

SCHARFES GERÄT

TEST XO DFNDR

Dieses nicht alltägliche Wasserfahrzeug ist die DFNDR von XO Boats. Wir erprobten den in Finnland entwickelten Rauwasser-Renner auf der Elbe, und zwar mit einem bärenstarken Mercury-Verado-Außenborder am Heck, der fulminante 350 Pferdestärken mobilisiert.



Im Praxistest auf der Elbe punktet die XO DFNDR mit einer exzellenten Kurvenstabilität. Die Spitzengeschwindigkeit mit 257,4 kW (350 PS) Antriebsleistung beträgt exakt 44 Knoten, also 81 km/h

TEST XO DFNDR

Die 7,76 m lange und 2,28 m breite DFNDR (»Defender«) hat, wie der originelle Modellname wohl andeuten soll, einen guten Ruf zu verteidigen, der sich auf die erstklassigen Laufeigenschaften sämtlicher XO-Boote bezieht. Und um es gleich zu Beginn dieses Testberichts vorweg zu nehmen – die Sache mit der Rufverteidigung gelingt, wie sich nach einigen kurzen Sprints und beherzten Wendemanövern im eiskalten Elbwasser herausstellt. Dazu jedoch später mehr. Zunächst möchten wir Sie mit dem Fabrikat XO Boats und bei der Bordbegehung mit den Details der DFNDR bekannt machen. Die Buchstabenkombination »XO« steht für »extraordinary« und ins Deutsche übersetzt für »außergewöhnlich« – dies passt

schon mal. Das international etablierte Unternehmen mit Sitz in Helsinki existiert seit 2009. Im März 2013 übernahm Bootshändler Martin Porath mit seiner im niedersächsischen Bleckede angesiedelten Firma Deufin Boote & Yachten den bundesweiten Exklusivimport. Die Serienfertigung der enorm soliden und deshalb ganzjahrestauglichen Allwetter-Boote erfolgt mittlerweile nicht mehr im Lande der 188.000 Seen, sondern auf polnischem Terrain. XO Boats konnte die renommierte Slepsk-Werft aus dem Bootsbauzentrum Augustów als Auftragsproduzenten gewinnen. Für die markante Optik unserer Testkandidatin und aller anderen aktuellen XO-Entwürfe zeichnet Navia Design aus Finnland unter der Leitung von Chef-Stylist Jarkko Jämsén verantwortlich. Offiziell

präsentiert wurde die auf den ersten und auch auf den zweiten Blick ein bisschen martialisch anmutende XO DFNDR anlässlich der Boot Düsseldorf 2017. Danach folgten die viel beachteten Messeauftritte in Neustadt/Holstein und während der letzten Hamburger hanseboot. Der unbelastet exakt 1.478 kg schwere Leichtmetall-Gleiter verfügt über eine auf Dauerhaftigkeit abzielende Rumpf-Konstruktion mit einem Gerüst aus Längs- und Querversteifungen. Auf die üblichen Stringerleisten am hydrodynamisch optimierten Unterwasserschiff wurde bewusst verzichtet. Ein großer Vorteil des verwendeten Marinealuminiums ist die sprichwörtliche Robustheit, von der wir uns am Anfang des Praxistests auf beeindruckende Weise überzeugen konnten. Die in einem Seitenarm der



2

3



4

1. Mit ihrem spitz zulaufenden Aluminium-Rumpf eignet sich die XO DFNDR – hier unser Fotoboot – sogar als Eisbrecher ...
2. Unter dem begehbaren Vordeck verbirgt sich ein Staufach für sperriges Equipment. Zwei Dämpfer halten den Deckel offen
3. Eine sehr praktische Lösung – die mitgeführten Fender lassen sich im Vorder- und Achtercockpit blitzschnell befestigen
4. Das stringerlose Unterwasserschiff unserer Testkandidatin überquert erfreulich unspektakulär die Heckwelle des Fotobootes

XO



1

Elbe stationierte Probandin war am Vorführsteg bei schattigen -3° Celsius buchstäblich »festgefroren«. Und was macht man, wenn eine bis zu zehn Zentimeter dicke Eisschicht die Verbindung zum SKIPPER-Bootshandel-Testparcours blockiert? Ganz einfach – die Maschine starten, völlig ungeniert den Vorwärtsgang einlegen und mit niedriger Drehzahl entspannt Eisbrecher spielen. Dass der gute Martin Porath mit dieser Maßnahme vermutlich für heftigen Verdross bei den Nachbarskindern sorgte, die sich am freien Nachmittag aufs Schlittschuhlaufen gefreut hatten, ist eine andere Geschichte ... Also schnell zurück ins Boot, dessen selbstlenzendes Cockpit eine Bordwandhöhe von 67 cm aufweist. Das zu beiden Seiten offene und mit Reißverschluss-Folienfenstern zu verschließende Pilotheuse erinnert an einen Überrollkäfig von Rallye-Autos. Bei bis zu 152 cm lichter Höhe gibt es fünf Sitzgelegenheiten,

