



TEST 1460

Fahren Mit der stärksten Einzelmotorisierung erreicht die Viper eine Spitzengeschwindigkeit von 50 kn

GLEIT-ZEIT

VIPER 283 TOXXIC: Daycruiser für Freunde des schnellen Fahrens

Aus Sicht der deutschen Werft Europe Marine besteht das Konzept der Viper-Toxxic-Reihe – zu der unser Testboot zählt – darin, ein trailerbares, sportliches und hoch motorisierbares Boot mit guten Rauwasser-eigenschaften zu produzieren. Mit ihren 8,65 m Länge bildet die 283 (Testboot) dabei die Spitze der Modellreihe. Um sie trailerbar zu halten, muss man sich bereits bei der Bestellung etwas „zurücknehmen“. Soll heißen, das von der Werft angegebene Gewicht von 2645 kg gilt mit leeren Tanks und der kleinsten Einzel-

motorisierung. Ohne Einschränkungen hingegen kann man die maximale Personenzahl von fünf oder eine Zuladung bis 475 kg „gutheiß“ Das Fahrgebiet ist im Rahmen der CE mit „C“ (küstennahe Gewässer) zertifiziert worden, ebenfalls passend.

An Bord der Viper 283 Toxxic kommt man am sichersten über die Badeplattform, die durchgehend über eine Anti-Slip-Struktur verfügt. Über die Hecksonnenliege und -sitzbank gelangt man, wenn in der Mitte die Polster entfernt werden und so ein kleiner Durchgang

frei wird, ebenfalls mit Anti-Slip-Struktur. Im Cockpit kann die Crew entweder direkt auf der Hecksitzbank Platz nehmen oder weiter nach vorn unter Deck gehen. Hat man sich für Letzteres entschieden, gelangt man mit Durchschreiten der getönten Plexiglas-Schiebeluke auf direktem Weg in die Kabine mit großer Doppel-V-Koje, separatem Toilettenraum und Pantryblock mit Spüle und Kühlschank. Dass der Fokus bei dem Boot auf dem Fahren und weniger auf dem „Drauf-leben“ liegt, wird einem richtig bewusst, wenn man sich die

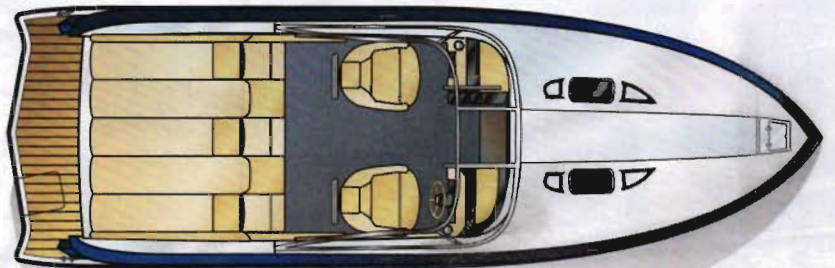
DATEN

DAS BOOT

Werft.....	Europe Marine/D
Typ.....	Viper 283 Toxxic
CE-Kategorie.....	C = küstennahe Gewässer
Rumpf und Deck.....	Kunststoff
Länge über alles.....	8,65 m
Breite.....	2,59 m
Verdrängung mit Standardmotor.....	2645 kg
Tiefgang.....	0,60 m
Durchfahrtshöhe.....	1,39 m
Kraftstofftank.....	365 l
Wassertank.....	40 l
Fäkalientank.....	40 l
Kojen.....	2
Kojenabmessung.....	1,79 m x 1,43 m
Stehhöhe/Sitzhöhe.....	Bug 1,33/0,89 m, WC 1,17/0,83 m
Cockpitgröße.....	2,04 x 2,14 m
Sonnenliege.....	Bug 2 x 2,03 x 0,80 m, Heck 2,10 x 1,14 m
Freibord.....	0,61 m
Seitenhöhe Cockpit innen.....	0,94 m
Wendekreise (Bootslängen).....	
.....	vorwärts Stb. 11/2 Bb. 11/2
.....	rückwärts 1 Stb. 1 Bb.
Umsteuern in Rückwärtsfahrt.....	
.....	von Stb. nach Bb. 10 sec.
.....	von Bb. nach Stb. 8 sec.
Testbeladung.....	2 Personen, 1/4 Tank
.....	Testgewicht 3030 kg
Mögliche Motorisierung.....	Innenborder
.....	224 kW–472 kW (300 PS–640 PS)
Testmotorisierung.....	Mercury 8,2 MAG H.O.
.....	321 kW (430 PS)
Preis (Standardboot).....	116 909 €
Vertrieb.....	Europe Marine
.....	Hechtenkaute 1, 55257 Budenheim
.....	www.europe-marine.com

DER MOTOR

Hersteller.....	Mercury
Typ.....	8,2 MAG H.O.
Leistung.....	321 kW (430 PS)
Vollastdrehzahl.....	4600 U/min–5000 U/min
Zylinder.....	V8
Hubraum.....	8200 ccm
Kraftstoff.....	Benzin
Kühlung.....	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine.....	12 V/70 A
Getriebeübersetzung.....	2:1
Testpropeller.....	Bravo Three 30P



