

ant

Aquador 28 HT

Maße:

Lüa 8,80 m, Breite 3,10 m
Gewicht ab ca. 4050 kg
Motorisierung ab 191 kW /260 PS

Preis

ab ca. 158 000 Euro



Mit rauen Bedingungen kommt die Aquador 28 HT bestens zurecht.

Für Raimo Sonninen, Managing Director des Unternehmens, stellt jedoch die Aquador-Baureihe den „Mercedes des Konzerns“ dar. Die komplette Baureihe der Werft umfasst zwölf Modelle. Sie beginnt bei der 21-Fuß-Walkaround-Serie und führt über die Daycruiser und Hardtop-Varianten bis hinauf zum 32-Fuß-Cruiser. Die IBN war in den Schären vor Turku mit der zweitgrößten Aquador unterwegs, der „28 HT“.

Der Bella-Konzern, Bella-Veneet Oy, bezeichnet sich selbst als führenden Hersteller von GfK-Booten in Finnland bzw. ganz Skandinavien. Bereits seit 1970 werden die Entwicklung und die Trends des Marktes aufmerksam beobachtet, und viele Wünsche der Kunden

flossen seither in die Produktion ein.

Weiter ist das Unternehmen stolz darauf, dass von den drei Marken Bella, Flipper und Aquador letztere die am raschesten expandierende Bootsmarke in Skandinavien sein soll. Die Produktion war erst im Jahre 2000 von Bella-Veneet übernommen worden.

Hinter dem Erfolg steht – so das Unternehmen – eine Kombination aus skandinavischem Know-how im Bootsbau und hochwertigen Materialien. Der Vertrieb erfolgt über mehr als 100 Händler in ganz Nordeuropa.

Der Konzern weist auch darauf hin, dass die Sicherheitsnormen für Boote in Skandinavien mit die strengsten der Welt darstellen. Es versteht sich von selbst, dass

Bella diese Normen auch kompromisslos einhält. Dazu gehören unter anderem Messungen der Bordwandstabilität, die zum Teil mit hunderten von Kilos an Bleilasten traktiert werden, um ihre Festigkeit zu prüfen.

Ein weiterer wichtiger Faktor in der Entwicklung von Bella ist die Zusammenarbeit mit der „Brunswick Corporation“ aus den USA, hierzulande besser bekannt durch die Produkte von „Mercury Marine“, dem größten Konzern in der Bootsbranche.

Diese Kooperation wirkt sich fruchtbar für den Verbraucher, die Händler, aber auch für Bella aus. Positiv beeinflusst wird dadurch die Produktentwicklung, der günstigere Einkauf von Bootsbaumaterial, was sich

wiederum auf den Preis niederschlägt.

Fahreigenschaften

Wer die Motorendetails im Kasten „Technische Daten“ dieses Tests aufmerksam gelesen hat und mit den Geschwindigkeitswerten vergleicht, dem wird aufgefallen sein, dass sich der von uns gemessene Vollastwert bei 3800 U/min einpendelte. Das sind rund 300 U/min über der von Volvo Penta genannten Nenndrehzahl.

Zwei Fehlerquellen könnten dafür ausschlaggebend sein. Entweder war der Drehzahlmesser nicht korrekt kalibriert oder der Duo-prop hätte eine höhere Steigung haben müssen. Da beides während des Tests nicht geklärt werden konnte, müssen wir die Werte so akzep-

Fahrbericht Aquador 28 HT



tet werden, damit die hohen Drehmomente der Diesellagregate besser verkraftet werden).

Der bissig zupassende Volvo Penta-Diesel D6 330 katapultierte die fast neun Meter lange Aquador in ca. fünf bis sechs Sekunden in Gleitfahrt, die bei knapp 2000 U/min mit 21,7 km/h (11,7 kn) erreicht ist. Dies war umso erstaunlicher, da der Test bei Windgeschwindigkeiten von um die sechs bis sieben Beaufort und Kabellewasser der Kategorie vier bis fünf vonstatten ging.

Dabei konnte der Testproband seine Rauwassereigenschaften voll und ganz ausschöpfen. Logisch, dass es ab und an nicht ausblieb, in ein Loch zu krachen, schließlich ließen sich Amplituden von über einem Meter nicht wegzaubern, und die Kreuzwellen waren auch kaum gesittet abzureiten.

Dennoch kam zu keinem Zeitpunkt das Gefühl von Unsicherheit auf. Satt und souverän kämpfte sich die Aquador von Schaumkrone zu Schaumkrone – wie die Fahrfotos eindrucksvoll unter Beweis stellen – und dabei blieb das Boot auch noch eindrucksvoll trocken: Denn obwohl das Cockpit lediglich von einem Sonnentop geschützt war und die Gischt zuweilen über das komplette Boot vom Wind geblasen wurde, bekamen die Polster so gut wie keinen Tropfen Wasser ab.

