

Komfort-Sportler: Öchsner SR 25 Yachtline



Mit der SR 30 Yachtline platzierte der Kürnacher Trailerboot-Spezialist Öchsner-Boote im Herbst 2016 eine trailerbare Kreuzeryacht, die mit Größe und zahlreichen ausgeklügelten Detaillösungen überraschte und gefiel. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Nun bohrt die Familienwerft die Modelllinie mit der SR 25 Yachtline auf, deren Familienzugehörigkeit klar erkennbar, deren Charakter aber völlig eigenständig ist.

Text: Christian Schneider /

Fotos: Sven Küffner, Öchsner-Boote



Design, Konzept, Verarbeitung

Mit einem kleinen Querverweis auf den Test der Öchsner 23 Yachtline, den wir vor genau einem Jahr veröffentlichten (WasserSport 12/2016), betreten wir die SR 25. Basis sind Rumpfe, die in Griechenland auf der bekannten Drago-Werft gefertigt werden. Die Installationen, die Montage und Ausstattung der Boote geschieht in Kürnach. Auch konstruktiv haben die Öchsners selbst die erfahrene Hand an der Zeichenfeder und setzen Akzente dort, wo es drauf an-



3

- 1 Sportlich, komfortabel und ein sehr erwachsenes Boot: Die Öchsner SR25 Yachtline.
- 2 Da brennt die Hütte – wer der SR25 die Sporen gibt, wird mit Fahrspaß par excellence belohnt.
- 3 SDer Platz an der Sonne im Liegen oder im Sitzen – ganz wie es gefällt.

kommt. So z.B. beim Thema Leichtbau oder der Stabilität und damit beim sog. „Wide-Beam“ Rumpf, der über verbreiterte Rumpfflanken und mehr Auftrieb für eine bessere Abstützung des Rumpfes im Wasser in Ruhelage und damit bessere „Seiten-Kippstabilität“ sorgt, ein leichteres Angleiten ermöglicht und damit bessere Fahrleistungen mit – laut Werft bis zu 22 Prozent – weniger Motorleistung bieten soll. Mehr Nutzvolumen im Inneren gibt's obendrauf.

Funktionalität ist auf kleinen Booten noch wichtiger als auf Großen – Familie Öchsner & Crew, selbst alle begeisterte Bootsfahrer, beherrschen dieses Konzept perfekt. Im Detail hat die Werft zahlreiche Features, die für die exklusive Ausstattung und die Variabilität der SR 30 entwickelt wurden, für die SR 25 adaptiert. Optisch grenzen sich die SR-Modelle äußerlich durch dunkle Rumpf-Applikationen – nee, das sind keine Fenster – von der Boots-Verwandtschaft ab. Ebenfalls durch die angeflanschte extra große Badeplattform mit dem Multifunktions Sitz, der sowohl als Wassersitz, BADELEITER oder Gangway zu nutzen ist. Weiter geht's mit der vielfach verstellbaren Sonnenliege achtern, dem pfiffigen Multifunktions-Verdeck, das mit einem Handgriff in Höhe und Position verstellbar werden kann, auch bei hohen Geschwindigkeiten und Seegang noch bockstabil ist und entweder als schattenspendendes Bimini über dem Cockpit oder der Sonnenliege dient, oder mit ruckzuck angefügten optionalen Seitenteilen das große Cockpit zum geschlossenen Deckssalon verwandelt. Spaß machen Features wie der ebenfalls multifunktional einsteckbare kleine Bar-Tisch, oder die exakt gearbeiteten Polster im Salon, die mit den Deckeln der darunter liegenden Stauräume eine Einheit bilden und so den Zugriff zum Staufach erleichtern. Klappt man den Fahrersitz nach vorn und steckt den Tisch dort ein, wird der Bereich mit einem mobilen Kocher und integriertem Waschbecken zur Pantry oder Wetbar. Wohnlich geht's unter Deck zu und das nicht zuletzt dank hochwertiger Materialauswahl und bester handwerklicher Verarbeitung. Die Kopffreiheit ist mit ca. 1,60 Meter Kabinenhöhe im Sitzen gut, Stehhöhe verbietet sich angesichts der Bootsgröße und dem Wunsch nach einer schönen Proportionierung und Linienführung des Bootes. In Sachen Bauqualität stimmt's einfach. Die Rümpfe sind doppelschalig gebaut, dadurch sind sie leicht und verwindungssteif. Alle Rumpfbaugruppen werden zudem mit Laminatstreifen fest mit einander verbunden und sind sogar hinterlüftet.

