

Die sportlich und sicher laufende St. Tropez 5 macht mit dem Honda BF 60 sehr flotte 27 kn



Speedster von der Havel

St. Tropez 5

SONDERDRUCK
aus **ISkipper** 7-8/2013

Seit wenigen Monaten hat die Firma Bootscenter an der B1 eine neue Sportboot-Serie namens St. Tropez am Start. Die Fertigung erfolgt jedoch nicht an der französischen Mittelmeerküste, sondern in Werder an der Havel. Wir testeten die St. Tropez 5, die schon mit 44,1 kW (60 PS) viel Fahrvergnügen bereitet.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

In wirtschaftlich eher schwierigen Zeiten neben der populären Eigenmarke Aqualine ein weiteres Hausfabrikat zu entwickeln und dieses zügig auf den Markt zu bringen, setzt eine Menge Enthusiasmus und absolute Identifikation mit dem Produkt voraus. Im Falle der St.-Tropez-Modelle 5 und 7 ist beides gegeben. Frank Schaper, Inhaber und treibende Kraft des brandenburgischen Wassersport-Fachbetriebes Bootscenter an der B1, verwirklichte mit der Präsentation dieser Boote eine Idee, die, wie er sagt, während eines Urlaubs am Gardasee geboren wurde. Das Design klassischer italienischer Runabouts sollte in die moderne Konzeption und das Erscheinungsbild einer jeden St. Tropez einfließen. In Anbetracht unserer Testboote kann sich die Umsetzung der Zielvorgabe wahrlich sehen lassen. Der rubinrot-weiße Renner wird von einem 66,2

kW leistenden Honda BF 90 befeuert und geht mit zweiköpfiger Besatzung rasante 33,7 kn. Wir konzentrieren uns im weiteren Verlauf dieses Tests jedoch auf das diamantschwarz-sahara-farbene Pendant, dessen 60-PS-Honda-Viertakt-Außenborder vom Typ BF 60 LRTU überraschend viel Druck erzeugt.

Jedes Boot ein Einzelstück

Wie bei den beliebten Aqualine-Kabinengleitern der Fall, bezieht das Bootscenter an der B1 die handlaminieren Kaskos von einem auf GFK-Arbeiten spezialisierten Zulieferer. Sämtliche weiteren Montageschritte an den St.-Tropez-Booten einschließlich der Motorinstallation erfolgen in den eigenen Werkshallen in der Inselstadt Werder. Ein stichhaltiges Verkaufsargument für die unter dem eingetragenen Label B1 Yachts offerierten Flitzer ist der hohe Grad der Individualisie-



und -kolorierungen ausgestattet werden. Der Kunde profitiert von dieser nicht alltäglichen Flexibilität des Herstellers und kann für sein Unikat sogar ein Metallic-Farblayout in Auftrag geben. Die Serienproduktion der 4,92 m langen und 2,08 m breiten St. Tropez 5, die in unbelastetem Zustand etwa 640 kg auf die Waage bringt, begann im September 2012. Seitdem wurde der für Langschaft-Außenborder mit einer Maximalleistung von 110,3 kW (150 PS) zugelassene Newcomer auf mehreren Bootsmessen gezeigt - und erntete reichlich Applaus. Kennzeichnend für das von Frank Schaper persönlich entworfene 16-Fuß-Sportboot ist neben dem eleganten Äußeren auch das gefällige Interieur. Der Käufer kann sich auf erstaunlich viel Bewegungsraum, sehr bequeme vordere Einzelsitze, einen stilistisch besonders ansprechenden Instrumententräger und eine zur Sonnenliege umfunktionierbare Heckbank freuen. Die Freibordhöhe im Cockpit beträgt immerhin 63 cm, so dass sich bis zu fünf Crewmitglieder jederzeit sicher aufgehoben fühlen. Selbstverständliche Zutaten sind demontierbare Fußstützen, eine seewasserresistente Kunststoff-Windschutzscheibe, stählerne Belegklampen und der mit 85 l Volumen recht ordentlich dimensionierte Benzintank. Bemängeln müssen wir lediglich den fehlenden Aufsteller des Ankerkastendeckels, die achterliche Polsterfixierung per erwiesener Maßen stöempfindlichem Klettband und den Umstand, dass die Motorarmaturen teilweise vom Ruderkrans verdeckt werden. Lenkung und Schaltung wurden, wie die Sitzprobe beweist, optimal positioniert.

