

WasserSport

Motorboote – Reviere – Tests

Juli 2014

Revier:

Keine Angst
vor großen
Schleusen

Neuheiten:

Born in the USA!



Testfahrt:

- XO 270 RS Front Cabin
- Sea Ray 220 Sun Deck OB
- Comitti Venezia 28 Sport

EUR 3,50
29. Jahrgang



4 194570 103509



Offizielles Mitteilungsblatt des
Deutschen Motoryachtverbandes e.V.



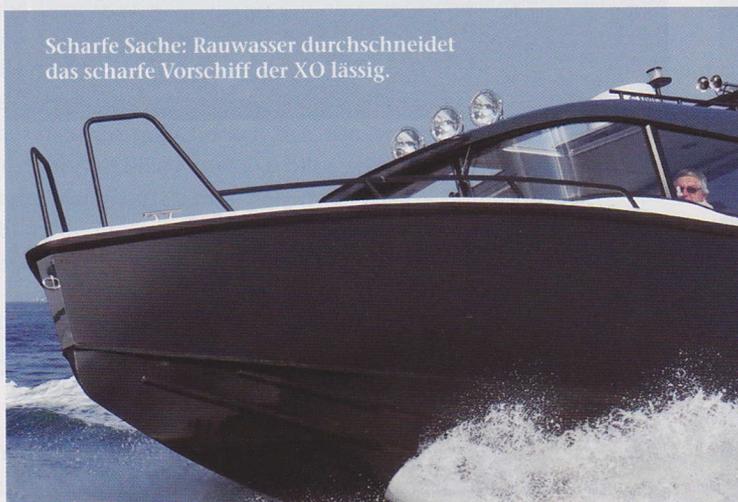
Offizielles Mitteilungsblatt der
Sportbootvereinigung e.V. im DMYV

Klare Kante: XO 270 RS Front Cabin

Wer im hohen Norden auf dem Wasser unterwegs ist, der schätzt an einem Boot vor allen Dingen zweierlei: Eine gute Performance, Seetüchtigkeit, auch wenn der Wettergott mal wieder schlechte Laune hat und die unbedingte Zuverlässigkeit seines schwimmenden Untersatzes. WasserSport Redakteur Christian Schneider hat dem neuen Flaggschiff der XO-Boote auf den Propeller gefühlt.
Text und Fotos: Christian Schneider



Klare Kante: Die XO RS 270 ist ein typischer Vertreter der gradlinigen, robusten skandinavischen Boote, für die das Wetter nicht unbedingt ein limitierender Faktor sein muss.



