



AXOPAR 28 Variantenreich

Ein Rumpf, fünf Bootsvarianten vom offenen Sportboot bis hin zum Daycruiser mit Achterkabine, das ist das Grundkonzept der Axopar. Entwickelt haben das Boot Sakari Mattila und Jan Erik Viitala. Die beiden sind in der Branche nicht unbekannt, stehen die Namen doch im Zusammenhang mit renommierten finnischen Marken wie Aquador, XO-Boats oder Paragon. Alle drei Markennamen tauchen denn auch in der neuen Marke A-Xo-Par auf.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich und Michael Häßler



Die Strategie von Mattila und Viitala ist dabei immer dieselbe: Ausgehend von intensiver Marktforschung werden innovative Bootskonzepte für den Freizeitmarkt entwickelt und diese dann im Markt eingeführt. Hat das „Baby“ das Laufen gelernt, wird es an interessierte Wettbewerber in der Branche verkauft. So gehört Aquador heute zu Bella Boats, einem der führenden Hersteller von GfK-Motorbooten in Finnland, und Paragon ist bei Nimbus gelandet. XO-Yachts produziert in Finnland Boote aus dem Werkstoff Aluminium von 20 bis 27 Fuß, die zumindest im Design an die aus GfK gebaute Axopar-Reihe erinnern.

Was in der Automobilbranche längst üblich ist, wird bei den Axopar auch in der Bootbranche eingeführt. Ausgehend vom Rumpf als Plattform wird der im Baukastensystem unter Einsatz von Standardkomponenten variiert. Dabei entstehen dann die Grundmodelle Open-, T-Top- und Cabin, wovon das Open das Einstiegsmodell ist. Alle sollen neben Design und Fahreigenschaften durch ihren günstigen Einstiegspreis überzeugen.

Wir stellen hier ausführlicher die 28 T-Top vor. Ein Boot mit Walkaround-Konzept und einem festen Stoffdach als Schutz für die Crew sowie einer Achterkabine für zwei im Heck, deren



Maße:

Lüa 8,99 m, Breite 2,85 m

Gewicht ohne Motor:

ca. 1690 kg

Motorisierung:

Außenborder ab 100 PS

Preis:

ab 46291 Euro
(ohne Motor inkl. Steuer)

„Deckel“ als Sonnenliege dient. Vorne dagegen ist die Axopar sozusagen ein offener Bowrider mit einem riesigen Sitzbereich. Hinter Steuerermann und Copilot finden drei weitere Crewmitglieder bequeme Sitze.

Ziel des Baukastenprinzips war es, das Boot in verschiedenen Varianten möglichst preisgünstig anbieten zu können. Die modulare Fertigung ermöglicht aber auch einen hohen Individualisierungsgrad und kann so den Ansprüchen unterschiedlichster Kunden und ihren verschiedensten Anforderungen auf allen Revieren gerecht werden. Das gleiche Konzept verfolgt die größere Axopar 37, die im Herbst auf den Markt kommen soll.

Die Produktion der in Finnland entwickelten Axopar 28 begann 2014, gefertigt wird sie in einer polnischen Serienwerft, die auch andere Hersteller beliefert und die gegenüber Finnland mit günstigeren Lohn- und Serienkosten glänzen kann. Motorisiert werden alle fünf Modellvarianten grundsätzlich mit Mercury-Außenbordern, entweder Solo oder im Doppelpack. Das wird auch für die neue Axopar 37 gelten, deren Motoren dann allerdings immer im Doppelpack am Spiegel hängen sollen.

