

Stromboot ^{aus} **WERDER**



Mit der 7,50 m langen und 2,50 m breiten Aqualine 750e gibt die allseits bekannte Modellreihe aus dem brandenburgischen Werder ihren Einstand im Kreise der von Elektromotoren angetriebenen Freizeitboote. Wir hatten die Gelegenheit, den mit einem fährerscheinfreien Torqeedo-Außenborder bestückten Family Cruiser auf der Havel zu testen.

TEST AQUALINE 750E



Hardy Krüger jr. und
Frau Alice mit einer Aqualine
750e auf der Havel

TEST AQUALINE 750E

Die Geschichte der Marke Aqualine nahm ihren Anfang im Jahre 2001. Um sich als Bootshändler von den etablierten Marken unabhängig zu machen, begann der Werderaner Firmengründer- und Geschäftsinhaber Frank Schaper (46) mit der Entwicklung eines eigenen Rumpfes und nannte das Projekt »Aqualine«. Heute gehören die komplett in eigener Regie und eigenen Fertigungsstätten gefertigten trailerbaren Kabinengleiter zu den beliebtesten Booten auf heimischen Gewässern und wurden sogar schon am Mittelmeer gesichtet. Bereits in der SKIPPER-Ausgabe 11.2009 vorgestellt, genießt auch die Aqualine 750 als bisher längstes Boot der bisher aus sieben Typen bestehenden Baureihe eine ständige Modellpflege und erfährt kontinuierliche Weiterentwicklungen. Um Interessenten und Eigner den Zugang zu Gewässern zu verschaffen, auf denen Verbrennungsmotoren nicht erlaubt und zugelassen sind, debütieren die Bootsbauer aus Brandenburg nun mit

ihrem ersten von einem Elektromotor angetriebenen Kabinenkreuzer. Initialzündung für die Idee einer Elektro-Aqualine war ein Kundenwunsch aus Österreich, wo auf dem 315 km² großen Neusiedlersee ab Mai 2019 Verbrennungsmotoren verboten sind.

Bis auf den E-Antrieb unterscheidet sich die Aqualine 750e baulich nicht von ihren Schwestern mit Verbrennungsmotoren. Im großen Staufach unter der Hecksitzbank sind nun allerdings Batterien installiert. Alle anderen Details sind gewohnt »Aqualine-like«, wobei der Auftraggeber bezüglich der Ausstattung eine Vielzahl an Sonderwünschen äußern kann. So lässt sich im Modelljahr 2019 auch ein HeckEinstieg ordern und die praktischen Cockpit-Seitenfächer wurden vergrößert. Durch die Fertigung in der eigenen Manufaktur in Werder können Kundenvorgaben flexibel umgesetzt und jedes Boot individualisiert werden. Dabei ist der Kunde in den Entstehungsprozess eingebunden und kann den Wer-



degang seiner Aqualine verfolgen. Dieser Prozess bewirkt, dass es praktisch keine Aqualine »von der Stange« gibt. Jedes Boot ist also ein individualisiertes Einzelstück. Dies bewirkt verkaufsstrategische Vorteile gegenüber vielen Groß- und Serienwerften. Ein markantes Detail der 750er-Baureihe ist der optionale Sportbügel für 3.400 Euro, der das 240 x 215 cm große Cockpit überspannt. Er dient zur Befestigung des zweigeteilten Cabrioverdecks, das gegen 3.900 Euro Aufpreis zu haben ist. Zudem können optionale Scheinwerfer, TV-, Radar- und VHF-Antennen auf dem Bügel montiert werden. Das selbstlenzende Cockpit mit etwa 70 cm hoher Bordwand zeigt sich als Wohlfühlloase, die von einer breiten gepolsterten Hecksitzbank sowie den Konsolen von Fahrer- und Beifahrersitz dominiert wird. Eine Vielzahl variabler Verstellmöglichkeiten verwandeln das Cockpit je nach Bedarf in ein Esszimmer oder Sonnenstudio. Der sauber verarbeitete »Noblesse«-Polstersatz inklusive einer Sonnenliege für die Plicht kann für zusätzliche 1.280 Euro geordert werden. Qualität, Sitz- und Passgenauigkeit von Fahrer- und Beifahrersitz verdienen besondere Erwähnung und sind auch optisch ein Hingucker. Während unter dem Fahrersitz der für 1.590 Euro erhältliche Kompressor-Kühlschrank eingebaut ist, findet sich unter dem klappbaren Beifahrersitz die Kombüse mit Spüle und Gas-Kartuschen-Kocher. Eine Frischwasseranlage mit 45-Liter-Tank und Wasser-



