

TEST

ANTARIS SIXTY6

Präsentiert sich in Blau sehr maritim. Sie misst mit 6,60 m genau 0,70 m mehr als ihre Schwester.



ANTARIS FIFTY5

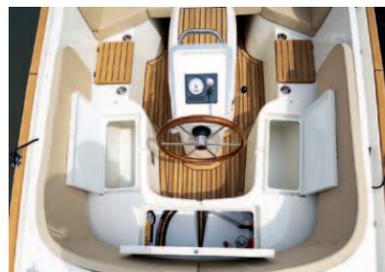
Elfenbeinton und Teakholz zeigen ihre Eleganz. Mit nur 2,50 zu 2,60 m (Sixty6) Breite ist sie das bessere Trailerboot.



TEST 1438

VON DER SCHNELLEN TRUPPE

ANTARIS FIFTY5 UND SIXTY6: zwei Sloepen für langsame und flotte Touren



ANTARIS FIFTY5

Details In schneller Fahrt schaut der 1,80 m große Skipper problemlos über die Sprayhood. Das schiffige Ruder passt genauso gut zum Bootstyp wie der Motorkasten und große Backskisten. Über den Motorzustand informiert ein Vetus-Anzeigepaneel.

Als wir das Testangebot der Antaris-Sloepen bekommen haben, erzählte uns der deutsche Importeur Jens Goericke, dass seine optisch ansprechenden Boote auch flott unterwegs sein sollen. Letzterem standen wir erst mal skeptisch gegenüber.

Doch schon bei der Vorbereitung zum BOOTE-Frauenfahrtraining – bei dem uns Jens Goericke die Sixty6 zur Verfügung stellte – war Kollege Manfred Welkammer begeistert. „Mit dem Boot kannst du

normal tuckern, aber auch mal Dampf machen“, erklärte er mir.

Zum Testtermin auf der Elbe erschien dann nicht nur die Sixty6, sondern ebenfalls ihre Schwester Fifty5; im Grunde die gleiche Bootsart und Aufteilung. Die Kleine hat etwa 100 kg an Gewicht, 0,70 m an Länge und exakt 0,10 m an Breite weniger. Letzteres ist besonders für Trailerkapitäne wichtig; denn mit 2,60 m benötigt man für den Transport der Sixty6 eine Überbreitengenehmigung, mit den 2,50 m rollt die

Fifty5 dagegen ohne Behördenaufwand auf einem 1,7-t-Trailer über die Straßen.

Bei der Fifty5 fällt also alles eine Nummer kleiner aus – auch der Motor. Sie fährt mit einem 42-PS-Vetus-Diesel, ihre Schwester ebenfalls mit einem Vetus, der jedoch 10 PS mehr leistet.

Für den Tuckerbetrieb (etwa 6 kn) spielt diese Mehrleistung keine spürbare Rolle. Auch im Verbrauch liegt das Testduo eng zusammen und damit auch die respektablen Reichweiten von knapp 150 sm. In

Vollgasfahrt – bei der beide Boote locker die 12,5 kn erreichen – genehmigt sich die große Antaris etwa 90 ml/sm mehr, was viereinhalb Schnapsgläsern entspricht. Somit fällt die Reichweite bei gleichem Tankinhalt (43 l) für die große Antaris 6 sm geringer aus. Für die Sixty6 steht jedoch ein größerer Tank (70 l) auf der Zubehörliste, was schnellen Tourenfahrern entgegenkommt. Gute Marschfahrt beginnt mit

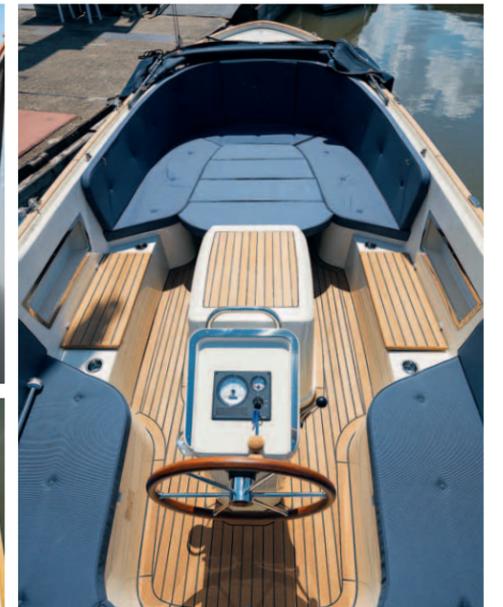
den Booten um 2500/min, dann laufen sie locker 10 kn und zeigen einen angenehmen Wasserabriss am Heck. Die von uns geforderten 60 sm erreicht nur die Fifty5 auf Antrieb, bei der Sixty6 muss man dafür die erwähnte Tankoption wählen.