Vom Design her erinnert die Axopar 28 ein wenig an einen Tender, noch viel mehr aber an ein RIB (Rigid inflatable Boat), also ein Schlauchboot mit festem Boden, allerdings

ohne dass die seitlichen Luftschläuche montiert sind. Und so meint Jan-Erik Viitala denn auch: „Der Rumpf der Axopar basiert auf den einzigartigen Vorteilen eines RIB, eines Bootstyps, der einfache Handhabung, geringes Gewicht und hohe Sicherheit vereint. Das Ergebnis ist ein Boot mit beachtlichen Beschleunigungswerten, das dabei sparsam im Verbrauch ist.“

Ganz nebenbei fällt die flache Flunder mit dem langen, kantigen Rumpf in jedem Hafen auf und hat einen hohen Wiedererkennungswert. Doch kann der 8,60 Meter lange und 2,85 schmale Rumpf mit zwei Stufen und einem geraden Steven auch in der Praxis erfüllen, was er als Eyecatcher am Promenadensteg verspricht? Am Spiegel der 28 OC hängt ein 100 PS Mercury F 100 EFI. Der Einspritzer soll rund 1660 kg Boot samt rund 100 Liter Treibstoff und eine Doppelcrew flott bewegen. Für etwas „Reserveschub“ bei stürmischem Wetter oder voll besetztem Boot wünschenswert wäre etwas mehr Leistung, das geht am Bodensee nach den derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen aber nicht.

Gleich vorweg: Die Vorstellung des Mercury ist sehr ordentlich und angenehm leise. Und gerade mit dieser Motorisierung an der Untergrenze (weniger darf es nicht sein) zeigt sich, was an Potenzial in dem Rumpf steckt. Ohne



AN UND UNTER DECK

Grundsätzlich ist die Axopar in der hier vorgestellten Ausführung ein offenes Boot. „Unsere“ Variante besitzt trotzdem zwei geräumige Kojen in einer optionalen Achterkabine unter der Sonnenliege, die durch eine Klappe achtern und in der Sitzbank bestiegen werden kann. Seitlich kommt Licht durch getönte Fenster.

Eine unerwartet geräumige Nasszelle mit Toilette und Stauraum befindet sich vor dem Aufbau unter dem Fahrstand, sodass man auch mal auf dem Boot übernachten kann. Ein Verdeck, das bis über die Liegefläche reicht, würde vom Wetter unabhängig machen und den Komfort deutlich erhöhen.

Das offene Vorschiff bietet eine Sitzgruppe mit Tisch und hinter der Windschutzscheibe befinden sich fünf Sitzplätze in zwei Reihen. Dahinter die Sonnenliege.

Im Prinzip ist die Aufteilung der Kabinenversion ähnlich gelöst, nur halt mit einem festen,

geschlossenen Aufbau. Wer das Boot auch mal außerhalb des Hochsommers oder in nördli-

chen Revieren nutzen möchte, dürfte die geschlossene Variante favorisieren.



Durchaus keine Notlösung: Zwei Personen können unter der Sonnenliege gut übernachten.



Auf 28 Fuß Länge wurde bei der Axopar sehr viel untergebracht. Das Boot bietet komfortable Sitzplätze für acht bis neun Personen, dürfte bei dieser Besetzung dann aber mit der am Bodensee erlaubten Motorleistung Schwierigkeiten bekommen, die nur bei kleiner Besetzung zu empfehlen ist.



Kühlbox unter dem Sitz.



Die Variante mit fester Kabine.



Der offene Bugbereich mit Sitzgarnitur und Tisch.



Offen ohne Achterkabine.



Offen mit Stoffdach ohne Achterkabine.



Geschlossen ohne Achterkabine.



Offen mit Achterkabine.



Offen mit Stoffdach und Achterkabine.



Geschlossen mit Achterkabine.

„Männchen“ zu machen und ohne spürbaren Übergang in die Gleitphase, die weit unter 20 Knoten beginnt, beschleunigt er das Boot mit zwei Personen auf knapp über 22 Knoten. Damit bleibt die Nadel bei der Geschwindigkeit hängen, die am Bodensee gefahren werden darf, wobei der Mercury dann rund 30 Liter pro Stunde aus dem 260 Liter fassenden Tank saugt.

Bei etwas geringerer Geschwindigkeit, aber trotzdem noch in Gleitfahrt, sinkt der Spritverbrauch auf unter 25 Liter pro Stunde.