STANDARDAUSRÜSTUNG

Hydraulisch-unterstützte Lenkung, Fahrer-, Beifahrersitz, 2 Kojen, Polster, Waschbecken, Sonnenliege, Badeplattform, Badeleiter, Kraftstofftank mit Absperrhahn, Frischwassertank, 6 Klampen, Bugbeschlag, Zugösen, Haltegriffe, Handläufe, elektrische Trimmklappen, Batterie, Hauptschalter, Kompass, Kühlschrank, Toilettenraum ohne Dusche, Fäkalientank, Ankerkasten, Bugbeschlag, Hafenplane, Heckdusche, LED-Kabinenleuchten, 230-V-Landanschluss, elektrische Lenzpumpen, Signalhorn, Navigationsbeleuchtung mit US-Zulassung (nicht in ganz Deutschland zugelassen), Drehzahlmesser mit Digitalanzeige für Motordaten, analoge Tank-, Volt-, Kühlmitteltemperatur-, Öldruck-, Geschwindigkeits- und Trimmmanzeige, Frischwasser- und Fäkalientankanzeige

MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
1000	10,8	6	1,14	2,11	272	147	78
1500	13,8	8	1,52	2,82	204	110	78
2000	23,7	13	1,34	2,48	232	125	80
2500	42,1	23	0,86	1,60	359	194	79
3000	54,3	29	0,97	1,80	319	172	80
3500	64,4	35	1,09	2,02	285	154	84
4000	75,3	41	1,20	2,22	259	140	85
4500	84,8	46	1,54	2,86	201	108	86
5000	92,3	50	1,66	3,07	187	101	89

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
 Reichweite: 1 Tankfüllung (365 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor am Fahrstand gemessen.
 Lufttemperatur 11 °C, Wassertemperatur 14 °C, Wind 1 Beaufort, Seegang 0.
 Testbeladung 2 Personen, 1/4 Tank.

FOTOS: DIETER WANKE, ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



Ausstattung Der Fahrstand ist aufgeräumt, für den Skipper übersichtlich angeordnet und gut erreichbar. Die hochwertig verarbeitete Rückbank bietet den Mitfahrern im Lehnenbereich sogar Seitenhalt. Unter Deck befinden sich Doppelkoje, Pantryblock mit Spüle und Kühlschrank, Sitzgelegenheit und WC-Raum. Letzterer ist mit 1,17 m nicht sehr hoch, reicht jedoch für das Nötigste.

Toilette anschaut. Es ist zwar alles vorhanden, sauber, hochwertig und gut gemacht, jedoch reicht eine Stehhöhe von 1,17 m in dem beengend wirkenden Raum nur fürs Nötigste und sorgt so bereits vorher schon für Schweißperlen auf der Stirn. Gelüftet wird der Sanitärraum zusammen mit dem Rest der Kabine über die zwei Dach- und Schiebeluken.

Zurück im Cockpit der Viper fallen jedem sofort die zwei imposanten Sitze/Offshore-Stützen auf. Einziger Nachteil ist, dass sie für einen „breiten“ Skipper nicht so bequem sind, wie er sich das vorstellt. Bei durchschnittlichem Körperbau und 1,86 m Länge passt aber alles (Steuerradabstand, Sitzhöhe, Fußstütze, Armfreiheit) gut zusammen. Als Alternative bietet die Werft auch konventionelle Sitze an – allerdings mit entsprechend weniger Seitenhalt im Stehen. – Bei der Motorisierung der Viper 283 Toxxic hat man die

Wahl zwischen Einzel- und Doppelinstallation, zugelassen sind bis zu 640 PS.

In unserem Fall montierten die Bootsbauer die stärkste Einzelmotorisierung. Es handelt sich dabei um den Mercury 8.2 MAG H.O. Dieser V8-Benziner schöpft seine Leistung von 430 PS aus 8,2 l Hubraum und gibt sie an einen Bravo-III-Z-Antrieb mit DuoProp-System weiter. Abgestimmt hat der Hersteller die 283 Toxxic mit Mercury-Marine-Edelstahlpropellern, die einen Pitsch von 30" haben. Die maximal erreichte Drehzahl loggten wir bei 5000 U/min ein, das GPS zeigte dabei eine Geschwindigkeit von knapp 50 kn. Wie gut die Propellerwahl passt, zeigt der vom Motorenhersteller empfohlene Vollast-Drehzahlbereich zwischen 4600 und 5000 U/min.

