

# FRAUSCHER 747 MIRAGE

FAHRBERICHT



# Stilikone

**Abgehoben.** Sieht aus wie ein Supersportwagen und fährt auch so. Das Frauscher 747 Mirage feiert im September in Cannes Weltpremiere, wir durften das Boot vorab am Traunsee testen.

Text und Fotos: Roland Duller

**M**irage ist französisch und bedeutet Fata Morgana bzw. Luftpiegelung. Ein von Frauscher mit Bedacht gewählter Name, denn das Design des 747 Mirage ist von beinahe unwirklich anmutenden, mehrfach gewölbten Flächen geprägt. Diese im Yachtbau neue Art der mathematisch definierten Oberflächengestaltung kam in einer vorsichtigen Version erstmals beim im Vorjahr vorgestellten 858 Fantom zum Einsatz, nun ging man deutlich mutiger zu Werke.

Frauscher verdankt seinen weltweiten Erfolg zwei Faktoren: Einerseits der hohen Verarbeitungsqualität, andererseits, und das ist noch wichtiger, dem extravaganter Design, das im Motorbootbau seit Jahren Maßstäbe setzt. Um diese Führungsposition weiterhin zu halten, beschritt Frauscher bereits beim 858 Fantom neue Wege und engagierte neben einem Yachtkonstrukteur auch einen Produktdesigner und stellte den beiden einen Entwicklungschef zur Seite, der penibel darauf achtete, dass Design und Funktion miteinander harmonisieren.

Ein hoher Aufwand, den man aber zu begründen weiß. Ein Yacht designer und seine Computerprogramme sind auf die Berechnung strömungsoptimierter Rumpfe spezialisiert. Die Kernkompetenz liegt in der Konstruktion von Booten, die bei Flach- und Rauwasser perfekt funktionieren und schnell fah-

ren. Bei der Gestaltung von Oberwasser-Bereich oder Innenraum sind die Ressourcen eines Yacht konstruktors hingegen rasch erschöpft. An diesem Punkt kommt der Auto- oder Produktdesigner ins Spiel. Er verfügt über sündteure Programme, mit deren Hilfe sich dreidimensional gewölbte Flächen, wie sie bei modernen Luxus sportwagen State of the Art sind, modellieren lassen. Michael Frauscher beschreibt das Zusammenspiel zwischen Entwicklungschef sowie Yacht- und Produktdesigner als ausgesprochen schwierig und umreißt seine Aufgabe so: „Ich sehe mich als Moderator, der drei Fachleute, die nicht dieselbe Sprache sprechen, zu fruchtbarer gemeinsamer Arbeit motiviert. Im Idealfall kommt am Ende ein Produkt heraus, das einer alleine in dieser Form nicht ermöglichen hätte können.“

Prozesse wie diese, die unbe merkt im Hintergrund ablaufen, unterstreichen die Sonderstellung der neuen Frauscher-Palette. Vom rein ökonomischen Standpunkt aus betrachtet sind sie der reine Wahnsinn, doch wer wie die in Ohlsdorf nahe Gmunden beheimatete Werft für sich in Anspruch nimmt Trends zu setzen und dem Mainstream mindestens zwei Jahre voraus zu sein, der hat wohl keine andere Wahl.

## SCHRITT FÜR SCHRITT

Gemeinsame Premiere von Yacht designer Harry Miesbauer, Pro-

duktdesigner Gerald Kiska und Entwicklungschef Thomas Gerzer war das 858 Fantom, das Michael Frauscher auch deshalb als „ersten Schritt“ bezeichnet. Beim Mirage war ein noch fordernderes, noch spannenderes Design gefragt. Diese Yacht sollte ein Statement setzen, für einen gewissen Lebensstil stehen und deutlich mehr Drama ausstrahlen.

Für Harry Miesbauer (Porträt in YR 3/2013), den in Mailand tätigen österreichischen Yacht designer, änderte sich wenig: Er entwarf einen radikalen, abgestuften Rumpf, der mit tiefem V und senkrechtem Bugsteven jenem des Fantom durchaus ähnlich sieht. Das ist gut so, weil es die Eigenständigkeit der neuen Linie betont.

Gerald Kiska, der unter anderem KTM-Motorräder oder die Innenräume von Audi gezeichnet hat und selbst begeisterter Bootsfahrer ist, brachte seine Fähigkeiten bei der Gestaltung von Oberwasser und Interieur ein. Dabei ließen ihm die Frauscher deutlich mehr Spielraum als beim Fantom, ermutigten ihn sogar zu gewagten Lösungen. Kiska lieferte zunächst zahlreiche handgezeichnete Renderings, die allesamt eher einer Studie als einem ernstgemeinten Vorschlag gleichen. Zwei Entwürfe stachen besonders hervor: Einmal war die Windschutzscheibe bis zum Bug nach vorne gezogen, ein andermal reichte sie über Sülls und Rumpfaußenflächen bis nach achtern. In beiden Fällen gab es

eine Absage seitens der Chefetage. Windschutzscheibe am Vorschiff geht in der Praxis gar nicht, weil zu rutschig und zu heiß, und Scheibenmaterial mittschiffs auf der Seite ist zu empfindlich beim Anlegen.

