

ROBUSTES LEICHTGEWICHT

TEST ALUFORCE 710

Die AluForce 710 wird nach den viel beachteten Messeauftritten in Hamburg und Berlin jetzt auch in Düsseldorf ausgestellt. Zwischendurch ergab sich die Gelegenheit zu einem ersten Test unter Praxisbedingungen. Wir erprobten dieses außergewöhnlich robuste Alu-Boot mit Yamahas 147 kW starkem F200-Viertakter.



Mit dem vierzylindrigen Yamaha F200 FETX EFI am Heck fährt die in Russland gefertigte AluForce 710 richtig gut vorwärts. Die Topspeed-Messung in der Lübecker Bucht ergibt 39,3 kn



1. Testboot-Lieferant Henning Neumann von der Firma Nordic Yachting
2. Der Ankerkasten an der Bugspitze ist problemlos zu erreichen
3. Yamahas vierzylindriger F200-Viertakter lässt seine Muskeln spielen



Wie schon im vorigen Oktober bei der allerletzten hanseboot und dann im November anlässlich der hauptstädtischen Boot & Fun geschehen, wird die AluForce 710 nun auch am Rhein als Messe-Neuheit gezeigt. In Augenschein zu nehmen ist der 7,10 m lange Pilothouse Cruiser, den man dank 2,45 m maximaler Breite und lediglich 1.200 kg Trockengewicht problemlos per Straßentrailer transportieren kann, in Halle 13.

Dort stellt sich unser insbesondere für den Petrijünger interessantes Testobjekt im vermutlich sehr gut frequentierten »Sportfishing Center« zur Schau. Die AluForce 710 und ihre vorerst fünf Schwestermodelle stammen aus russischer Produktion. Inhaber der Markenrechte und verantwortlich für das Design, die Herstellung und den Vertrieb der Boote ist jedoch die im niedersächsischen Garbsen ansässige AluForce UG. Der Verkauf erfolgt, und zwar seit Mai 2017, über die als offizieller AluForce-Vertragshändler fungierende Firma Nordic Yachting aus Neustadt in Holstein. Als Baumaterial des gemäß der zuerkannten CE-Klassifizierung C für sechs Personen oder 770 kg Zuladung konzipierten Newcomers findet eine seewasserbeständige, extrem stabile und garantiert rostfreie Aluminium-Magne-

sium-Legierung mit der chemischen Formel AlMg4,5 Verwendung. Aufgrund der professionellen Konstruktion ist eine sehr hohe Belastbarkeit des als unsinkbar bezeichneten und ganzjährig einzusetzenden Bootes gewährleistet. Jede AluForce wird von erfahrenen und zertifizierten Facharbeitern handgefertigt. Der Herstellungsprozess unterliegt ständigen Qualitätskontrollen. Im Zuge der Serienproduktion werden pro Einheit 560 Arbeitsstunden angesetzt, 1.550 Einzelteile verbaut und insgesamt 360 Meter Schweißnähte gezogen ...

Wir wollen uns den Fall aus der Nähe ansehen und sind deshalb mit Testboot-Lieferant Henning Neumann am Vorführsteg von Nordic Yachting in der Neustädter »ancora Marina« verabredet. Das gerade erstgewasserte Demo-Boot ist jenes, das auf den Messen in Hamburg und Berlin für gesteigerte Aufmerksamkeit sorgte. An der Spiegelplatte hängt nun ein Yamaha F200 FETX EFI, dessen 147 kW beziehungsweise 200 Propellerwellen-PS das vorgegebene Leistungslimit ausschöpfen. Auf das vertretbare Minimum an Motorleistung angesprochen, meint Henning Neumann, dass 36,8 kW (50 PS) ausreichen könnten, wenn »bei Vollbesetzung keine Gleitfahrt erreicht werden muss«. Ins selbstlenkende Cockpit, dessen nutzbare Fläche

200 x 140 cm misst, gelangt man am besten über eine der beiden Badeplattformen, wobei die steuerbordseitige mit einer stählernen Teleskopleiter ausgestattet ist. Wir nehmen 62 cm als innere Bordwandhöhe zu Protokoll und vermerken, dass es sechs jeweils 24 cm hohe achterliche Handläufe gibt. Die Gangbordbreite variiert zwischen 14 und 20 cm, so dass man auf dem Weg zum Bugankerkasten speziell bei Nässe Vorsicht walten lassen sollte. Glücklicherweise sind an den Dachkanten jeweils 178 cm lange »Haltegriffe« angebracht. Ein vor allem für den Sportfischer sehr wichtiges Detail ist der mit 688 Euro gelistete Niro-Geräteträger, der sechs Angelrutenhalter aufnimmt.