Was in dem Rumpf aber wirklich steckt, zeigt sich mit dem 300 PS starken Mercury F300 Verado, den wir mit der rund 130 kg schwereren Axopar 28 Cabin testen können. Die Beschleunigung ist wie in einem Sportwagen, das Kurvenverhalten wie bei einer Formel 1. Bei Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ziehen wir die Axopar 28 in die Kurve, immer enger, bis sich der Verado quälen muss. Eine Aktion, die nicht einmal ein Nachtrimmen des Antriebs erfordert. Sicher und ohne Luft zu ziehen, bleibt die Axopar in ihrer Spur.

Apropos Trimm: Neben dem Motortrimm lässt sich die Wasserlinie über Trimmklappen beeinflussen, deren Bedienung statt der sonst üblichen Wippschalter über einen Joystick erfolgt. Man braucht sie, um vielleicht das letzte Quäntchen an Geschwindigkeit herauszukit-

zeln, ungünstige Gewichtsverteilung etwas auszugleichen oder bei Seitenwind.

Durch den flachen Rumpf bleibt die Seitenneigung in engen Kurven angenehm gering. Auch wenn man das Boot noch nicht gut kennt, vermittelt es sofort den Eindruck eines sicheren und unkomplizierten Fahrverhaltens. Trotz niederem Freibord fährt die Axopar 28 zudem sehr trocken. Überkommendes Spritzwasser fließt durch Hecklenzer mit Rückschlagklappen ab, die

bei Rückwärtsfahrt gut schließen. Um das solide Wellenverhalten zu testen, müssen wir die Heckwelle einer Fähre nutzen. Man spürt diese kaum, wenn wir mit Volllast darüber brettern.

Das Manövrierverhalten im Hafen und die Übersichtlichkeit sind ebenfalls mustergültig. Das Boot endet dort, wo man es vom Ruder aus sieht und ist durch seine flache Bauweise, den tiefen Spant und die lange Wasserlinie wenig windempfindlich.



Innovative Technik: Statt mit Kartenplotter ist das Cockpit mit einer Halterung fürs iPad ausgestattet.

TECHNIK

Die Axopar wird mit einem Außenborder von Mercury geliefert und zwischen 100 und 300 PS gibt es etliche Optionen. Mit kleiner Besatzung reichen die am Bodensee erlaubten 100 PS aus, um innerhalb des gesetzlichen Rahmens Motorboot fahren zu können. Das Boot stellt dabei sicherlich das obere Limit dar, was mit dieser Motorisierung noch sinnvoll möglich ist.

Dazu trägt sicherlich auch das innovative Rumpfkonzert mit seinen beiden Stufen bei, das die benetzte Fläche und somit den Reibungswiderstand reduzieren soll. Dabei verhält sich das Boot in allen Situationen überaus gutmütig. Die Konstrukteure verstehen ihr Handwerk.

„Von Haus aus“ bringt die Axopar nicht viel Technik mit. Halt das, was bei einem offenen Sportboot mit Außenborder normalerweise erwartet wird. Das Konzept lässt aber alle Möglichkeiten für individuelle Wünsche offen, man

sollte bei der geringen Motorisierung aber das Gewicht der Ausrüstung nicht ganz aus den Augen lassen. Etwas weniger beim Komfort bedeutet in diesem Fall etwas mehr bei den Fahreigenschaften.

Mit der integrierten iPad-Halterung ist die Axopar ein Vorreiter am Markt, der die vielfältigen Möglichkeiten von Tablet-Computern auch auf dem Boot erkannt hat und dieser Technik einen dementsprechenden Platz einräumt. Unter dem Stoffdach gibt es jedenfalls keine Probleme, die Informationen auf dem Bildschirm auch des nicht mehr aktuellen iPad abzulesen zu können. Das System ist für Anwendungen wie beispielsweise SeaPal unter diesen Voraussetzungen jedenfalls bestens geeignet.

Die Armaturentafel lässt aber auch viel Raum für andere zusätzliche Instrumente wie beispielsweise einen Plotter oder ein Display fürs Radarbild.



Das Kartenbild auf dem iPad ist im Schatten des Stoffdaches gut abzulesen. Maschinendaten bekommt man vom Multidisplay des Außenborders.

