sechsjähriger Präsenz auf dem internationalen Bootsmarkt erst sechs Einheiten an den Mann beziehungsweise an die Frau gebracht werden konnten, entzieht sich unserer Kenntnis. An einer mangelhaften Produktgüte kann es definitiv nicht

liegen, denn sowohl äußerlich als auch beim Blick hinter die Kulissen sieht sich der Betrachter mit einer soliden Qualität konfrontiert. Der wuchtige Rumpf ist, um Osmose vorzubeugen, unter der Wasserlinie mit zwei zusätzlichen Lagen Vinyl-ester verstärkt, und zur Erhöhung der statischen Stabilität gibt es einlaminierete Längs- und Querversteifungen. Deck und Aufbauten entstehen hingegen als Sandwich-Konstruktion. Und da eine Integrity prinzipiell als Semi-Custom-Yacht angeboten wird, genießt der zahlende Kunde bezüglich der Aufteilung, der Einrichtung und der verschiedenen technischen Komponenten ein weitreichendes Mitspracherecht.

Antriebsseitig stehen mehrere ausgereifte Dieselaggregate aus den Regalen von Volvo Penta, John Deere und Cummins



1. Der großzügig gestaltete Integrity-Salon bringt es auf eine Stehhöhe von 210 cm, im Bereich des Skylights kommen noch 20 cm hinzu
2. Dominierendes Einrichtungsstück der 207 cm hohen Bugkabine ist die 200 x 165 cm große, sehr bequem gepolsterte Doppelkoje
3. In der als angenehm luftig empfundenen backbordseitigen Mittelkabine wurde zwei Einzelkojen von jeweils 200 x 73 cm postiert
4. Beide Sanitärbereiche an Bord der Integrity 47 XL bieten viel Platz. Zum Inventar gehören Elektro-Toiletten und eine Duschkabine
5. Die geräumige Bugkabine der »weißen Riesin« aus China ist über einen 270 cm langen und knapp 70 cm breiten Flur zugänglich



zur Disposition. Das Leistungsspektrum der mit einer konventionellen Wellenanlage kombinierten Selbstzönder reicht von 165,4 bis 353 kW (225-480 PS). Folglich kann man sich von vornherein auf eine ordentlich motorisierte Tourenyacht gefasst machen, die bei 2.000 Litern Brennstoffvorrat mit einer enormen Reichweite auftrumpft. Wir betreten die Integrity 47 XL Grand Sedan durch den praktischen Türrücksteg innerhalb der bis zu 51 cm hohen Schanz. Die Gangbordbreite wird mit 39 bis 48 cm notiert, wobei die von einer stählernen Seereling flankierten Seitendecks etwa von der Bootsmitte an überdacht sind. Das ge-

räumige Achtercockpit punktet mit üppig gepolsterten Sitzplätzen und einer voluminösen Unterkellerung. Selbst sperriges Equipment wie eine Waschmaschine oder mehrere Bordfahräder lassen sich hier ohne Probleme deponieren.

Wir setzen den Rundgang im 210 cm hohen Deckssalon fort, der dank der groß geratenen, mit einem Jalousiensystem ausgestatteten Fenster und des transparenten, manuell auf 109 x 136 cm zu öffnenden Dachschiebeluks hell und luftig wirkt. Das Mobiliar besteht vorwiegend aus Eichenholz, das ungeachtet der sauberen Einpassung ein bisschen

altbacken daherkommt. An die winkelige Küchenzeile, die backbords einen vierflämmigen Ceranherd nebst Siemens-Backofen, eine Niro-Spüle, selbstziehende Besteck- und Proviant Schubladen und genügend Arbeitsfläche auf sich vereint, grenzt die als Dinette zu nutzende L-Couch an. Auch ein Kühlschrank wurde nicht vergessen. Aus Platzgründen wanderte das 110-l-Gerät an die Steuerbordseite, und zwar in unmittelbare Nähe des Saloneingangs. Weitere 70 l Kühlung zum Frischhalten von Speisen und Getränken finden sich Unterbau des Steuerstuhles. Anlass zu Kritik gibt unserer Meinung nach das zu hoch aufragende

und somit für kleinere Skipper möglicherweise sichteinschränkende Armaturen Brett. Wir orientieren uns nun abwärts zum 270 cm langen Vorschiff-Flur, der steuerbords in die zweckmäßig eingerichtete, aber ziemlich lieblos gestylte WC-Abteilung und geradeaus in die indirekt beleuchtete Bugkabine führt. Diese bietet ihren Bewohnern die nötige Privatsphäre. Die mit Lattenrosten und Komfortmatratzen bestückte Doppelkoje misst 200 x 165 cm. Ähnlich gut lässt es sich in der Backbord-Kabine nächtigen, die zwei bequeme Einzelkojen und eine angegliederte Nasszelle beherbergt.

