

Elegant und elektrisch

TEST MARIAN MAGIC 640

Mit einem Motorboot auf dem Steinhuder Meer? Da kann es sich doch nur um ein Wasserfahrzeug mit elektrischem Antrieb handeln! Wir haben eine auffallend elegante Vertreterin dieser Spezies ausprobiert. Und siehe da, die Marian Magic 640 macht während des halbtägigen SKIPPER-Praxistests eine wirklich gute Figur ...



Apropos »gute Figur« – ob denn auch das Design dieses bis ins Detail mit großer Sorgfalt verarbeiteten Kunststoff-Bootes elektrisiert, muss der potenzielle Interessent natürlich selbst entscheiden. Wir finden die Linienführung der 6,40 x 2,20 m messenden Magic 640, die auf den ersten Blick an klassische italienische Runabouts der »goldenen« 1960er-Jahre erinnert, jedenfalls zeitlos und sehr gelungen. Marian-Boote, die neuerdings in sieben Ausführungen und Längen zwischen 6,15 und 7,90 Metern verfügbar sind, stammen aus Österreich. Die im Millennium-Jahr aus der Taufe gehobene Werft hat ihren Sitz einige Kilometer östlich von Salzburg, nämlich in St. Wolfgang am schönen Wolfgangsee. Firmengründer Ion Marian,

dessen familiäre Wurzeln in Rumänien liegen, hatte sich zunächst auf fachmännische Service- und Reparaturarbeiten an Booten und Yachten spezialisiert, doch schon bald richtete sich der Fokus auf die Fertigung einer in Eigenregie entwickelten und generell mit Elektromotoren bestückten Bootskollektion. In 2010 entstand im rumänischen Bacau ein Tochterunternehmen, in dem Marian unter Einhaltung strenger Qualitätsnormen die GFK-Formteile und weitere lose Baukomponenten herstellen lässt. Die mit der Installation des Antriebssystems verbundene Endmontage und die technische Abnahme erfolgen auf österreichischem Terrain, wobei der zahlende Kunde diverse maßgeschneiderte Optionen zur Auswahl hat. Der persönliche Geschmack ist gefragt, wenn

es zum Beispiel um die Farbgebung des Gelcoats oder der Polsterelemente geht. Hinsichtlich der individuell abzustimmenden Motorleistung beweist die Boote Marian GmbH einmal mehr ihre enorme Flexibilität. So ist die in 2011 lancierte und seitdem genau 135 Mal verkaufte Magic 640 mit 4,3 bis 100 kW generierenden E-Triebwerken lieferbar. Die maximale Performance stellt einen überaus beachtlichen Topspeed um die 53 km/h, also annähernd 29 Knoten, in Aussicht.

Wir sind mit dem nagelneuen Demo-Modell der in Schwelm bei Wuppertal beheimateten Firma BeautifulBoats unterwegs, deren Inhaber Stefan Naust (52) konsequent auf ressourcenschonende Elektromobilität und emissionsfreien Wassersport setzt. In der Unterkellerung



der sehr komfortabel abgestimmten Hecksonnenliege kommen vier mächtige Lithium-Akkus und ganz weit achtern die Oberteile der beiden Torqeedo-Pod-Motoren vom Typ Cruise 10.0 FP zum Vorschein. Mit einer Leistungsaufnahme von 2 kW bewegt sich die Magic zauberhaft spurtreu durchs kühle Nass und macht 4,7 Knoten, also fast 9 km/h. Auch mit 4 kW, die bei abgelesenen 5,7 Knoten eine Restreichweite von 43 km erwarten lassen, vernimmt man lediglich ein flüsterleises Surren,

