

Light Metal Jacket – XO 250 Open

Kerniger Typ mit besten Fahreigenschaften: Die XO 250.



„Mehr Platz, mehr Komfort und mehr Performance“ – der bewährte Rumpf der 240er ist's, der ein Upgrade in Sachen Layout, Ausstattung und Funktionalität erfuhrt. Test-Schmankerl als Zugabe: Der neue Evinrude E-TEC G2 mit satten 300 PS zierte optisch angepasst und damit ansprechend das Heck des Aluminium-Boliden. WasserSport Redakteur Christian Schneider unternahm eine zweigetaktete Testfahrt mit Direkteinspritzung.

Text + Fotos: Christian Schneider

Design, Konzept, Verarbeitung

In Sachen Design geben sich die XOs kantig und kernig, und versprechen schon optisch mit leicht martialischem Touch, dass auch die härtere Gangart bei ruppigen Verhältnissen kein Grund ist, statt des Wassersport-Revieres die Hafensbar anzusteuern. Finnische Konstruktionen müssen sich immer am Anspruch der seefahrenden Nordlichter messen lassen, auch bei „Schietwetter“ ggf. den schnellen Sprint entlang der Schärenküste zum Kaufman, Arzt, nach Hause oder zum Sommerdomizil auf einer entlegenen Insel zu gewährleisten. Wer sich ansonsten Gedanken über den „Nutzwert“ eines solchen Sportbootes macht,

fragt auch beim Porsche-Händler, ob es den 911er Carrera auch als Kombi mit Anhängerkupplung gibt und kann jetzt weiterblättern.

So ein Boot hat eine klar definierte Aufgabe: Es soll Spaß machen. Bis zu acht Personen können den jetzt genießen, so viele finden nämlich Platz in der neu konfigurierten, geräumigeren Kunststoffschale, die das Inlay des knickspantigen Alurumpfes bildet. Fünf davon können sich in der Loge hinter der Windschutzscheibe lümmeln, die wirkungsvoll auch Föhnfrisuren vor Fahrtwind schützt und deren Mittelteil und dessen Unterbau für freien Durchgang nach vorne umklappbar sind. Dass auch die wettergegerbten Finnen dem Sonnenbad nicht abgeneigt sind, zeigt sich spätestens dann, wenn XO-Händler

Martin Porath – Inhaber der Firma DEUFIN Boote aus Bleckede an der Elbe – die bequeme Rückbank mit wenigen Handgriffen zur großen Sonnenliege umbaut. Ist der erwünschte Bräunungsgrad erreicht, ist die Liegewiese ebenso im Handumdrehen wieder zurückgebaut und bereit für die schnelle Kurvenfahrt. Die „erfährt“ sich allerdings am besten auf Fahrer- und Beifahrersitz, die beide bereits in der Standard-

ausstattung als perfekt abgestimmte Federsitze geliefert werden, sehr guten Seitenhalt bieten und sowohl ergonomisch als auch hinsichtlich der Verarbeitung eine erstklassige Vorstellung geben. Wenn's in Sachen Wetter zu ungemütlich wird, setzt sich die XO den Hut – sprich das Cabriovertuch – auf und lässt zumindest den Bereich hinter der Windschutzscheibe zum Trockenraum werden.

Verarbeitungsseitig fällt die solide und funktionale



Foto: Evinrude

Evinrude E-TEC G2

Der völlig neu konstruierte 3,4 Liter 2-Takt V6-Motor mit Direkteinspritzung und Umkehrspülung ist mit 200,225,250 und 300 PS lieferbar, kann vom Kunden farblich selbst konfiguriert werden und punktet mit hohem Drehmoment, niedrigem Verbrauch und entsprechend geringen Emissionen. Sensationell ist das fünfjährige Wartungsintervall. Technische Features wie eine integrierte, hydraulische Steuerung, ein zweiachsiges, sehr aufgeräumtes Anbausystem, ein niedriges Gewicht u.v.a. machen das Aggregat darüber hinaus interessant. Im Test präsentierte sich der Bolide in der 300 PS Version entsprechend als ausgesprochen antrittstark aber verbrauchsarm. Gewöhnungsbedürftig ist das sehr weiche Ansprechverhalten im Manöverbetrieb. Kritik gibt's für das laute und auf Dauer nervige Motorengeräusch bei hohen Geschwindigkeiten.

