



Ganz schön flott mit dem 100er Mercury: 61 km/h.
Fotos: Breitenfeld

Wo Spaß und Sportlichkeit ernst Quicksilver Active

„Live is now“ – so apostrophiert Quicksilver seine aktuellste Baureihe „ACTIV“, die mittlerweile 16 Modelle umfasst. Begonnen beim kompakten 430 Cabin bis hin zum 705 Cruiser. Dazwischen diverse Open- und Sundeck-Ausführungen, die samt und sonders unter dem Motto „mehr Spaß am Meer“ rangieren und die Faktoren Sicherheit, Komfort, Vielseitigkeit, Stauraum und sportlichen Touch betont wissen wollen. Claus D. Breitenfeld hat sich den Typ „Aktive 555 open“ einmal näher angesehen.

Die Range der absoluten Youngsters unter den „aktiven“ Quicksilver-Modellen trifft zu für die Exponate „605 open“, „505 open“, „605 Sundeck“, „705 Cruiser“ und „645 Cabin“. Die hier vorgestellte „Active 555 open“ war darüber hinaus in Deutschland zum Testzeitpunkt so brandneu, dass nur wenige Stunden vor den ersten Probeschlägen beim Berliner Bootscenter Keser noch nicht sicher gestellt werden konnte, mit welcher Motorisierung das Boot bestückt werden würde. Schließlich entschied

sich der bereits am Steg wartende Eigner für die maximal zulässige Power von 74 kW (100 PS) in Form eines Mercury EFI Four Stroke.

Zwar geht es auch etwas moderater, denn noch empfiehlt Keser nicht unter die Marke von 59 kW (80 PS) zu rutschen, denn wenn schon „aktiv“, dann aber bitteschön auch nicht langweilig. Zumal bei einer erlaubten Zuladung von 656 kg, dem Eigengewicht des Bootes von 745 kg, dem Motor, Zubehör und Kraftstoffankfüllung immerhin an der 1.700-kg-Marke gekratzt wird. Und dann würden weniger als 80 Pferdestärken sicherlich

ihre liebe Not und Mühe haben, „aktives“ Feeling herüberzubringen.

Obwohl die Wiege der „Activ's“ im portugiesischen Vila Nova de Cerveira steht, hält der amerikanische Mutterkonzern Brunswick die (Produktions-) Fäden jenseits des großen Teiches fest in der Hand. Geboren aus der Zusammenarbeit von versierten Entwicklern, Ingenieuren und Schiffsbauern, entstand ein Produkt von inzwischen anerkannt solider Substanz. Der Broschüre entnehmen wir: Stil bis ins Detail, innovative Platzausnutzung, verbesserte Stabilität durch angepasstes Längen-



Üppige Sonnen-
liege für ein Boot
der Fünf-Meter-
Klasse.



Klar gegliederter
Steuerstand.



genommen werden 555 open

und Breitenverhältnis, tiefer V-Rumpf, das sind vordergründig die herausragenden Prädikate, die es zu würdigen gilt. Dafür zeichnet unter anderem verantwortlich einer der derzeit erfahrensten Bootdesigner, Carsten Astheimer, ganz nach dem Motto „wir nehmen Spaß sehr ernst“.

Fahreigenschaften

Unter 80 PS sollte nicht, mehr als 100 PS dürfen nicht. Dennoch zwei Abweichungen wären nach Ansicht des Chronisten vertretbar. Die eine ohne haftungs-, bzw. versicherungstechnische Konsequenzen, die andere einfach nur mal so angedacht, wenn auch aus rechtlichen Überlegungen heraus nicht unbedingt empfehlenswert.

