



Pony-Express: Axopar 24

Eine kernige Optik mit klarer Linie, derselbe scharfe, kantige Steven, ein breites Heck, das Ganze eben über einen Meter kürzer, dafür aber mit etwas mehr Freibord – die neue Axopar 24 wirkt neben der erfolgreichen 28 Fuß-Schwester oder gar der großen Axopar 37 wie ein freches Pony neben Rennpferden. Doch die „Kleine“ soll den Erfolg der preisgekrönten Axopar 28 bei all denen fortsetzen, die ein vielseitiges, sportliches Trailer-Boot mit guten Fahreigenschaften auch bei Rauwasser zu einem konkurrenzfähigen Preis suchen.

Text: Christian Schneider / Fotos: C. Schneider; Axopar (2) / Grafiken: Axopar

Design, Konzept, Verarbeitung

Drei Versionen gibt es, die sich aber lediglich in der Art des Aufbaus unterscheiden: Als „T-Top“ oder „Hard-Top“, bzw. lassen diesen als „Open“ natürlich ganz weg. Das Layout hingegen ist immer dasselbe: Der Bowrider mit Plicht und Fahrstand achtern und Mitteldurchgang vom Cockpit aus, verfügt zudem über zwei Sofas, die im Mittelschiff angeordnet sind und mit mittlerer Einlage als Sonnenliege oder auch als Koje zum Verweilen an Bord über Nacht genutzt werden können. Spätestens mit dem optionalen Camper-Verdeck hat sich der sportliche Daycruiser zum Overnighter gemausert. Das ermöglicht es z.B. bei un-

serer T-Top, das Boot vorne zur Frontscheibe hin und nach achtern über die Plicht und Cockpit zu einer gar nicht so kleinen „Kabine“ umzugestalten.

Zusätzlichen rudimentären Camping-Komfort bieten ein kleines Waschbecken in der Konsole vor dem Beifahrersitz und ein 45 Liter fassender Frischwasser-Tank sowie eine optionale Kühlbox. Jetzt noch ein Camping-Kocher für den morgendlichen Kaffee mitgebracht, und das Frühstück in der Ankerbucht ist gesichert. Eine ausziehbare, optionale Pumptoilette unter dem vorderen Plichtboden – hier sollte ein Handgriff nachgerüstet werden— kann immerhin als „Not-Klo“ dienen. Die vordere L-Sitzgruppe kann per optional erhältlicher Polsterinlagen



Trailerbar, frech und vielseitig: Die neue Axopar 24 als Hard Top, T-Top oder als Open hat einen selbstbewussten Auftritt und muss sich nicht hinter den großen Schwestern verstecken. (Foto: „Hard Top“/Grafik „Open“: Axopar)



Nautic-Yachting Geschäftsführer Daniel Goertz überzeugt sich von den Qualitäten der neuen Axopar 24

zur Sonnenliege umgebaut werden.

Die Zusatz-Ausstattungsliste ist übersichtlich, umfasst aber diverse sinnvolle Pakete, um die – ebenfalls Axopar-typisch – sehr nackte Basisversion zu komplettieren.

Pilot und Co-Pilot finden aufgrund der beiden mittig platzierten Kojen erst im hinteren Teil des Bootes ihren Sitzplatz. Das mutet von außen gesehen erstmal merkwürdig an, ist in der Praxis der Übersicht nach vorne hin aber nicht abträglich. Im Gegenteil: Der Skipper hat alles im Blick und die Rundumsicht ist auf unserem Testboot mit T-Top Dach vom Fahrstand aus gut.

Auch hinsichtlich der Bauqualität passt es. Ein paar Nachbesserungen im Detail sind beim Serienstart einer neuen Modellreihe i.d.R. nicht zu vermeiden und Axopar-Händler und Geschäftsführer der Firma Nautic-Yachting in Neustadt i.H., Daniel Goertz, dokumentiert Verbesserungsvorschläge und gibt der Werft ein entsprechendes Feedback. Auch für ihn ist es die erste Fahrt mit dem werftneuen Boot, das erst am Tag zuvor geliefert wurde.

