

Für jedes Wetter



Skandinavische Boote

gelten als schwerwettertauglich, sicher und überaus praktisch. Dieses Image kommt nicht von ungefähr.

Von **Michael Häßler**

Zum einen sind die gewöhnlichen Wetterbedingungen in den schwedischen Schären etwas anders als auf dem Bodensee oder dem Lago Maggiore, und die maritime Infrastruktur ist im Norden auch nicht so komfortabel, wie man das vom heimischen Revier her kennt.

Normalerweise legen Schweden, Finnen oder Norweger vor Heckanker an irgendeinem Felsen an und steigen übers Vorschiff an Land.

Das erklärt die große Luke in der Windschutzscheibe, die sichere „Plicht“ im Vordruck sowie den geteilten Bugkorb, der eher als stabiler Handlauf zu bezeichnen ist.

Fahreigenschaften

Natürlich ist auch das Unterwasserschiff und somit die Fahreigenschaften auf die rauen nordischen Bedingungen abgestimmt. Auch wenn bei unserer Probefahrt der See zwar spiegelglatt war, gibt es keine Zweifel, dass die T-Rex auch üble Wetterbedingungen klaglos wegsteckt. Jedenfalls war es

Crescent T-Rex

Maße:

Lüa 6,16 m, Breite 2,35 m

Gewicht ca. 770 kg

Motorisierung max. 150 PS

Preis

ab 24 950 Euro ohne Motor

36 132 Euro mit Yamaha F100

nicht möglich, das Boot durch wildes hin- und herkurven durch die eigenen Wellen in irgendeiner Form aus der Fassung zu bringen. Es zeigten sich keinerlei Schwachpunkte und der Rumpf schnitt butterweich durch das Wasser. Nichts rasselte, vibrierte, schlug oder knirschte. Konstrukteur und Bootsbauer haben solide

gearbeitet und ein Boot fürs Wasser und nicht für die Messehalle geschaffen.

Auch ein Volleinschlag des Außenborders nach beiden Seiten bei Höchstgeschwindigkeit steckte die T-Rex ohne zu murren weg und blieb souverän beherrschbar in ihrer Spur. Es ließen sich auch mit roher Gewalt keine unsicheren oder in irgendei-

ner Form prekären Situationen provozieren.

Motorisierung

Obwohl Konstrukteur Pelle Petterson seine Kreation für eine Motorisierung mit bis zu 150 PS freigibt, ist das Boot mit dem Yamaha F100 leistungsmäßig gut ausgestattet. Mehr wäre nicht unbedingt von Vorteil und ist am Bo-

densee auch gar nicht erlaubt. Von der Leistung her dürfte der nächstschwächere Yamaha F80 ebenfalls ausreichend sein. Er ist aber praktisch baugleich und somit gleich schwer wie das 100-PS-Modell und dürfte daher keine Vorteile bieten.

Im Standgas läuft der Motor mit 600 Touren und schiebt das Boot mit knapp



Die Ausstattung der Plicht ist auf das Wesentliche reduziert. Was vorhanden ist, ist hochwertig gefertigt. Was nicht vorhanden ist, braucht man auch nicht.



Typisch skandinavisch und außerordentlich praktisch ist das Luk im Aufbau.



U-Sofa statt Liegewiese und serienmäßiger Cockpittisch. Die beiden Sessel sind drehbar.



Stauraum unter dem Sofa. Hier könnte beispielsweise eine Kühlbox untergebracht werden.



Der Durchstieg zum Bug mit dem Ankerkasten.



zwei Knoten vorwärts. Langsam genug, um in einem engen Hafen vernünftig manövrieren zu können.

Bei einer Geschwindigkeit von etwa sechs Knoten, was grob 10 Stundenkilometern entspricht, wie sie in der Uferzone oder dem Seerhein gefordert sind, läuft die T-Rex noch ökonomisch in Verdrängerfahrt und ohne übertriebene Wellenbildung. Schiebt man den Gashebel weiter nach vorn, steigt der Bug und das Boot beginnt bei etwa neun Knoten zu gleiten. Bei einer Drehzahl von 3800 Umdrehungen in der Minute ist die T-Rex 17,5 Knoten schnell und in stabiler, ökonomischer Gleitfahrt.

Bei 4500 Umdrehungen erreicht sie mit 21 Knoten das Geschwindigkeitslimit am See. Hier läuft sie in einem wirtschaftlichen Leistungsbereich. Die Höchstgeschwindigkeit von 32 Knoten erreicht die Crescent bei einer Drehzahl von 5800 Umdrehungen. Sein Leistungsmaximum erreicht der Motor bei 5500 Umdrehungen. Der Yamaha F100 ist damit gut auf das Boot abgestimmt.

Die „Periferie“ für den Antrieb, wie der 150 Liter große Kraftstofftank aus Edelstahl, die elektrische Installation, die Batterie und weiteres Zubehör ist schon bootsseitig vorhanden.

