

**Auf Deck** Dank klappbarer Sonnenliege gibt es eine große Ladeluke für die Kabine (u.). Hinter der Sitzgruppe steht entweder die Cockpit-Pantry oder die Achterkabine (r. o.), am Fahrstand (r. u.) ist noch Platz für Seekarten. Wir fahren die Axopar 37 T-Top (gr. Foto, vorn).



# FINNEN IN FAHRT

**AXOPAR 37 T-TOP:** Ein Newcomer aus Skandinavien setzt Maßstäbe. Seine Boote sind resistent gegen Rauwasser und dampfen Entfernungen gehörig ein.

FOTOS: CARLO BARONCINI



# DATEN

## DAS BOOT

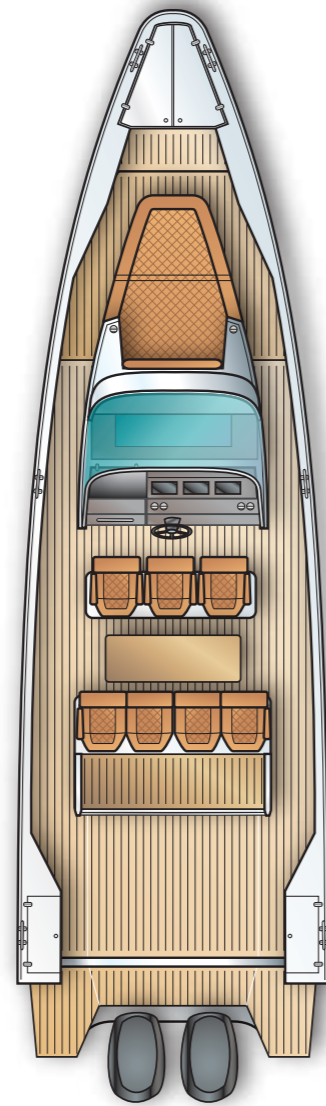
Werft	Axopar/Finnland
Typ	37 T-Top
CE-Kategorie	B
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	11,20 m
Breite	3,30 m
Gewicht (ohne Motor)	2950 kg
Tiefgang	0,89 m
Durchfahrthöhe	2,94 m
Kraftstofftank	770 l
Wassertank	130 l
Fäkalientank	75 l
Kabinen	1
Kojen	2
mögliche Motorisierung	1 oder 2 Mercury Verado mit je 261 kW/350 PS
Testmotorisierung	2 x Mercury Verado mit je 261 kW/350 PS
Preis (Testboot mit Standardausführung und Motoren frei Boote Polch)	181 000 €
Vertrieb	Boote Polch KG 56841 Traben-Trarbach info@bootepolch.de

## DER MOTOR

Hersteller	Mercury/USA
Typ	Verado 350
Leistung	261 kW/350 PS
Volllastdrehzahl	5800–6400 U/min
Zylinder	R6
Hubraum	2,6 l
Kraftstoff	Normalbenzin
Kühlung	Wasser/Einkreis
Getriebeübersetzung	1,75:1
Testpropeller	SST RH/LH 3 x 16" x 19"



BOOTE-MAGAZIN.DE  
WEBCODE: #47965



Von den Skandinaviern und besonders von den Finnen ist man Boote mit dem gewissen Etwas gewohnt. So auch von Axopar. Sie bauen momentan drei Modelle – 24, 28 und 37 (Fuß) –, die nur für Außenbordmotoren vorgesehen sind. Es ist nicht alltäglich, dass ein Newcomer gleich so erfolgreich ist und schon beim ersten Auftritt – mit der Axopar 28 – den so wichtigen Preis European Powerboat of the Year 2016 erhält. Das spornte offensichtlich an. Vorläufiges Ergebnis ist die 37-Fuß-Baureihe, die in verschiedenen Ausführungen erhältlich ist: offen, mit Hardtop und Kabinen vorn oder mit

## FAZIT

Unter den Werften, deren Boote sowohl familiären als auch sportlichen Ansprüchen genügen, nimmt Axopar zurzeit eine Spitzenposition ein. Die Verarbeitung bewegt sich wie die Fahreigenschaften auf hohem Niveau. Gerade beim Thema Rauwasser liegt das Boot ganz vorn. Und dass nur Außenborder vorgesehen sind, ist dank der Technik kein Manko.

rundum geschlossenem Aufbau. Das lässt sich je nach Modell durch eine Cockpitpantry oder eine Achterkabine ergänzen. Als Antrieb empfiehlt die Werft entweder einen oder zwei Mercury-Motoren von 350 PS bis maximal 700 PS.

