

BOOTSTEST

Rumpf Auf der Elbe, Höhe Wedel, überzeugte die Anytec 750 SP mit sicheren Fahreigenschaften.



Nicht alltäglich

Anytec 750 SP: ein Boot mit besonderem Aussehen und Technik.

Aluboote gehören auf unseren Revieren eher zu den Exoten: Boote, die aufgrund ihres „metallischen Aussehens“ mehr robust als wohnlich wirken. Besonders Frauen merken das gern kritisch an. Technikfreaks sind dagegen von der ausgeklügelten Mechanik und Elektronik an Bord begeistert. In dieser „Rubrik“ hat unser Testboot, die Anytec 750 SP, einiges zu bieten. Das fängt bei einer Video-Kamera an, geht über speziell gefederte und geformte Fahrer- und Beifahrersitze bis zum „Powerbracket“ für die Außenborderhalterung. Letzteres ist eine Art höhenverstellbarer Spiegel, den man per Knopfdruck hoch- und runterfährt.

Eine Einrichtung, die in der Regel auf Rennbooten installiert wird, um auch die letzten Geschwindigkeitsreserven aus Boot und Motor herauszukitzeln. Der Umgang ist nicht ganz einfach, und das Verstellknöpfchen sollte nur vorsichtig gedrückt werden.

„Aus diesem Grund“, so Vertens (Vertrieb Anytec-Boote in Deutschland) Geschäftsführer Stephan Andreas Schreiben, „stellen wir das Powerbracket einmal optimal ein und empfehlen dem Eigner, die Stellung nicht zu verändern.“

Dies und die gesamte Bedienung bekommt der frisch gebackene Anytec-Eigner auf einer ausführlichen praktischen Einweisung beigebracht.

„Diese Art von Übergabe ist für mich ein ganz wichtiger Service“, so der Vertens-Chef. Denn mit solch einem schnellen Boot muss man schon Gefühl für die Gas- und Lenkhand entwickeln. Dass man keine unüberlegten Manöver fahren soll, zeigt auch ein Aufkleber am Fahrstand. Auf ihm wird schematisch das Boot gezeigt, ein Pfeil nach links und einer nach rechts, und außerdem die Bemerkung „max. 45 kn“.

Bei unseren schnellen Testmanövern haben wir uns an diese Grenze (max. sind gut 50 kn möglich) gehalten. In Kurven und Kreiseln gehört der DF 300 von Suzuki dabei an den Spiegel getrimmt, damit der Rumpf möglichst wenig

schaukelt. Hinweis: Wir hatten bei den Fahrmanövern immer Wellenschlag – der Schaukeln begünstigt. Auf Slalomkursen (mit Fahrtrimm) lässt sich die Anytec mit der leichtgängigen elektro-hydraulischen Lenkung gut kontrollieren. Aufgrund des langen Lenkweges fällt der Steuerungsausschlag am Außenborder beim Verreißen der Lenkung gering aus, und die 750 SP schlägt nur einen kleinen Haken.

Ihre Rauwasserqualitäten konnte die Anytec auf der Elbe vor Wedel und im HH-Hafen beweisen. Wellen von Seeschiffen durchfährt der 20°-aufgekimmte Rumpf weich und trocken. Kleinere Wellen überspringt das Boot selbst mit



napp 40 kn noch erträglich, bekommt man es mit der Heckklappe von Containerschiffen zu tun, bleibt die Fahrt bis etwa 40 kn passabel.

Um die Anytec immer in die optimale Lage zu bringen, sitzen wir auf unserem Testboot das

jedoch keine Klappen mehr. Wirtschaftlich unterwegs ist das Anytec-Suzuki-Gespann mit 30 kn (4500/min). Der Verbrauch liegt in dieser Situation bei 1,61 l/sm, und die Tankfüllung des serienmäßigen Einbautanks (230 l) reicht abzüglich 15 % Reserve für passende 121 sm. Wer weiterkommen möchte, ordert einen zusätzlichen 100-l-Einbautank und/oder bis zu acht Außenbordtanks, die im Bugbereich verzurr werden.

In Verdrängerfahrt muss man den Kurs teilweise korrigieren, was für einen stark aufgekimmten V-Rumpf aber nicht ungewöhnlich ist. Gewichtsverlagerungen haben auf die Geradeausfahrt nur geringen Einfluss. Wendekreise zwischen 1 und 1 1/2 Bootslängen sowie das direkte Umsteuerverhalten sind Zeichen für ein ansprechendes Manövrierverhalten.

Gelenkt wird das Boot an einem gut positionierten Fisherman-Steuerrad mit sechs Spei-

TEST

1280

ANYTEC 750 SP

ereits erwähnte Powerbracket, Power-Trim und Trimmklappen. Letztere setzt man zum Ausgleich bei Seitenlage und beim Übergang von Verdränger- in Gleitfahrt ein. Mit den Trimmklappen bleibt die Vorschau in der Übergangsphase uneingeschränkt. Bei geringerer Gleitfahrt ist der Einsatz der Trimmklappen für eine bessere Bootslage ebenfalls sinnvoll. Ab etwa 3500/min benötigt man



Bug Hier lassen sich bis zu acht Außenbordtanks verzurren. Bug- und Mittelbank sind bequem gepolstert. Gegen Aufpreis gibt's eine Sonnenliege.



Heck Auch die Dreiersitzbank achtern hat komfortable Polster. Den Targabügel liefert die Werft serienmäßig, die Wasserkistange kostet extra.