➔ www.evinrude.com

Technische Daten:

Motortyp: V6 74° E-TEC Direkteinspritzung mit Umkehrspülung
 Hubraum: 3441ccm
 Schaftlänge: zwischen 508 bis 762mm (modellabhängig)
 Gewicht: zwischen 253 und 263 kg (modellabhängig)
 Drehzahlbereich bei Vollast: 5400-6000 RPM
 Übersetzung: 1,85 : 1
 Bohrung x Hub: 98 x 76 mm
 Beschränkte Garantie: 5 Jahre, nicht abnehmend



Linie auf, die sich konsequent durchs Boot zieht, und mit kleinen Details wie Lukenaufstellern an den Klappen der großen Backskisten, sinnvoll platzierten Handgriffen, Ablagen und Getränkehaltern, ausreichend dimensionierten Cockpitlenzern, eher etwas über- als unterdimensionierten Beschlägen, Handläufen und Scharnieren, einer soliden Gummischeuerleiste und somit einer stabilen und langlebigen Bauweise punktet. Die Alu-Außenhaut präsentiert sich mit verschiedenen Folienbeschichtungen und Designs. Die Übersicht nach vorne aus sitzender Position ist z.B. in der Revierfahrt und beim Manövrieren auf engem Raum aufgrund der konstruktiv bedingten Teilung der Windschutzscheibe mit ihren breiten Holmen etwas eingeschränkt. Nach dem Hochklappen der Flip-up Sitze relativiert sich das aber. Ergo: passt, Daumen hoch!

Fahreigenschaften

Boote dieser Art unterhalb der Gleitphase zu bewegen, ist nicht Sinn und Zweck der Übung. Umso besser, wenn es trotzdem geht. Hier zeigt die scharfe Kielkante der 250er, dass sie auch im „Trödel-Modus“ zu

etwas gut ist, nämlich zur spurstabilen Kurstreue. Nichts destotrotz, lässt sich das keilförmige Alugeschoss sehr zielgenau in enge Lücken chauffieren, und erleichtert es so auch dem Einsteiger, die ersten Ausfahrten auch ohne die optionale Möglichkeit eines Bugstrahlruders ohne Beulen zu beenden.

Wer das kaum hörbare Säuseln moderner Viertakter im Standgas gewohnt ist, der registriert erstaunt den rasselnden Evinrude E-TEC G2 2-Takter, dessen Geräuschkulisse eher an einen klapperigen, dieselbetriebenen Kleintransporter aus den 1980igern erinnert. „Bisschen unsexy...“, wie XO-Händler Martin Porath grinsend konstatiert, der ebenfalls erste Erfahrungen mit diesem Motor am Testboot aus Werft-Beständen machte, und sonst vorzugsweise die Exponate aus dem Mercury-Warenregal an den Heckspiegel der von ihm ausgelieferten Boote flanscht. Zumindest ungewohnt sind auch die langen Wege des Gashebels im unteren Drehzahlbereich und das weiche Ansprechen des Motors. Verantwortlich hierfür ist laut eines Evinrude-Verantwortlichen die Abstimmung der voll elektronisch über Stellmotoren gesteuerten Schaltung und des Motormanagements, die in den unteren Drehzahlbereichen für ein sanftes Ansprechverhalten sorgen. Zwar ermög-



1+2 Klare Linie, viel Platz: Das Layout des Bow-Riders ist gelungen und funktional, der Flexiteek-Belag gehört zum Standard.

3+4 Multitalent: Die Rückbank wandelt sich mit wenigen Handgriffen zur riesigen Sonnenliege.

5+7 Solide: Die stabile Bauweise überzeugt mit skandinavischer Wertigkeit.

8 Stauraum satt. Die Luken sind mit Gasdruckaufstellern ausgestattet.

9 Komfortklasse: Gefederte Sitze dämpfen die Fahrt bei Rauwasser.

10 Ergonomisch perfekt: Der Steuerstand

licht dies auch dem Grobmotoriker sein Boot mit feinst dosierter Leistungsabgabe zu manövrieren, wer das spontane Ansprechen konventionell geschalteter Viertakter gewohnt ist, stutzt aber im ersten Moment und hegt gar kurz den Verdacht des Propellerverlustes.

Wie auch immer – die XO 250 als solches macht ihren Job auch bei Schleichfahrt gut. Was sich im Hafen andeutet, bestätigt sich auf See: Der Fahrer sitzt perfekt abgestützt mit ausgezeichnetem Seitenhalt und abgedefert am Volant, der Unterarm findet seine sichere Auflage und die Hand packt den Gashebel am kurzen Ende für beste Kontrollierbarkeit. Graues Wetter, Kabellewelle – beste Testbedingungen in der Lübecker Bucht für den Finnenflitzer. Hebel auf den Tisch und ab dafür! Was nun passiert hat eine eigene Qualität und das in gleich vielfacher Hinsicht: Gerade noch als „unsexy“ verpönt, wandelt sich die Tonart des Evinrude schlagartig ins Gegenteil um und krakeelt geradzum obszön krawallig kreischend die Drehzahlleiter hinauf. Das Ganze mit einem zweitakt-typischen, ruppig druckvollem Antritt, gegen den das Ansprech- und Beschleunigungsverhalten selbst hubraumstarker Viertakter weichgespült wirkt. Nach nur 13 Sekunden (!) knallt die XO durch die 45 Knoten Messgrenze, während der Evinrude der Crew bis zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit von knapp 47 Knoten die imaginäre Faust ins Kreuz und den ganz realen Allerwertesten ins gefederte Gestühl drückt. Dabei feuert das scharf geschnittene Leichtmetallgeschoss auf geraden Kiel eingetrimmt seidenweich durch die See, und lässt selbst in der Bugsektion das Spritzwasser dort wo es hingehört: Außenbords. Kurvenfahrten gestalten sich zur adrenalinfördernden aber sicheren Angelegenheit, die den Mundwinkeln der Crew dauerhaft eine eindeutige Richtungstendenz geben: Nach oben! Die Fahrstabilität des Bootes sowohl in Bezug auf die Lage als auch auf die Spurtreue verdient Bestnoten. Die XO brennt wie angemauert auf dem Kimmknick liegend auch mit Vollgas sicher ums Eck und belohnt die Crew bei immer engeren Lenkeinschlägen mit immer höheren G-Kräften und steigendem Spaßfaktor. Sauber! So soll das sein!