hahn für Pantry und WC ist für weitere 780 Euro zu haben. Der Weg zum Bug-Ankerkasten und zur Sonnenliegefläche auf dem Vordeck ist allerdings als sehr sportlich zu bezeichnen, da die beidseitigen und von einer jeweils 50 cm hohen Relling gesäumten Gangborde nur knapp zehn Zentimeter breit sind. Nicht mehr ganz so wieselflinken Eignern sei hier das elektrische Ankerpaket für optionale 3.100 Euro empfohlen. In diesem Zusammenhang wäre auch das mit 3.400 Euro gelistete Bugstrahlruder zu nennen, das Anlegemanöver extrem erleichtert. Die über einen 80 cm hohen Leiter-Niedergang erreichbare untere Wohnsektion lässt sich mit einer langen Liste von Optionen individualisieren. Hier sei ein Backofen im Kabinenschrank für optionale 1.390 Euro oder ein LED-TV-Gerät für 490 Euro erwähnt. Der etwa 300 x 215 cm große Kabinenbereich mit großer

Doppelkoje verfügt über eine Stehhöhe von 180 cm. Die steuerbords angeordnete Nasszelle mit Waschbecken, optionaler Dusche und optionalem elektrischem See-WC bietet 160 cm Kopffreiheit, was für ein Boot dieser Klasse gerade noch in Ordnung geht. In der unteren Mittelsektion der Aqualine wartet eine 220 x 110 cm große Unterflur-Schlupfkabine mit 120 cm Einstiegsbreite, 65 cm Maximalhöhe und zwei Bulleyes auf Schlafgäste. Ein Wandschrank, eine Dinette und zahlreiche Staufächer komplettieren die Wohnlandschaft. Das sämtliche Bulleyes und die Dachluke mit Fliegengittern ausgestattet sind, verdient einen weiteren Pluspunkt.

Konzipiert für Verbrennungsmotoren bis zu 183,8 kW (250 PS), scheint es ein bisschen kurios, einen waschechten Gleiter mit nur wenigen Pferdestärken anzutreiben. Im Falle von Torquedos

Cruise 10.0 RS steht der 750e ein zum Verbrennungsmotor äquivalenter Vortrieb von 20 PS zu Verfügung. Es liegt auf der Hand, dass schnelle Gleitfahrt mit dieser Motorisierung völlig ausgeschlossen ist und sich das Boot ausschließlich im Verdrängermodus vorwärts bewegt. Diesen Umstand muss man hinnehmen, wenn man auf sensiblen und strengen Reglements unterliegenden Gewässern unterwegs sein will. Deshalb waren wir sehr gespannt, wie sich der 10-kW-Torqueedo an der nun etwa 1.800 kg schweren Aqualine 750e machen würde. Seinen Energiebedarf bezog der Motor aus vier Power-48-5000-Lithium-Hochleistungsbatterien zu je 5000 Wh, deren Stückpreis mit 4.999 Euro zu Buche schlägt. Für den Motor sind in der Langschafftversion 9.099 Euro zu berappen. Zunächst sei vermerkt, dass das flüsterleise Aggregat Ruhe an Bord verspricht und nach der Inbetriebnahme kaum wahrzunehmen ist. Läuft der Motor schon? In unserem Fall von einem Fünf-Blatt-Schubpropeller angetrieben, schnürt das Gefährt leise surrend davon. Das Display der Steuereinheit mit Bordcomputer und »Gashebel« gibt Auskunft über Batteriekapazität, Verbrauch, Geschwindigkeit und verbleibende Reichweite. Je nach geschwindigkeitsabhängiger Leistungsentnahme verringert sich die Rest-Reichweite und sorgt schon für besorgtes Staunen. Je schneller man unterwegs ist, desto kürzer wird die Reichweite. Doch wenn man Fahrt machen will, muss man



1. Das bepolsterte Achtercockpit mit großer Hecksitzbank wirkt edel und geschlossen
2. Elektroboot fahren kann richtig Spaß machen
3. Praktische Einbauschränke komplettieren die Ausstattung der Kabine
4. Aus der gemütlichen Sitzgruppe der Kabine wird nachts ein Doppelbett
5. Der Nassraum kann optional mit Dusche und elektrischem See-WC ausgerüstet werden

auch Gas geben. In unserem Fall stellte sich die »Marschgeschwindigkeit« bei einem Verbrauch von 3000 Watt und damit verbundenen 4,2 Knoten (7,8 km/h) ein. Die Restreichweite lag dabei aber bei mageren 24,2 Kilometern. Den Maximalverbrauch erreichten wir mit 12,9 kW Spitzenleistung und einem Speed von 5,9 Knoten (10,9 km/h). Theoretisch käme man damit ganze acht Kilometer weit. Ziemlich schnell wurde klar, dass wir sämtliche Parameter aus der Welt der Verbrennungsmotoren vergessen und in anderen Kategorien denken müssen. Und dabei sind wir wieder beim Thema »gemächliches Fahren«. Ja, wer sich auf dem Wasser lediglich gemächlich vorwärts bewegen möchte, der kann in dieser

