



AQUADOR 27 HT Raumkreuzer

Kompakt in den Abmessungen, groß in der Ausstattung und grundsolide in der Bauqualität. Die Finnen bieten viel Boot zu einem attraktiven Preis. Dazu ist die Aquador 27 HT ein hochwertiges Tourenboot mit Platz für die vierköpfige Familie, das weder beim flotten Reisen über längere Zeit noch beim gemütlichen Touren am Wochenende Wünsche offen lässt.

Von Michael Häßler und Hans-Dieter Möhlhenrich



Ein Konzept für jedes Wetter

HT steht bei der Aquador 27 für Hardtop, ein Konzept, das sich nicht nur im Ursprungsland des Bootes, den finnischen Schären, sondern auch am Bodensee oder anderen mitteleuropäischen Revieren anbietet: denn einerseits hat man ein schützendes Dach, das zudem mit einer „Kuchenbude“ das Cockpit achtern in einen geschlossenen „Salon“ mit Pantry umwandelt. Baut man Seitenteile und Persenning ab, bekommt man andererseits schrittweise und ganz nach individuellem Wunsch ein Boot mit einem bequemen und offenen Freisitz achtern und viel Frischluftzufuhr in den Kabinenbereich, wenn man die beiden großen

Dachluken öffnet. So vorbereitet kann man nicht nur an Sonnentagen den Aufenthalt auf dem Wasser in einem weit offenen Boot genießen, sondern auch wenn der Himmel bedeckt ist und das Leben an Bord unter Deck stattfindet.

Achterlich abgerundet wird das Hardtopkonzept von Aquador durch eine großflächige Badeplattform, serienmäßig teakbelegt wie die seitlichen Laufdecks und die Trittplächen. Die kombinierte Schlaf- und Wohnzone mit der Nasszelle befindet sich im Bugbereich und lässt sich durch eine Plexiglasschiebetür komplett vom Außenbereich abtrennen und verschließen. Schlafplätze bieten sich vier: ein-

Maße:

Länge 8,25 m; Breite 3,05 m

Gewicht:

2900 kg plus Motor

Motorisierung:

260 bis 370 PS

Preis:

ab ca. 178 000 CHF
(Einführungspreis)



mal indem man das große und gut gepolsterte V-Sofa im Vorschiff mit einem Teil des Kabinenbodens in eine Liegefläche umwandelt oder in der offenen Unterflurkabine. Beide Liegeflächen sind breit und lang, man liegt auf dicken Polstern und hat viel Kopffreiheit. Ansonsten lässt es sich hier unter Deck bequem sitzen, der Tisch ist zudem beweglich, was den Durchgang erleichtert.

Die gesamte Raumaufteilung ist gelungen und gut durchdacht, denn man hat den Eindruck, auf einem deutlich größeren als knapp über acht Meter langen Boot zu sitzen, das dabei mit etwas über drei Metern nicht einmal übermäßig breit ist.

Pantry, Doppelsteuerstand oder das achterliche U-Sofa sind groß dimensioniert. Dafür hat der Designer die Durchgänge nicht übermäßig breit gemacht, braucht es auch nicht, die Crew kommt trotzdem gut aneinander vorbei.

Serienfertigung

Bella-Veneet, die finnische Werft, die heute zu Mercury gehört und die neben Aquador auch die Bella- und Flipper-Modelle baut, bietet neben einer guten Mischung aus Innovation, moderner Produktion und nordischem Bootshandwerk eine riesige Modellpalette an. Allein rund 17 Modellvarianten sind es bei Aquador, die aus rund acht Rumpfundformen entwi-



Der Decksalon ist offen oder geschlossen nutzbar. Zwei große Schiebeluks bringen Luft unter das Hardtop.

UNTER DECK

Geschickt ist die Einteilung der Schlafplätze: Bis zu sechs Kojen hat die Aquador 27 HT, wenn man das U-Sofa im Salon mitnutzt und in eine Doppelliege umwandelt. Ideal ist das Boot für die vierköpfige Familiencrew, wenn zwei in der Unterflurkabine und zwei im Vorschiff übernachten. Die Schlafbereiche sind allerdings offen und nicht abtrennbar. Komfortabel ist das Boot für zwei, weil dann keine Umbauten nötig sind.