Vor der E-Schalttafel im Fußraum achtern sollte eine stabile Abdeckung montiert werden, ansonsten ist ein Schaden durch einen unbeabsichtigten Fußtritt eines Beifahrers oder durch Schwallwasser nur eine Frage der Zeit. Überzeugen können hingegen die soliden Beschläge und Handgriffe an allen wichtigen Stellen, Gasdruckaufsteller und Dichtungen an den Luken-Deckeln, große Lenzer in der Plicht und die Möglichkeit, einen Cockpittisch in der Plicht und in der Bugsektion stabil zu installieren. Die haptisch sehr schönen und solide wirkenden Polster in frischem orange peppen den weißen GFK-Look farblich auf, alternativ gibt's sandfarbene oder graue Bezüge.

PU-Schäume in den Hohlräumen von Deck und Rumpf des Bootes sollen die Schwimmfähigkeit des Zwei-Stufen Gleiter-Rumpfes mit scharfem V-Spant – dem sog. „soft entry hull“ – auch im vollgeschlagenen Zustand garantieren. Die GFK-Arbeiten machen einen sehr sauberen Eindruck, und wer einen Blick in Anker- oder Staukästen wirft, entdeckt vorbildlich mit Topcoat versiegelte Oberflächen. Die äußere Laminatschicht aus Osmose-resistentem Vinylesterharz gibt hier Sicherheit und Wertbeständigkeit. Mit ca. 1600 kg Gewicht inkl. Motor bei 7,6 Metern Länge (ohne Motor) und 2,55 Metern Breite passt die Fuhre auf den Trailer eines kräftigen Mittelklasse-Zugfahrzeuges.

Fahreigenschaften

Unsere Test-Axopar kann aus dem Vollen schöpfen: Ein Mercury Verado mit 147 kw (200 PS) ziert das Heck und entspricht der von der Werft empfohlenen Maximal-Motorisierung. Nach dem Start rappelt der

Vierzylinder an diesem kalten April-Morgen erstmal in rauer Tonlage los. Die wird aber mit zunehmender Betriebstemperatur und steigender Drehzahl weicher im Sound und bei Marschfahrt ertönt von achtern lediglich ein kraftvolles, sonores Brummen.

Mit stoischer Spurtreue geht's mit gut sechs Knoten Fahrt und einem Verbrauch von weniger als einem Liter Sprit pro Meile das Neustädter Fahrwasser in Richtung Ostsee hinaus. Wer es liebt, auch mal ganz gelassen durch schöne Landschaften zu traben und die Hektik an Land lassen will: Bitte schön – hohe

PS-Zahlen am Heck verpflichten zu nichts und die Axopar fühlt sich auch bei diesem Tempo gut an.

„Ich ahne, dass die 19er Steigung etwas zu groß ist“, so Daniel Goertz zur Wahl des ersten Propellers auf Empfehlung durch den Motorenhersteller. Das bestätigt sich während der ersten Testfahrt: Der Motor kommt nur zäh auf Drehzahl, die Beschleunigung könnte besser sein, die Maximaldrehzahl liegt 400 U/min unter der minimalen, herstellereitig angegebenen Nenndrehzahl von 5800 Touren. Zudem zieht der Prop in enger gefahrenen Kurven schnell Luft. Da geht noch mehr.