die Heckbank beherbergt eine elektrische Kühlbox. Die bestens konturierten und vollgefederten vorderen Einzelstühle stehen sehr nah beieinander, so dass es gelegentlich ein wenig an Bewegungsfreiheit mangelt. Der Skipper blickt auf ein üppig instrumentiertes Armaturenbrett mit zwei multifunktionalen Monitoren. Die Bedienelemente liegen perfekt zur Hand, wobei die absolut präzise abgestimmte Hydrauliklenkung viereinhalb Ruderdrehungen zwischen den Anschlägen benötigt. Wertungspunkte abziehen müssen wir infolge des nicht optimal positionierten Scheibenwischermotors, der bei kleineren Steuermännern womöglich das Sichtfeld beeinträchtigt. Unbedingt Sinn macht das manuell zu betätigende Schiebeluk im gläsernen Dach – man hat einen netten Ausguck und bekommt frische Luft von oben. Wenn stattdessen wohlige Wärme gewünscht wird, muss die Webasto-Airtop-Heizung in Aktion treten.

Das Gerät funktioniert super und sorgt sogar bei klirrender Kälte binnen fünf Minuten für ein Wohlfühlklima. Eine klasse Idee ist zudem der integrierte Gepäckträger für Wasserski, Tubes oder andere unhandliche Funsport-Accessoires. Die im hohen Norden Europas sehr populären LED-Suchscheinwerfer lassen sich an den metallischen Deckshaus-Rohren montieren. Gleiches gilt für das von Simrad beigesteuerte Broadband-Radar oder die am achterlichen Lichtmast befestigte Skizugöse. Wie man es von den momentan neun, in Längen von 7,72 bis 11,20 Metern erhältlichen Schwesterschiffen der XO DFNDR kennt, besteht die blitzsauber verarbeitete Innenschale auch hier aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Zu thematisieren ist dann der große Bugstauraum, der sich prima zum Einlagern sperriger Ausrüstungsteile eignet. Investiert man 980 Euro in optionale Polsterauflagen, kann das erhöhte Vor-

XO

1. Achterlicher Lichtmast mit integrierter Schleppöse für Wasserski
2. Im Unterbau der Sitzbank kommt eine Kühlbox zum Vorschein
3. Typisch DFNDR – stabile Beschläge und hoher Haltebügel am Bug
4. Keine Marine-Übung, sondern ein SKIPPER-Bootstest auf der Elbe ...
5. Ein wichtiges Detail ist das manuell zu betätigende gläserne Schiebeluk
6. Modern gestalteter Steuerstand, kombiniert mit feiner Navi-Elektronik
7. Heckpartie mit seitlichen Stegen und Mercurys 350-PS-Kraftpaket



1



2



3



4



5



6



7

TEST XO DFNDR

dercockpit als natürliches Sonnenstudio genutzt werden. Eine klappbare Rückenlehne wertet die flach abfallende Heckpartie des mit kräftigen Zugfahrzeugen trailerbaren 25-Footers auf, so dass die rutschhemmend strukturierte Freifläche zu einem weiteren Aufenthaltsbereich avanciert. Und noch der Hinweis auf die Asymmetrie der Laufdecks. Steuerbords beträgt die Trittbreite 30 cm, backbords werden 39 cm gemessen. Wie erwähnt, verdient sich die laut der CE-Norm C für fünf Personen zugelassene XO mit ihren tadellosen Laufeigenschaften ein Extralob, und zwar unabhängig davon, ob man

sich für eine Einzel- oder Zwillingsmotorisierung entscheidet. Der sechszyindrige Mercury Verado F350 XXL entpuppt sich mit seinen 257,4 kW (350 PS) am Propeller als extrem souveräner Antrieb mit reichlich Leistungsreserven. In langsamer Fahrt registrieren wir eine stabilen Geradeauslauf und nehmen glatte drei Knoten als Minimalgeschwindigkeit zu Protokoll. Bis knapp oberhalb von 2.000 min⁻¹ ist die XO im Verdrängermodus unterwegs, ehe bei 2.700 Touren pro Minute die Gleitschwelle überwunden wird. Mit konstanten 3.500 min⁻¹ stoppen wir einen eher verhaltenen Cruising Speed

von 26,5 kn, einhergehend mit einem überschaubaren Spritverbrauch von 33 l/h. Oben herum glänzt der keilförmige Eyecatcher mit einer vorbildlich sicheren Wasserlage, die 40-Knoten-Marke knacken wir bei 5.700 min⁻¹. Am Ende sind rasante 44 kn drin, die auch in moderaten Wellen ausgefahren werden können. Fazit – die XO ist ein tolles Boot für den Individualisten. Das Basismodell kostet 65.340 Euro, der Listenpreis des Testgepanns beläuft sich auf 116.332 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

