

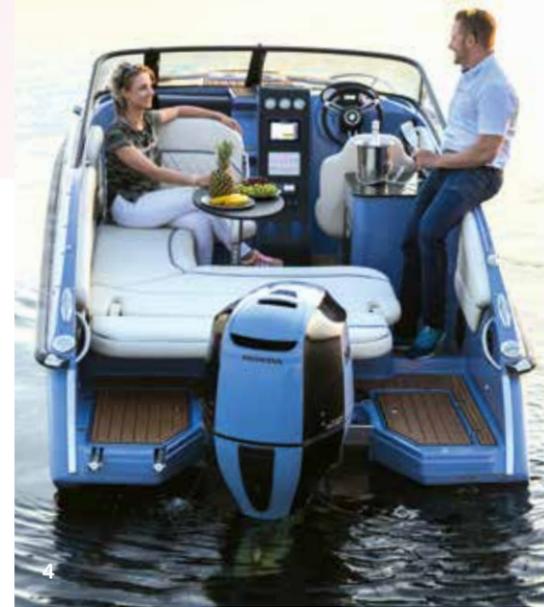
ELEGANTER AUFTRITT

Mit der St. Tropez 6 hat die Firma B1 Yachts aus Werder an der Havel ihre hauseigene Modellreihe um einen sportlich-elegant anmutenden 21-Footer ergänzt. Wie viel St.-Tropez-Feeling in diesem sehenswerten Flitzer steckt, haben wir uns während des SKIPPER-Bootshandel-Tests auf dem Großen Zernsee angesehen.



Die St. Tropez 6 glänzt mit einem sportlichen und extravaganteren Auftritt

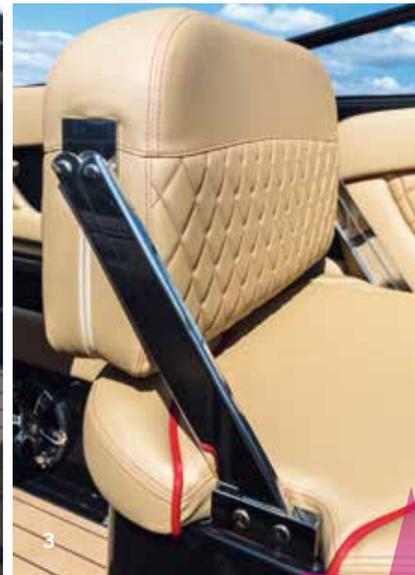
1. Unter der U-Sitzbank im Cockpit befinden sich zwei Batterien, der Hauptschalter und ein Wasserabscheider. Obendrein ist reichlich Stauraum für mitgeführtes Equipment vorhanden
2. Der steuerbords angeordnete Pantryblock mit Kühlschrank und Druckwasserspüle macht auch rein optisch etwas her
3. Die aufwändig gesteppte Polsterung des Testbootes stammt von der Polsterei Metz aus dem thüringischen Saalfeld
4. Das Cockpit des bereits in Privatbesitz befindlichen Testbootes lässt sich kurzerhand in eine gemütliche Lounge verwandeln
5. Auf dem Wasser ist die St. Tropez 6 dank ihrer gestreckten und sehr harmonischen Linienführung ein echter Hingucker
6. Im Cockpit des brandenburgischen GFK-Gleiters gefällt das individuelle und elegante Design
7. Die komfortabel ausgestattete Schlupfkabine bietet zwei Personen ausreichend Platz und verfügt sogar über ein ausziehbares Chemie-WC



TEST B1 ST. TROPEZ 6

Die noch junge Geschichte der Marke St. Tropez nahm vor zwölf Jahren ihren Anfang. Nach einem Urlaub am Gardasee vom italienischen Bootsdesign á la Colombo oder Tullio Abbate inspiriert, sah sich B1-Yachts-Inhaber Frank Schaper zur Entwicklung einer eigenen Daycruiser-Linie angespornt. So kamen 2010 die 4,92 m lange St. Tropez 5 und kurz darauf die 6,80 m lange, als Bowrider konzipierte St. Tropez 7 auf den Markt. Beide Boote erfreuen sich heute, und zwar nicht nur unter Brandenburgern und Berliner Freizeitskippern, großer Beliebtheit. Mit der in dieser Saison vorgestellten St. Tropez 6, deren Rumpflayout vom renommierten norwegischen Designer Geir Arnestad stammt, wurde nun die Lücke zwischen den Schwesterschiffen geschlossen.

