



AUSTER 740: Sie läuft in Budenheim bei Europe Marine vom Band und soll im hart umkämpften Cruiser-Markt für frischen Wind sorgen. Wir sagen, welches Potenzial in der neuen „Perle“ steckt.





FOTOS: DIETER WANKE

TEST 1469

Höchstgeschwindigkeit Unser Testboot wird von einem Mercury-V6-Benziner mit 250 PS angetrieben und bringt es so motorisiert auf stolze 41 kn

Europe Marine hat bereits in der Vergangenheit mit der Eigenmarke Viper gezeigt, dass man die Wünsche der Wassersportfreunde kennt und weiß, was der Markt bietet und was fehlt. Mit der neuen Auster 740 stellt sich die deutsche Werft noch breiter auf und bietet jetzt im Bereich der Weekender ein auf Familien abgestimmtes Boot an. Mit dem Einstiegspreis von 39 800 € zielt man mit der 740 bewusst auf wassersportbegeisterte Neueinsteiger.

Auf ihren 7,42 m Länge bietet die Auster ausreichend Platz für eine bis zu sechsköpfige Crew, die nach CE auch maximal zugelassen ist. Das Cockpit hat die Werft mit einer U-Sitzgruppe, Hecksonnenliege und Wetbar ausgerüstet. Letztere besitzt erst gegen Aufpreis einen Spirituskocher und 40 l fassenden Kühlschrank. Unter Deck gibt es eine V-förmige Sitzbank, die zur Doppelkoje erweitert werden kann. Zusätzlich hat die Werft in der Kabine Platz für eine Chemie-Toilette vorgesehen, die zur Serienausstattung gehört. Ein Trailer ist zwar kein Standard, jedoch lässt sich die Auster 740 mit ihren 1850 kg (Standardboot mit 3,0-l-Motor) noch mit SUVs der mittleren Gewichtsklasse (2500 kg Anhängelast) auf dem Landweg problemlos transportieren. Beim Thema Motoren

Fahren Ob Slalom, Kreisfahrten oder eng gezogene Wenden, die Auster 740 macht bei allen Manövern eine gute Figur. Der Rumpf reagiert bei normal hohen Seitenkräften sanft und gutmütig. Wellen von anderen Sportbooten überfährt die Auster mit Gleitgeschwindigkeit in jedem Winkel, ohne dass viel Wasser aufgewirbelt wird.

DATEN

DAS BOOT

Werft	Europe Marine/D
Typ	Auster 740
CE-Kategorie	C
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	7,42 m
Breite	2,50 m
Verdrängung	1850 kg
Tiefgang	0,90 m
Durchfahrthöhe	1,48 m
Kraftstofftank	200 l
Kojen	2
Kojenabmessung	2,00 m x 1,63 m
Steh-/Sitzhöhe	Kajüte 1,09 m / 0,72 m
	Verdeck 1,96 m
Cockpitgröße	2,60 m x 1,88 m
Sonnenliege	Vordeck 1,65 m x 1,20 m
	Cockpit 1,84 m x 0,54 m
	Heck 1,98 m x 0,83 m
Freibord	0,53 m Motorraumbelüftung
Seitenhöhe Cockpit innen	1,30 m
Wendekreise (Bootslängen)	
	vorwärts Stb. 1 ½ Bb. 1 ½
	rückwärts Stb. 1 Bb. 1
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	
	von Stb. nach Bb. 2-3 sec.
	von Bb. nach Stb. 4 sec.
Testbeladung	2 Personen, ¼ Tank
	Testgewicht 2130 kg
Mögliche Motorisierung	Benzin-Innenborder
	von 100 kW (135 PS) bis 224 kW (300 PS)
Testmotorisierung	Mercury 4.5L-250
	184 kW (250 PS)
Preis (Standardboot mit Testmotor)	47 900 €
Vertrieb	Europe Marine
	Hechtenkaute 1, 55257 Budenheim
	www.europe-marine.com

DER MOTOR

Hersteller	Mercury
Typ	4.5L - 250
Leistung	186 kW (250 PS)
Vollastdrehzahl	4800-5200 U/min
Zylinder	V6
Hubraum	4500 ccm
Kraftstoff	Benzin
Kühlung	Wasser / Einkreis
Lichtmaschine	12 V / 70 A
Getriebeübersetzung	2,2 : 1
Testpropeller	3 x 14" x 23"



STANDARDAUSRÜSTUNG

4 Klampen, Wasserski-Zugöse, Ankerkasten mit Edelstahlbugbeschlag, Batterie-hauptschalter, 12-V-Hupe, Positionsbeleuchtung, Scheuerleiste aus Vinyl, elektrische Bilgenpumpe, Handlenzpumpe, Chemie-Toilette, Badeplattform mit Teleskopba-deleiter, Kabinenbeleuchtung, Seitenablagen in Kabine, 2 Decksluken, 12-V-Steckdo-se am Fahrstand, Handläufe an Steuer- und Backbord, Bugreling, Cockpitwaschbe-cken mit Tank und Druckwassersystem, Haltegriff an Beifahrersitzbank, automa-tische Feuerlöscheinrichtung im Motorraum, Einbautank, Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas, Hecksonnenliege auf Motordeckel, U-Sitzbank im Cockpit

MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschwindigkeit	Verbrauch		Reichweite		Lautst.	
U/min	km/h	kn	l/km	l/s m	km	sm	dB/A
600	5,2	3	0,67	1,25	253	136	65
1000	8,1	4	0,69	1,28	246	133	67
1500	11,2	6	0,81	1,50	209	113	70
2000	13,4	7	1,03	1,91	165	89	72
2500	24,1	13	0,81	1,50	209	113	76
3000	40,8	22	0,62	1,15	273	147	82
3500	52,7	29	0,65	1,21	260	141	83
4000	61,8	33	0,72	1,34	236	127	85
4500	68,2	37	0,95	1,75	179	97	86
5000	75,0	41	1,06	1,96	161	87	91

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

Reichweite: 1 Tankfüllung (200 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor am Fahrstand gemessen. Motorraumtemperatur: 26 °C, Lufttemperatur: 17 °C, Wassertemperatur: 15 °C, Wind 0-1 Beaufort, Seegang 0, Testbeladung: 2 Personen 1/4 Tank



Cockpit und Kajüte Das Cockpit der Auster 740 bietet neben Sitzmöglichkeiten für Fahrer- und Beifahrer und der restlichen Crew eine Hecksonnenliege und gegen Aufpreis eine voll ausgestattete Wetbar. Unter Deck kann man die V-förmige Sitzgruppe zur Doppelkoje umbauen. Platz für ein Porta Potty hat die Werft berücksichtigt.

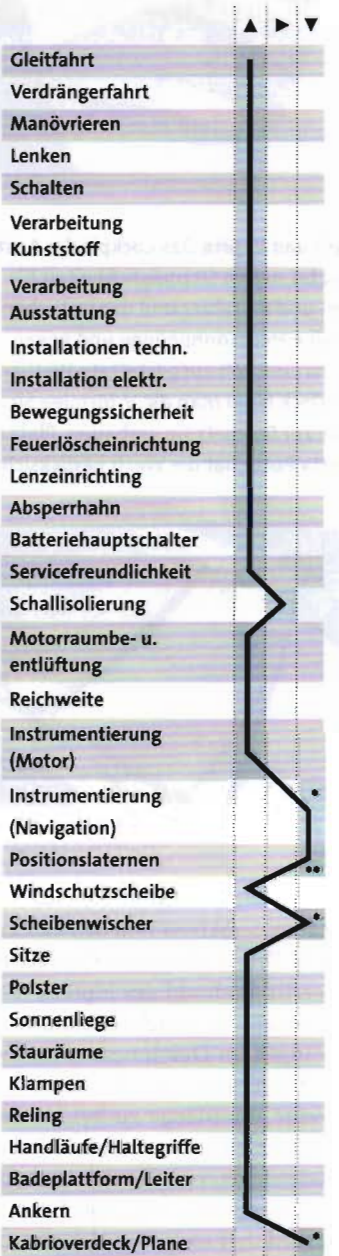


und Antrieb setzt die deutsche Werft komplett auf Innenborder samt Z-Antrieb aus US-amerikanischer Produktion. Die angebotene Leistungspalette für die Auster 740 beginnt beim 3,0-l-Benziner mit 135 PS. Dann kommen zwei V6-Motoren mit 220 PS oder 250 PS und die Spitze bildet der neue 6,2-l-Fremdzünder mit satten 300 PS. Unser Testboot ist mit Mercurys 4,5 l - 250 (V6 mit 250 PS) mit Katalysatoren und Bodensee-Zulassung ausgerüstet. Er bringt die Auster 740 auf eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 41 kn. Der 200 l fassende Kraftstofftank ist bei dieser Geschwindigkeit nach 87 sm (161 km) oder etwas mehr als zwei Stunden „Non-stop-Fahrt“ bis auf die 15 % Reserve leer. Zeigt der Drehzahlmesser 3000 U/min an, bewegt man sich mit der Auster im wirtschaftlichen Bereich. Die Landschaft fliegt auf stehenden Gewässern mit genau 22 kn an einem vorbei. Die Reichweite beträgt so unterwegs 147 sm, was rund 273 km ent-