Unter diesen Bedingungen aus voller Geschwindigkeit das Ruder abrupt und hart zu legen, erfordert eine ge-

wisse Überwindung. Trotzdem gehört es zu einem Test, auch solche Manöver durchzuziehen, wie sie sich sicherlich der „Normalo-Bootler“ am besten erspart. Doch auch dabei zeigte sich, dass wir es hier mit einem durch und durch für harte Bedingungen gebauten Boot zu tun haben. Zwar legte sich der Rumpf gehörig „auf die Backe“, jedoch ohne in eine bedenkliche Fahrphase zu kommen.

Auch das Manöver aus ruhender Position und bei vollem Rudereinschlag, egal, ob über Backbord oder Steuerbord, bei dem kontinuierlich bis Vollast die Gaszufuhr gesteigert wurde, steckte die 28 HT ohne Murren weg. Kein Luftsaugen am Duo-prop, kein achterliches Wegschmieren. Die harte Abrisskante des Rumpfes und die drei Längsstringer krallten sich förmlich ins Wasser und folgten willig dem Einschlagwinkel des Z-Antriebes. Als solide Marschgeschwindigkeit legen wir uns bei 2600 U/min fest, die mit ca. 40 km/h (22 kn) zu Buche schlagen.

Auch die Manövriereigenschaften im ruhigen Hafengewasser geben keinen Anlass zur Kritik. Egal in welche Richtung, voraus oder nach achtern, mit einer bis einhalb Bootslängen sollte jeder Rudergänger klarkommen und seinen Liegeplatz problemlos ansteuern können. Unterm Strich bietet die Aquador also Fahreigenschaften, die nicht nur Schönwetterkapitäne zufrieden stellen.

tieren wie ermittelt. Sei's drum, die Spitzengeschwindigkeit von immerhin 65,7 km/h (35,5 kn), bei einem Testgewicht von immerhin knapp fünf Tonnen, stellte rundherum zufrieden. Er-

reicht wurde sie mit einem Duo-prop vom Typ „Nibrall G5“ (Nibrall steht für die Legierung Nickel-Bronze-Aluminium, mit dem sämtliche D6- und D4-Motoren und deren DPH-Antriebe ausgestat-



... bringt frische Farbe
und neuen Glanz

ROTWEISS mit vielen
neuen interessanten Produkten

Seien Sie unser Gast auf
www.rotweiss.com

Josef Zürn • Sandgraben 8 • D-88142 Wasserburg • Tel. (0 83 82) 8 90 44 • Fax 8 95 44

D I E P R O F E S S I O N E L L E P F L E G E

Ausstattung und Details

Dass bei einem Boot, dessen Wiege im hohen, rauen Norden unseres Kontinentes steht und das sich in einem Fahrtrevier tummelt, das in der Regel um einiges ruppi-ger anzutreffen ist, als man es hierzulande kennt, auf Stabilität und Solidität be-sonders großer Wert gelegt wird, versteht sich eigentlich von selbst.

Wäre dem nicht so, hätten diese Produkte sehr schnell auf dem Markt verspielt, denn so etwas spricht sich ziemlich schnell herum. Da-her können wir es uns erspa-ren, bei jedem Bauteil des-sen Qualität im Detail her-vorzuheben und pauschal darauf hinweisen, dass diese in jeder Beziehung stimmt.

Wer über die großflächige, mit Teak belegte Badeplatt-form diese Aquador betritt, dem wird als erstes eine skandinavische Spezialität ins Auge fallen. Nämlich ne-ben der obligatorischen Ba-deleiter ein Heckanker an Steuerbord.

Zwar gibt es in unseren Breitengraden nicht so viele Steine, an denen man über die Bugspitze festmachen könnte wie in den finnischen Schärengewässern, dennoch wäre ein achterlicher „Fest-halter“ zuweilen auch ganz hilfreich.

Eine große, stabile Tür macht den Weg frei ins Cock-pit, vorbei an den Haupt-schaltern, Landanschluss, Handlenzpumpe und dem Sicherungskasten und einem von der Badeplattform zu-gänglichen riesigen Stau-fach.

Drei beidseitig in die Deck-schale einlamierte feste Stufen führen direkt von der Badeplattform auf die Gang-bords in Richtung Vorschiff mit einem nach Steuerbord ausgerichteten Ankerkasten. Backbords befinden sich Ein-füll- und Entsorgungsstützen für Diesel, Wasser und Fäka-lien. Ein hohes Maß an Si-cherheit vermittelt die zwei-reihige, stabile VA-Reling. Sie ist zum Bug hin des be-quemen Ausstiegs wegen of-fen. Halt bieten Handläufe auf dem Hardtop bzw. Vor-deck.

Fest gemacht wird an sta-



Schiffig und hochwertig wirkt die Kabine.



2

bilen Beschlägen, die auch das Legen einer Spring zu-lassen. Freisitzfeeling kommt auf, sofern es der Wettergott zulässt und man die zwei großen Dachluken öffnen kann.

Unter Deck empfängt den Betrachter ein hochwertiges, sehr gepflegt ausgefallenes Kirschholz-Interieur, das viel Wärme vermittelt. Jeder nur erdenkliche Raum wurde ge-nutzt, um reichlich Staumög-lichkeiten zu realisieren.