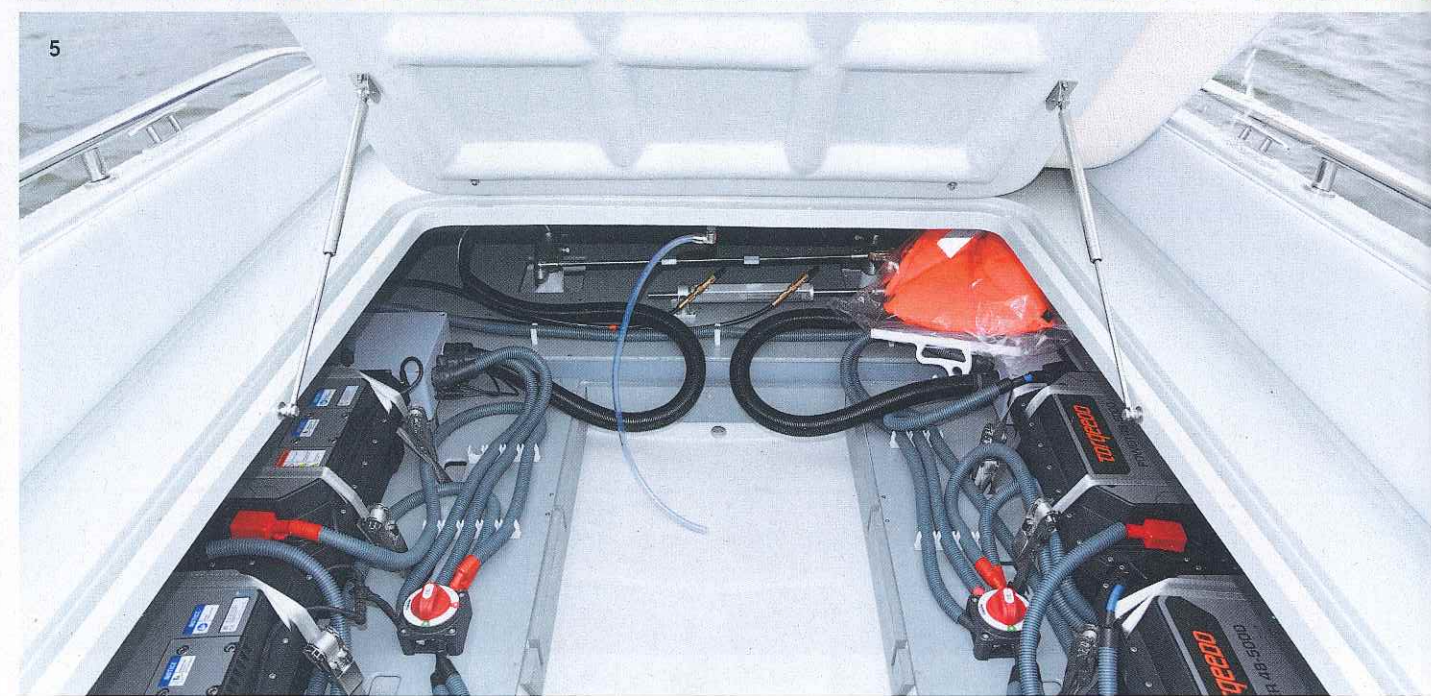


1. Gelingen gestaltete Heckpartie mit integriertem Badesteg und 180 x 160 cm messender Sonnenliege
2. Das Cockpit-Interieur wirkt nicht nur optisch ansprechend, auch Materialqualität und Haptik überzeugen
3. Im Standard-Lieferumfang des österreichischen Kunststoff-Bootes ist ein Cabrioverdeck enthalten, das ...
4. ... bei Nichtgebrauch fein säuberlich eingelagert werden kann. Inklusive Niro-Gestänge, versteht sich

TEST MARIAN MAGIC 640



1. Der teakbelegte, 140 x 35 cm messende Bade-
steg beherbergt eine stählerne Teleskop-Leiter
2. Die frei stehenden, mit großer Sorgfalt bezoge-
nen Schalensitze bieten einen guten Seitenhalt
3. Übersichtliches Armaturenbrett mit optionalem
Raymarine-Axiom-7-Plotter. Alles passt!
4. Unter der Rücksitzbank ist eine aufpreisplichtige
Dometic-Kühlschublade eingebaut
5. Der riesengroße »Stauraum« unterhalb der ach-
terlichen Sonnenliege birgt das von Torqeedo
beigesteuerte Lithium-Akku-Quartett. Zum voll-
ständigen Laden der Batterien muss das Boot
etwa dreieinhalb Stunden an die Steckdose ...



das sich mit entspannendem Wasserplätschern vermischt. Leider müssen wir uns während des Testtermins am Steinhuder Meer mit widrigen Wetterbedingungen arrangieren, so dass es vor dem nächsten heftigen Regenschauer möglichst zügig zurück in die Marina geht. Unter Vollast werden 25 kW Leistung bei einem verbleibenden Aktionsradius von 14 Kilometern angezeigt. Die als recht hurtig empfundenen 12,2 Knoten Topspeed lassen den Schallpegelwert auf dezente 58 dB(A) ansteigen. Dass das soeben realisierte Spitzentempo moderate Gleitfahrt mit sauberem Abriss bedeutet, sei zumindest beiläufig erwähnt. Ausdrück-

lich loben möchten wir aber das muster- gültige Lauf- und präzise Manövrier- verhalten des grazilen Öku-Daycruisers aus der Alpenrepublik. Die laut der gel- tenden CE-Klassifizierung D für den Einsatz auf geschützten Gewässern konzipierte 640er beweist beim beherzten Einlenken in die imaginäre Kurve eine vorzügliche Krängungsstabilität. Wird mit eingele- gem Rückwärtsgang und anschließendem Gasstoß aufgestoppt, dauert es lediglich zwei bis drei Sekunden, bis der für sechs Personen oder 500 kg Zuladung geeigne- te 22-Footer auf der Stelle verharrt. Die einzige nennenswerte Kritik bezieht sich auf die relativ kurz geratene Bugpartie.