DATEN

Länge über alles	8,99 m
Rumpflänge	8,60 m
Breite	2,85 m
Höhe	2,95 m
Gewicht ohne Motor	1690 kg
Kojen	2
Kabinen	1
Personen	8
Motorisierung	100 bis 300 PS
Tank	260 l
Motor	Außenbord

Testmotorisierung

Mercury EFI 100

Leistung kW (PS): 75 (100)

Grundpreis ohne Motor:

46 291 Euro inkl. MwSt.

Preis mit Motor und Lieferung

70 320 Euro

Vertrieb:

Boote Polch KG, Zum Hafen 18, D-56841
Traben-Trarbach, Tel. +49 (0) 65 41 / 20 10,
www.bootepolch.de

xm-marine GmbH, Wassersport-Center
Seestrasse 46, CH-8598 Bottighofen,
Tel. +41 (0) 71 / 6 80 05 35,
www.xm-marine.ch

Hersteller:

Axopar, Finnland

Stärken und Schwächen

- + Fahreigenschaften
- + Bauqualität
- + variables Konzept
- + Preis/Leistung



Eine unerwartet geräumige Nasszelle befindet sich vor dem Aufbau unter dem Fahrstand.



Der Niedergang zur Achterkajüte.



Auch von achtern gelangt man zu den Kojen.

UNSER FAZIT

Da haben die Finnen etwas Großes geschaffen und die Polen etwas Solides gebaut. Diesem Rumpf kann man bei Manövrier-, Kurven- und Wellenverhalten nur Bestnoten ausstellen und die Bauweise mit Vinylesterharz lässt eine lange Nutzungsdauer erwarten. Zu den positiven Fahreigenschaften tragen vor allem die lange Wasserlinie und die Stufen im Rumpf bei, aber auch die gute Sitzposition auf den bequemen und hochstellbaren Sitzen.

Die Bauqualität ist ohne Tadel und der „Hingucker-Faktor“ bei allen Varianten des Konzepts extrem hoch. Die flache Silhouette der Schale erinnert eher an ein sportliches Schlauchboot als an ein Motorboot mit festem Rumpf.

Die Motorisierung mit den bodenseekonformen 100-Außenborder-PS reicht zum „nur“ Motorbootfahren mit zwei bis vier Personen innerhalb der rechtlichen Schranken am Dreiländersee aus, ist aber sicherlich am unteren Limit zu sehen. Trotzdem erstaunt es, dass das doch relativ große Boot mit dem „kleinen“ Motor überhaupt „funktioniert“ und das ohne wesentliche Einschränkungen bei den Fahreigenschaften. Wer sein Motorboot mit Leuten vollpacken möchte und dabei vielleicht noch Wasserkifahrer ziehen möchte, braucht aber sicherlich etwas mehr Leistung, diese haben die Herrscher über die Bodensee Schifffahrtsordnung aber nur für Boote mit Einbaumaschine vorgesehen. Dabei sind moderne Außenborder extrem kultiviert, leise und vor allem leicht, was dem Treibstoffverbrauch und der Wellenhöhe zugute kommt.

Ob man sich jetzt für eine der offenen Varianten oder für die geschlossene Version entscheidet, hängt von der geplanten Nutzung ab. Wer bei jedem Wetter unterwegs sein möchte, entscheidet sich für die Variante mit Kabine. Diese kann nicht nur beheizt werden, sondern bei hohen Außentemperaturen lässt sich auch das Dach öffnen. Bleiben die beiden Schiebetüren offen, sorgt das zusätzlich für gute Durchlüftung.

Die offene Version gibt es mit und ohne festes Stoffdach, das eher als permanent angebrachter Sonnenschutz zu sehen ist, denn als Schutz vor Regen.

Die zweite Überlegung betrifft die Möglichkeit, auf dem Boot auch mal zu übernachten. Die Kabine unter der Liegefläche bietet ausreichend große Schlafplätze für zwei Personen. Die Kopfhöhe in der Kabine reicht zum Sitzen. ■