Doppelkoje vorne, Hundekoje unter der Sonnenliege an Backbord – drei feste Kojen bietet die SR 25 damit. Achtern stünde noch die Sonnenliege zum Schlafen unter dem Verdeck zur Verfügung. Für ein Paar oder eine junge Familie ist der Platz gut bemessen. Klar, auch eine Nasszelle mit Toilette und Waschbecken mit ausziehbarem Duschkopf fehlt nicht. Die Vielzahl der Features aufzuzählen, würde den Rahmen des Testreports sprengen. Es sei noch die LED-Beleuchtung im Inneren und die zahlreichen Ablagefächer, der achtere Stauraum mit dem praktischen, integrierten Stau-Sack fürs Wasserskiequipment, das aufrollbare und damit platzsparend zu verstauende Sonnenpolster des Vorschiffs oder der für die optimale Platzausnutzung wahlweise neben dem Fahrersitz platzierte Kühlschrank erwähnt, wie auch das Bugstrahlruder übrigens zumeist Bestandteile der Serienausstattung, die über sinnvolle Zusatzpakete nochmals erweitert werden kann.

Fahreigenschaften

Wer säuselt im Heck so seidenweich? Es ist ein V6 – den testen wir gleich! 240 PS liefert das rote Volvo Penta Benziner-Aggregat, alternativ gibt's mit 280 PS noch einen drauf, oder einen Volvo Penta D3-220 Diesel. Das optionale Technik-Paket sorgt beim Testschiff via Volvo Penta Glascockpit zeitgemäß fürs Infotainment und den Überblick. Hinzu kommen Komfort-Features wie der Trimmassistent, eine Geschwindigkeitsregelung per vorein-



1



2



3



4



5



6



7

stellbarer Motordrehzahl oder das elektronische Volvo Penta E-Key Zündschlüsselsystem per Fernbedienung wie beim Auto. Braucht man vielleicht nicht, aber wer es mal hatte, möchte es bestimmt nicht mehr missen.

Wird der Gashebel sanft nach vorne bewegt, quittiert der Volvo die Spritzzufuhr mit wohliger Knurren und gibt die Leistungsausbeute des Verbrennungsvorgangs umgehend druckvoll an Z-Antrieb und Propeller weiter. Trotz leichtem Seitenwind und etwas mitlaufendem Strom lässt sich die SR25 auch in langsamer Fahrt einfach auf der Kurslinie halten und neigt nicht zum Pendeln. Typisch für den Z-Antrieb: Das Boot liegt sehr direkt auf dem Ruder, die Wendekreise sind klein, die Manövrierfähigkeit gut. Wenn's ganz eng wird, hilft der serienmäßige Bugstrahler mit.

Die Paarung von magerem, trailerbaren Bootsgewicht und fetter Antriebsleistung ergibt in der Summe ein hohes Fahrspaßpotential und – siehe da: schon bei niedrigen Geschwindigkeiten flutscht das Boot geradezu in die Gleitfahrt. Das funktioniert auch ohne den Trimmassistenten und gibt einen deutlichen Hinweis auf die Effizienz des Rumpfes. Sauber! Der zeigt sich auch im Verbrauch, der hier laut Volvo-Anzeige mit 1,2 Litern bei ökonomischer Marschfahrt pro Seemeile bzw. gut der Hälfte pro Kilometer als sehr moderat bezeichnet werden kann.

Schon die 23 Yachtline meißelte uns seinerzeit mit sportlicher Attitüde ein fettes Grinsen ins Gesicht, auch wenn die Abstimmung des Props am Prototyp seinerzeit noch nicht optimal war. Umso mehr tut es die SR 25, bei der jetzt alles passt. Wer dem roten Rowdy im Heck ordentlich hochoktaniges einschenkt, erlebt sein Volvo-rotes Wunder. Das Knurren wird zum zornigen Röhren und das so bieder als „trailerbares Kajütboot“ titulierte Boot spendiert der Crew einen deftigen Antritt und sprintet los wie ein gereizter Pitbull auf der Jagd nach Nachbars Mieze. Selbst aus oberen Drehzahlbereichen heraus drückt der V6 mit fulminantem Schub den „Wide-Beam“-Gleiter in allerhöchste Fahrspaß-Regionen und zerrt dabei an Armen, Gesichts- und Nackenmuskeln.