Nach dem Wechsel auf einen Prop mit 17er Pitch, ändert sich das Bild: Mit knapp 39 Knoten Top-Speed sind die Grenzen nautischer Bummelerei deutlich geknackt und der Verado dreht dabei mit 5950 Touren brav im Nenndrehzahlbereich. Auch der Durchzug passt jetzt: Gibt man der Axopar die Sporen galoppiert sie mit einem Antritt los wie ein Quarter-Horse auf der berühmten Viertel-Meilen-Rennstrecke. Wer es

auch mal auf einen Drift im fahrerischen Grenzbereich ankommen lassen will: Bitte schön! Eine mit gerade mal gut drei Umdrehungen knackig-direkte Lenkung und ordentlich Power am breiten Gleiter-Heck verführen zu allerlei Schabernack, bei dem sich die Axopar in schneller Kurve mit fast hart Ruderlage ordentlich auf die Backe legt, seitlich über zwei, drei Wellen poltert, die G-Kräfte an den Nackenmuskeln ziehen, und das Boot bei mit Vollgas in eng gefahrener Kurve eben noch in der Spur bleibt – im Gegensatz zu den Gesichtszügen des Skippers, die zum breiten Grinsen entgleisen. Dabei fräst sich der Prop ohne zu ventilieren durchs Ostseewasser. Der Rowdy am Volant erlebt das kantige Finnen-Geschoss mit dieser potenten Motorisierung so als echtes Wildpferd. YEE – HAW!

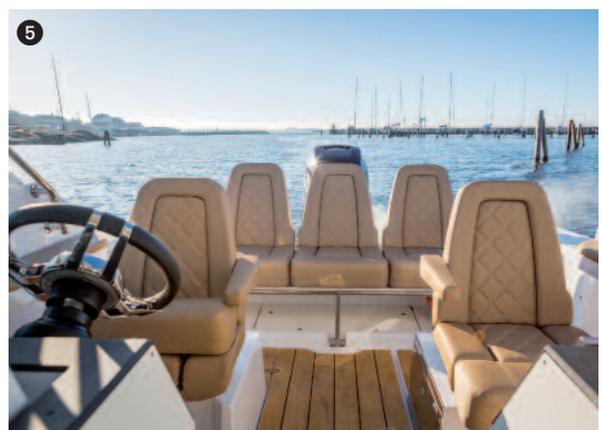
Abseits solcher Rodeo-Stunts präsentiert sich das Boot auf zügiger Tourenfahrt in seinem Element als perfekter Tender oder Cruiser für den gestreckten Galopp entlang der Küstenlinien und Flussläufe auch bzw. gerade auf welligem Geläuf. Gut 24 Knoten zeigt die Logge bei ökonomischer Marschfahrt in Gleitfahrt an, der „Gas-Arm“ liegt dabei bequem auf der vorbildlichen Armauflage. Mit 1,4 Litern Brennstoff pro Meile gurgelt nicht mehr durch die Brennstoffleitung, als es angemessen wäre. Die Werft verweist sogar auf einen gemessenen Wert von lediglich 0,9 Litern bei 22 Knoten und dem 150 PS Aggregat am Heck – unter Idealbedingungen vermutlich, aber immerhin!

Wer der Axopar die Zügel freigibt, freut sich bei 30 Knoten Fahrt – auch ohne eine Hand am Steuer – an einem wie an der Schnur gezogenen Geradeauslauf und einem Boot, das messerscharf, seideweich und vollkommen trocken durch die Welle feuert, wie auf Schienen eben auf dem Kimmknick liegend durch langgezogene Kurven hämmert und die Crew spüren lässt, das die Bezeichnung „soft entry hull“ nicht nur Marketing-Geschwafel ist, sondern Teil des konstruktiven Gedankens. Sauber!

Fazit

Die Axopar 24 ist eine vielseitige, charakterstarke Fahrmaschine mit sportlichen Fahreigenschaften einerseits und echten Cruiser-Qualitäten andererseits. Das universelle Konzept macht keine faulen Kompromisse, überzeugt durch funktionale Eleganz, ein klares und markantes Design und eine gute Bauqualität. Der Werfempfehlung für die 150 PS Motorisierung dürfte auch für den sportlich ambitionierten Fahrer und Familien fürs Wochenendvergnügen, zum Wakeboarden oder Touren passen, die 200 PS Maximalmotorisierung garantiert den Fahrspaß für Anspruchsvolle auch in Grenzbereichen. Dass die Axopar 24 darüber hinaus in ihrer Größe auch preislich ein sehr attraktives Angebot ist, gehört zur Philosophie der Marke, die ihr Portfolio nach der viel gelobten Axopar 28 jetzt mit der kleineren 24 Fuß Version und der größeren 37er konsequent ausbaut.