Wir legen ab. Der sechszylindrige Cummins QSB6.7 sortiert seine 480 Pferde und sorgt bei minimalen 600 min⁻¹ für 2,3 kn Schleichfahrt. Zum Überbrücken längerer Distanzen empfiehlt sich eine Reisedrehzahl zwischen 1.600 und 2.000 Touren, die bei einer gut auszuhaltenden Geräuschkulisse von knapp 70 dB(A) zügiges Verdrängen mit sieben bis 8,5 Knoten ermöglichen. Oberherum kommt der 6,7-Liter-Turbodiesel dann in Schwung, einhergehend mit einem unüberhörbar kernigen Sound. Und gleich noch eine unangenehme Randnotiz – ab 2.900 Touren und zehn Knoten treten störende

Vibrationen auf, die bis zur Vollastmessung bei 3.250 min⁻¹ und 11,3 kn nicht abebben. Wir haben die Integrity 47 XL Grand Sedan als sicher laufenden und gut zu handhabenden Verdränger wahrgenommen, dem es hier und da ein wenig an modernem Chic und stilistischem Feinschliff fehlt. Positiv ins Gewicht fallen die auf Dauerhaftigkeit abzielende Verarbeitung, eine praxisgerechte Basisausstattung und das voll konkurrenzfähige Preis-Leistungsverhältnis.

Text & Fotos: Peter Marienfeld



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 14,40 m

Breite: 4,35 m

Durchfahrthöhe: (min. mit geklapptem Mast) 3,20 m

Tiefgang: 1,50 m

Gewicht: 18.000 kg

CE-Kategorie: B

Max. Personenzahl: 16

Kojenzahl: 4

Brennstofftanks: 2 x 1.000 l

Wassertank: 700 l

Septiktank: 250 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung 165,4 bis 353 kW (225-480 PS)

Grundpreis 635.000 € mit Basisdiesel

John Deere 6068, Leistung 165,4 kW (225 PS).

MOTOR IM TESTBOOT

Cummins QSB6.7, Turbodiesel mit Hochdruck-Common-Rail-Einspritzsystem, Leistung: 353 kW (480 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubraum: 6,7 l, Bohrung x Hub: 107 x 124 mm, Gewicht: 658 kg, -1

Nenndrehzahl: 3.300 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Ruderanlage, Navigationsbeleuchtung, stählerne Seereling, Warmwasserversorgung, 4-kW-Generator, el. Ankerwinde, LED-Bordbeleuchtung, Pantry mit Kühlschrank, Herd und Mikrowelle, Holzinterieur nach Wunsch, drei el. Bilgenpumpen, Antifoulinganstrich

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bootsrumpf in blauer Farbgebung Bord-Fernseher Fenster mit Doppelverglasung Teakdeck Bug- und Heckstrahlruder Raymarine-Autopilot Raymarine-UKW-Funkanlage Webasto-Heizung

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	54 dB(A)	2,3 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	3,6 kn
	1300 min ⁻¹	65 dB(A)	5,6 kn
	1600 min ⁻¹	66 dB(A)	6,7 kn
	1900 min ⁻¹	69 dB(A)	7,7 kn
	2200 min ⁻¹	70 dB(A)	8,5 kn
	2500 min ⁻¹	73 dB(A)	9,1 kn
	2800 min ⁻¹	75 dB(A)	9,8 kn
	3100 min ⁻¹	79 dB(A)	10,7 kn
(Vollast)	3250 min ⁻¹	81 dB(A)	11,3 kn

Revier: IJsselmeer vor Stavoren (NL), Crew: 4 Personen, Messung: GPS, Wasser: 18° C, Luft: 23° C, Wind: 1-2 Bft., Tanks: Diesel 2.000 l (100 %), Wasser 210 l (30 %)

- Ausgewachsene Tourenyacht, die »viel Boot fürs Geld« bietet
- Insgesamt sehr gutes Platzangebot mit reichlich Stauvolumen
- Ansprechende GFK-Qualität, praxisgerecht gewählte Beschläge
- 2.000 l fassende Dieseltanks garantieren großen Aktionsradius
- Sauber ausgeführte technische und elektrische Installationen
- Bequeme Gangbordbreite, insbesondere im Vorschiffbereich
- Gutmütiges Fahrverhalten und tadellose Manöviereigenschaften

--- Hohes Armaturenbrett und Dachpfosten beeinträchtigen die Sicht hier und da fehlt es ein bisschen an stilistischem Feinschliff

INFORMATIONEN UND WERFT

Swanta-Yachting VOF (Integrity-Exklusivimporteur für Europa und Lieferant des Testbootes), Mozartlaan 15, NL-1217 CM Hilversum, Tel. 0031-342413052, www.integritytrawlers.nl

Baltic Yachtpoint GmbH (Integrity-Exklusivhändler für D, A und CH), Am Strande 2, 18055 Rostock, Tel. 0381-20373883, www.baltic-yachtpoint.de

Guangzhou Jianghua Marine & Engineering Co. Ltd., Lan Zhang Road, Guangzhou, Guangdong, China, www.jianghuamarine.com



1. Neben dem Saloneingang befindet sich backbords eine gut ausgestattete Kombüse
2. Blick auf den Steuerstand, dessen Instrumententräger sehr weit nach oben ragt
3. Die in die Schanz integrierten Türen erleichtern das Anbordkommen erheblich
4. Mit einer Breite von 39 bis 48 Zentimetern bieten die Gangborde viel Trittlfläche
5. Die vollständig überdachte Achterplicht punktet mit reichlich Bewegungsfreiheit
6. Zum Standard des chinesischen GFK-Kreuzers gehört eine stählerne Seereling
7. Der sechszylindrige Cummins-Diesel vom Typ QSB6.7 mobilisiert 480 PS
8. Die 470er zeigt sich auch schräg von achtern als ausgewachsene Tourenyacht