An Bord und ins Cockpit gelangen wir sehr bequem über den steuerbordseitigen und 35 cm breiten HeckEinstieg, der über die 106 cm tiefe und mit rutschfestem Decksbelag ausgelegte Badeplattform führt. Im 182 cm breiten und 280 cm langen Cockpit angekommen, fühlt sich die Besatzung bei einer Freibordhöhe von 85 cm gut aufgehoben. Die dick gepolsterte U-Sitzgruppe auf der Backbordseite lässt sich dank klapp-



barer Rückbank zu einer über 220 cm langen und bis zu 140 cm breiten Sonnenliege umfunktionieren. Spätestens hier müssen die von der im thüringischen Saalfeld ansässigen Polsterei Metz gefertigten Sitzauflagen mit Rautensteppung und Ziernähten lobend erwähnt werden. Ein für sommerliche Ausflugsfahrten fast unverzichtbares Ausstattungselement ist der 72 cm hohe steuerbordseitige Pantryblock, in dem ein Kühlschrank sowie eine Spüle mit Edeltstahlgarnitur untergebracht sind. Am Steuerstand finden wir einen Sitz mit Flip-up-Funktion. Der Beifahrer nimmt auf einer zweiseitigen Bank mit klappbarer Rückenlehne Platz. Die oberen Rundrohre der zentral zu öffnenden

Windschutzscheibe können Planen und Verdecke mit Keder aufnehmen. Auf das 240 cm lange Vordeck, das als Sonnenliege genutzt werden kann, führt ein dreistufiger und sportlicher Tritt. Die bis zu 116 cm hohe und 240 cm lange Schlupfkajüte im Vorschiff bietet zwei Personen genügend Freiraum und kann mit der LED-Ambiente-Kabinenbeleuchtung und Designpolstern zur Mini-Lounge aufgepeppt werden. Ein sinnvolles Detail ist das auf Schienen ausziehbare Chemie-WC. Allein der Umstand, dass auf diesem Boot ein Porta Potti vorhanden ist, überrascht. Dass der Einstieg zur Doppelkoje mit einem Edeltahlrahmen versehen und die abschließbare Kabinenschiebetür getönt ist, sei nur

am Rande erwähnt. Am Steuerstand dominiert eine im Carbon-Look gehaltene Konsole, in der die wichtigsten technischen und nautischen Geräte installiert sind. Auf einem 7-Zoll-Simrad-Kartenplotter mit Multi-Touchscreen laufen alle Motordaten und die Navigation zusammen. Die Schalter für Bilgenpumpe, Licht, Kühlschrank, Bilgenpumpe und Entertainment sind als Taster in einem stylischen Niro-Panel untergebracht. Das Fusion-Radio, 12-Volt-Steckdosen, Getränkeablagen und zwei analoge Motoranzeigeeinstrumente vervollkommen den Steuerstand, der als gelungen beschrieben werden kann. Im »Cockpit-Keller« befinden sich der stählerne 100-Liter-Kraftstoffbehälter und ein 45

Liter fassender Frischwassertank. Unterhalb der Heckbank sind Batterieschalter, ein Victron-Ladegerät, zwei Batterien und ein Wasserabscheider installiert. Backbordseitig verdient ein geräumiges Staufach unter der Sitzbank eine Bestnote. Zusammenfassend sei gesagt, dass die gesamte elektrische Installation fachmännisch ausgeführt und das doppelschalige Boot hochwertig verarbeitet ist.

Bei Leerlaufdrehzahl eingekuppelt, schiebt der 99,3 kW (135 PS) starke Honda BF135 das etwa 1.400 kg schwere Testboot mit 2,2 kn vorwärts, und dies bei einem Schallpegel von 60 dB(A). Geschwindigkeit und Geräusch-

entwicklung steigen bis 3.500 min⁻¹ kontinuierlich an und wir vermerken 79 dB(A), bevor das Boot die Verdrängerfahrt beendet und bei 3.800 min⁻¹ ins Gleiten kommt. Hat sich der Bug gesenkt und ist der Flitzer optimal getrimmt, geht es schnurstracks weiter. Die Marschgeschwindigkeit ist zwischen 4.000 und 4.500 min⁻¹ anzusiedeln, wobei die St. Tropez 6 dann zwischen 17 und 26 kn macht. Bei maximalen 5.800 min⁻¹ wird eine Endgeschwindigkeit von 33,8 Knoten erzielt. Die Fahrwerte gegen absolut in Ordnung, wenngleich die 135 Pferdestärken am Heck als Mindestmotorisierung zu empfehlen sind. Die Laufeigenschaften des kräftig aufgekimmten V-Rumpfes sind generell



1. Der Steuerstand mit analogen Instrumenten zeigt sich aufgeräumt, schlicht und edel
2. Die Instrumenten-Mittelkonsole in Carbon-Optik
3. Versenkbare Klampen und schnörkelloses Design
4. Im Technikbereich unter der Hecksitzbank herrscht Ordnung
5. VA-Bedientafel mit beleuchteten Drucktasten
6. Blick über die Windschutzscheibe zum begehbaren Bug
7. Das durchdachte Cockpit bietet Komfort und Gemütlichkeit



zu loben, da unsere Testkandidatin in rauem Wasser und auf Ententeichen gleichermaßen gut gefahren werden kann. Überflogene Heckwellen, schnelle Kurswechsel und Kurvenfahrten in forciertem Tempo bringen das Boot nicht aus der Spur. Bei immer kleiner gezogenen Kreisen ist ein sanftes und kavitationsfreies »Abbremsen« zu konstatieren. Der kleinste Vollkreis beträgt knappe 1,5 Bootslängen. Durch die perfekt angestellte Windschutzscheibe bleiben die Haare der Besatzung in der ersten Reihe da wo sie sind. Die Fahrfreude wurde lediglich dadurch getrübt, dass sich die SeaStar-Hydrauliklenkung als ungewöhnlich schwergängig entpupp-