Überlegung Nummer eins: Wem's partout nicht auf Geschwindigkeit ankommt, wer

wirklich nur gemütlich Wasserwandern möchte, der könnte dieses Bötchen auch mit einem führerscheinfreien Außenborder von 11 kW (15 PS) ausrüsten. Die Fahrt aufstehenden Gewässern fiele dann besonders gemach und beschaulich aus. Geeignet für Kanäle und Seen. Fließgewässer wären sicherlich mit Vorsicht zu genießen, bergab okay, gegen die Strömung, mit Bedenken!

Überlegung Nummer zwei: Nochmals darauf hingewiesen, die Werft spielt dabei nicht mit und wenn's eventuell krachen sollte, dann ist der Versicherungsschutz voraussichtlich ebenfalls „im Eimer“. Dennoch, so um die 96–110 kW (120–150 PS) würde der Rumpf dieser Quicksilver sicherlich ohne Gegenwehr wegstecken, ohne damit überfordert zu sein, denn das allgemeine Fahrverhalten mit den erlaubten 74 kW (100 PS) ließ bei weitem nicht das Gefühl aufkommen, der

Aktiv 555 könnte damit zu viel Power zugemutet sein.

Okay, was nicht ist, ist halt nicht. Also konzentrieren wir uns auf den 100er und kitzeln das heraus, wozu der Bolide imstande ist. Und das ist auch nicht zu verachten. Hebel auf den Tisch, den Chronometer fixiert, vier Sekunden verstreichen, Gleitfahrt liegt an. Die Drehzahl reduziert auf 3.500 U/min, 25,2 km/h (13,6 kn), zwei Personen an Bord, „noch“ kann der Rumpf das Testgewicht bei Laune halten, sackt nicht in die Verdrängerphase ab. Wir legen einen Zahn zu. 4.000 U/min, das Planen übers Kappelwasser stabilisiert sich mit 33,5 km/h (18,1 kn). Darauf nochmals 200 Einheiten gepackt, 4.200 U/min, 35,2 km/h (19,0 kn), jetzt ist die „555“ in ihrem Element. Stabiler Lauf bei kurzem Wellenhack um die 50 cm, das bringt diese Quicksilver so schnell nicht aus der Ruhe.

Doch damit ist das Ende der Fahnenstange längst nicht erreicht. Die maximale Nenndrehzahl fordert 6.000 U/min, und die sollen's dann auch sein. Ergo, den Hebel ein zweites Mal aus ruhender Position in Richtung voraus geschoben. Etwa 18 Sekunden knapst der Uhrzeiger von einer Minute ab, den Trimm des Schaftes gefühlsmäßig – in Ermangelung fehlender Anzeige – um etwa 50% angelupft,



Blitzschneller Umbau: Das Zwischenteil der Sonnenliege wird samt Polster in den Bugbereich geklappt.



Geräumiges Cockpit mit bequemen Einzelsitzen, umzustellen in Offshoreposition.

es beginnt die leicht tänzelnde Phase auf dem hinteren Drittel des Rumpfes, das Hand-GPS pendelt sich bei 61,3 km/h (33,1 kn) ein. Chapeau, wahrlich kein schlechter Wert unter Berücksichtigung des Gewichtes, das der 13¼ x 16", 3-Blatt-Aluminium-Prop bei Laune zu halten hatte.

Und spätestens an dieser Stelle sind wir wieder dort angelangt, wo man sich die Frage stellt, weshalb die werftseitige Begrenzung von 100 PS? Die Stabilität des Produktes könnte sicherlich einiges mehr vertragen. Hart gefahrenen Rudereinschlag quittiert der Rumpf mit sauberem Kurshalten, kein achterliches Abdriften, Einhaken oder Wegschmieren. Und wird eine Welle `mal nicht so optimal getroffen, dann ist das auch kein Malheur, den

kleinen „Bums“ steckt das Unterwasserschiff klaglos weg.

Optimal auch die Abstimmung zwischen Boot, Motorenmontage und Propeller. Aus dem Stand heraus bei vollem Rudereinschlag die Gaszufuhr sukzessive bis zum Anschlag gesteigert, von Kavitation achtern keine Spur. Ebenso problemlos gestaltete sich das Manövrieren im Niedrig-Drehzahlbereich, egal, ob voraus oder nach achtern.