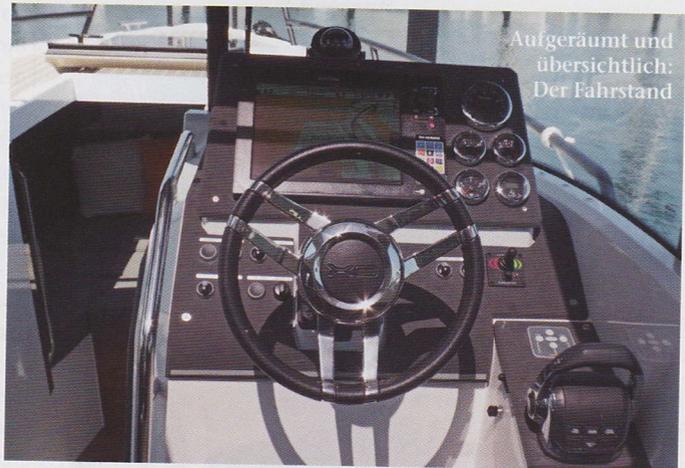
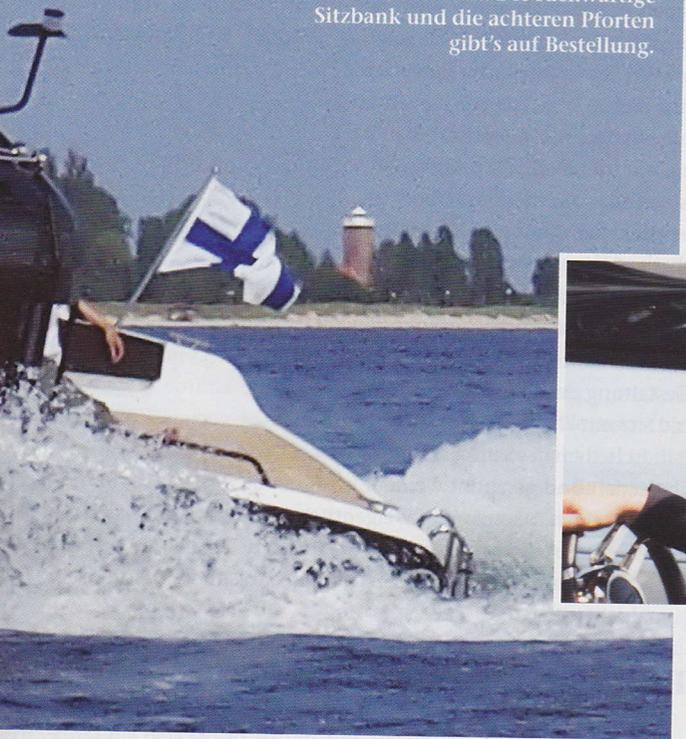
Scharfe Sache: Rauwasser durchschneidet das scharfe Vorschiff der XO lässig.



Schon die Bandscheiben und die Nerven: Der einstellbare Grammer Avento Federsitz mit Flip-up Funktion ist ein echter Komfortgewinn bei ruppigen Bedingungen.



Schöne Aussicht: Die rückwärtige Sitzbank und die achteren Pforten gibt's auf Bestellung.



Aufgeräumt und übersichtlich: Der Fahrstand

Konzeptionell ist die Variante „GFK auf Alu“ nichts Neues. Kein Wunder – ergibt doch die fachgerechte Verwendung des hochwertigen Marine-Aluminiums (AMg4, 5/5083) bei entsprechender Konstruktion einen hochfesten, steifen und dabei sehr leichten Rumpf, der selbst der rüden Behandlung im Alltag eines an Finnlands Felsenküste genutzten kommerziellen Bootes standhält. Ganze acht Millimeter stark ist dann

auch die Bodensektion der XO 270 RS. Mit GFK als Material für die Ober- schale ist fast jede Form realisierbar und der Kunde erhält einen pflegeleichten und optisch ansprechenden Aufbau der Yacht. Beim Design geht's markant weiter: Gerader Steven, messerscharf geschnittenes Vorschiff und ein breit auslaufendes Heck mit deutlicher Aufkimmung. Hinsichtlich des Außenhaut- designs gibt's neben der Standardvariante „Alu pur“ noch diverse Folien- designs zur Auswahl. Das Testboot kam im Carbon- look daher. Dazu der ge-



Deufin = Deutschland – Finnland. Inhaber Martin Porath hat finnische Wurzeln und ist seit Jahren ein Spezialist für robuste Aluboote aus Finnland.

rundete Aufbau mit gerade nach oben stehenden Scheiben und deutlichem Dachüberstand für belendfreie Sicht nach draußen und Sonnenschutz. Keine Frage: Der Auftritt der XO ist kernig – souverän, erinnert eher an kommerziell genutzte Boote und reiht sich damit von der Aussage her bestens in die robuste Linie der skandinavischen Kollegen vom Schlage einer Nordstar, Minor oder Paragon ein – Soll heißen: Will nicht nur spielen, sondern meine es ernst.

