



NORDIC BOATING

VERGLEICH
TEST

1533

AXOPAR 28

CABIN | T-TOP

Die Stufen im Rumpf bringen die beiden Axopars zusammen mit den V6- und V8-Motoren auf Hochtouren

Beide 28er haben einen identischen Rumpf. Ausbau und Motorisierung machen den Unterschied



CABIN

Die Rumpffarbe muss nicht immer weiß sein, auf Wunsch gibt es noch Grau oder Blau, auf Anfrage noch weitere

T-TOP

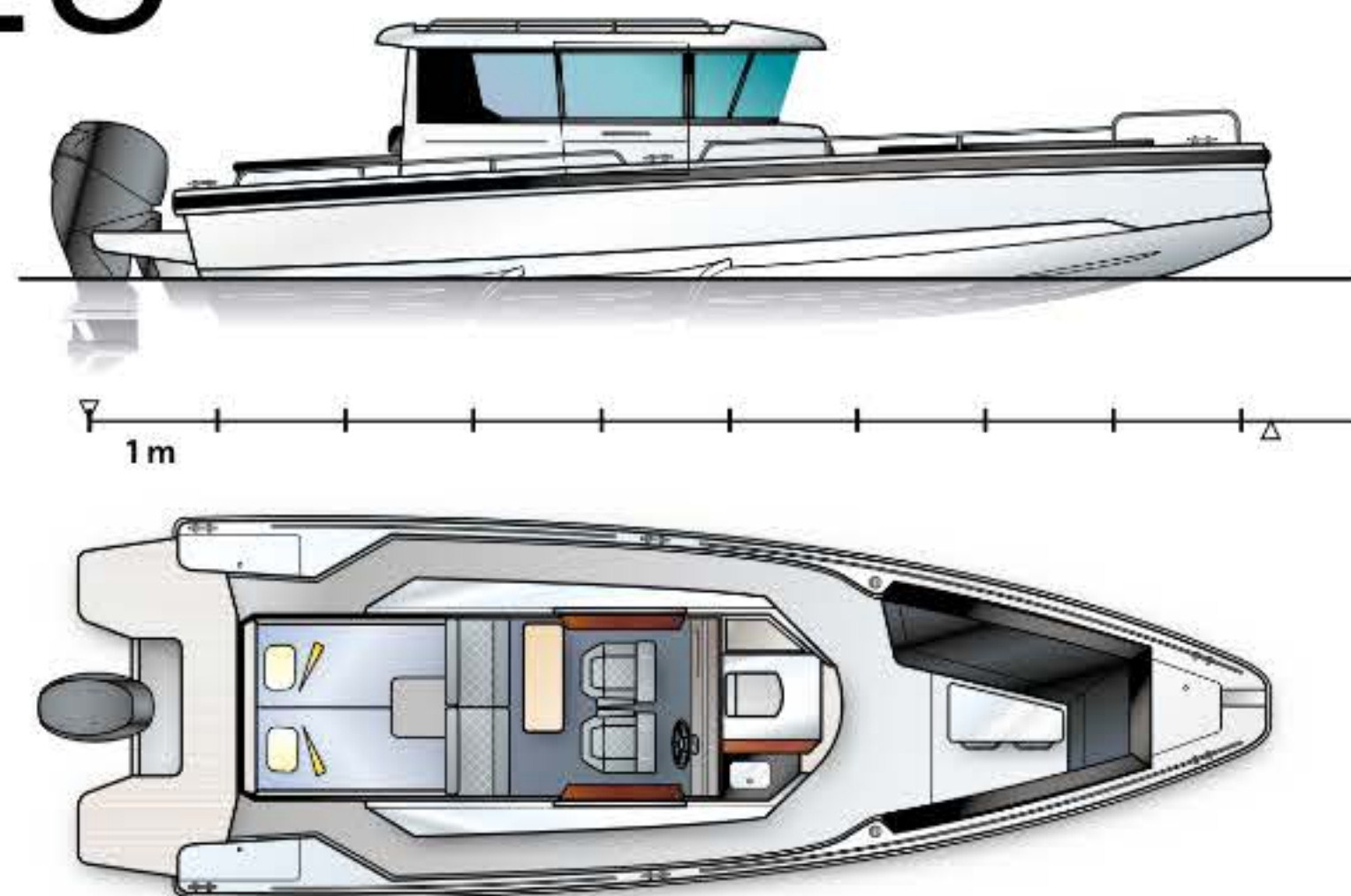
Ein Bugstrahlruder macht immer Sinn, insbesondere, wenn Seitenwind oder Querströmungen vorherrschen