Konzept

Die T-Rex ist ein offenes Sportboot mit Schlupfkajüte und zwei Kojen. Das serienmäßige Verdeck überspannt die gesamte Plicht und bietet annähernd Stehhöhe. Die beiden aufwändig gefertigten Sitze können nach hinten geschwenkt werden, so dass vier Personen bequem und sechs Personen etwas beengt um den herausnehmbaren Cockpittisch sitzen können. Eine Liegewiese für die Bikiniausstellung auf dem Achterschiff sucht man vergeblich, dafür gibt es ein praktisches und bequemes Sofa. Der Platz neben dem Motor ist mit einem rutschfesten Belag ausgestattet und kann als Badeplattform dienen. Die Heckleiter ist, wie vieles an diesem Boot, bereits in der Standardaus-

stattung enthalten. So auch der Plichtboden. Er ist mit einem rutschfesten Laminat in Stabdeckoptik ausgestattet. Darunter ist ein großer Stauraum. Andere Stauräume sind unter dem Sofa und im Heck. Dort befinden sich auch die manuelle Lenzpumpe und die Batterie. Neben dem Motor und am Bug ist jeweils ein selbst lenzender Ankerkasten angebracht.

In der Schlupfkajüte unter dem Vordeck können zwei Personen bequem übernachten. Vielleicht passt auch noch ein kleines Kind dazwischen. Ansonsten bietet das Boot kaum Wohnkomfort. Stauraum ist aber reichlich vorhanden, so dass leicht irgendwo eine Kochkiste untergebracht werden kann.

Bauqualität und Preis

An der Bauqualität gibt es wenig zu meckern. Alles wirkt sehr solide und sauber gearbeitet. Einfach aber zuverlässig. Hier wurde nicht an der Substanz gespart, sondern allenfalls an unbedeutenden Details. An Dingen, die man ohnehin nicht braucht und die das Boot unnötig teuer machen würden. Statt einer Wetbar mit Spüle, Tanks, Eiswürfelmaschine und aufwändiger Installation bekommt man ein praxisgerechtes Verdeck geliefert, von dem man eindeutig mehr profitiert. Wer Eiswürfel braucht, kann diese in der Thermoskanne von zu Hause mitnehmen. Typische Schwachstellen von Booten dieses Preissegments sind erfreulich solide gelöst. So besteht die aufwändige Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas in einem Aluminiumrahmen, an dem man sich auch festhalten kann.

Verbessern könnte man allenfalls die Befestigung des Bugkorbs, indem eine großflächige Verstärkung aus Aluminium ins Laminat des Bugspriets integriert wird. Dann würde der Rumpf heil bleiben, falls der Bugkorb mal irgendwo dagegentreibt. Ein verbogenes Chromstahlrohr wäre einfacher zu reparieren als Gelcoat- und Laminatrisse im Deck.

Fazit

Wer ein einfaches aber solides kleines Motorboot sucht, mit dem er bei fast jedem Wetter sicher unterwegs sein kann, sollte die Crescent T-Rex 23 in die engere Wahl einbeziehen.

Sie gewinnt sicherlich keinen Preis für außergewöhnlich elegantes Design, ist dafür aber unschlagbar praktisch und zweckmäßig. Ein Boot für alle Tage und für jede Gelegenheit.

Niemand muss hier über viel zu schmale Seitendecks an der Windschutzscheibe vorbei balancieren und anschließend über ein so hochglänzendes wie glattes, abschüssiges Vordeck zum Bug rutschen. Einmal unterm Aufbau durch und der Fall ist erledigt. Speziell dafür hat die Werft einen einfachen aber praktischen Polsterschutz aus Kunstleder vorgesehen. Somit kann man auch mit nassen Schuhen durch die Kajüte aus- und einsteigen.

Die Motorisierung mit dem Yamaha F100 passt wie angegossen und der Preis ist interessant. Wer sich für die Crescent T-Rex entscheidet, bekommt ein preiswertes, wertstabiles, problemloses, alltagstaugliches Trailerboot mit besten Fahreigenschaften, an dem er lange Freude haben wird.

Zahlen

6,16 m	Länge über alles
2,35 m	Breite
770 kg	Gewicht ohne Motor
150 l	Tank
Motor	Yamaha F100,
	73,6 kW, 170 kg
36 132 €	Preis mit Motor

Vertrieb: **Bootswerft Fürst AG**
 Wertstraße 14, CH-8592 Uttwil,
 Telefon +41 (0) 71 / 4 63 17 75,
 bootswerft-fuerst.ch

Stärken und Schwächen

- + Gleiteigenschaften
- + Fahrverhalten
- + Kurvenverhalten
- + Bauqualität
- Befestigung Bugkorb



Heckansicht mit dem 100-PS-Yamaha.



Unter Deck können zwei Personen übernachten. Das Leder schützt die Polster beim Durchstieg.