Während der Probefahrt wehte trotz einer 70 cm hohen Windschutzscheibe mitun- ter ein bisschen Spray ins Cockpit, was als kleine Erfrischung oder unangenehme Randerscheinung wahrgenommen werden könnte. Und dann wäre da noch der nicht zu vermeidende Blick auf die Preisliste. Fürs fahrfertige Basisboot mit ausbau- fähigem Equipment summieren sich 56.500 Euro, unser sehr gut konfigu- riertes Testobjekt kostete inklusive ex- klusiver Torqeedo-Technik selbstbewusst kalkulierte 131.700 Euro.

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,40 m
Breite: 2,20 m
Tiefgang: 0,50 m
Gewicht: ab 1.000 kg
CE-Kategorie: D
Max. Personenzahl: 6
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Elektromotor, Piktronik oder Torqeedo, mehrere An-
 triebsvarianten möglich, Leistungsspanne 4,3 bis 100 kW
Grundpreis: 56.500 € mit Basis-E-Motor Piktronik 4,3 kW, Pod-An-
 trieb und 14,4 kWh Batteriekapazität, Preis mit Torqeedo-Testmotori-
 sierung: ab 110.900 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inklusive
 umfangreicher Sonderausstattung: 131.700 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Torqeedo Cruise 10.0 FP TorqLink, Pod-Elektromotoren, Äquiva-
 lent jeweils 20 bis 25 PS, kombiniert mit vier Torqeedo-Lithium-Ak-
 kus 48-5000 und inklusive der erforderlichen Anschlussätze

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Rumpf und Deck in weißer Standardfarbe, intern. Navigationsbe-
 leuchtung, Bordcomputer mit GPS und Geschwindigkeitsanzeige,
 12-Volt-Steckdose, Bilgepumpe, Hauptschalter, Steuerrad aus Ma-
 hagoni und Edelstahl, versenkbare Belegklampen, Bimini-Verdeck
 mit Niro-Gestänge und spritzwassergeschütztem Lagerfach, Schwal-
 bennester in der Cockpitwand, Hecksonnenliege, zwei frei bewegliche
 Schalensitze und Rückbank, Flagstockhalter, stählerne Handläufe

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bugstrahler (5.740 €), 30-Liter-Kühlschublade inkl. Ladegerät und
 12-Volt-Batterie (2.915 €), Teakholz-Bodenbelag (1.488 €), Mahagoni
 oder Teak am Vorschiff (2.083 €), Sonderfarbe für Rumpf und Deck
 (1.726 €), LED-Bugscheinwerfer (774 €), Raymarine-Axiom7-Multifunkti-
 onsplotter (2.618 €), Antifouling (1.624 €), Badeplattform mit integrierter
 Niro-Leiter (2.559 €), Ultra-Light-Komplettopferrennung (2.261 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Minimum)	0,2 kW	43 dB(A)	1,6 kn
	1,0 kW	47 dB(A)	3,6 kn
	2,0 kW	49 dB(A)	4,7 kn
	4,0 kW	51 dB(A)	5,4 kn
	6,0 kW	52 dB(A)	5,7 kn
	8,0 kW	53 dB(A)	6,0 kn
	10,0 kW	54 dB(A)	6,5 kn
	14,0 kW	55 dB(A)	8,7 kn
	18,0 kW	58 dB(A)	10,5 kn
(Vollast)	25,0 kW	60 dB(A)	12,2 kn

Revier: Steinhuder Meer vor Steinhude, **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 19° C, **Luft:** 18° C, **Wind:** 3 Bft.

- ⊕ Erstklassige Produktqualität, Verarbeitung mit Liebe zum Detail
- ⊕ Sehr gutes Platzangebot für die Besatzung und viel Stauvolumen
- ⊕ Absolut sicheres Fahrverhalten mit hoher Krängungsstabilität
- ⊕ E-Motor-Konzept erlaubt das Befahren geschützter Gewässer
- ⊕ Bemerkenswerte Leistungsspanne der verfügbaren E-Triebwerke
- ⊕ Trailertransport des Bootes bereits mit Mittelklasse-Pkw möglich
- ⊕ Zeitlos-elegantes Design, das an klassische Runabouts erinnert
- ⊕ Die Werft reagiert flexibel auf individuelle Kundenwünsche
- ⊕ Sinnvoll und praxisgerecht zusammengestellte Optionsliste

- ⊖ Im Kabelle Wasser gelangt gelegentlich etwas Spray ins Cockpit
- ⊖ Antriebstechnische Optionen erhöhen den Kaufpreis beträchtlich

INFORMATIONEN UND WERFT

BeautifulBoats (Marian-Händler und Lieferant des Testbootes),
 Potthoffstr. 10a, 58332 Schwelm, Tel. 0171-2398736,
www.beautifulboats.eu

Boote Marian GmbH, Weinbach 46, A-5360 St. Wolfgang
 am Wolfgangsee, Tel. 0043-613720213, Kontaktadressen
 der deutschen Marian-Händler www.marianboats.at