CABIN AXOPAR 28

DAS BOOT

Werft	Axopar Boats/Finnland
Typ	28 Cabin
CE-Kategorie	B
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	9,20 m
Breite	3,00 m
Gewicht (mit 300-PS-Außenborder)	2383 kg
Tiefgang	0,80 m
Durchfahrthöhe	2,80 m
Kraftstofftank	300 l
Wassertank	39 l
Fäkalientank	45 l
Kojen	2 + 2
Kojenabmessung	Deckshaus 1,90 m x 1,50 m
	Unterflurkabine 1,95 m x 1,16 m
Steh-/Sitzhöhe	Deckshaus 2,03 m/1,36 m
	Unterflurkabine 1,05 m/0,72 m
	Toilette 1,30 m/0,92 m
Cockpitgröße	Bug 2,30 m x 2,00 m
Sonnenliegen	Heck 1,26 m x 1,32 m
	Bug 1,44 m x 1,46 m
Freibord	0,20 m
Seitenhöhe Cockpit innen	0,67 m
Wendekreise (Bootslängen)	
	vorwärts Stb. 2-3, Bb. 2-3
	rückwärts Stb. 2-3, Bb. 2-3
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	
von links nach rechts	direkt
von rechts nach links	direkt
Testbeladung	2 Personen, 1/2 Tank
	Testgewicht 3150 kg
mögl. Motorisierung	1-2 Außenbordmotoren
	bis 298 kW (400 PS)
Testmotorisierung	1 x Mercury V8
	224 kW (300 PS)
Preis (Standardboot ab Werk)	92 531 Euro
Vertrieb (Testboot)	Boote Polch KG
	D-56841 Traben-Trarbach
	www.bootepolch.de



Die finnische Werft Axopar ist eine der jüngsten und am schnellsten gewachsenen Werften in Europa. Sie steht mit aufsehenerregenden Projekten permanent im Fokus der Zeit und sammelt Auszeichnungen am laufenden Band, wie den so begehrten Preis „European Powerboat of the Year 2016“ für die Axopar 28. Die Möglichkeit zwei dieser ausgezeichneten Boote zu testen, ergibt sich auf der Mosel bei Traben-Trarbach. Beide 28er verfügen über einen identischen Rumpf, sind mit unterschiedlichem

Aus- und Aufbau versehen und mit verschiedenen starken Mercury-Außenbordmotoren der neuesten Generation unterwegs: Die Axopar Cabin mit einem 300 PS starken V8 und die T-Top mit zwei V6 je 200 PS. Die Rümpfe beider Axopar 28 sind in drei Segmente unterteilt, die durch zwei quer verlaufende Stufen getrennt sind. Sie reduzieren den Wasserwiderstand und sind dafür verantwortlich, dass man beim Fahren nur wenig Powertrim braucht. Der senkrechte Bug geht in einen scharf geschnittenen V-Rumpf über, der nach ach-