Schlafplätze sind das eine, Stauraum das andere, denn jeder hat sein persönliches Gepäck neben der Grundausstattung des Bootes dabei. Ein weiterer Pluspunkt der Aquador ist daher, dass die Werft jeden Winkel genutzt hat, um Stauraum zu schaffen. So z. B. im Vorschiff in Ablagen, Schapps im Bugbereich, einem Schrank oder unter den Kojen.

In der Nasszelle sind manuelle Pumptoilette, Waschbecken und Duscheinrichtung unterge-

bracht. Die Wände bestehen aus GfK und die Türe unter dem Waschbecken aus getöntem Plexiglas, sodass die Nasszelle einfach sauber zu halten ist und sich nirgends stehendes Wasser sammeln kann. Beim Duschen fließt das Wasser unter die Gräting aus Teak und wird aus einem geschlossenen Sammler in der Bilge in den Abwassertank aus Edelstahl gepumpt. Optisch dominieren helle Farben im Kontrast mit den seidenglänzend lackierten Teakeinbauten.

Die Pantry mit dieselbetriebem Ceranfeld, Spüle und Kühlschrank befindet sich in der Plicht. Dort gibt es auch bereits mit entsprechenden Ausschnitten vorbereiteten Stauraum für Flaschen. Kochutensilien und Geschirr kann man dort ebenso unterbringen wie Besteck, das in robust wirkenden Metallauszügen mit Vorderstück aus Teak verstaut wird.



Die Nasszelle ist alltagstauglich und pflegeleicht gestaltet.



Beifahrer- und Fahrersitz haben eine Offshoreposition und sind ergonomisch gestaltet.



An den Motor kommt man auch mit montiertem Tisch.

Gut gestaltet und übersichtlich ist der Fahrerstand.



Das Boot ist geräumig. Das Vorschiff wird für zwei Erwachsene in eine große Liegefläche verwandelt.



Die Pantry befindet sich in der Plicht. Der Kocher mit Ceranfeld ist dieselbetrieben.



Die Einbauten sehen solide und robust aus.

ckelt werden, vom Walkaround über Daycruiser, den HT-Modellen (wie die hier beschriebene Aquador 27 HT) bis hin zu den typisch nordischen Kabinenkreuzern.

Doch während sich insbesondere der Innenausbau mancher Serienwerfthersteller eher an eine Wohnmobilmöblierung aus Pappelsperholz mit folierten Oberflächen und Plastikbeschlägen anlehnt, bleibt bei Aquador ein gutes Stück Bootsbauhandwerk erhalten. Die Möblierung macht jedenfalls einen grundsoliden Eindruck und auch die sonstige Bauqualität gibt keinen Anlass zur Kritik.

Alles scheint stabil gebaut und befestigt. Nichts rappelt oder scheppert, auch wenn man mal etwas heftiger in eine Welle fährt.

An allen relevanten Stellen findet man Handläufe und mit Teak belegte Trittstufen, sodass auch der Gang aufs Vorschiff sicher bewältigt werden kann. Beim Vorgänger, bei der 26 HT, war dort noch ein Niedergang in die Bugkabine, die den Weg und den Aufenthalt auf dem Vordeck zwar noch etwas sicherer gemacht hat, aber eben auch Platz unter Deck kostet.

Liegt robust im Wasser

Bei fast vier Tonnen Gesamtgewicht braucht die Aquador 27 HT schon etwas Leistung, um in Fahrt zu kommen. In unserem Testboot sorgt dafür ein Mercruiser 260 TDI. Der marinisierte Dreiliterdiesel stammt aus dem VW-Konzern und leistet 191 kW / 260 PS an seinem Z-Antrieb mit gegenläufigem Doppelpropeller. Diese Motorisierung empfiehlt die Werft als Minimum, und sie ist für die Bedingungen am Bodensee absolut ausreichend. Für Küstengewässer oder Flussreviere würden wir die nächstgrößere Maschine empfehlen.