spricht und ein gutes Ergebnis für einen Weekender in der Länge ist. Für alle, die es genau wissen wollen: Umgerechnet sind es 0,62 l/km. Einen geringeren Verbrauch je km schafft man selbst in Schleichfahrt (4 kn) nicht. Hier beträgt der Kraftstoffdurchfluss im Motor 0,69 l/sm mit steigender Tendenz bis zur Gleitgeschwindigkeit. Ebenfalls steigend, jedoch ohne im Gleitbereich zu fallen, ist die Geräuschentwicklung, die wir am Fahrstand gemessen haben. Sie steigt von anfänglichen 65 db/A bei 3 kn oder 600 U/min des Motors auf 82 db/A in wirtschaftlicher Gleitfahrt (3000 U/min) und liegt mit diesem Wert leicht über der BOOTE-Komfortgrenze von 80 db/A. Laut wird es bei der Höchstgeschwindigkeit. Hier zeigt das Messgerät einen Wert von 91 db/A an. Nachdem wir nun geklärt haben, was die Auster 740 mit der Testmotorisierung verbraucht, wie schnell sie ist und wie laut, beziehungsweise leise es an Bord ist, kommen wir nun zu

der Manövrierbarkeit und den Fahreigenschaften. Die Vollkreise in Vorwärtsfahrt, mit Leerlaufdrehzahl des Motors, messen über Steuer- wie auch Backbord 1 1/2 Bootslängen im Durchmesser. Rückwärts fahrend betragen die Wendekreise nur noch eine Bootslänge zu beiden Seiten. Gepaart mit einem Umsteuerverhalten in Rückwärtsfahrt von Steuer- nach Backbord in knapp 3 sec. und von Back- nach Steuerbord in 4 sec., zeigt sich die Auster 740 als gut manövrierbar. Probleme sollte man dementsprechend beim Wenden oder Anlegen in kleineren Häfen oder Buchten keine bekommen. Mit dem Testurteil „unproblematisch und gutmütig“ hat der Tester das Fahrverhalten bei Höchstgeschwindigkeit beschrieben. Heißt im Detail, die 740 gibt sich auf der Slalomstrecke leichtfüßig und folgt ohne Verzögerung den Steuerbefehlen des Rudermanns. Bei den immer enger werdenden Kreisen bremst der Rumpf, bei normalen Seiten-

UNSER TESTURTEIL



* Abgewertet weil kein Standard
 ** nicht in ganz Deutschland zugelassen
 ▲ gut ► ausreichend ▼ mangelhaft



BOOTE-MAGAZIN.DE
 WEBCODE: # 70543

KONKURRENTEN

1 Aqualine 750 Ultra Edition (D) 7,50 m lang, 2,50 m breit, Verdrängung ab 1500 kg. Mit 250-PS-Außenborder: ab 89 900 €



2 Drago 23 Yachtline Wide Beam (GRC) 7,29 m lang, 2,48 m breit, Verdrängung 1691 kg. Mit 240-PS-Innenborder: ab 59 330 €



3 Quicksilver Activ 805 Cruiser (PL) 7,88 m lang, 2,55 m breit, Verdrängung (ohne Motor) 1730 kg. Mit 300-PS-Außenborder: ab 68 190 €



kräften, sich ab. Dabei kommt es weder zum Kippeln noch zum Haken des Rumpfes, solange man den Antrieb, wie es sich gehört, ganz an den Spiegel getrimmt hat. Die „Kreiselahrt“ beendet erst der Skipper mit dem Öffnen der Lenkung, woraufhin die Auster wieder Fahrt aufnimmt. Für den Rauwassertest mussten die Heckwellen von anderen Sportbooten und der Binnenschiffe erhalten. Hier zeigt sich die Auster souverän, sie gleitet sanft und locker über die Wellen und der Rumpf lenkt das Spritzwasser gut ab.

Geht der Tag dem Ende entgegen, gilt es, die V-Sitzgruppe unter Deck in eine Doppelkoje zu verwandeln. Die Polster dafür sind schön straff, sodass man sie nicht durchliegt. Wem das an Schlafplätzen nicht reicht, der kann im Cockpit Notkoben einrichten. Hierfür sollte man das aufpreispflichtige Cabriovertdeck mit Seiten- und Heckverdeckteilen ordern. Zum Stauen an Bord der Auster gibt es, sowohl unter Deck als auch im Cockpit, eine Menge Platz.

Die Verarbeitung der Auster 740 ist selbst an den schlecht zugänglichen Stellen ordentlich. Das GFK besitzt einen nahezu lückenlosen Schutzanstrich. Alle Oberflächen sind sauber und gut verarbei-

tet. Nicht so recht anfreunden konnte sich der Tester allerdings mit dem Motorraumdeckel. Er ist sehr groß, was der Servicefreundlichkeit des Motors zugutekommt, scheint jedoch zwischen Rückenlehne und Sitzfläche schwach zu sein. Richtig glänzen kann die 740 bei der Sicherheit mit Feuerlöschanlage, Handfeuerlöscher und elektrischer wie auch manueller Lenzpumpe.

Sebastian Gollasch

FAZIT

Die Auster 740 ist eine passende Ergänzung zu den Viper-Modellen der Werft Europe Marine. Bei der Verarbeitung wie auch Installation gibt es, bis auf den instabil wirkenden Motordeckel, nichts auszusetzen. Die Manövrier- und Fahreigenschaften sind gutmütig und leicht beherrschbar. Alles in allem ist die Auster 740 eine bezahlbare Perle der deutschen Bootsbaukunst.