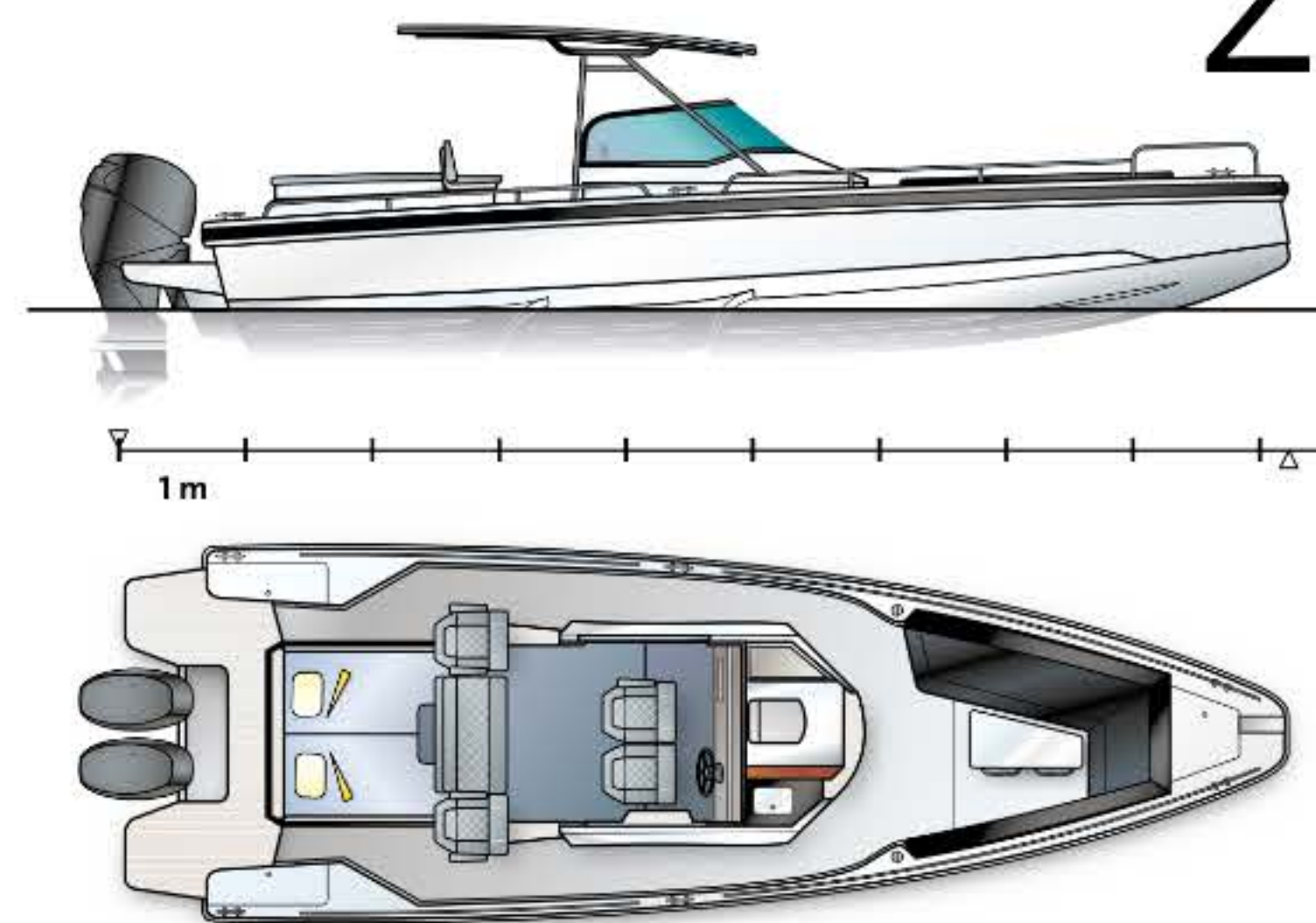
Große Scheiben garantieren gute Sicht nach allen Seiten (l.). Der Bugbereich ist bei beiden Modellen identisch ausgebaut (r.)

