

TEST 1411

Fahren Wir haben die Toxxic gnadenlos „getreten und traktiert“. Sie bestand mit Bravour.

NETTES BIEST

VIPER 223 TOXXIC: Der rasante Daycruiser besitzt zwar keine Giftzähne, ist aber ein „Boot mit Biss“.



Mit der Viper assoziiert man Geschwindigkeit, aber mit dem Wort „Toxic“ setzt die Werft noch eins drauf und hebt die 223 mit dem Doppel-X aus dem Sortiment heraus. – Unter dem Vordeck bietet das Boot zwei Kojen und im Cockpit sieben Sitzplätze, wenn man etwas zusammenrückt. Die Sonnenliege ist zugleich Motorraumdeckel; darunter arbeitet, je nach Wahl, ein Benziner von MerCruiser oder Volvo Penta mit 190 bis zu „toxischen“ 380 PS. Die gesamte Verarbeitung des komplett in Deutschland gebauten Bootes gibt fast keinen Anlass zur Kritik. Damit befindet sich die Werft auf hohem Niveau und verleiht der 223 durch Verwendung edler Materialien gehobene Wertigkeit.

Fahren und Manövrieren

In langsamer Fahrt durchmessen die Drehkreise sowohl mit vorwärts als auch rückwärts eingelegtem Gang maximal ein- einhalb Bootslängen. Das ist wendig und vereinfacht An- und Ablegemanöver. Dafür bedarf es im Hafen auf längeren Strecken vorwärts als auch rückwärts fahrend einer Kurskorrektur; ändert dabei jemand im Boot seinen Platz, beeinflusst dies Kurs und Krängung. Das bessert sich ab 1200/min oder 6 kn Fahrt, die man bei langsamen Passagen einhalten soll, um die vom Rumpf erzeugten Wellen klein zu halten. Ohne sich allzu viel zu vertrimmen, geht das Testboot bei bester Voraussicht zügig

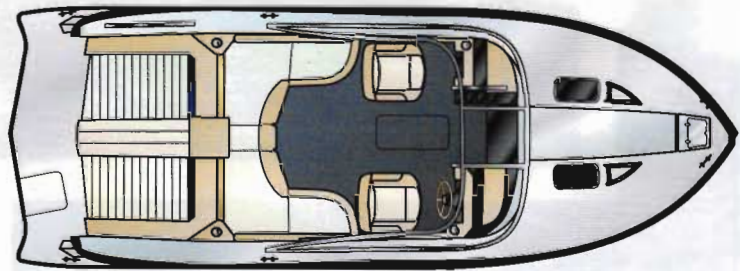
DATEN

DAS BOOT

Werft.....	Europe Marine/D
Typ.....	Viper 223 Toxxic
CE-Kategorie.....	C = küstennahe Gewässer
Rumpf und Deck.....	Kunststoff
Länge über alles.....	6,80 m
Breite.....	2,55 m
Verdrängung.....	1700 kg
Tiefgang.....	0,91 m
Durchfahrthöhe.....	1,28 m
Kraftstofftank.....	185 l
Kojen.....	2
Kojenabmessungen.....	V-Koje 1,86 x 1,92 m
Steh-/Sitzhöhen.....	1,10/0,75 m
Cockpitgröße.....	2,38 x 1,95 m
Sonnenliege.....	Bug 1,70 x 0,54 m; Heck 1,22 x 2,00 m
Freibord.....	0,43 m
Cockpitseitenhöhe innen.....	0,86 m
Wendekreise (Bootslängen)	
.....	vorwärts Stb. 11/2, Bb. 11/2
.....	rückwärts Stb. 11/4, Bb. 11/4
Umsteuern.....	von Stb. nach Bb. 10 s von Bb. nach Stb. 10 s
Testbeladung.....	2 Personen, 3/4 Tank, Testgewicht 2200 kg
Mögliche Motorisierung	
.....	Otto-Einbaumotoren mit Z-Antrieb von 142–283 kW (190–380 PS)
Testmotorisierung.....	MerCruiser 5.0 MPI BIII 224 kW (260 PS) mit Kat
Preis.....	55 900 €
Händlernachweis.....	Europe Marine Hechtenkaute 1 55257 Budenheim