Wir fahren die Axopar 37 T-Top mit festem Bimini in T-Form. Am Heck stemmen zwei Mercury Verado jeweils 350 PS auf die links- und rechtsdrehenden Edelstahlpropeller. Unser Revier ist die südliche Küste von Mallorca, der Ausgangspunkt der Hafen Calanova. Das Testboot beherbergt unter der Sonnenliege vorn eine Kabine mit zwei Kojen, Toilette und Pantry. Der Fahrer sitzt vor dem Fahrstand in der Mitte zwischen den Beifahrern; von dort hat er alles im Blick beziehungsweise im Griff. Die drei Sitze können um 180° gedreht werden, um mit den gegenüber sitzenden Personen (maximal vier) am Tisch speisen zu können. Ein vorläufiges Testfazit: Der Fahrersitz soll laut Werft künftig nur noch in Längsrichtung verstellbar sein, denn der gesamte Mechanismus zum Drehen und Verschieben gab bei den Extremmanövern (180°-Wenden, Hakenschlagen) in der Struktur etwas nach.

Der Rumpf der Axopar 37 ist in drei Segmente unterteilt, die durch zwei quer verlaufende Stufen getrennt sind. Der senkrechte, messerförmige Bug geht in einen scharf geschnittenen V-Rumpf über, der nach achtern allmählich abflacht und mit längs verlaufenden Gleitstufen be-



stückt ist. Die neigen bei sehr engen und mit hohen Geschwindigkeiten gefahrenen Kurven wie bei 180°-Wenden dazu, den Rumpf festzuhalten, und lassen ihn in letzter Konsequenz einhaken. Man sollte also keine Haken schlagen und das Boot mit feingefühligen Fingern und voller Konzentration dirigieren.

Grundsätzlich ist die Axopar 37 ein Spaßboot mit den Leistungsdaten einer Fahrmaschine – knapp 6 kg Nettobootsgewicht pro PS sind Werte, denen man im Rennbootbereich begegnet. Unterlässt man jedoch die Hakenmanöver und fährt Kurven im normalen Radius, dann ist man mit ihr bei jedem Tempo sicher unterwegs. Wegen des ausgeprägten, tiefen V-Rumpfes muss man sich daran gewöhnen, dass die 37 in weniger schnell gefahrenen Kurven mit großem Lenkeinschlag oder auf einer imaginären Slalomstrecke deutlich, aber letztlich ungefährlich über die Längsachse kippt. Beim Verreißen des Ruders, also in Situationen, in denen man plötzlich ausweichen muss, folgt sie klaglos dem einmal eingeschlagenen Kurs, egal wie schnell man gerade fährt.

Der größte Vorteil der Stufen ist aber, dass sie das Boot mit zunehmender Geschwindigkeit aus dem Wasser steigen und dabei Wellen und Rauwasser vergessen lassen. Mit anderen Worten: Das Mittelmeer schrumpft, wenn man mit einer Axopar 37 unterwegs ist. Das Tempo, bei dem man bei anderen Booten den Gashebel zurücknehmen muss, weil die Wellen



Unter Deck Unter dem Skylight erreicht die Kabine eine akzeptable Stehhöhe (o. r.). Die Toilette versteckt sich unter der eleganten Holzverkleidung neben dem Eingang; geschlossen dient sie als Sitzgelegenheit oder als weitere Ablage (o. l.). Die Koje mit viel Stauraum darunter bietet genug Platz für zwei Erwachsene (u.).

## EGAL WELCHES TEMPO: WELLEN STÖREN KAUM DAS VERGNÜGEN

den Fahrkomfort beeinträchtigen, gibt es für unser Testboot fast nicht. Da kann man sogar noch ein gutes Pfund draufpacken, das Tempo anziehen und die Durchschnittsgeschwindigkeit ordentlich erhöhen. Kurz gesagt: ein Rauwasserverhalten, das einem ein nicht enden wollen des Lächeln ins Gesicht zaubert.

Zwei Motoren mit gegenläufigen Propellern plus Bugstrahlruder lassen das Testboot im Hafen hinfahren, wo es hinfahren soll. Das An- und Ablegen gelingt gut. Die langsamen Passagen fahren wir mit maximal 1500 U/min, damit die vom Rumpf erzeugten Wellen nicht stören.

Dank der speziellen Stufenrumpfkonstruktion geht die 37 T-Top zügig von Verdränger- in Gleitfahrt über, ohne sich groß zu vertrimmen, und beschleunigt mühelos bis zur Höchstgeschwindigkeit (48 kn). Als wirtschaftliche Gleitfahrt ermitteln wir nach Auswertung unserer Messdaten ein Tempo von 25 kn. Damit reicht eine Tankfüllung für einen theoretischen Aktionsradius von maximal 222 sm plus 15% Reserve – für uns ist das ausreichend. Respektabel: Sollte mal ein Motor ausfallen, bringt man das Testboot auch nur mit dem zweiten Motor in Gleitfahrt und kann mit Tempo 18 kn seinem Ziel entgegenen.

Die Verarbeitung des Testbootes gibt keinen Anlass zur Kritik, weder auf noch unter Deck. Und dass vorne keine Bugrolle montiert wurde, ist einer Eigenheit der Skandinavier geschuldet, bei denen Boote zumeist mit Heckanker versehen sind. Aber die Zubehörliste löst sogar dieses Problem.

Peter Lässig