

Liebesgrüße aus Quebec

Expresscruiser. Fescher Sportler für eine Affäre zu viert

Die Geschichte der kanadischen Werft Doral ist rasch erzählt: 1972 begann man mit dem Bau kleiner Sportboote und traute sich ab den frühen Achtzigern auch über Sportcruiser – die Szene boomte in Kanada. Ende der Achtziger kämpfte die gesamte Branche mit einer Rezession in Nordamerika, die kanadische Bootindustrie dezimiert hatte. Doral fusionierte mit Thunder Craft und Canot Cadore, verdaute die Krise und überlebte 1989 mit dem Hauptquartier in jenes Firmenareal, auf dem bis dato die größeren Cruiser hergestellt sind. Heute baut die kanadische Werft Sportboote und -cruiser von 17 bis 45 Fuß, wobei die drei kleinsten Modelle mit 17 bzw. 19 Fuß nach wie vor den Namen Thunder Craft verkaufen werden.

Seit Anfang der Neunziger haben übrigens alle Modelle einen Namen statt einer nicht-nennenden Zahl als Typbezeichnung – beispielsweise Intrigue für das in Biograd getestete 30-Fuß-Modell.

Vierererlogis

'Intrigue' heißt im Englischen auch soviel wie geheime Liebesaffäre. Wenn man zu zweit mit der Doral Intrigue unterwegs ist, bleibt natürlich tatsächlich alles geheim. Zu viert muss man sich damit abfinden, dass die zwei schräg angeordneten Schlafplätze im Bug im Gegensatz zur Mittelkajüte keine abgeschlossenen Kabinen sind, sondern nur per Vorhang vom Salon getrennt sind. Wenn man die maximale Köpchenzahl noch weiter auserschöpfen will,

kann der L-Salon zur Liegefläche umgebaut werden.

Die offene Salonbauweise ist nahe liegend und für diese Bootgröße typisch, speziell bei Werften aus Übersee. Unso erfreulicher ist, dass die Doral Intrigue sonst eher unamerikanisch daherkommt. Auf mittelbare Teppichböden und in Nordamerika, die kanadische Bootindustrie dezimiert hatte. Doral fusionierte mit Thunder Craft und Canot Cadore, verdaute die Krise und überlebte 1989 mit dem Hauptquartier in jenes Firmenareal, auf dem bis dato die größeren Cruiser hergestellt sind. Heute baut die kanadische Werft Sportboote und -cruiser von 17 bis 45 Fuß, wobei die drei kleinsten Modelle mit 17 bzw. 19 Fuß nach wie vor den Namen Thunder Craft verkaufen werden.

Für Licht und Luft unter Deck sorgen Rumpffenster und Decksluken. Besonders hübsch: vier dreieckige Luken direkt vor der Windschutzscheibe.

Gedacht hat man sich auch etwas beim Niedergang. Das getönte Plexiglasschiebeschild verschwindet elegant unter dem Steuerstand. Innen gibt es einen zweiten Schiebeschottell, der mit Insektenschutzgitter bespannt ist und den Niedergang lückenlos unzugänglich für die Qualgeister macht, aber trotzdem Licht und Luft hereinlässt.

Das Cockpit bietet mit U-Sitzgruppe und seitlichem Durch-

gang zur Badeplattform die logische Form der Heckgestaltung bei dieser Bootslänge. Die Sitzbank am Führerstand ist zwar für zwei Personen ausgelegt, aber etwas zu schmal geraten, um wirklich komfortabel zu zweit sitzen zu können.

Nett: längs angeordnete Bank zum Sitzen und Liegen – Letzteres mit Blickrichtung zum Heck. Plexiglasschieberhalter an strategisch sinnvollen Stellen, Cockpitabwasch und Stauraum für Eisbox und Co.

Der hintere Teil der Heckstanzbank wirkt von der Seite gesehen zwar ein bisschen aufgesetzt, hat jedoch einen Zusatznutzen: Von der Badeplattform aus eine Stauraumkajüte zugänglich, in der sich beispielsweise Wasserschlauch und Fender vorzüglich unterbringen lassen. Direkt in die breite Badeplattform eingelassen ist ein weiteres, schmales Fach, das selbstzenzend ausgeführt ist.

Weniger gut gelöst sind die Zugänge zu den Seitendecks. Zwar gelangt man durch den aufklappbaren Windschutzscheibenmitteltank zum Bug, wer den Weg jedoch vom Heck aus startet, muss ein bisschen aufpassen: Die naturgemäß eher schlanken Seitendecks fallen zur Badeplattform hin deutlich ab, die Relling endet sehr weit vorne, und die Trittschritte mit Niro belegten Zwischenstufe ist knapp bemessen. Haltegriffe gibt es hier keine, weshalb zwangsläufig das Bimingsgestänge dafür herhalten muss.

Das Cockpit kommt ohne Gebirge von Plastik aus, alles hat seinen Platz, die chromflegelten Instrumente sind übersichtlich angeordnet. Das Holzlenkrad liegt gut in der Hand, ebenso die zwei Volvo-Gashebel. Links vom Lenkrad ist jede Menge freier Platz für Funkgerät und Kartenplotter.

Was gefällt, ist der unverkrampte Zugang zum Thema: Doral qualifizierte das Auge nicht mit super-innovativen Armaturenlandschaften, sondern mit klassischer Aufteilung und einer hübschen Kunstlereinfassung an oben Armaturentafelbreitrand. Einzige die fünf Rundinstrumente direkt bei der Windschutzscheibe sind für kleingewasene Steuerleute schlecht ablesbar.