Bei der Trimmelage zeigen beide das typische Halbgleitverhalten: Oberhalb der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit heben sie den Bug und senken ihn auch spä-

ter in der schnellen Gangart nicht wieder ab. Bei der Fifty5 schaut man im Stehen über die Sprayhood, was auch in schneller Fahrt problemlos funktioniert. Bei der „Verwandten“ ist dagegen das aufgebaute Verdeck für den 1,80 m großen Fahrer voll im Blickfeld. Kleinere Personen schauen durch das Folienfenster, das sich auch wahlweise aufrollen lässt. Sitzend bleibt die Voraussicht nur erhalten, wenn man

ANTARIS SIXTY6

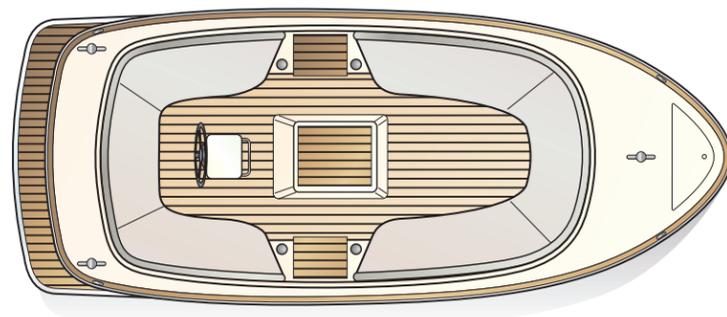
Details Sie ist ebenso aufgeteilt wie ihre Schwester, alles fällt jedoch etwas größer aus. So auch die seitlichen Stufen, über die man das Boot bequem betritt. Der Steckmast mit Rundumlicht gehört zum Standard, die restlichen Laternen kosten Aufpreis. In der schnellen Gangart hat der 1,80 m große Fahrer genau das Verdeck im Blickfeld.





ANTARIS
FIFTY5

Fahren Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich läuft sie kursstabil und sicher. Die von der Großschiffahrt auf der Elbe erzeugten Wellen schaukelt der Rumpf locker ab.



MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
1000	8,0	4,3	0,06	0,11	597	322	66
1500	11,2	6,1	0,13	0,25	275	148	71
1750	12,3	6,6	0,19	0,35	192	104	75
2000	13,9	7,5	0,24	0,44	153	83	75
2250	16,5	8,9	0,26	0,48	142	77	76
2500	19,2	10,4	0,33	0,61	110	60	79
2900	23,7	12,8	0,44	0,82	82	45	80

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (43 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 38 °C, Lufttemperatur 18,5 °C, Wassertemperatur 16,5 °C, Wind 2 Beaufort, Seegang 0. Testbeladung 2 Personen, 1/1 Tank.

FOTOS: THORSTEN BAERING, ZEICHNUNGEN: MARC BERGMANN

mit den Testbooten in Verdrängerfahrt bleibt. Darüber hinaus muss sich der Skipper zur Seite beugen und an Sprayhood und Bug vorbeischaun.