te. Dieser Umstand nimmt dem Flitzer seine durchaus vorhandene Agilität, die er speziell mit höherer Motorisierung sicherlich noch überzeugender hätte ausspielen können. In Anbetracht der Tatsache, dass die St. Tropez 6 bis zu 220,6 kW (300 PS) verträgt, ist es schade, dass selbst als Option kein Wasserski- und Wakeboard-Bracket angeboten wird. Und – der nur 100 Liter fassende Kraftstofftank müsste in dieser nicht sonderlich ökonomischen Leistungsklasse mindestens eine Nummer größer ausfallen.

In der Summe zeigt sich der Renner von der Havel als ebenso kompaktes

wie komfortables Freizeitboot mit auffallend eleganter Optik. Da die Produktion auftragsbezogen in der eigenen Werft erfolgt, liefert B1 Yachts die St.-Tropez-Modelle wie vom Kunden gewünscht in individuellen RAL-Farben und mit maßgeschneiderter Sonderausstattung. Zudem sind diverse Motorisierungen möglich. Nicht zuletzt deshalb ist die St. Tropez 6 auf jeden Fall eine Empfehlung wert. ■

Text & Fotos: **Rex Schober**

Illustrationen: **Designed by Harryarts / Freepik**



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,50 m

Breite: 2,40 m

Tiefgang: 0,40 m

Gewicht (o. Motor): 900 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 6

Kojenzahl: 2

Brennstofftank: 100 l

Wassertank: 45 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung bis 220,6 kW (300 PS)

Grundpreis (ohne Motor): 28.900 €, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung und fertig montiertem Motor 61.744 €

MOTOREN IM TESTBOOT

Honda BF 135, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 99,3 kW (135 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 87 x 99 mm, Hubraum 2.354 ccm, Gewicht: 220 kg, max. Drehzahlbereich 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 15.650 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Edelstahlbugreling, zwei Edelstahlhandläufe, Frontscheibe mit Bugausstieg, LED-Navigationsbeleuchtung, LED-Toplicht, Kabinendecksluke, Doppelbeifahrersitz, Pilotfahrersitz mit Flip-up-Funktion, abschließbare Kabinenschiebetür in Rauchglas, Edelstahltank, Edelstahlbadeleiter, Bilgenpumpe, selbstlezendes Cockpit

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Lenkung (1.390 €), Simrad 7-Zoll Kartenplotter/Fishfinder (1.419 €), LED-TV mit DVD-Player und DVB-T2-Tuner (490 €), Landanschlusspaket mit zwei Batterien 100 Ah und Victron-Energy-Batterie Ladegerät 220 Volt (1.290 €), Pantry-Wetbar mit Waschbecken und Druckwasseranlage (790 €), Heckdusche (360 €), 48-Liter-Kühlschrank mit Gefrierfach (1.090 €), Sonnenpolster fürs Vorschiff (590 €), Porta Potti (320 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	58 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	60 dB(A)	2,2 kn
	1000 min ⁻¹	62 dB(A)	3,6 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	5,2 kn
	2000 min ⁻¹	71 dB(A)	6,6 kn
	2500 min ⁻¹	73 dB(A)	7,4 kn
	3000 min ⁻¹	76 dB(A)	10,0 kn
	3500 min ⁻¹	79 dB(A)	12,3 kn
	4000 min ⁻¹	80 dB(A)	17,5 kn
	4500 min ⁻¹	82 dB(A)	25,6 kn
	5000 min ⁻¹	85 dB(A)	28,2 kn
	5500 min ⁻¹	86 dB(A)	32,4 kn
(Vollast)	5800 min ⁻¹	87 dB(A)	33,8 kn

Revier: Großer Zernsee bei Werder an der Havel
Crew: 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 23° C
Luft: 24° C, **Wind:** 2 Bft., **Benztank:** 50 l (50 %)

- ⊕ Gutmütige und sichere Laufeigenschaften
- ⊕ Mit kräftigem Zugfahrzeug problemlos trailerbar
- ⊕ Elegantes und modernes Sportboot-Design
- ⊕ Edle handgearbeitete Polsterungen aus Thüringen
- ⊕ Große Liegemöglichkeit im Cockpitbereich
- ⊕ Gute und durchdachte Detaillösungen
- ⊕ Solide Verarbeitung und wertige Anmutung
- ⊕ Boot ist individuell nach Kundenwünschen konfigurierbar

- ⊖ Schwergängige Lenkung
- ⊖ Ein etwas größerer Kraftstofftank wäre von Vorteil

INFORMATIONEN UND WERFT

B1-Yachts, Bootscenter B1 (Werft und Lieferant des Testbootes), Berliner Straße 114, 14542 Werder an der Havel, Tel. 03327-731731, www.b1yachts.de