- Länge über Alles:** 7,76 m
- Breite:** 2,28 m
- Durchfahrthöhe (min.):** 1,98 m
- Tiefgang (Antr. abgesenkt):** 0,90 m
- Gewicht:** 1.478 kg (ohne Motor)
- CE-Kategorie:** C
- Max. Personenzahl:** 5
- Brennstofftank:** 355 l
- Baumaterial:** Innenschale GFK/Rumpf Marinealuminium
- Motorisierung:** Außenborder, empf. Leistung 1 x 147 bis 294 kW (200-400 PS) bzw. 2 x 73,6 bis 2 x 147 kW (2 x 100 bis 2 x 200 PS)
- Grundpreis:** Boot (o. Motor) mit Utility-Ausstattung ab 65.340 €, mit Rider-Ausstattung ab 75.140 €, Testboot mit Rider-Ausstattung, weiteren Extras und fertig montiertem Testmotor 116.332 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury Verado F350 XXL, Viertakt-Außenborder mit Kompressor, elektrohydraulischer Servolenkung und sequenzieller elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 257,4 kW (350 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Hubraum 2.589 ccm, Gewicht: 303 kg, maximaler Drehzahlbereich 5.800-6.400 min⁻¹, Einzelpreis: 37.516 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Intern. Navigationsbeleuchtung, selbstlezendes Cockpit, hydraul. Lenkung, autom. Trimmingsystem, Schiebeluk im Deckshaus-Dach, zwei vollgefederte Sitze, el. Kühlbox, Simrad-Plotter mit Echolot, Rumpf mit 3M-Folie in Carbon-Optik, Folien-Seitenteile für Deckshaus, Flaggenmast mit Halter, Mooring-Kit mit XO-Tasche, Fendersatz und Leinen, Antifouling, getestete Rider-Ausführung mit Webasto-Heizung, zweitem Simrad-Plotter, LED-Scheinwerfern nach vorne und achtern, Ankersatz, Fusion-Radio, Vorrüstung für zweite Batterie

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Decksbeleuchtung (582 €), Simrad-Broadband-Radar (2.865 €), Sonnenpolster für die Bugsektion (980 €), 220-Volt-Landanschluss mit Batterieladegerät (1.760 €), stählerne Wasserski-Öse am achterlichen Lichtmast (295 €), als achterliche Sitzbank zu nutzende Heckplattform mit Klappfunktion für Rückenlehne (580 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	54 dB(A)	3,0 kn
	1000 min ⁻¹	58 dB(A)	4,4 kn
	1500 min ⁻¹	66 dB(A)	5,9 kn
	2000 min ⁻¹	67 dB(A)	7,3 kn
	2500 min ⁻¹	68 dB(A)	9,4 kn
	3000 min ⁻¹	69 dB(A)	15,0 kn
	3500 min ⁻¹	74 dB(A)	26,5 kn
	4000 min ⁻¹	78 dB(A)	29,3 kn
	4500 min ⁻¹	80 dB(A)	33,5 kn
	5000 min ⁻¹	81 dB(A)	35,4 kn
	5500 min ⁻¹	84 dB(A)	38,5 kn
	6000 min ⁻¹	85 dB(A)	41,5 kn
(Volllast)	6440 min ⁻¹	85 dB(A)	44,0 kn

Revier: Elbe bei Bleckede, **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 3° C, **Luft:** -3° C, **Wind:** 1-2 Bft., **Tank:** Benzin 213 l (60 %)

- ⊕ Sehr solide Konstruktion macht das Boot ganzjahrestaughlich
- ⊕ Optimal dimensionierte Decksbeschläge am richtigen Platz
- ⊕ Sehr gute Laufeigenschaften mit hoher Fahrstabilität in Kurven
- ⊕ Selbst bei Minusgraden überaus wirkungsvolle Dieselheizung
- ⊕ Extravagantes Design, verbunden mit vielen gelungenen Details
- ⊕ Praxisgerecht bemessene Bunkerkapazität des Kraftstofftanks
- ⊕ Mercury-Verado-F350-Testmotor mit enormen Leistungsreserven
- ⊕ Mit starkem Zugfahrzeug ohne Sondergenehmigung zu trailern

- ⊖ Geringer Abstand zwischen den vorderen Einzelsitzen
- ⊖ Der Scheibenwischermotor kann das Blickfeld beeinträchtigen

INFORMATIONEN UND WERFT

Deufin Boote und Yachten, Martin Porath (XO-Exklusivimporteur und Lieferant des Testbootes), Fritz-von-dem-Berge-Str. 12, 21354 Bleckede, Tel. 05852-3909055, www.xoboats.de
XO Boats, Veneentekijantie 10, FI-00210 Helsinki, www.xoboats.fi