

AQUASPIRIT S700

STARKES GESPANN

Die Aquaspirit S700 ist neu auf dem internationalen Bootsmarkt. Während des Praxistests auf dem Rhein soll das ukrainische Alu-Rumpf-RIB seine Talente demonstrieren, und zwar in Kombination mit einem 250 PS generierenden Suzuki-Außenborder. Angesichts der heftigen Antriebspower ist jede Menge Fahrvergnügen garantiert.



Mit dem 183,8 kW starken Suzuki DF250 APX ist die Aquaspirit S700 sehr gut motorisiert. Die Topspeed-Messung auf dem Rhein ergibt 46 nautische Meilen pro Stunde.

TEST

Heimatland der auffallend solide anmutenden und gleichzeitig frisch und modern gestylten Aquaspirit-RIBs ist die Ukraine, die man sicherlich als eine der kontinentalen »Hochburgen« bezeichnen kann, wenn es um fachmännisch konstruierte Sportschlauchboote mit Feststoff-Rümpfen geht. Spontan in den Sinn kommen dem Insider da zum Beispiel die rund um den Globus erhältlichen Konkurrenzfabrikate BRIG und Grand. Im Falle der qualitativ, optisch und haptisch sehr ansprechenden Aquaspirit-Boote besteht das Unterwasserschiff aus robustem Marine-Aluminium, das gegenüber glasfaserverstärktem Kunststoff eine höhere Stabilität aufweist, sollte es früher oder später zu einer Grundberührung oder anderen unvorhersehbaren mechanischen Kollisionen kommen. Als Hersteller der aufblasbaren Flotte zeichnet die erst im Jahre 2017 aus der Taufe gehobene und in Kiew ansässige Firma Aquaspirit LLC verantwortlich, die in relativ kurzer Zeit mehr als 500 Bootseinheiten an den Mann beziehungsweise an die Frau bringen konnte. Den Exklusivimport für

Deutschland und einige weitere europäische Länder übernimmt die Münchener Aquaspirit Germany GmbH, die das hiesige Händlernetzwerk tatkräftig unterstützt, die logistischen Abläufe im Produktionsprozess überwacht, Zollformalitäten erledigt und den Transport an die jeweilige Auslieferungsstätte im Bundesgebiet organisiert. Auf Wunsch sind spezielle Sonderbauten mit maßgeschneiderten Detaillösungen möglich, so dass man neben der privaten Kundschaft auch kommerzielle beziehungsweise behördliche Auftraggeber wie die Wasserschutzpolizei oder verschiedene Rettungsorganisationen bedienen kann. Alle wesentlichen Baukomponenten einer Aquaspirit – gemeint sind die hydrodynamisch optimierten Leichtmetall-Rümpfe, das wahlweise aus PVC oder Orca-Hypalon bestehende Schlauchsystem und auch die Decksaufbauten – werden in Kiew geplant, entwickelt, designt und schließlich mit größtmöglicher Präzision angefertigt.

[Kommen wir zurück](#) zu unserer Testkandidatin, die als Imageträger und künftiges Topmodell der von 2,70 bis 6,99 m

reichenden, fortan elf Entwürfe umfassenden Aquaspirit-Range während der Boot Düsseldorf 2024 als Weltpremiere gezeigt wird. Uns bot sich die Gelegenheit, dieses außergewöhnliche RIB noch vor dem offiziellen Debüt in der Praxis auszuprobieren. Bei sonnigem Herbstwetter sind wir im rheinland-pfälzischen Altrip zu Besuch und mit Alex Solz verabredet. Der 39-jährige Wassersport-Profi betätigt sich mit seiner Boats & more GmbH als ambitionierter Aquaspirit-Regionalhändler. Gleich mehrere Exponate im gläsernen Showroom stehen als sofort einsatzfähige Vorführboote bereit, darunter die mit einem Suzuki DF250 APX bestückte Aquaspirit S700. Die mit 250 Propellerwellen-PS gleichzusetzenden 183,8 Kilowatt des japanischen V6-Viertakters sind auf der CE-Plakette der 6,99 x 2,88 m messenden Testkandidatin als Leistungslimit eingraviert, und auch wir vertreten nach dem ersten Beschleunigungsversuch die klare Meinung, dass genau diese Boot-Motor-Kombination angesichts des vehementen Antritts hervorragend funktioniert. Mit niedrigen Drehzahlen, also im Bereich von 650 bis 2.000 min⁻¹,