BOOTSTEST



Details Für den Fahrstand spendiert die Werft eine Persenning. Ein Traum für jeden Rauwasserfahrer sind die erstklassig gefederten Ullman-Sitze.

chen und Lederkranz. Gut erreichen und bedienen kann man ebenfalls Einhebelschaltung und Trimmklappenschalter. Uneingeschränkt ablesen lassen sich die Instrumente, und durch die Sicherheitsglasscheibe hat der Fahrer eine gute Voraussicht. Manko: Der Scheibenwischer, der für den nötigen Durchblick bei Regen sorgt,

kostet Aufpreis. Das Hervorstechendste am Fahrstand sind die Sitze: Der deutsche Anytec-Vertreter installiert Ullman-Sitze. Das ist eine Art Pferdesattel mit einer speziellen Federung. Sie bieten Fahrer und Beifahrer besonders im Rauwasser einen optimalen Platz.

Nicht ganz so hervorragend, aber immer noch gut sitzen die

Passagiere auf den Bänken im Heck, vor dem Fahrstand und im Bug. Cockpittisch sowie Heckdusche bekommt man gegen Aufpreis. Eine Badeleiter, die man vom Wasser aus gut bedienen kann, spendiert die Werft dagegen serienmäßig.

Für weitere Sicherheit sorgen Selbstlenzer am Cockpitboden, rutschfeste Bodenstrukturen,

reichlich Handläufe und -griffe, elektrische und Handlenzpumpe, Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Kasten und Luftpolsterfolie, die das Boot unsinkbar macht. Letztere findet man unter dem Boden und in den seitlichen Hohlräumen. Festgemacht wird das Boot an vier Poller-Klappen. Alles ist genauso solide und fachmännisch wie die Aluminiumblechverarbeitung und die Installationen.

Wer das Boot auf dem Landweg transportieren möchte, dem empfiehlt der Vertens-Geschäftsführer einen speziellen 3,5-t-Trailer für 8500 Euro Aufpreis.

TEXT: RALF MARQUARD
FOTOS: MORTEN STRAUCH

DATEN UND MESSWERTE

DAS BOOT

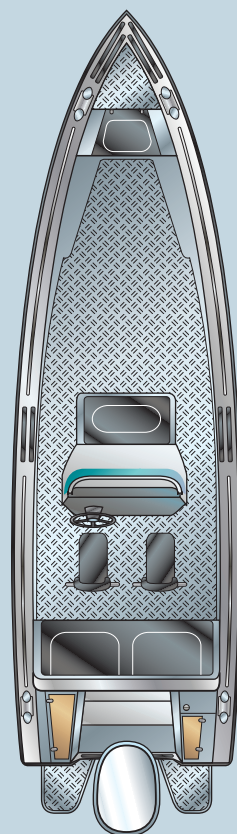
Werft	Anytec Boats/Schweden	Sonnenliege	2,00 m x 1,70 m
Typ	Anytec 750 SP	Freibord	0,75 m
CE-Kategorie	C = küstennahe Gewässer	Cockpitseitenhöhe innen	0,63 m
Rumpf und Deck	Aluminium	Empfohlene Motorisierung	Extralangschiff-Außenborder 110-257 kW (150-350 PS)
Länge über alles	8,08 m	Testmotorisierung	Suzuki DF 300 TX 221 kW (300 PS)
Breite	2,26 m	Testpropeller	4 x 15 1/4" x 24" Stahl
Verdrängung (mit Motor)	1390 kg	Preis (mit Motor)	93 500 €
Tiefgang	0,95 m	Vertrieb (Testboot)	Vertens Yachtbau Moortwiete 2c 25479 Ellerau
Durchfahrtshöhe	2,40 m		
Kraftstofftank	230 l		
Cockpitgröße	2,45 m x 1,83 m (achtern) 3,35 m x 1,70 m (vorn)		

DIE MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch*		Reichweite**		Lautst.
U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	dB/A
1000	7,6	4,1	0,57	1,05	346	187	60
2000	13,1	7,1	0,98	1,81	200	108	71
3000	22,6	12,2	1,19	2,20	165	89	79
3500	30,1	16,3	1,13	2,10	173	93	80
4000	43,8	23,7	1,00	1,85	196	106	82
4500	55,8	30,1	0,87	1,61	225	121	85
5000	67,9	36,7	0,98	1,82	199	108	87
5500	79,1	42,7	1,05	1,95	185	100	90
6400	93,5	50,5	1,07	1,99	182	98	92

□ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

* Verbrauch: 1 Motor **Reichweite: 1 Tankfüllung (230 l) abzüglich 15 % Reserve Lautstärke: 1 m entfernt vom Motor gemessen. Lufttemperatur 16 °C, Wassertemperatur 16 °C, Wind 2-3 Beaufort, Seegang 1.



Weitere Tests finden Sie im Internet unter www.boote-magazin.de



UNSER TEST-URTEIL

- ▲ Gleit-, Verdrängerfahrt, Manövrieren, Lenken, Schalten, Verarbeitung, Installationen, Bewegungssicherheit, Feuerlöscher, Lenzeinrichtung, Reichweite, Motorinstrumente, Sitze, Stauräume, Klappen, Handläufe, -griffe, Badeleiter, Badeplattform, Ankerkasten, Navigationslichter.
 - ▶ Navigationsinstrumente, Persenning.
 - ▼ Scheibenwischer.
- ▲ gut
▶ ausreichend
▼ mangelhaft