FOTOS: MORTEN STRAUCH; ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN

T-TOP AXOPAR 28

DAS BOOT

Werft	Axopar Boats/Finnland
Typ	28 T-Top
CE-Kategorie	B
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	9,20 m
Breite	3,00 m
Gewicht (ohne Motor)	1900 kg
Tiefgang	0,80 m
Durchfahrthöhe	2,80 m
Kraftstofftank	300 l
Wassertank	39 l
Fäkalientank	45 l
Kojen	2 + 2
Kojenabmessung	Unterflurkabine
	1,95 m x 1,16 m
Stehhöhe/Sitzhöhe	Unterflurkabine
	1,05 m/0,72 m, Toilette 1,30 m/0,92 m
Cockpitgröße	Bug 2,30 m x 2,00 m
Sonnenliegen	Heck 1,26 m x 1,32 m
	Bug 1,44 m x 1,46 m
Freibord	0,20 m
Seitenhöhe Cockpit innen	0,67 m
Wendekreise (Bootslängen)	
	vorwärts Stb. 2-3, Bb. 2-3
	rückwärts Stb.2-3, Bb. 2-3
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	
von links nach rechts	direkt
von rechts nach links	direkt
Testbeladung	2 Personen, 1/2 Tank
	Testgewicht 2850 kg
mögl. Motorisierung	1-2 Außenbordmotoren
	bis 298 kW (400 PS)
Testmotorisierung	2 x Mercury V6
	149 kW (200 PS)
Preis (Standardboot ab Werk)	104 584 Euro
Vertrieb (Testboot)	Boote Polch KG
	D-56841 Traben-Trarbach
	www.bootepolch.de



tern allmählich abflacht und mit längs verlaufenden Gleitstufen bestückt ist.

Axopar 28 gibt es in drei Ausbauparvarianten: Entweder komplett offen als Open, so können Fahrer und Gäste auf der Rückbank unter freiem Himmel sitzen; als T-Top mit einem fest stehenden stabilen Aluminium-Rohrrahmen samt Stoffdach; oder als Cabin mit festem Aufbau, der Fahrstand samt Sitzreihen umschließt. Den Zugang in das Deckshaus der Cabin-Version gewähren Seitentüren. Licht und Luft gelangen noch durch das elek-

trisch zu betätigende Stoffschiebedach. Allen 28er gemein ist der offene Bug mit integrierter Sitzbank plus Einstecktisch. Das Achterdeck zwischen der hinteren Sitzreihe oder dem Kabinenaufbau und der Motorwanne kann entweder frei bleiben, dann befindet sich darunter ein Stauraum, oder es können dort ein Pantryblock oder eine Sitzbank dazu bestellt werden. Als weitere Option lässt sich aber auch wie auf den Testbooten der Platz mit einer kleinen Doppelkabine bestücken. Um Zugang zur Kabine zu bekommen,

Die Fahrstände und Instrumente sind bei beiden Booten gleich. Nur die Anzahl der Schalthebel unterscheidet sich. Ein Kompass ist immer dabei



TEST



UNSER TESTURTEIL

FAHREN & MANÖVRIEREN

- ✦ Fahreigenschaften
- ✦ langsame/schnelle Fahrt
- ✦ Rauwasserverhalten
- ✦ Steuerung/Schaltung

VERARBEITUNG & TECHNIK

- ✦ Kunststoffverarbeitung
- ✦ Technische und elektrische Installation
- ✖ Zugang zur Technik

SICHERHEIT

- ✦ Fahreigenschaften
- ✦ Handlenzpumpe
- ✦ Quickstopp
- ✖ offenes Heck

KOMFORT AN BORD

- ✦ Toilette/ Stauraum
- ✦ Seitendecks
- ✦ Bug Sitzgruppe
- ✦ Sitze Fahrer und Co



Stauraum oder Toilettenraum mit Waschbecken. Bei der Bestellung einfach ein Kreuzchen bei den Extras machen



Auf beiden 28er lassen sich die Sitze von Skipper und Co drehen, um am Einstecktisch zu dinieren. Die Unterflurkabinen sind bis auf den Zugang gleich

muss man bei der T-Top-Variante den mittleren Sitz hochklappen. In der Cabin-Version ist der Zugang soweit frei und wird lediglich durch eine Hälfte der klappbaren Hecksitzbank kaschiert. Um aber auf der Cabin schlafen zu können, muss nicht unbedingt die Achterkabine bestellt werden. Heckbank samt Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich mit ein paar etwas umständlichen Handgriffen plus Einlegepolstern zur Liege wandeln. Weder die Heckkabine noch die Wandlungsfähigkeit der Sitzgelegenheiten in der Cabin ma-

chen eine 28er zum echten Kajütboot, eher zum Daycruiser. Toilette? Die ist, wenn bestellt, im Stauraum mit Waschbecken vor dem Fahrstand untergebracht und bietet genügend Platz, wenn auch mit beschränkter Stehhöhe. Der Zugang erfolgt stets von außen vom offenen Bug.