- 1 Ergonomischer Fahrstand mit Platz für einen Plotter, Armauflage, Stau-Fach und Getränkehalter.
- 2 Seitlich des Mittelganges befindet sich je eine Sofakoje.
- 3 Für alle Fälle – die optionale, ausziehbare Toilette.
- 4 Ballermann: Der Mercury Verado 200 hat gehörig Druck. Zwei Badeplattformen verlängern das Heck, Stb. mit Badeleiter. Der stabile Wasserski-bügel garantiert Wakeboard-Spaß.
- 5 Die Polsterbezüge sind auch sandfarben lieferbar, auf Wunsch gibt's ein Stabdeck aus Flexiteek. (Foto: Axopar)
- 6 Ob mit oder ohne Dach – das Layout ist immer gleich. (Grafik: Axopar)



6



Foto: Axopar

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)	
0-Gleitfahrt	5
0-Marschfahrt	9
0-Vmax minus 1 kn.	17
Drehkreis in Bootslängen	1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	3,3

Testbedingungen	
Revier	Ostsee / Lübecker Bucht
Wind (Beaufort)	3 bis 4
Strom (Knoten)	0
Wellenhöhe (Meter)	0,3 bis 0,4
Personen an Bord	1
Tankinhalt Wasser (Liter)	0
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	150

Technische Daten	
Herstellerland	Finnland / Polen
Werft/Modellbezeichnung	Axopar 24 T-Top
Konstruktion/Design	Axopar Boats
Länge ü. A. (m)	7,6
Breite ü. A. (m)	2,55
Tiefgang max. ca. (m)	0,7
Gewicht leer/max. load (kg)	1290 /
Baumaterial	GFK
Rumpf/ Bauart	V-Spant 20 Grad/ Gleiter
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Mercury/ Verado 200 / 147 (200)
Brennstoff	Benzin
Propellergröße Test	16" x 17"
Motorisierung von – bis kW (PS)	66 (90) - 147 (200)
Antriebsart	Außenborder
Kraftstofftank (l)	220
Frischwassertank (l)	45 (optional)
Schmutzwassertank (l)	30 (optional)
CE-Kat./Personen	C / 6
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	2 / 0
Preis Standard/Testschiff (€)	ab 27.500,-/ 72000,-

Kontakt:
Norddeutschland:

nautic yachting GmbH, ancora marina,
 An der Wiek 7–15, 23730
 Neustadt in Holstein,
 Tel +49 (0) 45 61/52 67 80,
 Fax +49 (0) 45 61/52 67 88

Vertriebsbüro West:

Akademiestraße 3, 40213 Düsseldorf
 Tel +49 (0) 2 11/63 55 63 66
www.nautic-yachting.com
info@nautic-yachting.com

Süddeutschland & Schweiz:

Boote Polch KG, Zum Hafen 18,
 6841 Traben-Trarbach
 Tel.: +49 (0) 65 41/20 10,
 Fax: +49(0) 65 41/29 30
www.bootepolch.de • info@bootepolch.de

Werft-Website: www.axopar.com

Messwerte									
Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	650	2,80	5,19	1,75	0,60	0,32	330,00	611,16	60
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1600	6,00	11,11	6,00	0,80	0,43	247,50	458,37	70
untere Gleitfahrt	3500	14,00	25,93	22,50	1,60	0,86	123,75	229,19	82
ökonomische Marschfahrt	4100	24,00	44,45	36,00	1,40	0,76	141,43	261,93	82
schnelle Marschf.	4700	30,00	55,56	45,00	1,55	0,84	127,74	236,58	84
V-max.	5950	39,00	72,23	80,00	2,00	1,08	99,00	183,35	86

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 198
 ** Gemessen am (Innen) Fahrstand