

FEINES AUS FINNLAND

TEST AQUADOR 25 HT

Adrett sieht sie aus, die Aquador 25 HT, die sich während der praktischen Erprobung auf brandenburgischen Gewässern als typisch-nordisches Qualitätsprodukt erweist. Für standesgemäßen Vorwärtsschub sorgt ein MerCruiser-V6-Benziner mit satten 250 Pferdestärken.



Mit MerCruisers 183,8 kW
(250 PS) leistendem V6-Benziner
im Heck geht die Aquador
25 HT exakt 33,3 Knoten

TEST AQUADOR 25 HT



1

Aquador Boats ist eines von vier populären Hausfabrikanten des speziell in Nord-europa sehr bekannten finnischen Boots- und Yachtherstellers Bella-Veneet Oy. Das zu Beginn der 1970er-Jahre von »Big Boss« Raimo Sonninen gegründete und seit jeher stark exportorientierte Unternehmen wurde – selbst für den Insider überraschend – im November 2018 von der schwedischen Nimbus-Gruppe übernommen. Gefertigt werden die Aquador-Boote jedoch nach wie vor in den modernen Bella-Werks-hallen und somit im Lande der 188.000 Seen. Aktuell umfasst die in die Baulinien Daycruiser, Hardtop und Cabin unterteilte Produktpalette sechs sehenswerte GFK-Modelle in Längen von 25 bis 35 Fuß.

Wie eingangs erwähnt, haben wir es während des SKIPPER-Bootshandel-Tests mit der Aquador 25 HT zu tun. Der stim-

mig proportionierte Weekender misst laut technischem Datenblatt 7,48 m über Alles. Die maximale Breite wurde gemäß der CE-Klassifizierung C auf trailerfreundliche 2,55 m beziffert, so dass ein Anhängertransport auf öffentlichen Straßen gerade noch ohne Sondergenehmigung möglich ist. In Anbetracht des gelisteten Bootsgewichts von 2.350 kg muss allerdings ein entsprechend kräftiges Zugfahrzeug zum Einsatz kommen. Als Lieferant unserer erst vor ein paar Tagen in Privatbesitz übergebenen Probandin fungiert die Werderaner Firma Kielwasser, welche die Boote von der in Düsseldorf und Neustadt in Holstein ansässigen Nautic Yachting GmbH bezieht. Neben Nautic Yachting betätigt sich Boote Polch aus Traben-Trarbach an der Mosel als offizieller Aquador-Importeur fürs Bundesgebiet. Die in ihrer jetzigen Form zum Saisonstart 2019 präsentierte 25 HT ist für die an-

stehende Testfahrt in einer Marina am Wannsee stationiert. Über den großflächigen und mit Teakholz verzierten BADESTEG gelangt man ins Cockpit, wobei sich der namensgebenden festen Kunststoff-Bedachung mit zwei manuell zu öffnenden Skylights ein maßgeschneidertes Klappverdeck anschließt. Wie bei einem nordischen Qualitätsboot nicht anders zu erwarten, verfügt die Aquador über eine exzellente Sitzpolsterung. Diese Feststellung gilt sowohl für die zur wind- und sichtgeschützten Liegewiese wandelbaren U-Heckbank als auch fürs körpergerecht gestylte Skipper- und Beifahrer-Gestühl. Letzteres beinhaltet im Unterbau eine kleine Pantry mit zweiflammigem Wallas-Herd, eine druckwassergespeiste Niro-Spüle und einen Kühlschrank.

Weitere gelungene Ausstattungsdetails sind die eingeformten Fußstützen, die Echtglas-Panorama-Scheibe, eine elektrische Ankerwinde und die präzise arbei-



2

tende hydraulische Lenkung als Bestandteil des ergonomisch gestalteten Steuerstands, der Simrads zentral postierten multifunktionalen Plotter sowie den Bugstrahler-Joystick birgt. Obendrein wurde ein im Falle eines Falles sofort griffbereiter Handfeuerlöscher in einer Installationsmulde unterhalb der Schaltung montiert.