Aproros Sicht: Beim Beschleunigen steigt der Bug – zumindest die fast leeren Tanks und ohne unerblickliche Ausstattung – kurzfristig deutlich in die Höhe und versperrt den Blick nach vorne. Der Einsatz der Trimmklappen hilft hier etwas und drückt außerdem die Gleichschleife nach unten.

Das soll jedoch nicht heißen, dass beim Gasgeben nichts weitergeht: Das Boot ist flott im Antritt und bereits auf Standgas mit eingekuppelten Maschinen recht schnell unterwegs. Der Cruisingbereich auf der Lognadel liegt bei rund 27–30 Knoten, maximal erreichbar waren mit minimal bewachsenem Unterwasser knapp 38.

Der Rumpf reagiert auf Lenkschlässe unmittelbar und agil. Wie sich die Sache bei Rauwasser verhält, konnte bei absolutem Flachwasser nicht festgestellt werden.

Die Doral Intrigue ist ein fescher Sportcruiser mit mankerer Badeplattform, teilweise wirklich gut gelösten Details und ansprechenden Fahrleistungen.

Die 141.000 Euro Einstandspreis gehen in Ordnung, allerdings bleibt es meist wohl nicht dabei. Wenn Dieselmotorisierung und ein paar Extras gewünscht sind handelt man sich auch relativ rasch auf 200.000 Euro hinauf.

Fazit

Die Doral Intrigue ist ein fescher Sportcruiser mit mankerer Badeplattform, teilweise wirklich gut gelösten Details und ansprechenden Fahrleistungen. Die 141.000 Euro Einstandspreis gehen in Ordnung, allerdings bleibt es meist wohl nicht dabei. Wenn Dieselmotorisierung und ein paar Extras gewünscht sind handelt man sich auch relativ rasch auf 200.000 Euro hinauf.

Robert Grünwald



DORAL INTRIGUE

Länge ü. a.:	10,11 m
Rumpflänge:	9,30 m
Breite:	3,40 m
Gewicht:	5,682 kg
Treibstofftank:	2 x 314 l
Wassertank:	152 l
Motoren:	2 x 280 bis 2 x 320 PS

PREIS (exkl. MwSt.):
ab € 141.027,-

TESTBOOT
Baotić Yachting, D-63067 Offenbach, Andrestraße 2, Tel.: 0049/69/82 97-880, E-Mail: baotić@t-online.de, www.baotićyachting.de

Serienausstattung
Badeleiter, Fenderhalter, Cockpitdusche, Scheibenwischer, Elektrohörn, Kühlschrank, 3 Bilgpumpen, Landstromanschluss, Anker, Funk, Echolot

Extras (Auswahl)	
Klimaanlage	4.699,-
Anker Edelstahl	1.523,-
Ankerwinch	1.534,-
CE-Spezifikation	ab 923,-
Vakuum-WC	791,-
Cockpitpersenning	946,-
Cockpitlichtschrank	1.250,-
GW-Cockpitlicht	1.053,-
CD-Radio	512,-
Deluxe-Lenkrad	466,-
DTIS-Schaltung	6.113,-
Radar	1.619,-
Elektronpaket	1.924,-
verlängerte Badeplattform	1.815,-
Bugkissen	918,-
Generator	ab 9.799,-
TV-Vorbereitung	661,-
Timmanometer	242,-
Rumpfdesign	1.082,-
Cockpitpolster-Upgrade	1.118,-



Freundlich Der Salon wirkt durch den offenen Bug und die Rumpffenster sehr einladend. Gustostückerei im Cockpit ist die Längssitzbank, die auch wunderbar als Sonnenliege dient. Weniger gelungen sind die Seitendecks: schmal, eher rutschig und nichts wirklich Gegendertes zum Anhalten

Alles im Griff

Das Cockpit kommt ohne Gebirge von Plastik aus, alles hat seinen Platz, die chromflegelten Instrumente sind übersichtlich angeordnet. Das Holzlenkrad liegt gut in der Hand, ebenso die zwei Volvo-Gashebel. Links vom Lenkrad ist jede Menge freier Platz für Funkgerät und Kartenplotter.

Was gefällt, ist der unverkrampte Zugang zum Thema: Doral qualifizierte das Auge nicht mit super-innovativen Armaturenlandschaften, sondern mit klassischer Aufteilung und einer hübschen Kunstlereinfassung an oben Armaturentafelbreitrand. Einzige die fünf Rundinstrumente direkt bei der Windschutzscheibe sind für kleingewasene Steuerleute schlecht ablesbar.

Aproros Sicht: Beim Beschleunigen steigt der Bug – zumindest die fast leeren Tanks und ohne unerblickliche Ausstattung – kurzfristig deutlich in die Höhe und versperrt den Blick nach vorne. Der Einsatz der Trimmklappen hilft hier etwas und drückt außerdem die Gleichschleife nach unten.

Das soll jedoch nicht heißen, dass beim Gasgeben nichts weitergeht: Das Boot ist flott im Antritt und bereits auf Standgas mit eingekuppelten Maschinen recht schnell unterwegs. Der Cruisingbereich auf der Lognadel liegt bei rund 27–30 Knoten, maximal erreichbar waren mit minimal bewachsenem Unterwasser knapp 38.

Der Rumpf reagiert auf Lenkschlässe unmittelbar und agil. Wie sich die Sache bei Rauwasser verhält, konnte bei absolutem Flachwasser nicht festgestellt werden.