Normalerweise verhindern Querstufen im Rumpf bei Rückwärtsfahrten einen sauberen Geradeauslauf. Das hat Axopar im Griff. Mit einem Motor fährt das Boot bei geringem Tempo vorwärts als auch rückwärts hin, wo es soll und reagiert auf

AXOPAR CABIN 28

MESSERGEBNISSE

Drehzahl	Geschwindigkeit		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
1000	8,1	4	0,64	1,19	397	214	60
1500	11,6	6	0,72	1,34	352	190	53
2000	13,8	7	1,01	1,88	251	136	59-75
2500	17,2	9	1,15	2,13	222	120	65-78
3000	22,9	12	1,19	2,20	215	116	66-78
3500	34,5	19	0,98	1,81	261	141	69-82
4000	44,5	24	0,90	1,67	283	153	73-84
4500	60,0	32	0,97	1,79	263	142	74-85
5000	68,1	37	1,09	2,02	234	127	76-86
5550	78,0	42	1,15	2,13	222	120	77-88

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (300 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m vom Motor gemessen. Lufttemperatur: 23 °C, Wassertemp.: 19 °C, Wind: 1 Bft, Seegang: 1, Testbelastung: 2 Personen, 1/2 Tank, Testgewicht 3150 kg

FOTOS: MORTEN STRAUCH



Klappt man den Mittelsitz der hinteren Sitzreihe hoch, eröffnet sich der Zugang zur Kabine. Um an Kühlbox und Spüle zu gelangen, kippt man die vorderen Sitze hoch

Rudereinschläge mit sofortigem Kurswechsel. An- oder Ablegemanöver bereiten keine Probleme, und Vollkreise durchmessen in beiden Richtungen maximal zwei bis drei Bootslängen. Das gilt ohne Frage auch für die Doppelmotorisierung. Die Bugstrahlruder kommen lediglich bei Seitenwind oder Querströmung zum Einsatz. Mit kaum wahrnehmbarer Vertrimmung gehen beide Testkandidaten bei bester Voraussicht von Verdränger- in Gleitfahrt über und beschleunigen bis zur Höchstgeschwindigkeit. Mit dem 300er

loggen sich maximal gut über 42 kn und mit den beiden V6 knapp 49 kn im GPS ein. Während der V8 von 0–60 km/h 13,4 Sekunden braucht, messen wir mit den V6 flotte 8,3 Sekunden. Nach Auswertung der Messdaten ist man mit dem V8 in schneller Gleitfahrt bei Tempo 24 kn wirtschaftlich unterwegs und eine Tankfüllung reicht nonstop theoretisch 153 sm plus 15 % Reserve. Für die beiden V6 zeigen die Messdaten, dass man in wirtschaftlicher Gleit- oder Marschfahrt 3 kn schneller fahren kann und eine Tankfüllung für et-

AXOPAR T-TOP 28

MESSERGEBNISSE

Drehzahl	Geschwindigkeit		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
1000	10,3	6	0,78	1,44	328	177	66
1500	13,9	8	1,15	2,13	222	120	69
2000	19,8	11	1,31	2,43	194	105	74
2500	36,1	19	0,91	1,69	279	151	77
3000	49,4	27	0,85	1,57	300	162	80
3500	60,9	33	0,94	1,73	272	147	82
4000	69,2	37	1,03	1,90	249	134	83
4500	78,1	42	1,19	2,21	214	116	85
5000	86,1	46	1,39	1,58	183	99	88
5300	90,6	49	1,48	2,74	172	93	90