Im Innenraum kontrastieren graue Polster, dunkles Holz und auf Hochglanz polierter Edelstahl mit weißen, sauberen GFK-Flächen. Das schafft eine klare und wohnliche Linie. Funktion steht dabei im Vordergrund – die aber bitte hochwertig! Die Verarbeitung ist ohne Fehl und Tadel. Hier gibt's wahrlich nichts zu meckern und auch funktio-

Konzept, Design, Verarbeitung

Konstruktion und Alu-Rumpf aus Finnland, GFK-Arbeiten und Montage in Polen. Da liegt Know-How in der Luft. Das die Finnen Boote bauen können, ist kein Geheimnis und in Sachen rationeller Fertigung und dem Umgang mit den modernsten GFK-Produktionsmethoden macht unseren östlichen Nachbarn der Boots- und Schiffbaunation Polen schon lange niemand mehr etwas vor. Wenn sich dann noch ein der finnischen Sprache mächtiger Importeur in Deutschland findet, der den kernigen Spirit dieser Boote mit Überzeugung lebt, dann sollte die Nummer rund werden. Martin Porath, Inhaber der Firma Deufin Boote aus Bleckede an der Elbe ist so ein Typ, hat lange Erfahrung und weiß, dass die kantigen Boote aus Finnland durchaus rund laufen.



Wie es euch gefällt: Der Salon wird durch ein paar Handgriffe zum Schlafzimmer.



Pfiffig gelöst: Die ausziehbare Treppe für den Zugang zum Vordeck.



Aufgeräumt und sauber installiert: Der Volvo Penta D4-300 in seiner „Behausung“ im Achterschiff.

nal, sind es lediglich einige Aspekte, die unter der Rubrik „Verbesserung des Guten“ stehen, die sich die Verantwortlichen der Werft auf die Agenda geschrieben haben, nachdem die Baunummer 1 dieser Variante der RS 270 zu Wasser ist. Eine völlige Neuheit ist dieses Modell nämlich nicht. „Front Cabin“ das heißt, dass es im Gegensatz zur bereits laufenden Version mit offenem Bug und vorderen Sitzbänken hier eine Vorschiffskabine mit zwei Kojen gibt, die aufgrund der Länge auch für 1,95 Meter große Redakteure reichlich Platz bieten. Zwei weitere Schlafmöglichkeiten gibt's im Deckshaus nach dem Umbau des U-Sofas und dem Absenken des Salontisches. Hierfür wird lediglich die Alustütze des Tisches gegen eine kürzere ausgetauscht, die unter der Sitzbank an Steuerbord ihren festen Platz hat. Nach vorne am Durchgang zum Vorschiff schließt sich ein kleiner WC Raum mit begrenzter Sitzhöhe an, und gegenüber ein mit einer Textilabtrennung verschließbarer Stauraum. Wer dann noch die optionale Pantry ordert, der ist auch für einen Urlaubsaufenthalt an Bord gerüstet. Solide Handgriffe an den wichtigen Stellen geben Sicherheit sowohl unter als auch an Deck. Aufs Vordeck geht es auf sicherem Wege durch die Kabine über die nach vorne zu klappende mittlere Frontscheibe und dem Schiebeluk des Vorschiffes. Genial: Über eine ausziehbare Treppenkonstruktion im Vorschiff gelingt der Aufstieg aufs vordere mit Kunststoff-Stabdeck in Holzoptik belegte Deck mühelos. Auch an Deck: Klare Linie und solide Funktionalität. Die Bauqualität ist auf skandinavischem Oberklasseniveau. Lediglich die schmalen Seitendecks könnten eine rutschfeste Beschichtung vertragen. Die gibt's aber auf Wunsch als stabil verklebte Gummiauflage. 80 bis 100 Boote baut die Werft im Jahr und ist auch bereit und in der Lage individuelle Kundenwünsche zu realisieren. Qualität findet sich auch am Arbeitsplatz des Fahrers wieder. Neben der ergonomischen und übersichtlichen Gestaltung desselben sorgt ein hochwertiger Grammer Avento Advanced Sitz mit Flip-up Funktion und einstellbarer Federstufe dafür, dass die Bandscheiben des Skippers auch in rauem Geläuf mit ruppiger Welle gut abgedefert und geschont werden. Ist optional, aber macht Sinn für ein Boot dieser Art. Wieso wird das eigentlich nicht flächendeckend von den Sportbootherstellern angeboten? Die achtere Pflicht der Testyacht ist nach hinten hin offen. Die zusätzliche Sitzbank und die Pforten sind optional erhältlich.