Geil! Umso genialer ist's, als das die Fuhre mit auch mit beherztem Dreh am Volant so richtig gemein ums Eck gezirkelt werden kann. Dabei darf der Begriff „Eck“ ruhig wörtlich genommen werden, denn die SR 25 straft all jene Lügen, die behaupten, ein solcher Rumpf könne keine harten Kurven fahren. Von wegen! So giftig wie das Boot am Gas hängt, so spontan wie es einlenkt und so sportlich wie es sich anfüllt, so sicher fährt es dabei. Ausbrechen, einhaken? Fehlanzeige! Und selbst in immer enger gefahrenen Kreisen ventiliert der Propeller erst spät und behält fast bis zuletzt den Grip im Mainwasser. Die Übersicht übers Boot und das Revier ist bei all diesen Sperenzchen bestens, eine leichtfüßige Kontrollierbarkeit des immer gegeben.

Fazit

Die Öchsner SR 25 Yachtline ist mehr als nur eine kleine Schwester der SR 30. Als eine gelungene Mischung aus einer kompakten, sehr komfortablen und vielseitigen kleinen Kreuzeryacht und einem echten, rocki-



gen Sportboot, hat sie ihren ganz eigenen Charakter. Zudem liefert die kleine Yacht neben der sehr guten Bauqualität ein hohes Maß an pfiffiger Detailverliebtheit und großer Funktionalität. Das Ganze gibt's im Paket mit guter Beratung und über den direkten, sehr persönlichen Kontakt zum Öchsnerschen Familienbetrieb und nicht zuletzt auch deswegen zum konkurrenzfähigen Preis, der auch im Feld der Mitbewerber sehr gut aufgestellt ist.

1 Mit wenigen Handgriffen wird die Plicht zur Pantry.

2+3 Alles im Blick und im Griff: Der ergonomische Fahrstand mit Garmin-Multifunktionsdisplay.

4+5 Wassersitz, Gangway oder Badeleiter – die pfiffige Konstruktion am Heck ist ein Multitalent.

6+7 Zum Wohnen und Ruhen: Der Salon

8+9 Schattenspender: Das Verdeck ist mit einem Handgriff entweder über der Plicht oder der achteren Sonnenliege positioniert.



Kontakt:

Öchsner-Boote GmbH & Co. KG
 Brückentorstr. 24
 97273 Kürnach
 Tel.: +49 (0) 9367 / 3265
 oechsner-boote@t-online.de
www.oechsner-boats.de

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	3
0-Marschfahrt	7
0-Vmax minus 1 kn.	13
Drehkreis in Bootslängen	1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	3

Testbedingungen

Revier	Main
Wind (Beaufort)	2
Strom (Knoten)	0,5
Wellenhöhe (Meter)	0
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	0
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	40

Technische Daten

Herstellerland	Griechenland / Deutschland
Werft/Modellbezeichnung	Öchsner SR25 Yachtline
Konstruktion/Design	Öchsner Boats / Drago
Länge ü. A. (m)	8,04
Rumpflänge (m)	k.A.
Länge Wasserlinie(m)	k.A.
Breite ü. A. (m)	2,48
Tiefgang max. ca. (m)	0,5
Durchfahrtsöhe max/min ca. (m)	1,9
Kabinenhöhe ca. (m)	1,6
Gewicht leer/max. load (kg)	1900 / 2825
Baumaterial	GFK
Rumpf/ Bauart	Gleiter „Wide Beam“
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Volvo Penta/ V6-240 SX /179(240)
Brennstoff	Benzin
Propellergröße Test	Duoprop Volvo Penta iH5
Motorisierung von – bis kW (PS)	220-280
Antriebsart	Z-Drive
Kraftstofftank (l)	180
Frischwassertank (l)	70
Schmutzwassertank (l)	k.A.
CE-Kat./Personen	C/7
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	3
Preis Standard/Testschiff (€)	76.860 / 91.670

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	630	2,16	4,00	2,50	1,16	0,63	139,96	259,20	67
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1900	6,48	12,00	10,00	1,54	0,83	104,97	194,40	72
untere Gleitfahrt	2600	9,72	18,00	16,50	1,70	0,92	95,43	176,73	82
ökonomische Marschfahrt	3530	18,36	34,00	22,00	1,20	0,65	135,19	250,36	85
schnelle Marschf.	4500	27,00	50,00	40,00	1,48	0,80	109,34	202,50	87
V-max.	5440	36,72	68,00	65,00	1,77	0,96	91,51	169,48	90

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 162
 ** Gemessen am (Innen) Fahrstand