Gut gefallen hat uns die Sitzanordnung mit zwei klappbaren Seitenbänken. Im Unterbau der beiden achtern befindlichen Einzelsitze kommen die fachmännisch installierte Batterieanlage und die optionale Standheizung zum Vorschein. Dass die Staufachdeckel nicht entgratet und somit gefährlich scharfkantig sind, sollten die fleißigen Bootsbauer aus Russland dringend korrigieren. Wir wenden uns jetzt dem Kabinenabteil zu und blicken in ein an der Eingangstür exakt 202 cm hohes Deckshaus, dessen schnörkelloses Interieur



1. Im vorderen Kabinenbereich des wenig pflegeintensiven russischen Aluminium-Bootes wurde eine etwa 205 x 190 cm große Kojenfläche angeordnet
2. Die gefederten Einzelsitze für den Skipper und seinen Beifahrer bieten dank ihrer Formgebung einen guten Seitenhalt
3. Speziell bei widrigem Wetter sollte man auf den 14 bis 20 cm breiten umlaufenden Gangborden sehr vorsichtig agieren
4. Oberhalb der Zweierkoje gibt es ein quadratisches Oberlicht von 48 x 48 cm, das sich zwecks Sauerstoffzufuhr öffnen lässt
5. Steuerstand an Steuerbord – die hydraulische Lenkung benötigt 4 1/2 Umdrehungen zwischen den Anschlagpunkten. Das senkrecht stehende fünfspicige Ruder weist einen Durchmesser von 33 cm auf





1

2

3

1. Zu beiden Seiten der Motorwanne wurden Einzelsitze positioniert. Unter den Polstern befindet sich Stauraum
2. Der Niro-Geräteträger wird auf Wunsch mit Angelrutenhaltern versehen
3. Da freut man sich als Skipper, wenn eine sofort einsatzbereite und zuverlässige Standheizung an Bord ist
4. Im luftigen Pilotheus der AluForce 710 geht es bei bis zu 202 cm Deckenhöhe vor allem zweckmäßig zu

wie erwartet nicht sonderlich einladend wirkt. Ganz klar – ein niedliches Familienbötchen zum Wasserwandern an einem sonnigen Sonntagnachmittag sieht anders aus. Bei der AluForce steht der Gebrauchswert im Fokus, und gefragt sind Solidität und Zweckmäßigkeit. Folglich gibt es zwei gegenüberliegende, jeweils 86 cm lange Sitzreihen, deren voluminöses Inneres zum Verstauen von sperrigem Gut vorgesehen ist. Empfindliche Teppichware wäre fehl am Platz, den Fußboden zierte daher strapazierfähiges Riffelblech. Wir zählen acht Sekuritglasfenster, wovon drei auf die Kabinenfront entfallen. Für eine optimale Voraussicht des Bootsführers wäre eine einteilige Scheibe ohne zehn Zentimeter breite Dachpfosten zweifellos die elegantere

Lösung, aber Vorrang hat offenkundig eine auf Dauerhaftigkeit abzielende Statik – eben genau so, wie man es von der Berufsschiffahrt kennt. Die vier Deckenspots sind einzeln zu schalten, und auch das macht Sinn. Ein bisschen bedauerlich finden wir allerdings, dass die Grundausstattung des knuffigen Leichtmetall-Bootes ziemlich mager ausfällt. Beispielsweise müssen die quadratischen Skylights oberhalb des Steuerstandes und im Dach der Vorderkabine als kostenpflichtige Extras geordert werden. Gleiches gilt für die sehr gut funktionierende Hydrauliklenkung, die bei größeren Motoren unverzichtbar ist und mit happi-

gen 1.474 Euro zu Buche schlägt. Die individuell verstellbaren schalenförmigen Skipper- und Beifahrersitze, die gegen 1.321 Euro Aufpreis gefedert sind, könnten unseres Erachtens eine kräftigere Polsterung vertragen. Wer vorhat, gelegentlich an Bord zu übernachten, der darf sich auf eine 205 x 190 cm große Doppelkoje gefasst machen. Der Härtegrad der Matratzen wird bei der zweiminütigen Liegeprobe als bequem empfunden. Und noch eine eventuell kaufentscheidende Info – ein Porta Potti lässt sich in einem Freiraum unterm Bett postieren. Restlos überzeugen kann die AluForce 710, wenn es um die Leis-