ung. So können die Boote nicht nur in allen Farbtönen aus der RAL-Palette bestellt, sondern auch mit diversen Polsterstoffen

Vor dem Beifahrersitz befindet sich ein großes Handschuhfach. Mitgeführte Kleinteile werden spritzwassergeschützt aufbewahrt



Zu den optischen Highlights des brandenburgischen Sportbootes gehört die Mittelkonsole - ganz bewusst im Speedster-Look



Eines der geräumigen Staufächer im Heck der St. Tropez 5



Die Klappe unter der Fondbank mit Gasdruckdämpfern



Ein Extralob vergeben wir für die körpergerecht geformten Sitze



Großer Ankerkasten am Bug. Es fehlt ein Aufsteller



Laufeigenschaften

Eine St. Tropez 5 kann auch langsam fahren - mit minimalen 700 min⁻¹ und 2,3 kn geht es gemächlich, fast ohne gleitertypisches Gieren und mit geringster Wellenbildung durchs Wasser. Bis zu einer Drehzahl von 3950 min⁻¹ und knappen 10 kn bewegt sich die mit drei Personen besetzte Probandin mit moderat ansteigendem Vorschiff in Verdrängerfahrt voran. Dann erfolgt der Übergang in die Gleitphase. Konstant gehaltene 5000 Touren erlauben eine Beschleunigung auf exakt 20 kn, wobei die St. Tropez sehr gut auf kleinste Trimmkorrekturen reagiert und demzufolge eine tadellose Balance unter Beweis stellt. Mit zunehmendem Speed verlagert sich der Abriss immer weiter nach achtern, so dass die Geschwindigkeit nochmals merklich ansteigt. Mit 6000 min⁻¹ sind in Nullkommanichts mehr als 25 kn erreicht, und unter Ausnutzung aller Reserven, die dem willig am Gas hängenden dreizylindrigen Honda-Viertakter bei abgelesenen 6200 min⁻¹ zum Aktivieren des Drehzahlbegrenzers veranlassen, stoppen wir ganz genau 27 Seemeilen pro Stunde, die wiederum ganz genau 50 km/h ergeben. Das passt. Geradezu vorbildlich zieht sich die nach CE-Norm C zertifizierte „ST5“ beim Wedeln durch den imaginären Slalomkurs aus der Affäre. Der bestens austarierte und daher auch in forciertem Kurventempo kavitationsfrei laufende V-Rumpf hakt nicht ein, so dass der Kraftschluss stets erhalten bleibt. Die vom Fotoboot verursachten Wellen, die echte Rauwasserbe-

Mit 66,2 kW (90 PS) am Spiegel ist die St. Tropez 5 natürlich noch spritziger. Unser rot-weißes Begleitboot ging rasante 33,7 Knoten



Zum Lieferumfang unserer Testkandidatin zählt eine Teleskop-Badeleiter. Diese ist an der Backbordseite des Hecks positioniert



Eine Sonnenliege hat auf offenen Sportbooten der 16-Fuß-Klasse Seltenheitswert. Die Polster Elemente gehören zum Standard

dingungen natürlich nur ansatzweise wiedergeben, werden klaglos durchquert beziehungsweise übersprungen. Beim abschließenden Anlegemanöver benimmt sich die St. Tropez 5 so, wie man es von einem guten neuartigen Boot auch erwarten darf - und zwar sowohl vorwärts als auch im Rückwärtsgang.

Fazit

Alle Achtung - die Fahr- und Handlingeigenschaften der St. Tropez 5, die im Herbst in Friedrichshafen, Hamburg und Berlin zu sehen sein wird, sind ohne Einschränkung zu loben. Schon mit bescheidenen 44,1 kW (60 PS) am formschönen Heck kommt viel Freude auf. Übrigens auch - mit einem nicht allzu schweren Läufer - beim Wasserskischlepp. Ebenso sicher,

Die sauber verarbeiteten Polster Elemente der achterlichen Sonnenliege lassen sich unterhalb der Heckbank verstauen



LED-Cockpitbeleuchtung kann als Extra geordert werden



Keine Ideallösung: Polsterfierung mittels Klettband





Die sorgfältig verarbeitete St. Tropez 5 hinterlässt beim Skipper-Test auf dem Schwielowsee einen rundum stimmigen Eindruck



TEST

Frank Schaper (40), Inhaber der Firma Bootscenter an der B1, zeichnet für die Konstruktion der ST5 persönlich verantwortlich