DER MOTOR

Hersteller.....	MerCruiser
Typ.....	5.0 MPI BIII mit Kat
Leistung.....	224 kW (260 PS)
Vollastdrehzahl.....	4600–5000/min
Zylinder.....	V8
Hubraum.....	5,0 l
Kraftstoff.....	Benzin
Kühlung.....	Wasser/Einkreis
Lichtmaschine.....	12 V/65 A
Getriebeübersetzung.....	2,2:1
Testpropeller.....	RH /LH 24"



STANDARDAUSRÜSTUNG

VA-Scheuerleiste, 6 Klampen, Zugösen an Bug und Heck, Haltegriff am Heck, integrierte Badeplattform mit Teleskop-Badeleiter, Wasserskizugöse, selbstlenzender Ankerkasten, Bugseereling, Platz für Zusatzinstrumente, verstellbares Steuerrad, Notausstieg mit Reißleine, Geschwindigkeits- und Tankanzeige, Motorinstrumentierung, Handschuhfach, Haltegriffe, Heckbank entfernbar mit Staufächern, 2 Schalensitze drehbar, Windschutzscheibe mit Mitteldurchstieg, Hecksonnenliege, Cockpittisch, 2 Deckscluken, Hafenplane, elektrische Bilgepumpe, nicht attestierte Navigationsbeleuchtung, automatischer Feuerlöscher.

MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
650	5,6	3	0,57	1,06	275	149	60
1000	8,5	5	0,64	1,19	244	132	67
1500	12,2	7	0,81	1,49	195	105	68
2000	16,5	9	1,08	2,00	146	79	74
2500	33	18	0,63	1,17	249	135	74
3000	42,6	23	0,60	1,10	264	143	76
3500	51,9	28	0,68	1,27	230	124	77
4000	60	32	0,72	1,33	219	118	80
4500	69,2	37	0,84	1,55	188	101	82
5100	80,7	44	1,03	1,91	152	82	87

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

Reichweite: 1 Tankfüllung (185 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Motorraumtemperatur 30 °C, Lufttemperatur 15 °C, Wassertemperatur 13 °C, Wind 0 Beaufort, Seegang 0.

FOTOS: MORTEN STRAUCH; ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



ab 2000/min von der Verdränger- in Gleitfahrt über und beschleunigt bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 44 kn. Der Motor dreht dabei 100/min mehr als vom Hersteller erlaubt, was aber angesichts der geringen Beladung dennoch für die richtige Propellerwahl spricht. Die kleinste Gleitfahrt messen wir mit 18 kn bei 2500/min, die wirtschaftlichste Gleitfahrt liegt bei 3000/min (23 kn). Eine Tankfüllung Benzin reicht in langsamer Fahrt theoretisch für 193 sm am Stück, bei wirtschaftlicher Fahrweise für 143 sm und bei Vollgas für 82 sm, plus jeweils 15 % Reserve. Damit erfüllt das Testboot unsere Minimalforderung, was wir „gut“ werten. „Noch gut“ beurteilen wir die Schalldruckzahlen, da

erst bei Vollgas und wegen 100/min zu viel die 85-dB/A-Grenze um 2 dB/A überschritten wird.