Im Bereich bis 10 km/h verhält sich das Boot ordentlich kursstabil und macht die Einhaltung der gesetzlichen Einschränkungen nicht noch durch schlechte Verdrängereigenschaften unnötig schwer.

Beim Beschleunigen braucht die Aquador einen Moment, um den Bug auf die Welle zu schieben und richtig auf Touren zu kommen. Hier spielt das Gewicht eine Rolle. Bei den erlaubten 40 km/h befindet sich das Boot in Gleitfahrt in einem wirtschaftlichen Drehzahlbereich und vermittelt ein hervorragendes und jederzeit kontrollierbares Fahrgefühl auch bei Welle, sowohl geradeaus als auch bei eng und schnell gefahrenen Kurven. Der Drehkreis bei Vollanschlag des Antriebs in Gleitfahrt liegt auf beiden Seiten bei etwa eineinhalb Bootslängen.



Die Seitendecks bieten Sicherheit.



Einglassene Stufen, stabile Klampen.



Gut verstaut sind die Fender.



Viel Stauraum auch für Flaschen, wie hier in diesem Fach.

Legt man den Hebel auf den Tisch, pendelt sich die Höchstgeschwindigkeit nach dem Feintrimm bei Antrieb und Trimmklappen bei rund 30 Knoten ein.

Auch das Manövrierverhalten in engen Häfen und im Standgas ist gut und erlaubt stressfreie Hafenmanöver, insbesondere weil man auf serienmäßiges Bugstrahlruder zurückgreifen kann. Letztlich ist das Boot für den Ruderer recht übersichtlich gestaltet und eine unempfindliche Scheuerleiste sorgt für eine zusätzliche Portion Gelassenheit beim An- oder Ablegen.

Die elektronische Schaltung reagiert etwas verzögert, wenn man mechanische Systeme kennt. Das ist normal und kein Problem, sondern allenfalls eine Frage der Gewohnheit. Etwas Luft nach oben ist bei der Motordämmung, wenn man Vollgas fährt. Ansonsten ist die Aquador 27 HT serienmäßig technisch hervorragend ausgestattet. An Bord ist alles, was man braucht, vom Landanschluss über Kühlbox bis hin zum Scheibenwischer. Es fehlt nichts!

UNSER FAZIT

Die Aquador 27 HT ist ein Motorboot, das sich durch viel Platz und Komfort bei kompakten Maßen auszeichnet und dabei einen äußerst soliden Qualitätseindruck vermittelt. Man merkt dem Boot seine skandinavische Herkunft an, dessen Konzept nicht nur für glattes Wasser und warmes Wetter ausgelegt ist.

Die Motorisierung erlaubt keine „Beschleunigungsorgen“, ist aber für gemütliches Cruisen innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen am Bodensee ausreichend stark und deshalb auch wirtschaftlich. Überhaupt verleitet das Boot ohnehin nicht zum „Heizen“, sondern eher zum beschaulichen Genießen in Verdrängerfahrt, hat aber trotzdem genug Potenzial für eine schnelle Reise. Reichhaltig ist die Ausstattung, erfreulich sind die vielen praktischen Details. Der Einführungspreis von rund 180 000 Schweizer Franken gegenüber dem Listenpreis von rund 205 000 Schweizer Franken in dieser Ausstattung ist mehr als interessant. ■

DATEN

Rumpflänge	8,25 m
Breite	3,05 m
Gewicht ohne Motor	2800 kg
Testgewicht zirka	4000 kg
Kojen	4+2
Kabinen	1
Personen	7
Frischwasser	60 l
Motorisierung	260 bis 370 PS
Tank	385 l

Testmotorisierung:

MerCruiser 260 TDI, V6, Leistung kW (PS):
191 (260)

U/min	kn
800 (Standgas)	1,7
1000	4,4
1500	6,6
2000	7,7
2500	10,7
3000	12,4
3500 (Gleitfahrt)	22
4000	30,5

Preis ab Goldach:

ca. 178 000 CHF

Vertrieb:

Marine Center Goldach
Seewiesstrasse 7, CH- 9403 Goldach
www.marine-goldach.ch

Hersteller:

Bella-Veneet Oy / Väliköntie 10 / 70700
Kuopio, Finland, www.aquadorboats.fi

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Raumaufteilung
- + Preis/Leistung
- + Fahreigenschaften
- + Praxistauglichkeit
- Motorgeräusch bei Volllast



IPS-PROGRAMM AUSGEBAUT



Volvo Penta hat sein Programm an IPS-Antrieben erweitert. Neu ist der D8-IPS 700 und D8-IPS 800. Der erste Antrieb dieser Art, bei dem zwei nach vorne gerichtete gegenläufige Propeller für Vortrieb sorgen, wurde 2005 vorgestellt und ist eine Alternative zu Wellenanlagen. Zusammen mit den einzeln steuerbaren Pods unter dem Rumpf zeichnet er sich durch besonders gutes Handling aus. Die zwei gegenläufigen Propeller bestehen aus

einer speziellen Nickel-Bronze-Aluminium-Legierung. Basierend auf dem Duoprop-Konzept sorgen sie für optimale Manövrierbarkeit. Die IPS-Installation ist äußerst kompakt und nimmt nicht so viel Platz an Bord weg. Auch die erreichbare Geschwindigkeit soll um bis zu 20 Prozent höher liegen. IPS-Antriebe sind für Boote ab 30 Fuß einsetzbar. Neu ist auch der Volvo Penta D 8 Diesel, ein Motor der rund 550 PS leistet.

IMCI IST BENANNT STELLE

Das International Marine Certification Institute (IMCI) wurde zur Benannten Stelle im Rahmen der Sportbootrichtlinie 2013/53/EU (RCD II) durch die EU-Kommission ernannt. IMCI ist eine in Brüssel beheimatete und von der EU notifizierte Stelle für die Durchführung von CE-Zertifizierungen von Sportbooten. Der Übergang von der noch bis Ende Januar 2017 gültigen Richtlinie 94/25/EC zur neuen Richtlinie kommt mit mehreren wichtigen Änderungen in Bezug auf Abgas-Emissionen, Angleichungen an den EU-Rechtsrahmen und der Klärung einiger Definitionen hinsichtlich der sogenannten Wirtschaftsbeteiligten, pri-

vaten Importeuren, der Verpflichtungen der Benannten Stellen und der nationalen Vollzugsbehörden.

Die wesentlichen Änderungen sind:

- Die Abgasgrenzwerte für NO_x, HC, PT wurden mit US-EPA-Standards gleichgeschaltet unter Lockerung der CO-Grenzwerte.
- Sanitäre Einrichtungen, sofern in einem Sportboot installiert, müssen an einen Abwassertank oder eine Wasser-Aufbereitungsanlage angeschlossen werden.
- Wiedereinstieghilfen müssen von einer Person im Wasser ohne fremde Hilfe einsetzbar sein.

SPI-BÄUME AUS KOHLEFASER

Sailtec Spinnakerbäume und Bugspriets aus Carbon können in individueller Länge gefertigt oder auch in Überlänge als Bausatz geliefert werden. Spinnakerbäume werden unlackiert geliefert. Auf Wunsch können die Carbonbäume auch farbig oder klar lackiert werden, eine Folierung ist ebenfalls möglich. Es werden zudem nur hochwertige Forespar® Composit-Endbeschläge verbaut. Diese sind extrem leicht und bruchsi-

cher. Es gibt sie als UTR- oder UXP-Beschlag, mit interner oder externer Zugleine, mit Quick Lock-Schließautomatik oder ohne. Ein unbehandeltes Carbonrohr mit den Maßen 59,70 × 5,50 × 3800 mm Länge hat einen UVP von 616 Euro. Ein fertiger Spinnakerbaum mit einem 64 × 60 × 4100 mm-Rohr, zwei Buchsen und zwei UXP Forespar Fitting-Beschlägen kostet 1122 Euro.

www.sailtec.de