Um sich die Voraussicht selbst im Sitzen nicht von dem ansteigenden Bug versperren zu lassen, während man von Verdrän-

ger- in Gleitfahrt beschleunigt, nutzt man am besten die serienmäßigen Trimmklappen. So kann man auch mal vergessen haben, den Power-Trim von Fahrstellung zurück an den Spiegel zu trimmen, bevor man wieder auf Gleitfahrttempo geht. Auf keinen Fall sollte jedoch vergessen werden, den Antrieb vor Wenden und Kreisfahrten mit Höchstgeschwindigkeit ganz an den Spiegel zu trimmen. Denn nur so kann man verhindern, dass der Rumpf anfängt zu schaukeln, womöglich hakt und dabei über die Längsachse kippt. Im Übrigen läuft die 283 Toxxic in Gleitfahrt äußerst kursstabil und lässt sich weder von Sportboot- noch Binnenschiffswellen aus der Ruhe bringen.

Die Tests zur Manöviereigenschaft mit geringer Geschwindigkeit kann man in zwei Worten zusammenfassen: „alles normal“. Wendekreise vorwärts betragen 1 1/2 Bootslängen und rückwärts lediglich

UNSER TESTURTEIL

	↑	→	↓
Gleitfahrt			
Verdrängerfahrt			
Manövrieren			
Lenken			
Schalten			
Verarbeitung Kunststoff			
Verarbeitung Ausstattung			
Installationen techn.			
Installationen elektr.			
Bewegungssicherheit			
Feuerlöscheinrichtung			
Lenzeinrichtung			
Absperrhahn			
Batterie Hauptschalter			
Servicefreundlichkeit			
Schallisolierung			
Motorraumb- und entlüftung			
Reichweite			
Instrumentierung (Motor)			
Instrumentierung (Navigation)			
Positionslaternen			
Windschutzscheibe			
Scheibenwischer			
Sitze			
Polster			
Sonnenliege			
Stauräume			
Klappen			
Reling			
Handläufe			
Badeplattform/Leiter			
Ankern			

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft



BOOTE-MAGAZIN.DE
 WEBCODE: #46793

DIE KONKURRENTEN

1 Formula Fastech 292 FT (USA): 8,89 m lang, 2,51 m breit, Verdrängung 3175 kg. Mit 2 x 250-PS-Motor: 198 799 €.



2 Cobalt 273 Cuddy (USA): 8,38 m lang, 2,59 m breit, Verdrängung 2631 kg. Mit 1 x 300-PS-Motor: 147 790 €.



3 Checkmate ZT 280 (USA): 8,51 m lang, 2,51 m breit, Verdrängung 2240 kg. Mit Innenborder-Motoren zwischen 320–525 PS.



FOTOS: WERFT

1 Bootslänge im Durchmesser. Das Umsteuern in Rückwärtsfahrt erfolgt von Steuer- nach Backbord in 10 Sekunden, zurück werden nur 8 gebraucht.

Mit knapp über 2000 U/min beginnt die 283 bereits zu gleiten. Wirtschaftlich unterwegs ist man mit 2500 U/min (23 kn). Wie schon erwähnt, liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 kn, dabei werden rund 3,07 l/sm Benzin durch die Einspritzdüsen in den Ansaugbereich des Motors gedrückt. So unterwegs ist der 365 l fassende Edelstahltank bereits nach 101 sm bis auf die 15 % Reserve leer. Entschieden weiter, nämlich 194 sm, kommt man im wirtschaftlichen Bereich (2500 U/min). In dieser Situation bleibt der Geräuschpegel noch unter der BOOTE-Komfortgrenze (80 dB/A). Bei Vollast klettert die Lautstärke dann auf 89 dB/A, ein Wert, der für ein solches Sportboot vollkommen in Ordnung geht.

Handwerklich sind alle Installationen und GFK-Arbeiten, die man im Motorraum, hinter Service-Luken und in den Stauräumen sehen kann, auf hohem Niveau. Gleiches gilt für Edelstahl-Handläufe und -griffe. Die Polster der Kabine, Hecksitzbank und Bugsonnenliege sind straff und bleiben auch auf längeren Touren bequem. Weiteres Lob verdient die

FAZIT

Die Viper 283 Toxxic hält, was die Werft verspricht – auch wenn man hinsichtlich der Trailerbarkeit Einschränkungen hinnehmen muss. Dafür glänzt der Rumpf in Sachen Handhabe und Fahreigenschaften bei hohen Geschwindigkeiten wie auch bei der Verarbeitung und Installation.

serienmäßige und aus stabilem Stoff gefertigte Hafensperren für gute Passgenauigkeit und Befestigung mittels zahlreicher Druckknöpfe. Bei der Sicherheitsausrüstung weist die Viper 283 Toxxic Stärken und Schwächen auf. So gibt es keine manuelle Bilgenpumpe an Bord, und die Reling auf dem Bug dürfte eher zur Zierde gedacht sein, da man auf allen vieren unterwegs sein muss, um dort Halt zu finden. Zu sicherheitstechnischen Stärken zählen zahlreiche stabile und gut positionierte Haltegriffe im Cockpit ebenso wie der Kraftstoffabsperrhahn, eine durchgehende Anti-Slip-Struktur und hohe Cockpitinnenseiten. Sebastian Gollasch