Motorisierungskonfiguration durchaus 80 Kilometer weit kommen. Aber ganz langsam. Außerdem ist es wichtig zu beachten, dass Geschwindigkeit und Reichweite natürlich auch vom Bootstyp, der Beladung, dem Propeller und den Wetterbedingungen abhängig sind und sich nicht verallgemeinern lassen. Jenseits von Reichweite und Geschwindigkeit beginnt man aber auch die Kategorie »Spaß« anders zu entdecken. Es macht nämlich tatsächlich Spaß, das Boot so defensiv und gleichzeitig umweltfreundlich zu fahren. Hinzu kommt, bedingt durch die sehr niedrigen »Drehzahlen«, eine unglaubliche Agilität bei Hafenaus- und Anlegemanövern. Die Geschwindigkeit lässt sich viel genauer und dosierter

als bei einem vergleichbaren Verbrenner einstellen.

In der Summe zeigt sich die Aqualine 750e als familientauglicher Kabinenkreuzer, der sowohl umweltbewusste als auch durch ein reglementiertes Fahrtgebiet zum E-Antrieb verpflichtete Skipper ansprechen soll. Wer – wie bei unserem Testboot der Fall – bereit ist, rund 30.000 Euro in die Elektromobilität zu investieren, der spart Benzin- und Dieselskosten, hält sein Boot von Öl und Abgasen frei, hat einen geringeren Wartungsaufwand und freut sich über geringe Servicekosten. ■

Text & Fotos: Rex Schober

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,50 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang: 0,50 m
Gewicht (o. Motor): 1.200 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 2+2
Brennstofftank: 180 l
Wassertank (opt.): 45 l
Septiktank (opt.): 45 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung bis 183,8 kW (250 PS)
Grundpreis (o. Motor): 36.900 €, Preis des Testbootes 100.687 €

Leistungsverbrauch	Geschwindigkeit über Grund	Reichweite
500 W	4,0 km/h	83,0 km
1000 W	5,1 km/h	49,3 km
1500 W	6,1 km/h	42,0 km
2000 W	6,8 km/h	34,8 km
2500 W	7,1 km/h	28,2 km
3000 W	7,7 km/h	25,6 km
3500 W	8,1 km/h	23,5 km
4000 W	8,4 km/h	21,1 km
4500 W	8,6 km/h	19,6 km
5000 W	9,0 km/h	18,1 km
5500 W	9,0 km/h	16,3 km
6000 W	9,3 km/h	15,0 km

Revier: Havel bei Werder, **Crew:** 3 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 20° C, **Luft:** 21° C, **Wind:** 2 Bft.,

- Mit dieser Motorisierung führerscheinfrei zu fahren
 - Das Boot ist problemlos trailerbar
 - Zahlreiche durchdachte Detaillösungen
 - Saubere Verarbeitung und Installationen
 - Boot ist individuell nach Kundenwunsch konfigurierbar
 - Alternativer und sauberer Antrieb
-
- Sportliche Begehrbarkeit des Vordecks infolge schmaler Gangborde

MOTOR AM TESTBOOT

Elektromotor Torqeedo Cruise 10.0 RS, 12 kW Spitzenleistung, 10 kW Dauerleistung, Vortrieb entspricht einem 20-PS-Verbrennungsmotor, 48-Volt-Spannungsniveau, Gewicht: 61,3 kg (L), Einzelpreis: 9.099 € (Schaftlänge L)

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Niro-Bugreling und -Handläufe, Cockpitscheibe mit Aluminium-Rahmen, GFK-Pantry mit Spülbecken und Kocher unter Beifahrersitz, zwei Bullaugen in der Unterflurkabine, Kabinenschiebetür in Rauchglas, WC-Raum mit Waschtisch, Spiegel und Unterschrank

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Landanschluss-Paket mit zwei 100-Ah-Batterien und Batterieladegerät (1.190 €), maßgefertigtes Cabriovertdeck (3.900 €), Kompressorkühlschrank (1.590 €), elektrisches See-WC mit Tankanlage (1.780 €), Frischwasseranlage mit 45-l-Tank (780 €), LED-BSH-Beleuchtung (589 €), elektrische Ankerwinde (3.100 €), Bugstrahlruder (3.400 €)

INFORMATIONEN UND WERFT

Aqualine B1-Yachtmanufaktur, Berliner Straße 114, 14542 Werder an der Havel, Tel. 03327-731731, www.aqualine-boote.de



1



3



4

1. In der Unterflurkabine finden zwei Schlafgäste bequem Platz
 2. Die Fahrt mit einer flüsterleisen E-Aqualine verspricht angenehme Ruhe
 3. Das Kabineninterieur lässt sich auf Wunsch individuell gestalten
 4. Auch ein praktischer Heckeinstieg ist mittlerweile erhältlich
 5. Vier Torqeedo-Power-Batterien mit je 5 kWh sorgen für Antriebsenergie
 6. Im Vergleich zu einem Verbrennungsmotor erscheint der E-Motor eher klein



2



5



6