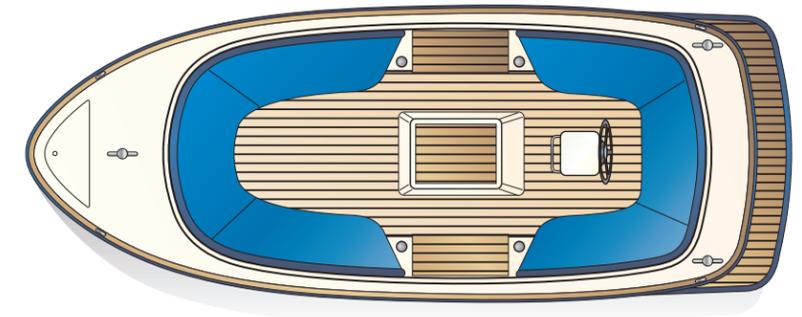
Kurshalten ist mit beiden Booten – egal ob in langsamer oder schneller Fahrt – problemlos möglich. Selbst bei Wellenfahrt auf der Elbe vor dem Hamburger Yachthafen in Wedel bleiben die Sloepen in der Spur und schaukeln sich wie Fischerböötchen sicher und trocken in die Wellen ein. Super Fahrgefühl ebenfalls in schnellen Kurven: Die Rümpfe ziehen platt wie ein Bügeleisen eng ihre Runden. Die entstehenden Seitenkräfte sind gut haltbar, und das Einschwingen in die eigene Welle läuft ebenfalls unspektakulär ab. Die Steuerung, jeweils mit großem Holzkranz-Rad, funktioniert bei allen Manövern leichtgängig und exakt. Eine Eigenschaft, die besonders im Hafen von Vorteil ist. Hier zeigt sich das Duo trotz der konventionellen Wellen- und Ruderanlage von einer durchaus flexiblen Seite. Die Wendekreise betragen selbst in Rückwärtsfahrt nur maximal 2 ½ Bootslängen. Beim Umsteuern tun sich die Boote Richtung steuerbords etwas träger als in die andere Richtung, der „Schokoladenseite“. Hier hilft jedoch Abfangen mit einem kurzen Gasstoß voraus.

Letzteres erledigen die Skipper an herkömmlichen Einhebelschaltungen mit Zügen. Diese bedient der Fahrer genauso



ANTARIS
SIXTY6

Fahren Sie steckt die Elwellen noch etwas besser weg als die „Konkurrenz“ und ist einen Tick schneller unterwegs. – Dafür benötigt sie etwas mehr Diesel in allen Geschwindigkeiten.



MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
1000	8,2	4,4	0,07	0,12	555	300	63
1500	11,5	6,2	0,14	0,26	261	141	65
1750	12,3	6,6	0,20	0,36	186	100	67
2000	13,8	7,5	0,26	0,48	140	76	73
2250	17,3	9,3	0,30	0,55	124	67	74
2500	19,4	10,5	0,36	0,67	100	54	76
3050	24,7	13,3	0,50	0,93	73	39	80

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (43 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 30 °C, Lufttemperatur 18,5 °C, Wassertemperatur 16,5 °C, Wind 2 Beaufort, Seegang 0. Testbeladung 2 Personen, 1/2 Tank.

leichtgängig und uneingeschränkt wie die Wippschalter. Über die Motorzustände informieren baugleiche Vetus-Instrumententafeln. Den wichtigen Kompass, der auch mal bei schlechter Sicht und Küstenavigation zeigt, wo es langgeht, suchten wir auf den Booten vergeblich.

Die Motoren sind dagegen schnell gefunden: Sie stehen, wie für Sloepen üblich, unter einer Abdeckhaube in der Bootsmitte. Gut isoliert und mit einer Dichtung, halten sie die Motorgeräusche ordentlich im Zaum. Die Be- und Entlüftung der Räume funktioniert auf der Sixty6 eine Nummer besser als auf der Fifty5, die mit 38 °C Motorraumtemperatur um 8 °C höher ausfällt und Motorleistung „frisst“. Servicearbeiten erledigt der Techniker neben den Motoren stehend oder kniend ungestört; Kabel und Leitungen befestigen die niederländischen Bootsbauer fest und übersichtlich. Einfach zu erreichen sind Seewasserfilter, Schnellschlussventil und Spritfilter unter der Heckbank.