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (300 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m vom Motor gemessen. Lufttemperatur: 23 °C, Wassertemp.: 19 °C, Wind: 1 Bft, Seegang: 1, Testbelastung: 2 Personen, 1/2 Tank, Testgewicht 2850 kg



UNSER TESTURTEIL

FAHREN & MANÖVRIEREN

- ✦ Fahreigenschaften
- ✦ langsame/schnelle Fahrt
- ✦ Rauwasserverhalten
- ✦ Steuerung/Schaltung

VERARBEITUNG & TECHNIK

- ✦ Kunststoffverarbeitung
- ✦ Technische und elektrische Installation
- ✖ Zugang zur Technik

SICHERHEIT

- ✦ Fahreigenschaften
- ✦ Handlenzpumpe
- ✦ Quickstopp
- ✖ offenes Heck

KOMFORT AN BORD

- ✦ Toilette/ Stauraum
- ✦ Seitendecks
- ✦ Bug Sitzgruppe
- ✦ Sitze Fahrer und Co



VIDEO

ZU DIESEM THEMA AUF:
[youtube.com/bootetv](https://www.youtube.com/bootetv)

TEST



CABIN AXOPAR 28

Der Decksaufbau schützt bei jedem Wetter (l.). Auf der Unterflurkabine gibt es eine Hecksonnenliege

wa 162 sm zuzüglich Reserve reicht. Sowohl der V8 als auch beide V6 erfüllen auf den Axopar 28 die von BOOTE geforderten Mindestreichweiten. Während der 300er bei 6 kn Kanalfahrt mit einer Tankfüllung knapp 190 sm Reichweite verbuchen kann, muss man sich mit beiden V6 schon nach etwa 150 sm nach einer Tankmöglichkeit umschauchen. Vorteile zu Gunsten des V8 auch bei Vollgas, er kommt theoretisch knapp 30 sm weiter als die V6. Mercury kann dank Computer prüfen, ob Boot, Motoren und Propeller optimal aufeinander abgestimmt sind. Darüber hinaus sollen sie im mittleren Drehzahlbereich weniger Sprit verbrennen.

Erstaunliche Messwerte zeigen sich auf dem Schalldruckpegelmessgerät. Normalerweise erwartet man von Außenbordmotoren, dass sie schon bei geringer Drehzahl die 85-dB/A-Grenze überschreiten, im Doppelpack auch schnell die 100-dB/A-Marke knacken. Nicht aber unsere Testkandidaten. Der V8 und beide V6 erreichen erst ab 4500 U/min, oberhalb der Marschfahrt, die 85-dB/A-Grenze. Bei Vollgas beim V8 erreichen wir 88 dB/A und selbst bei den V6 kommen wir nur auf 90 dB/A. Ein bemerkenswerter messbarer und hörbarer Fortschritt bei Mercury.

Während die 2016 auf dem Mittelmeer getestete Axopar 37 dazu neigte, bei sehr

engen und mit hohen Geschwindigkeiten gefahrenen Kurven sowie bei 180°-Wenden den Rumpf festzuhalten und in letzter Konsequenz einzuhaken, ist das bei der 28er geändert worden. Mit der Einzelmotorisierung gibt es bei den 180°-Wenden und Tempo 40 kn zwar eine kurze Setzbeziehung, aber ohne, dass der Rumpf einhakt. Mit den beiden V6 sollte man dagegen über 40 kn keine 180°-Haken schlagen, sondern das Boot mit feinfühligem Fingern und voller Konzentration dirigieren, da es in letzter Konsequenz zum Einhaken neigt. Verzögert man dagegen für einen minimalen Augenblick die Ruderdrehung, hat der Rumpf Zeit sich zu stabi-

lisieren. Kurvenfahrten verlaufen bei jedem Tempo genauso ohne Probleme wie auch das Verreißen der Steuerung oder das Befahren einer Slalomstrecke. Hierbei pendeln beide Boote gemäß ihres tiefen V-Rumpfes zwar spürbar aber dennoch ungefährlich über die Längsachse. Da die Mosel nicht gerade ein bekanntes Revier für Rauwasser oder stürmische Wellen ist, fällt das Thema sprichwörtlich ins Wasser. An dieser Stelle sei aber erwähnt, dass Axopar Rauwassertauglichkeit im Markenkern trägt. Daher ist es kein Drama, dass wir das Kapitel bei diesem Test einmal überspringen müssen.