Ausstattung & Verarbeitung

Rückschließend auf die Fahrversuche kann davon ausgegangen werden, dass die Verarbeitung und Stabilität dieser Quicksilver die-

sen positiven Erkenntnissen nicht nachstehen wird. Dass man von einem Boot der Fünfterklasse im Preisniveau von rund 12.000 Euro ohne Motor keinen Luxusdampfer erwarten kann, sollte auch jedem klar sein. Dennoch, wer einen Blick auf die Liste der Basics wirft, dem wird schnell klar, dass deren Bestückung so mager nun auch wiederum nicht ausfällt, ganz im Gegenteil.

Der schlechthin absolute Hammer jedoch bei diesem Boot ist die Steuerstandkonsole mit der aufklappbaren Frontpartie. Kaum zu glauben und im geschlossenen Zustand nicht zu vermuten, dass darunter, wenn auch etwas gedrängt, sich Platz für vier Erwachsene auftut. Sicherlich nicht als Praxis-Empfehlung zum Verweilen gedacht,



Gut begehbare Seitendurchgänge vom Vorschiff nach achtern.



Buchrolle mit Belegklampe.



Radio am Steuerstand.



Serienmäßige Angelrutenhalter auf den Schandecks.



Achterliche Sitzbank für bis zu vier Personen.



Saubere Motorinstallation.



Sehr stabile Windschutzscheibe, eingrahmt vom VA-Handlauf.

jedoch dem Verständnis der Größenrelation Tribut zollend.

Ein weiteres Highlight das Sonnenliege-Konzept des Vorschiffes. Der Raum zwischen der Sitzbank der Steuerstandkonsole und dem Bugstauraum mit Polster wird im wahrsten Sinne des Wortes im Handumdrehen zu einer Einheit. Vorbei umständliches Einlegen von Füllbrettern und das Hervorkramen zusätzlicher Auflagen. Die übereinander liegenden Polster im Bug werden samt Unterbau nach achtern geklappt – fertig. Ungenutzt hingegen kann dort ein Tisch platziert werden.

Ausreichend breit die seitlichen Durchgänge nach achtern, vorbei an der großflächigen Windschutzscheibe mit umlaufendem, stabilen Handlauf. Zwei in Offshoreposition

umzustellende, bequeme Einzelsitze – leider ohne Seitenhalt – erwarten hinter der Steuerkonsole Rudergänger und Copilot. Tipp an die Werft: austauschen. Ansonsten entspricht die Fahrerposition absolut ergonomischen Anforderungen und von Armaturengewirr sind wir auch weit entfernt. Serienmäßig besteht die Instrumentierung aus Drehzahlmesser, Geschwindigkeits- und Tankanzeige, flankiert von drei Kippschaltern, 12-V-Steckdose, Zündschloss und Schaltkasten. Ergo: Für weitere Zusatzeinbauten reichlich Platz. CD/Radio, Gläserhalter und kleine Ablagen komplettieren diesen Bootsteil.

Dreigeteilt auf der achterlichen, großräumigen Backskiste Sitzpolster und Rückenlehnen, dahinter die aufgeräumte Motorwanne mit seitlichen Badetritten und backbords angeflanschter Klappleiter. Zwei An-

gelrutenhalter, Handläufe, Festmacherbeschläge und das kleine Ankerspill auf dem Bug runden den positiven Gesamteindruck ab.