Fahreigenschaften

Im aufgeräumten „Keller“ des Testschiffes findet sich ein sauber installierter, guter Bekannter, der für Zuverlässigkeit, vehementen Vortrieb und sparsamen Brennstoffverbrauch steht: Ein Volvo Penta D4-300, der aus 3,7 Litern Hubraum 300 PS über einen Aquamatic Z-Drive und einen Duo-Prop ins Wasser bringt. Zwar loben die Finnen den Diesel der skandinavischen Nachbarn zu Recht über den Volvo-grünen Klee, sind aber andererseits auch nicht abgeneigt Alternativen aus dem Yanmar oder Mercruiser Regal zu implantieren – ganz nach Kundenwunsch und Anforderungsprofil. Wer seinen Motor lieber am Spiegel montiert hat, dem bietet die Werft alternativ Außenborder-Varianten z.B. mit zwei Verados mit je maximal 250 PS an.

Nach der pflichtgemäßen Dokumentation einiger Messwerte, die Aussagen über das Fahrverhalten des Bootes geben, schieben wir den Gashebel forschnach vorne. Die XO quittiert das mit Spontanität und drückt mit sattem, linearem Schub in die oberen Geschwindigkeitsbereiche. Nach nur fünf Sekunden erfolgt der Übergang zur Gleitfahrt, nach 17 Sekunden zeigt der GPS 35 Knoten an, bei 38 Knoten ist die ma-



Klein aber mein:
Die Toilette an Bord.



Großer Ankerkasten
mit Gasdruckfeder.

ximale Geschwindigkeit erreicht. Volvo Trimmassistent und Mente Marine Autotrimm sorgen dafür, dass die XO auf möglichst horizontalem Kiel voranströmt. Zwischen 25 und 30 Knoten bewegt der Skipper das Boot nicht nur zügig, sondern auch ökonomisch voran und hat so seine optimale Reisegeschwindigkeit erreicht. Das Kreuzen der eigenen und anderer Heckwellen ist für den scharf geschnittenen Leichtmetallkreuzer erwartungsgemäß keine Herausforderung und gibt einen Rückschluss darauf, das sich die Yacht auch unter groben Bedingungen manierlich verhält und komfortable Passagen ermöglicht. Wie ein heißes Messer durch die Butter geht der Steven der XO durch die steilen Wellen und nicht mal ansatzweise gibt es die Tendenz zum Schlagen oder harten Einsätzen. Fall es doch mal etwas rumpelt, weil der Fahrer verreißt und das Boot schräg mit Lage durch die See ballert, federt der Grammer-Sitz die Belastungsspitzen artig weg. Alles schön und gut, doch bei vielen Booten trennt sich die Spreu vom Weizen in den hart gefahrenen Kurven. Zwar schmeißt sich die nicht eben übermäßig breite XO sportlich auf die Backe, wenn es ums Eck geht, dann wirkt sie aber geradezu wie auf dem vorgegebenen Fahrweg angengelt und denkt gar nicht daran, auch nur den Hauch einer Tendenz zum Einhaken oder Ausbrechen zu geben. Das funktioniert so gut, das man versucht ist, das Tempo immer ein bisschen mehr zu steigern und die Kurve noch enger, noch steiler zu fahren – keine Chance: Das Ganze macht einen Höllenspaß, bringt das Boot aber nicht mal in die Nähe des fahrerischen Grenzbereiches. Mit einem Drehkreis von ca. zwei Bootlängen aus der hohen Marschfahrt heraus zeigt die XO eine beeindruckende Agilität und gibt der Crew trotzdem immer ein sicheres Gefühl. Beim manövrieren

im Standgas lässt sich die XO mit ca. 1,5 Bootslängen auch auf engem Raum drehen, ggf. hilft der Bugstrahler. Akustisch bewegt sich Alles in einem sehr gemäßigten Bereich, Motorraum und Boot sind gut isoliert und gedämmt, Schallbrücken wirkungsvoll ausgemerzt. Auch bei hoher Fahrt ist eine normale Unterhaltung im Deckshaus selbst bei offener Tür zur hinteren Plicht gut möglich.