1. In forciertem Tempo hebt sich der Rumpf weit aus dem nassen Element
2. Mit originalen Einlegepolstern entstehen vorne und achtern Sonnenliegen
3. Der v-förmige Alu-Rumpf mit drei Stringern pro Seite liegt stabil im Wasser
4. Suzukis DF250 APX mobilisiert seine 250 Pferdestärken aus 4.028 ccm
5. Optisch und haptisch überzeugend: Der ergonomisch gestaltete Steuerstand



1. Hinter dem zentralen Schapp, das Platz für ein Chemie-WC bietet, kommt die Bordelektrik zum Vorschein.
2. Erfreulich viel Bewegungsfreiheit: Der Abstand zwischen Bordwand und Konsole beträgt 43 Zentimeter.
3. Der stabil ausgeführte metallische Wasserski-Zugbügel wird als Extra berechnet und kostet 380 Euro.
4. Die Werft sollte einen anderen Tischfuß verwenden, der im Achtercockpit avanciert schnell zur Stolperfalle wird.
5. Bitte bald ändern: Den meisten der zahlreich vorhandenen Staufächer fehlen geeignete Deckelaufsteller.
6. Leider keine Ideallösung – die sauber vernähten Polster Teile werden mit störanfälligen Druckknöpfen fixiert.



bewegen wir uns gänzlich unspektakulär im Verdrängermodus voran, wobei der Spritverbrauch in Litern pro Stunde erfreulicherweise einstellig bleibt. Der Übergang in die Gleitphase geschieht fast unmerklich mit moderat ansteigendem Vorschiff, ab 3.000 min⁻¹ und 17 kn legt sich das Boot plan aufs Wasser, um dann in jeder Fahrstufe zügig an Tempo zu gewinnen. Dazu hebt sich der scharf aufgekimmte V-Rumpf weit aus dem Rhein, dennoch bleiben der exzellente Grip und die tollen Handlingeigenschaften zu 100 Prozent erhalten – mit korrektem Trimm als kleine Mutprobe auch in forcierter Kurvenfahrt. Geradeaus geht das unbelastet rund

1.100 kg schwere Power-RIB erwartungsgemäß richtig gut vorwärts ... Mit finalen 45,9 kn rauschen wir buchstäblich im Tiefflug übers Wasser. Nach der Rückkehr in die Marina gilt es, einige Stichworte zur Cockpitgestaltung ins Protokoll einzutragen. Die mit einem abnehm- und austauschbaren »D-Design«-Schlauchsystem inklusive sechs Luftkammern ausgestattete S700 punktet mit sehr guten Platzverhältnissen, komfortablen Sonnenliegen an beiden Cockpitenden, viel geschütztem Stauraum und einem mittels optionalem Alu-T-Top überdachten zentralen Kommandostand. Der für einen relaxten Bordaufenthalt unbedingt vorteilhafte elastische

EVA-Bodenbelag zielt sogar die 50 cm hohen inneren Bordwände.

[Wir fassen zusammen](#) und attestieren dem neuartigen Aquaspirit-Flaggschiff, ein Vollblut-Sportboot für diverse Anwendungsgebiete zu sein. Obendrein garantiert die Auftrieb verleihende Ausschäumung des erstklassig laufenden Rumpfes die angestrebte Unsinkbarkeit. Ab Altrip kostet die motorlose Basisversion rund 62.000 Euro, für das fast schon luxuriös konfigurierte Demo-Modell werden laut Liste 125.312 Euro aufgerufen.