Überzeugt haben uns die Fahreigenschaften der Toxxic, sie hat während der mit Höchstgeschwindigkeit gefahrenen Extremmanöver in keiner Weise enttäuscht. In den immer enger verlaufenden Kurven neigt sich das Testboot leicht zum Kurvenmittelpunkt und bremst sich etwas von allein ab. Ohne Schaukeln oder dass der Rumpf einhakt, zieht die Toxxic ihre Bahn – ob mit ganz beigetrimmtem Antrieb oder Fahrtrimm. Getrimmt ventiliert an engster Stelle (etwa drei Bootslängen Durchmesser) ein wenig der Propeller. Das lässt nach, wenn man den Antrieb

DETAILS

Drehbare Schalensitze wandeln das Cockpit zur Lounge (o.l.). Der Weg aufs Vordeck führt über schmale Stufen auf der Beifahrerseite (l.). Praktisch: der Schubladen-Kühlschrank (l.) und die Liege vorn (o.). Mit Einlegepolster wird aus der Sitzecke in der Kabine eine Koje für zwei.

UNSER TESTURTEIL

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

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

MEHR FOTOS

DEN WEBCODE AUF WWW.BOOTE-MAGAZIN.DE EINGEBEN ODER DEN QR-CODE MIT DEM HANDY EINSCHANNEN.

WEB-CODE
#43635



beitrimmt oder aus der Kurve herauslenkt. Die 180°-Wenden auf engstem Raum absolviert die 223 in einem Rutsch innerhalb von knapp drei Bootslängen. Bleibt dabei der Trimm in optimaler Stellung stehen, verlieren die Propeller den Halt, und man muss neu anfahren. Auf der Slalomstrecke bringt man die Toxxic ungefährlich über die Längsachse zum Pendeln – beim Verreißen des Ruders folgt sie unbeirrt dem eingeschlagenen Kurs. Während Fahrer und Beifahrer bequem in ihren verstellbaren Schalensitzen Platz finden und der Beifahrer über einen passend montierten Haltegriff verfügt, müssen Fond-Gäste mit je einem an den Cockpitseitenwänden auskommen. Wellen der Berufsschiffahrt auf dem Rhein: Hier heißt es angepasst fahren – oder „im vollen Galopp“ drüber. Hebt man mal ab, ist die Landung sicher.

Der Fahrstand ist übersichtlich und pragmatisch gestaltet, es lässt sich, bis auf die Schalter, alles gut einsehen und handhaben. Kompass und Echolot kosten extra, einen Scheibenwischer gibt es nicht. Die Sicht nach vorn ist gut, es stören aber in der Windschutzscheibe und im Chrom-Scheibenrahmen Reflexionen des hellen Untergrundes.

Motor, Tank, Elektrik

Ein 5.0-MPI-MerCruiser mit aufpreispflichtigen Katalysatoren treibt das Testboot an, was beide damit auch für den Bodensee tauglich macht. Die Kraft gelangt über einen Bravo-III-Antrieb mit zwei Edelstahlpropellern ins Wasser. Den Sonnenliege-Motorraumdeckel muss man per Hand öffnen und blickt dann in einen sauber gearbeiteten Motorraum mit gehalteter Batterie und Automatikfeuerlöscher; der Motor ist für Kontrolle und Service bis auf die Front bestens zugänglich. Der Tank steckt nicht abgeschottet vom Motorraum unter dem Cockpitboden, beim Reinigen des Sprits verlässt man sich auf den Motorhersteller. Einen Batterie Hauptschalter samt Kraftstoffhahn findet man gut zugänglich im Stauraum der Cockpitsitzbank, die dazugehörigen Sicherungen nach Öffnen einer Klappe in der Kabinenrückwand unter dem Fahrstand. Die Verlegung der Elektrik gefällt, die unbehandelten Schnittkanten am Fahrstand und in der Motorraumschott-

DIE WERFT SAGT

Die Viper 223 Toxxic ist ein rassiges Sportboot mit exklusivem Qualitätsniveau. Motorleistungen bis 380 PS ermöglichen Geschwindigkeiten über 50 kn. Die Ausrüstung ist umfangreich; die große Wasserlinienbreite und der tiefe Schwerpunkt tragen zu exzellentem Fahrverhalten bei. Der Edelstahlrahmen der Windschutzscheibe sowie extrabreite Handläufe im Heckbereich sorgen für hohe Sicherheit.