Uneingeschränkte Zustimmung fand hingegen die deutliche Betonung der seitlich am Heck positionierten Motorlüfter. Man kennt diese Lufthutzen als prägendes Element bei Supersportwagen – je stärker der Motor, desto mehr Luft benötigt er.

Thomas Gerzer schließlich achtete als Leiter der Entwicklungsabteilung auf Machbarkeit, Funktionalität und Praxistauglichkeit. Dieser Mann weiß genau, was im Alltag zu permanenten Reklamationen führt ...

Neue Wege beschritt man bei der Cockpitkonfiguration. Gewölbte Sülls sowie die elegante GFK-Fußreling geben Sicherheit und die sich um den Fahrersitz schmiegende Armaturenlandschaft erzeugt in Kombination mit dem drehbaren Schalensitz ein Gefühl, wie es sonst nur Lamborghini-Fahrer kennen. Das Design in der Pflicht ist klar, die Linie der Sitz- und Liegeflächen so kerzengerade, dass man Mühe hatte einen Tapezierer zu finden, der die Nähte so präzise setzen konnte, wie vom Designteam gefordert. Und wie auf allen Booten zeigt sich auch beim Mirage die wahre Qualität in der Fülle der nicht sichtbaren Details; stellvertretend seien der Wasserabfluss unter dem Polster



# FRAUSCHER 747 MIRAGE

FAHRBERICHT



**BEWOHNBAR.** Der Zugang neben der Liegefläche ist nicht klassenüblich, die Beifahrersitzlehne klappbar



**STARTKLAR.** Der Schalensitz gibt Halt, der verchromte Hebel davor Gas – und wie ...



**WANDELBAR.** Mittels variabler Rückenlehne wird aus der Liegefläche eine Liegewiese

der achteren Sitzbank, die Lenzlöcher in den Getränkehalterungen oder die Ankerfixierung im selbstlenzenden Ankerkasten genannt.

Viel Hirnschmalz hat man auch in die Raumaufteilung investiert. Der Zugang über die Badeplattform via seitlicher Ausparung ist äußerst bequem, die Liegeflächenvergrößerung durch die frei bewegliche Rückenlehne der achteren Sitzbank und die klappbare Lehne beim Beifahrersitz gewährleisten maximale Multifunktionalität. Im Vorschiff gibt's eine Doppelkoje, die in der

Praxis wohl eher als Stauraum dienen wird, aber, ganz wichtig, eine Matratze beherbergt. Diese lässt sich am Bug als Sonnenliege fixieren und fliegt beim Fahren nicht davon, auch wenn keine Gallionsfigur drauf liegt.

## FAHREN IST WAHRHEIT

Das Mirage sieht aus wie ein Supersportwagen, spektakulär und mutig. Schalensitz mit gutem Seitenhalt, Sportlenkrad, darüber aufgefädelt die Rundinstrumente, links davon eine Klaviatur an Kippschaltern, darunter die Audioanlage mit Bluetooth-

Funktion. Rechts vom Rad in ergonomisch günstiger Position die verchromte elektronische Gashebeleinheit, darüber ein Getränkehalter und das Bedienelement für das Bugstrahlruder. Wie ein zum Absprung bereiter schwarzer Panther liegt das Boot am Steg des firmeneigenen Hafens am Traunsee. Platz nehmen und starten. Der Mercruiser, ein Achtzylinder mit 5,7 Liter Hubraum und 300 PS, beginnt dumpf zu grollen. Ein Knistern liegt in der Luft und verheißt Adrenalin in hohen Dosen. Schon in langsamer Verdränger-

fahrt die erste positive Überraschung, denn das Mirage bewegt sich ohne nennenswertes Gieren. Verantwortlich dafür ist das Unterwasserschiff mit steilem Bugsteven, das eine längere Wasserlinie erzeugt – sehr angenehm in engen Marinas. Interessant: Der negative Decksprung (Linien, die zum Bug hin stark abfallen) erzeugt eine Dynamik, die das Schiff unabhängig vom tatsächlichen Tempo schnell wirken lassen.

Zeit Gas zu geben. Der Motor schiebt im unteren Drehzahlbereich hurtig an, der Rest ist