Mit abgesenktem Tisch im Vorschiff wird aus dem Pols-ter Sitz-U ohne großen Auf-wand ein bequemer Schlaf-platz für zwei Personen. Ver-

zichtet wurde beim Testpro-banden auch nicht auf visuelle Annehmlichkeiten, wie zum Beispiel den heute schon fast obligatorischen TV-Flachbildschirm. Reich-lich Platz bieten die zwei Schränke beidseitig.

Zwei weitere feste Schlaf-plätze hat die Werft steuer-bords in einer Unterflurka-bine eingebaut, die sogar mit einem kleinen Sofa aufwar-tet kann. Backbords sitzt die Nasszelle mit Pump-WC, Waschbecken und Spiegel. Eine Plexiglasschiebetür ver-schließt den Unterdecksbereich.

Die Pantry an Backbord im

Zahlen

8,80 m	Länge über alles
8,50 m	Rumpflänge
3,10 m	Breite
ca. 4050 kg	Gewicht
4800 kg	Testgewicht
0,90 m	Tiefgang
GfK	Baumaterial
191-272 kW	Motorisierung
Diesel D6	Motor
Volvo Penta	Hersteller
243 kW	Testmotorisierung
380 l	Treibstofftank
95 l	Wassertank
8	Personen
4 + 2	Kojen
2	Kabinen

U/min	kn	dpa
600(1)	3,5	59
1.950	11,7	71
2.500	21,0	78
2.600	24,3	80
3.000	27,2	83
3.500	34,1	85
3.800	35,5	87

ab 158 270 € **Preis**
172 850 € **Preis Testboot**

Hersteller **Werft: Aquador,**
Välliköntie 10, FI-70700 Kuopio

Stärken und Schwächen
+ **Bauqualität**
+ **Fahreigenschaften**
+ **Fahrleistung**
+ **Ausstattung**
- **hoher Preis**

Fahrbericht Aquador 28 HT



3



4



5

2. An Deck unter dem Hardtop mit zwei Schiebeluken ist reichlich Platz.
3. Der Toilettenraum mit Dusche
4. Doppelschalensitze mit gutem Seitenhalt und Offshoreposition.
5. Sauber installiert, der Volvo Penta D6 330 mit Feuerlöscher.

Cockpit kann mit Spüle und Cerankochfeld aufwarten. Der Kühlschrank findet seinen Platz unter dem Einzelbefahrersitz in Fahrtrichtung. Gegenüber dem Arbeitsplatz für den Smutje kann man an einer großen, dick gepolsterten U-Sitzgruppe mit absenkbarem Tisch Platz nehmen. Mit Einlegepolstern lassen sich dort auch zwei weitere Schlafplätze zaubern.

Um an den Motorraum heranzukommen, muss zwar der Tisch abgebaut werden, doch auch dies ist mit wenigen Handgriffen erledigt.

Bestens ausgestattet wartet der Steuerstand auf, wo sich neben dem Kartenplotter alle wichtigen Instrumente zur sicheren Schiffsführung befinden.

Hier dominieren zwei Schalensitze mit vernünftigen Seitenhalt, deren vordere Teile der Sitzflächen in Offshoreposition hochgeklappt werden können.

Unter einer großen Ablage liegen Seekarten gut geschützt vor dem Fahrtwind.

Handschuhfach, Radio, diverse Kippschalter, um die jeweiligen Bordfunktionen zu aktivieren, liegen gut in Bedienweite. Gut in der Hand liegt das ergonomisch platzierte Holzruder, rechts davon die elektronische Einhebel-schaltung.

Fazit

Mit hervorragenden Fahreigenschaften, problemlosem Handling, solider Bauweise und vielen praktischen Details weiß diese Aquador 28 HT zu überzeugen. Ein Fahrtboot für die kleine Familie, die damit durchaus auch mal längere Törns absolvieren kann. Durch die geschickte Aufteilung unter Deck wird es möglich, bis zu sechs Personen Schlafplätze anzubieten, wobei die Möglichkeit im Cockpit wohl nur bei optimalem Wetter genutzt werden dürfte. Alles in allem ein Boot, das bereits in seiner Standardausstattung als fahrfertig anzusehen ist.

BCK

Neuboote · Gebrauchtoote · Brokerage · Service

www.bootcenter.com

Frühjahrs-Offensive vom 16. bis 18. April 2010

von 10 bis 20 Uhr geöffnet



Galeon 325 HT mit
2 x VW TDI 265 Bravo III
liegt zur Probefahrt bereit



Neu-Vorstellung der Galeon 340 Fly
mit 2 x VW TDI 265 Bravo III
und Bodenseezulassung



Atlantis 50 x 4, 2 x VP IPS 600
Probefahrten auch mit Atlantis 55

Besichtigen · Testen · Beraten · Kaufen

BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG · Reichenaustr. 45 · D-78467 Konstanz · Tel: +49 (0)75 31 - 89 33 0 · info@bootcenter.com