WIR SAGEN

„Rassig und sicher bei hohem Tempo und Material-Niveau“ rangiert weit vorn. Wie die 223 mit stärkeren Motoren läuft, wissen wir nicht; das Testboot fuhr mit dem 260er hervorragend, sicher und schnell. Der Scheibenrahmen ist stabil, und die Handläufe sorgen für Halt auf Heckliege und -bank.

wand, wo Kabel durchlaufen, weniger. Wir werten daher technische Installationen ab. In Ordnung fanden wir, dass man die Elektrokabel für eine elektrische Ankerwinde schon verlegt hat.

Sicherheit

Hier punktet die Toxxic mit guten Fahreigenschaften. Die Maße bei Cockpitnennhöhe und Freibord stimmen. Im Fond geben Griffe und Scheibenrahmen Halt – der auf dem Vordeck von zwei Handlaufrelings geboten wird. Das Cockpit lenzt in die Bilge; nur eine elektrische und keine Handlenzpumpe ist uns, besonders in diesem Fall, zu wenig.

Wohnen, Cockpit und Ausrüstung

Unterm Vordeck lässt sich die V-Sitzbank mittels Einlegepolster in eine durchgehende Liege für zwei wandeln. Darauf zu sitzen gelingt bequem am Eingang mit Fal-Kunststofftür und Deckel. Licht gelangt über zwei Deckenluken in die Kabine.

DIE KONKURRENTEN

1 Bayliner 642 (USA):

6,53 m lang, 2,43 m breit,
Verdrängung 1600 kg. Mit
220-PS-Motor: 40 070 €.



2 Monterey 224 FSC

(USA): 6,90 m lang, 2,59 m
breit, Verdrängung 1700 kg.
Mit 260-PS-Motor: 54 496 €.



3 Glastron GT 229 (USA):

6,71 m lang, 2,54 m breit,
Verdrängung 1500 kg. Mit
260-PS-Motor: 48 651 €.



Badeplattform mit Leiter, Zugösen und Klampen: bequem ins frische Nass.

Man betritt das Boot übers Vordeck oder von der Badeplattform aus, wo man je ein Polster auf der Sonnenliege und der Heckbank entfernen kann; begehbare Flächen sind mit einer Antislipstruktur versehen. Gestaut wird entweder unter der Heckbank, dem Cockpitboden oder in den Wegerungen. Das Boot ist fahrfertig ausgerüstet und verfügt neben anderem über einen Ankerkasten am Bug, Zugösen vorn und achtern, Wasserskihaken und sechs Belegklampen sowie eine Badeleiter samt integriertem Haltegriff in der Badeplattform. Attestierte Navigationslampen schlagen extra zu Buche. *Peter Lässig*



Der neue VW Polo Erste Fotos und Fakten

Weitere Themen dieser Ausgabe:



►► Großer Vergleichstest

Die neuesten SUV-Reifen
für Tiguan & Co.
Welcher ist der Beste?

►► Vergleich

Eco-Up! gegen E-Up!
Welcher ist umwelt-
freundlicher?

►► Premiere G-Tron – Audis erster Gas-A3 im Test

►► Motorsport WRC-Auftakt für VW bei der „Monte“

►► Test Der neue Porsche 911 Turbo

►► Test Golf Variant 1.4 TSI 6MT DSG

►► Audi S3 Sportback Der schicke Schnell-Laster mit 300 PS auf dem Prüfstand

gute
Fahrt

3
14

Jetzt am Kiosk!*



Bestellen Sie GUTE FAHRT bequem im Abonnement unter
www.gute-fahrt.de/abo oder ☎ 0521/55 99 33

*Finden Sie Ihren Händler unter www.pressekaufen.de