**FETZIGE OPTIK.** Ob im Stehen oder in voller Fahrt – das Mirage sieht einfach schnell aus

homogene Kartenfaltung. Unaufgeregt schöpft das Aggregat seine Qualitäten aus reichlich Hubraum und überwindet leichtfüßig die Verdrängerfahrt. Sekunden später pfeifen wir voll ausgetrimmt mit 43 Knoten über den Traunsee, immer im Zustand der Entspannung, immer in der Gewissheit jederzeit ein intensiveres Fahrgefühl abrufen zu können. Aus der Bahn werfen geht mit dieser Motorisierung gar nicht, brutal bewegen schon. Also: Runtertrimmen und mit Vollgas einschlagen. Das setzt Kräfte frei, wie man sie sonst nur auf einer gesperrten Rennstrecke zu spüren bekommt. Jetzt zeigt das Mirage sein ganzes Potenzial. Kein Kavieren, kein Ventilieren. Der Prop bleibt in jeder Phase kraftschlüssig, egal ob wir immer engere Kreise ins Wasser zeichnen oder Lastwechsel in Form enger Achterschlingen provozieren. Spätestens jetzt ist klar, dass der Schalenstich eine echte Notwendigkeit und nicht unwesentlich für den Fahrgegnuss verant-

wortlich ist. Der Fahrer muss sich nicht am Lenkrad anhalten, sondern kann sich aufs Steuern konzentrieren und auch in extremen Situationen die sensibel ansprechende Gas- und Trimm-einheit wohllosiert bedienen.

Atemberaubend, wie die tief nach unten gezogene Bugsektion in radikalen Situationen die Dynamik verstärkt, beeindruckend die Präzision, mit der sich das Boot dirigieren lässt. Die anfängliche Befürchtung, dass der Steven einhaken könnte, erweist sich als unbegründet. Im Gegenteil, der senkrechte Steven und das als tiefes V konzipierte Unterwasser erhöhen speziell bei unruhigem Wasser den Fahrkomfort. Der vorderste Teil des Buges zerschneidet die Wellen, für den nötigen Auftrieb sorgt der rund einen Meter dahinter befindliche Bereich. Ein weiterer Vorteil dieser Konfiguration ist das geringe Spritzwasser, ein Aspekt, für den auch das 858 Fantom allseits geschätzt wird.

Ein letztes Wort zur Motor-

sierung: Der 350 Magnum mit seinen 300 PS ist eine gute Wahl, damit kann man das Potenzial des Bootes kennenlernen. Zum Ausreizen bedarf es einer Leistungssteigerung in Form des 8,2 Liter Mercruiser Magnum mit 430 PS, eine Entscheidung, die gleichbedeutend mit dem Aufstieg in eine andere Liga ist – Topspeed 56 Knoten. Ideallösung für Vernunftmenschen ist das Standardaggregat mit 220 PS.

## RESÜMEE

Das 747 Mirage ist der vorläufige Höhepunkt einer Entwicklung, die einst mit dem innovativen 686 Lido begann. Mit spannen- dem Design, exzellenter Verarbeitung und famosen Fahr- eigenschaften bewegt es sich haarscharf an der Ideallinie, Defizite sind kaum zu finden. Angesprochen sind Kunden mit extravagantem Geschmack und Sinn für Ästhetik. Mein Haus, mein Auto, mein Boot, alles muss zum Lebensstil passen. ■

## 747 MIRAGE

Länge:	7,47 m
Breite:	2,50 m
Tiefgang:	0,50/0,85 m
Gewicht (leer):	1.800 kg
Tankinhalt:	250 l
Personen:	6
Standardmotorisierung:	Mercruiser 4,3 MPI, 220 PS
Design:	Studio Kiska, Thomas Gerzer
Konstruktion:	Harry Miesbauer
Entwicklung:	Thomas Gerzer
Bauweise:	GFK im Handauf- legeverfahren, Isophthalsäureharz

**PREIS:** ab € 141.480,-  
(inkl. MwSt.)

### Vertrieb

Frauscher Bootswerft GmbH & Co KG,  
4662 Steyremühl, Betriebspark Ehren-  
feld 3, Tel.: 07612/636 55-0,  
E-Mail: frauscher@frauscherboats.com,  
www.frauscherboats.com

### Standardausstattung

Ankerkasten, Klappanker mit Leine,  
Flaggstock, rahmenlose getönte Wind-  
schutzscheibe mit Edelstahlhaltegriffen,  
L-Sitzbank mit Polsterung, Steuermann-  
sitz mit aufklappbarer Sitzfläche, ge-  
polsterte Liegefläche, Badeleiter aus Teak,  
Wasserskihaken, Elektroanlage mit 2  
Batterien, 12 V-Steckdose, Position-  
slichter, Cockpitbeleuchtung, Bilgepum-  
pen, etc.

### Extras (Auswahl)

Sonderfarbe Rumpf & Deck	€ 3.360,-
Untervasseranstrich	€ 2.160,-
Bugstrahlruder	€ 4.560,-
Teak am Vorschiff	€ 3.096,-
Teak im Cockpit, Badeplattform	€ 5.724,-
Kühlschublade	€ 1.764,-
Heckdusche	€ 1.356,-
Liegepolster für Kajüte/Vorschiff	€ 2.988,-
Ganzpersenning	€ 3.480,-
Cockpitpersenning	€ 3.000,-
<b>Motorisierung Testschiff:</b>	
Mercruiser 350 Mag, 300 PS	€ 8.778,-
<b>Motorisierungsvarianten:</b>	
Mercruiser 8,2 Mag, 430 PS	€ 32.640,-
Volvo Penta D3, 220 PS	€ 29.690,-