Bevor wir die Leinen lösen, wird der Bord-

sektion fortgesetzt. Sieht man davon ab, dass sich die lichte Höhe am Eingang auf 145 cm beschränkt und zum Bug hin noch weiter abflacht, gibt es hier nur Gutes zu berichten. Die beidseitig angeordneten Sitzreihen lassen sich als 200 x 60 cm messende Ein-



3

1. Gefällig gestaltetes Cockpit mit rundum ansprechender, typisch-nordischer Materialauswahl
2. Die Kabinenbänke verwandeln sich mit Einlegepolstern in eine 200 x 185 cm große Doppelkoje
3. Ein wichtiges Ausstattungsmerkmal der Aquador 25 HT ist das Fluchtluk an der Bugspitze
4. In der 137 cm hohen WC-Abteilung mit Marine-Pump-Toilette wird die Tischplatte gelagert
5. Die steuerbords eingebaute Unterflur-Schlafstatt misst immerhin 185 x 60 nutzbare Zentimeter
6. Über eine zweistufige Niro-Leiter gelangt man von der Kabine direkt auf die Vorschiff-Ebene



4



5



6



zelkojen oder mit Einlegeteilen als 200 x 185 cm große Doppel-Schlafstatt nutzen. Hinzu gesellen sich die steuerbords eingebaute Unterflur-Koje, ein Fluchtluk am Bug und zwei passend dimensionierte Wandschränke. Weiteres Stauvolumen kommt unter den Bänken und in länglichen Bodenflächen zum Vorschein. Sehr von Vorteil ist natürlich der WC-Raum mit Marine-Pump-Toilette, obwohl als Deckenhöhe der Sanitärzelle lediglich 137 cm zu protokollieren sind. Ein ovales Bulleye mit Insektengitter, ein Wandspiegel an der Türinnenseite und die Halterung zur Aufbewahrung des Cockpit-Tisches sind praktischerweise vorhanden.

Alternativlose Standard-Maschine der Aquador 25 HT ist ein MerCruiser 4.5 L 250 SeaCore DTS Bravo Three, der dem universell einzusetzenden Finnen-Gleiter gut zu Gesicht steht. Der bewährte V6-Benziner wuchtet 183,8 kW (250 PS) an die gegenläufigen Props, so dass sich die Fahrwerte sehen lassen können. Die Gleitschwelle wird mithilfe der elektrischen Trimmklappen bei 2.700 min⁻¹ überwunden. Hurtig voran geht es bereits mit 3.500 Umdrehungen und 23,7 Knoten, ehe sich die bei 4.000 min⁻¹ abgelesenen 29,7 kn als flotter Cruising Speed zum Überbrücken größerer Distanzen anbieten. Eigentlich reichen die

umgerechnet 55 km/h für ein Boot dieser Art vollkommen aus, doch innerhalb von Sekunden lassen sich mit feinfühligem Trimm 33,3 kn (61 km/h) als GPS-bestätigtes Spitzentempo realisieren. Die Laufeigenschaften verdienen eine gute Note, einzig die gewöhnungsbedürftige Schräglage in enger Kurvenfahrt erfordert einen Punktabzug. Fehlt noch die Preis-Info. Das Basismodell kostet ab Werder an der Havel 116.650 Euro. Diverses Extrazubehör verteuerte das Testboot auf 134.990 Euro.

Text & Fotos: **Peter Marienfeld**

1. Die u-förmige Cockpitbank lässt sich zur Sonnenliege umgestalten
2. Klar gegliederter Steuerstand mit multifunktionaler Simrad-Elektronik
3. Keineswegs unwichtig ist die vorhandene Fußstütze für den Skipper
4. Unter dem Beifahrersitz verbirgt sich ein ansehnlicher Pantryblock
5. MerCruisers 4,5-Liter-V6-Benziner mobilisiert 183,8 kW (250 PS)
6. Die geringe Gangbordbreite gehört zu den wenigen Kritikpunkten
7. Der Bootsführer findet einen aufgeräumten »Arbeitsplatz« vor. Als sehr sinnvoll erweisen sich die manuell zu öffnenden Dachschiebeluken