MEHR BILDER
FINDEN SIE
IM INTERNET AUF
BOOTE-MAGAZIN.DE
WEBCODE: #45307



UNSER TESTURTEIL

	Antaris Fifty5	Antaris Sixty6
Fahren	↑	↑
Manövrieren	→	→
Lenken	↓	↓
Schalten	↑	↑
Verarbeitung	→	→
Installationen	↓	↓
Bewegungssicherheit	↑	↑
Feuerlöscheinrichtung	→	→
Lenzeinrichtung	↓	↓
Absperrhahn	↑	↑
Batterie Hauptschalter	→	→
Servicefreundlichkeit	↓	↓
Schallisolierung	↑	↑
Motorraumbe- u. entlüftg.	→	→
Reichweite	↓	↓
Instrumentierung (Motor)	↑	↑
Instrumentierung (Navigation)	→	→
Positionslaternen	↓	↓
Sitze	↑	↑
Polster	→	→
Sonnenliege	↓	↓
Stauräume	↑	↑
Klampen	→	→
Handläufe	↓	↓
Badeplattform/Leiter	↑	↑
Ankern	→	→
Kabriovertdeck	↓	↓

* teilweise nicht serienmäßig

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

DAS BOOT

Werft	Antaris/Niederlande	
Typ	Fifty5	Sixty6
CE-Kategorie	C = küstennahe Gewässer	C = küstennahe Gewässer
Rumpf und Deck	Kunststoff	Kunststoff
Länge über alles	5,90 m	6,60 m
Breite	2,50 m	2,60 m
Verdrängung	1100 kg	1200 kg
Tiefgang	0,60 m	0,70 m
Durchfahrtshöhe	1,00 m	1,10 m
Kraftstofftank	43 l	43 l
Cockpitgröße	2,04 x 3,72 m	2,22 x 4,45 m
Sonnenliege	1,70 x 1,82 m	1,65 x 1,95 m
Stehhöhe unter Sprayhood	1,40 m	1,47 m
Freibord	0,70 m	0,77 m
Cockpitseitenhöhe innen	0,78 m	0,80 m
Test-Motorisierung	Vetus 4.17 30,9 kW (42 PS)	Vetus M 4.55 38,3 kW (52 PS)
Mögliche Motorisierung	Einbaudieselmotoren 8,8 kW – 31 kW (12 PS – 42 PS)	Einbaudieselmotoren 12 kW – 55 kW (16 PS – 75 PS)
Preis (mit Testmotor)	37 250 €	42 025 €
Vertrieb	Goericke Yacht- und Bootshandel, Sandort 17, 22549 Hamburg, www.goericke-gmbh.de	

DER MOTOR

Hersteller	Vetus	Vetus
Typ	M 4.17	M 4.55
Leistung	30,9 kW (42 PS)	38,3 kW (52 PS)
Vollastdrehzahl	3000 U/min	3000 U/min
Zylinder	vier in Reihe	vier in Reihe
Lichtmaschine	12 V/110 A	12 V/110 A
Kraftstoff	Diesel	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis	Wasser/Einkreis
Getriebe-Übersetzung	2,00:1	2,00:1
Testpropeller	3 x 15" x 14"	3 x 16" x 15"

FAZIT

Ob mit Familie oder Freunden – alle haben ihren Spaß auf den kleinen „Ausflugsdampfern“. Reviere, in denen langsam zu fahren ist, wie die Gewässer in und um Berlin, gehören genauso auf ihren Tourenplan wie die Unterelbe, auf dem die „schnelle Truppe“ den Tidenstrom bezwingt.

Weitere Pluspunkte in der Sicherheitsausrüstung bekommen die Handlenzpumpe und der 2-kg-Feuerlöscher. Stabdeckböden geben die nötige Standfestigkeit, Festhalten muss man sich am Süllrand, je einen Griff gibt es nur an Fahrstand und Badeplattform. Letztere verfügen über ausreichende Tiefe und lange Badeleitern. Wer lieber die Sonne genießen möchte, legt sich auf die fest, aber komfortabel gepolsterten (und mit Einlegepolstern zu Liegen gewandelten) Bugbänke. Benutzt man diese zum Sitzen,

spürt man sofort die Bequemlichkeit, die die hohen Polsterlehnen bieten. Weiteres Lob bekommt die Verarbeitung: Das beginnt bei den passgenauen Verdecken und geht über die solide Pollerbefestigung bis zu den sauber gestrichenen Kunststoff-Innenseiten. Bei Remplern schützen stabile Scheuerleisten die Seitenwände. Vorn in der Verlängerung sitzen die Navigationslaternen (Extra, sieht gut aus, sind jedoch bruchgefährdet). Fender befestigt man an kleinen Klampen auf dem Süllrand.

Ralf Marquard