Ein Blick auf die Verbrauchsanzeige beschert dem Skipper weitere Hochgefühle und dem Tankwart Existenzängste. Ein Brennstoffverbrauch, der selbst im Vollastbereich nicht über zwei Liter pro Seemeile steigt und im Bereich einer mehr als zügigen Marschfahrt von 34 Knoten bei gerade einmal 1,2 Liter/ Seemeile liegt, ist in dieser Leistungsklasse rekordverdächtig

und gibt zudem einen deutlichen Hinweis auf die Effizienz des Rumpfes der XO 250.

Fazit

Mit der XO 250 präsentieren die Finnen einen rockigen Daycruiser der Extraklasse. Ein Boot für echte Typen, das neben einer soliden und wertigen Bauweise mit Fahreigenschaften punkten kann, die in Sachen Fahrspaß, Stabilität, Seeverhalten und Leistungsabgabe voll überzeugen. Wer sich für die XO 250 begeistert, sollte für das Boot mit einer durchaus umfangreichen Basisausstattung, die z.B. Features wie Federsitze, Trimmklappen u.v.m. knapp 50.000 Euro (ohne Motor) auf dem Konto haben. Mit ca. 26.500 Euro schlägt der 300er E-TEC G2 laut Evinrude-Preisliste zu Buche. Alternativ sind aber auch andere Motorisierungen z.B. von Mercury zu haben. Für das umfangreich ausgestattete Testschiff werden laut Liste knapp 97.000 Euro fällig. Damit ist die XO 250 auch im Vergleich zu den Mitbewerbern preislich ein interessantes Angebot.



Händlerkontakt:
 Deufin Boote & Yachten
 Fritz-von-dem-Berge-Str. 12, 21354 Bleckede
 Tel.: 05852-3909055, info@xoboats.de
www.xoboats.de

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)	
0-Gleitfahrt	4
0-Marschfahrt	6
0-Vmax minus 1 kn.	13
Drehkreis in Bootslängen	1,5 - 2
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	6

Testbedingungen	
Revier	Ostsee /Lübecker Bucht
Wind (Beaufort)	3,00
Strom (Knoten)	-
Wellenhöhe (Meter)	0,50
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	-
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	ca. 120

Technische Daten	
Herstellerland	Finnland/ Polen
Werft/Modellbezeichnung	XO 250
Konstruktion/Design	XO-Boats
Länge ü. A. (m)	7,52
Breite ü. A. (m)	2,28
Tiefgang max. ca. (m)	0,9
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	1,6 /2,75 (mit Lichtmast)
Gewicht leer/max. load (kg)	1250/ -
Baumaterial	Aluminium/ GFK
Rumpf/ Bauart	Knicks pant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Evinrude / E-TEC G2 / 220(300)
Brennstoff	Benzin /Öl (Zweitakt)
Propellergröße Test	14x20 vierblatt
Motorisierung von – bis kW (PS)	110(150)-220(300)
Antriebsart	Außenborder
Kraftstofftank (l)	230
CE-Kat./Personen	C / 8
Preis Standard/Testschiff (€)	49.800 / 96.500

Messwerte								
Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*	
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km
Standgas eingekuppelt 1 Motor	500	2,50	4,63	1,10	0,44	0,24	470,45	871,28
	2 Motoren							
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1160	5,50	10,19	3,50	0,64	0,34	325,29	602,43
untere Gleitfahrt	2680	16,00	29,63	21,10	1,32	0,71	156,97	290,70
ökonomische Marschfahrt	3430	26,00	48,15	30,00	1,15	0,62	179,40	332,25
schnelle Marschf.	4000	34,00	62,97	43,00	1,26	0,68	163,67	303,13
V-max.	5400	46,50	86,12	93,00	2,00	1,08	103,50	191,68

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 207
 ** Gemessen am (Innen) Fahrstand