Text & Fotos: **Peter Marienfeld**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,99 m
Breite: 2,88 m
Anzahl der Luftkammern: 6
Schlauchdurchmesser (»D-Form«): 0,62 m
Tiefgang (Antr. abgesenkt): 0,75 m
Gewicht (o. Motor): 1.100 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 10
Brennstofftank: 300 l
Wassertank (opt.): 47 l
Baumaterial: Schlauchsystem PVC, Rumpf Marine-Aluminium
Motorisierung: Außenborder (X-Langschafft), werftseitig empfohlene Leistung 147 bis 183,8 kW (200-250 PS)
Grundpreis (ohne Motor): 62.042 €, Preis mit Testmotorisierung: ab 93.500 €, Aufpreis der Hypalon-Ausführung: 6.217 €, Preis des Testbootes inkl. Motor und umfangreicher Sonderausstattung: 125.312 €

MOTOR AM TESTBOOT

Suzuki DF250 APX, Viertakt-Außenborder mit el. Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 183,8 kW (250 PS), Zylinderzahl: V6, Bohrung x Hub: 98 x 89 mm, Hubraum: 4.028 ccm, Gewicht: 290 kg, max. Drehzahlbereich 5.500-6.100 min⁻¹, Einzelpreis: 29.290 Euro

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, 300-l-Benzintank mit Füllstandsanzeige, hydraul. Lenkung, Silvertex-Polstersatz, LED-Ambientebeleuchtung im Cockpit und in allen Staufächern, Bugtritt, ausgeschäumter Rumpf, abnehmbare Schläuche in D-Form, Bugöse, verstärkte Scheuerleiste

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Alu-Hardtop (1.625 €), Rollbar mit Wasserski-Haken (380 €), EVA-Bodenbelag (2.610 €), 47-l-Wassertank mit Heckdusche (1.305 €), el. Ankerwinde inkl. Niro-Anker (5.930 €), Kühlschublade mit Kompressor (2.495 €), Bug- und Heckliege (je 1.805 €), Pantryblock mit Gasherd und Spülbecken (3.771.185 €), achterliches Sonnensegel mit Carbonstützen (1.970 €), Chemie-Toilette (240 €), Soundsystem (ab 2.000 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	53 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	57 dB(A)	3,1 kn
	1000 min ⁻¹	61 dB(A)	5,3 kn
	2000 min ⁻¹	73 dB(A)	7,2 kn
	3000 min ⁻¹	79 dB(A)	16,9 kn
	4000 min ⁻¹	82 dB(A)	27,5 kn
	5000 min ⁻¹	83 dB(A)	35,6 kn
	6000 min ⁻¹	85 dB(A)	42,7 kn
(Volllast)	6200 min ⁻¹	87 dB(A)	45,9 kn

Revier: Rhein bei Altrip, **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 17° C, **Luft:** 25° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tanks: Benzin 90 l (30 %), Wasser leer

- + Für ein RIB der 23-Fuß-Klasse extrem groß geratenes Cockpit
- + Optimal abgestimmte Testmotorisierung mit Leistungsreserven
- + Mit Einlegepolstern entstehen Sonnenliegen im Bug und Heck
- + Optisch und haptisch gelungene Gestaltung des Steuerstandes
- + Professionelle Alu-Verarbeitung, abnehmbares Schlauchsystem
- + Passend dimensionierter Benzintank gehört zum Lieferumfang
- + Sportlich-sicheres Fahrverhalten bis zur Höchstgeschwindigkeit

- An den meisten Staufachdeckeln fehlen geeignete Aufsteller
- Unpraktischer Tischfuß im AC könnte zur Stolperfalle werden
- Skipper- und Beifahrersitz sind leider nicht längsverstellbar

INFORMATIONEN UND WERFT

Boats & more GmbH (offizieller Aquaspirit-Händler und Lieferant des Testbootes), Am Sandzug 6, 67122 Altrip, Tel. 0171-8233192, www.boatsandmore.de

Aquaspirit Boats (Exklusivimporteur für Deutschland), Am Sandzug 6, 67122 Altrip, Tel. 0171-8233192, www.aquaspirit-boats.de

Aquaspirit LLC., Pyrohivskyy Shliakh 34, UA-03083 Kyiv, www.aquaspirit.com.ua