Während in der Cabin-Ausführung die Windschutzscheibe schräg nach vorn geneigt ist und die Scheibenwischer oben platziert sind, verläuft die Scheibe auf dem T-Top-Boot schräg nach achtern mit unten montierten Wischern. Im ersten Fall sieht man in der Frontscheibe keinerlei Reflexionen, im zweiten machen sich helle Oberflächen optisch bemerkbar. Die Gestaltung der Fahrstände fällt gleich aus, auch was die Bestückung betrifft. Das Mercury-Schalt- und Kontrollpaneel View-Vessel bildet alle Arten von Informationen über den Motor und einige Funktionen des Bootes ab, was, wenn kalibriert, auch auf dem großen Navigations-Touchscreen sichtbar wird. Dem Spieltrieb ist

fast keine Grenze gesetzt, und für Freunde des V8-Auspuff-Geräusches hat Mercury einen Schalter integriert, mit dem sich der Auspuff bei Leerlaufdrehzahlen umschalten lässt. So wird das typische V8-Blubbern erzeugt. Dass neben Elektronik noch ein analoger Kompass anzeigt, wo Nord und Süd ist, gefällt. Und auch die Sitze von Skipper und Beifahrer sind fest und bequem. Ansonsten gibt es am Fahrstand kaum Kritikpunkte. Beide Motoren werden elektrisch-elektronisch angesteuert und verfügen über eine jederzeit leichtgängige Hydrauliksteuerung.

Dass Axopar, was die gesamte Verarbeitung außen wie auch innen angeht, auf sehr hohem Niveau agiert, ist Teil der Wertphilosophie. Was die Technik betrifft, hilft das Handbuch, um Batterien, Kraftstoffhahn oder Sicherungspaneele für 12 V oder 230 V jeweils zu lokalisieren. Auf beiden Booten hängen die Motoren sauber verbolzt am Heck und Versorgungs- und Steuerungsleitungen führen durch Leerrohre. Was wir nicht entdeckt haben, sind Kraftstoffvorfilter, bei denen man sich scheinbar auf die Motorenhersteller verlässt. Genügend und passend montierte Belegklampen ernten Pluspunkte, ebenfalls positiv hervorzuheben, ist die vernünftige Scheuerleiste. Dass beide Boote über ein außenbords lenzen-

des Cockpit und Handlenzpumpen verfügen ist Axopar-Standard. Ebenfalls typisch für die Marke sind die offenen Hecks mit integrierten Badeplattformen, auf denen man stets Badeleitern mit Haltegriffen vorfindet. Vorzugsweise betritt man eine Axopar 28 daher von achtern. Auf beiden Booten garantieren passend bemessene Seitendecks mit stabilen Schanzkleidern, Handläufen und einer Relling sicheres Fortbewegen.

Peter Lässig

FAZIT

Beide Axopars erfüllen die Voraussetzungen, um jegliche Art von Wassersport zu betreiben. Ob man ein oder zwei Motoren, Open-, T-Top- oder Cabin-Version wählt, ist abhängig von Anspruch und Budget. Man ist stets sicher unterwegs und die Reichweiten passen. Die Möglichkeit noch zu übernachten, macht beide 28er zu Tagesbooten mit Plusfaktor, insbesondere wenn die Toilette mitbestellt wird.

AXOPAR 28 T-TOP

Zwei Motoren machen Laune. Das T-Top schützt vor Sonne und Regen. Falls notwendig, schließt man alles mit einem Verdeck rundum ab



Member of NAUTIC ALLIANCE NA

Viele neue Yachtmodelle!

Bavaria R40 Fly
Bavaria E40 Sedan
Sealine C330
Sealine C390
Swift Trawler 35
und viele weitere Modelle!

Ihr Charter Spezialist

www.pitter-yachting.com

pitter yachting