Technische Daten

Länge ü. A.: 4,92 m

Breite: 2,08 m

Tiefgang (Antrieb angehoben): 0,30 m

Gewicht: 640 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 5

Brennstofftank: 85 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder (Langschaft), maximale Leistungsempfehlung 110,3 kW (150 PS)

Grundpreis (ohne Motor): 14 250 €

Preis des Testbootes inklusive Motor und Sonderausstattung: 29 788 €

Motor am Testboot:

Honda BF 60 LRTU, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 44,1 kW (60 PS), Zylinderzahl: 3, Bohrung x Hub: 73 x 79,5 mm, Hubraum: 998 cm³, Gewicht: 110 kg, max. Drehzahlbereich: 5000-6000 min⁻¹, Preis: 8690 €

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

85-l-Einbautank mit Absperrventil und Füllstandsanzeige, getönte Windschutzscheibe, selbstlezendes Cockpit, automatische Lenzpumpe, internationale Navigationsbeleuchtung, Edelstahl-Badeleiter, Polster Elemente für achterliche Sonnenliege, Ankerkasten, Batterie Hauptschalter, Edelstahl-Getränkhalter

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Zwei Bugscheinwerfer (496 €), Aufpreis für LED-Navigationsbeleuchtung (450 €), Zweifarben-Gelcoat (1200 €), Instrumentensatz (399 €), Radio/CD-System mit zwei Lautsprechern (599 €), Bodenbelag aus Teak-Imitat (975 €), drei 12-Volt-Steckdosen (197 €), klappbare Sitzflächen für Fahrer und Beifahrer (404 €), LED-Cockpitbeleuchtung (187 €), Kartenplotter mit Fishfinder (831 €), versenkbare Edelstahl-Klappen (240 €), maßgefertigte Abdeckplane (870 €), maßgefertigtes Cabrioerdeck (2200 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	53 dB(A)	2,3 kn
	1000 min ⁻¹	58 dB(A)	2,8 kn
	1500 min ⁻¹	63 dB(A)	4,0 kn
	2000 min ⁻¹	67 dB(A)	5,2 kn
	2500 min ⁻¹	69 dB(A)	5,7 kn
	3000 min ⁻¹	73 dB(A)	6,6 kn
	3500 min ⁻¹	76 dB(A)	7,5 kn
	4000 min ⁻¹	78 dB(A)	10,0 kn
	4500 min ⁻¹	79 dB(A)	15,8 kn
	5000 min ⁻¹	81 dB(A)	20,0 kn
	5500 min ⁻¹	83 dB(A)	22,1 kn
	6000 min ⁻¹	84 dB(A)	25,4 kn
(Volllast)	6200 min ⁻¹	85 dB(A)	27,0 kn

Revier: Großer Zernsee und Schwielowsee bei Werder an der Havel, Crew: 3 Personen, Messung: GPS, Wasser: 14°C, Luft: 21°C, Wind 1-2 Bft., Tank: Benzin 40 l (47 %)

Informationen und Werft

B1 Yachts (Werft und Lieferant des Testbootes), Berliner Str. 114, 14542 Werder an der Havel, Tel. 0 33 27-73 17 31, www.b1yachts.de

aber fast sieben Knoten schneller unterwegs, ist man mit einem 90-PS-Motor, maximal mögliche 110,3 kW (150 PS) verhelfen dem Speedster von der Havel nach Angaben der Werft zu einem Topspeed um die 43 kn, die 80 km/h entsprechen. Neben den gelungenen Designelementen, durch die sich das Testboot auf den ersten Blick von der Konkurrenz abhebt, muss man die konsequente Raumausnutzung an Bord thematisieren. Zu einem interessanten Thema wird selbstredend auch der Preis. Das Basismodell kostet überschaubare 14250 €. Ausstaffiert mit einigen kaum verzichtbaren Details wie der maßgeschneiderten Abdeckplane und einem Schwung Luxus-Features kommen dann ruckzuck mehrere zusätzliche Tausender zusammen. Der kultiviert zu Werke gehende Honda BF 60 LRTU steht, fast hätten wir es vergessen, mit 8690 € in der Preisliste.

Ein empfehlenswertes Detail ist das maßgeschneiderte mehrteilige Cabrioerdeck. Dafür werden zusätzliche 2200 Euro fällig



Viel Platz im Cockpit, hier mit optionalem Teak-Imitat-Boden

Der dreizylindrige Honda BF 60 LRTU arbeitet sehr kultiviert