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,48 m
Breite: 2,55 m
Tiefgang: 0,85 m
Gewicht: 2.350 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 7
Kojenzahl: 3 (+2)
Brennstofftank: 200 l
Wassertank: 48 l
Septiktank: 40 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Innenborder mit Z-Antrieb, Mercury MerCruiser 4.5L 250 SeaCore DTS Bravo Three, Leistung 183,8 kW (250 PS)
Grundpreis (ab Werder): 116.650 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung 134.990 €

MOTOR IM TESTBOOT

Mercury MerCruiser 4.5L 250 Sea Core DTS Bravo Three, Einbaubenziner mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung 183,8 kW (250 PS), Zylinderzahl: V6, Bohrung x Hub: 102 x 92 mm, Hubraum 4,5 Liter, Gewicht: 343 kg, max. Drehzahlbereich 4.800-5.200 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Lenkung, elektrohydraulische Trimmklappen, Teakholzbelag auf Badeplattform und Seitendecks, automat. Feuerlöschsystem, Marine-WC inklusive 40-Liter-Septiktank, Fahrverdeck, Kompass und Signalhorn, Frischwassersystem, Cockpit-Tisch, Teakbelag im Cockpit- und Kabinenbereich, zwei elektrische Scheibenwischer, Kompass, Signalhorn, Kombüse mit Spüle und Wallas-Herd

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Bugankerwinde plus Ankergeschirr (3.890 €), Bugspriet und Leiter (1.050 €), Frontscheiben-Belüftung (930 €), 50-Liter-Kühlschrank (1.250 €), Doppelbatterie-System (720 €), Bugstrahler (4.040 €), Mercury Active Trimm (650 €), Bordheizung (2.990 €), Bluetooth-Radio mit zwei Lautsprechern (1.130 €), Simrad-MF-Plotter (2.930 €), LED-Beleuchtung im Cockpit (500 €), Frontscheiben-Persenning (380 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	58 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	60 dB(A)	2,9 kn
	1000 min ⁻¹	67 dB(A)	4,7 kn
	1500 min ⁻¹	69 dB(A)	6,3 kn
	2000 min ⁻¹	72 dB(A)	7,6 kn
	2500 min ⁻¹	76 dB(A)	9,0 kn
	3000 min ⁻¹	78 dB(A)	16,9 kn
	3500 min ⁻¹	80 dB(A)	23,7 kn
	4000 min ⁻¹	81 dB(A)	29,7 kn
	4500 min ⁻¹	84 dB(A)	32,9 kn
(Volllast)	4600 min ⁻¹	85 dB(A)	33,3 kn

Revier: Havel und Jungfernsee bei Potsdam, **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 12° C, **Luft:** 19° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tanks:** Benzin 150 l (75 %), Wasser 48 l (100 %)

- ➕ Saubere Verarbeitung, überzeugende Produktqualität
 - ➕ Sehr gute, am richtigen Platz montierte Niro-Beschläge
 - ➕ Clever inszenierter Pantrybereich unter dem Beifahrersitz
 - ➕ Großflächiger Hecksteg mit akkurat verlegtem Teakdeck
 - ➕ Leistungsbezogen passend abgestimmte Testmotorisierung
 - ➕ Wind- und sichtgeschützte Sonnenliege im Achtercockpit
 - ➕ Mit zugkräftigem Automobil per Straßentrailer zu transportieren
- ➖ Verhältnismäßig schmal geratene Seitendecks
 - ➖ Konzeptionsbedingt überdurchschnittliche Geräusentwicklung
 - ➖ Keine Alternativen zum (gut funktionierenden) Standardmotor

INFORMATIONEN UND WERFT

Kielwasser GmbH & Co. KG (Lieferant des Testbootes), Adolf-Damaschke-Str. 56-58, 14542 Werder an der Havel, Tel. 03327-7321630, www.kielwasser-boote.de

Aquador Boats, Bella-Veneet Oy, Väliköntie 10, FI-70700 Kuopio, deutsche Händler unter www.aquadorboats.fi