Fazit

Kernige Optik, bocksolide Konstruktion, ein wohnlicher Innenraum, eine sehr hohe Verarbeitungsqualität und ein exzellentes Fahrverhalten, das seinesgleichen sucht und leistungsmäßig noch Reserven nach oben hat: Die XO RS 270 Front Cabin ist in jeder Hinsicht ein echtes Sahnestück, das neben dem reinen Spaßfaktor auch einen hohen Nutzwert als Urlaubs- und Familienschiff besitzt.

Kontakt:

Deufin Boote und Yachten, Fritz-von-dem-Berge-Str. 12, D-21354 Bleckede, Tel. +49 5852-3909055 Fax. +49 5852-3909054, Mobil +49 172-4559716, info@xoboats.de www.xoboats.de

Technische Daten:

Länge: 8,60 m
Breite: 2,59 m
Höhe über der Wasserlinie: 2,50 m-2,75m (mit Lichtmast)
Leergewicht (inkl. Motor): ca. 3000 kg
Tiefgang: 0,95 m
Brennstoff: 315 Liter
Kojen: 2+2
Aufkimmung am Spiegel: 24°
CE-Kat.: C /10 Pers.
Motorisierung:
Innenborder: 260-430 PS
Außenborder: 300-500 PS

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Volvo Penta D4-300
Zylinderzahl: 4
Hubraum: 3,7
Leistung: 220 kw/ 300 PS
Nennndrehzahl: 3500 U/min

Standard Ausstattung (Auszug):

Drei Lüfter und Dachscheinwerfer, Zwei Schiebedächer auf dem Aufbaudach, Beifahrersofa mit umklappbarer Rückenlehne, Seitlicher Passagiersitz hinter dem Fahrersitz, Salontisch, Kartentischbeleuchtung, hydraulische Steuerung, hydraulische Trimmklappen, Ankerkasten, Scheibenwischer, Positionsbeleuchtung, Edelstahl-Gerätebügel mit Fundament für Radarantenne, Badeleiter aus Edelstahl, doppelte Brennstofffilter, 12 Volt Ausgang am Fahrstand, Defroster 10 kw, Elektrische und manuelle Bilgepumpe, sechs Festmacherklampen, Zwei Kg. Feuerlöscher, Zinkanoden an Trimmklappen und Rumpf, Kompass

Preis Standardausstattung mit Volvo Penta D4-300 ab Werft inkl. MwSt.: 144.900 Eur. zzgl. Fracht

Messwerte

	Geschwindigkeit kn(km/h)	Drehzahl U/min	Verbrauch ltr./sm (km)
Standgas eingekuppelt:	4,7 (8,7)	700	0,6 (0,34)
Revierfahrt:	6,1 (11,29)	890	0,5 (0,35)
Gleitfahrtgrenze:	13,5 (25)	1800	1,2 (0,64)
Marschfahrt 1	26 (48,2)	2590	1,2 (0,64)
V-max:	38,2 (70,1)	3450	1,5 (0,8)
Beschleunigung	0- Gleitfahrt:	5 Sek.	
	0- 20 Knoten:	8 Sek.	
	0- 35 Knoten:	17 Sek.	

Drehkreis Manöver/Marschfahrt: ca. 1,5/2 Bootslängen

Testbedingungen:

Personen an Bord: 4 • Wind: SO 2 Bft. • Wellenhöhe: 0,1-0,2 Meter
Tankinhalt: Wasser – • Brennstoff: ¾ (ca. 230 Liter) • Revier: Ostsee/Lübecker Bucht