👉 Zusammenfassung

Wie von Quicksilver nicht anders gewohnt, stimmt hier das Preis-Leistungsverhältnis. Relativ viel Boot wird für einen moderaten, finanziellen Einsatz geboten. Wer in die Vollen greifen möchte, dem ist es freigestellt, dies basierend in Sachen entsprechender Motorisierung zu tun. Auch die Aufrüstung zum Beispiel durch Bimini-Top, Stereoanlage und jeder Menge Zusatzeinbauten in Absprache mit dem Händler, wird kaum Wünsche offen lassen. Ein Boot, bei dem Spaß und Sportlichkeit in der Tat ganz oben angesiedelt sind. Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Portugal
 Werft: Quicksilver
Händler / gefahren bei: Bootcenter Keser, Heerstraße 199 (an der Freybrücke), D-13595 Berlin, Tel.: 030-362080-0, www.bootcenterkeser.de

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „C“

(küstennahe Gewässer)
 Länge ü. A. (m): 5,55
 Rumpflänge (m): 5,29
 Länge WL ca. (m): 4,80
 Breite ü. A. (m): 2,29
 Tiefgang ca. (m): 0,39 / 0,80
 Freibord ca. (m): 0,60
 Höhe ü. WL ca. (m): 1,90
 Gewicht leer ca. (kg): 745 ohne Motor
 Testgewicht ca. (kg): 1.250
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform/Aufkimmung: V
 Motorisierung Test kW (PS): 74 (100)
 Motorisierung von – bis kW (PS): 74 (100)
 Minimal empfohlene Motorisierung kW (PS):

59 (80)
 Motorenart: Außenborder
 Kraftstofftank (l): 90
 Zuladung/Nutzlast (kg): 656
 Personen, zul. max.: 6
 Sitzplätze: 9
 Preis Testboot €: 11.950,- ohne Motor
 Preis ab €: 25.300,-

Testmotorisierung:
 Hersteller/Modell/Motorenart: Mercury 100 EFI
 Bauart/Zylinder: Reihen-4-Zylinder
 Leistung Propeller kW (PS): 74 (100)
 Hubraum (cm³): 1.732
 Bohrung/Hub (mm): 82 x 82
 Ventile: 4 pro Zylinder
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Drehzahl, max. (U/min): 5.000 – 6.000
 Kraftstoffart: Benzin
 Kraftstoffsystem: elektronische Einspritzung (EFI)
 Zündsystem: digital induktiv

Getriebeübersetzung: 2,33 : 1
 Kühlkreise: 1
 Generator (A): 50
 Elektrik (V): 12
 Gewicht (kg): 181
 Propellergröße: 13¼ x 16“, 3-Blatt, Aluminium

Motorendetails: Gefilterte Luftansaugung, Antirückfluss-Ölsystem, Frischwasser-Flutungssystem, SmartCraft, elektronische Motorüberwachung.

Standardausstattung: Unter anderem, Badeleiter, Angelrutenhalter, selbstlenzendes Cockpit, Bug- und Cockpitpolster, Sonnenliege, Tisch, Chemietoilette, Geschwindigkeits- und Drehzahlmesser, 12-V-Anschluss, Armaturenbrett im Carbonlook.

Mögliche Extras: Bimini-Verdeck, Hydraulikrunder, Radio und alles, was in Abstimmung mit dem Händler möglich ist.

Messwerte:			
Geschwindigkeit / Lautstärke			
U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁵
900 ¹	4,6	(2,3)	59
2.000	10,9	(5,9)	75
3.500 ²	25,2	(13,6)	78
4.000	33,5	(18,1)	81
4.200 ³	35,2	(19,0)	84
4.500	40,1	(21,7)	86
5.000	48,5	(26,2)	89
5.500	53,5	(28,9)	90
6.000 ⁴	61,3	(33,1)	92

Testparameter:
 (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen am Steuerstand, inkl. Wind- und Wassergeraus; aus dem Stand ins Gleiten ca. 4 sec, bis Vollast ca. 18 sec.; Drehkreise in Bootslängen voraus und nach achtern, über Stb. und Bb. ca. 1,5 bis 2; Ruderumdrehungen von Seite zu Seite 4/4.