4

tung auf dem Wasser geht. Der erwähnte Yamaha F200 springt sofort an und läuft unmittelbar nach dem Kaltstart rund wie ein Schweizer Uhrwerk. Auch ohne Bugstrahler-Assistenz – die beliebte An- und Ablegehilfe gibt es für 2.500 Euro – orientieren wir uns mit minimalen 650 min⁻¹ und 3,1 Knoten in Richtung Hafenausfahrt. Entlang des Tonnenstrichs werden die Messungen mit 1.000 und 1.500 Touren pro Minute erledigt, die bei absolut kurs-treuer Verdrängerfahrt 4,9 respektive 6,3 Knoten Vortrieb ergeben. Fünf Minuten später sind wir im freien Fahrwasser der Lübecker Bucht und steigern auf

2.500 min⁻¹, die den Eintritt in die Gleitphase und einen Speed von 13,3 Knoten bedeuten. Richtig in Wallung kommt der 227 kg wiegende Reihenvierzylinder aus Japan im oberen Drehzahlbereich. Mit abgelesenen 4.500 min⁻¹ überschreiten wir mühelos die 30-Knoten-Grenze, um anschließend mit 5.000 min⁻¹ und 35 Knoten über die Ostsee zu brausen. Das Boot liegt vorbildlich sicher und gleichzeitig sehr sportlich im Wasser. Trimmklappen benötigt man nicht, für die Feinabstimmung beim Pushen reicht der Yamaha-Trim. Als Spitzengeschwindigkeit werden 39,3 Knoten gestoppt,

die infolge der ausgezeichneten Krängungsstabilität sogar in scharfer Kurvenfahrt beibehalten werden können. Den Rauwasser-Check absolviert die AluForce, soweit dies bei zwei Windstärken und entsprechend moderaten Wellen überhaupt möglich ist, mit großer Gelassenheit. Als Basismodell hat Nordic Yachting die talentierte Russin für 32.929 Euro im Bestand, das getestete Vorführboot wechselt gegen die Zahlung von 72.900 Euro den Besitzer.

Text: Peter Mariefeld

Fotos: O. Schmidt/Nordic Yachting (1), P. Mariefeld (12)

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,10 m
Breite: 2,45 m
Tiefgang (Antr. angehoben): 0,35 m
Durchfahrthöhe: 2,35 m
Gewicht (o. Motor): 1.200 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 6
Kojenzahl: 2
Brennstofftank: 250 l
Wassertank (opt.): 80 l
Baumaterial: Aluminium (seewasserfeste AlMg4,5-Legierung)
Motorisierung: Außenborder (X-Langschaft), werftseitig empfohlene Maximalleistung 147 kW (200 PS)
Grundpreis: 32.929 €, Preis des Testbootes inklusive einsatzbereit montiertem Motor und diverser Extrazubehör 72.900 €

MOTOR AM TESTBOOT

Yamaha F200 FETX EFI, Viertakt-Außenborder mit elektronischem Einspritzsystem, Leistung 147 kW (200 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 96 x 96,2 mm, Hubraum: 2.785 ccm, Gewicht: 227 kg, max. Drehzahlbereich: 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 21.620 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Mechanische Lenkung, 250-Liter-Benzintank mit Füllstandsanzeige, Kabinen- und Cockpitbeleuchtung, Bug- und Heckreling, beidseitige Heckstege, steuerbords mit Badeleiter, internationale Navigationsbeleuchtung, el. Bilgenpumpe, Signalthorn, Bugankerkasten, Bugspriet

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Hydrauliklenkung (Aufpreis 1.474 €), Standheizung (1.573 €), Cockpitverdeck (1.474 €), Federung für Fahrer- und Beifahrersitz (1.321 €), Cockpittisch (314 €), Pantry-Paket, u.a. mit Herd und Druckwasser-Spüle (4.326 €), Niro-Geräteträger (688 €), el. Ankerwinde und Anker-geschirr (3.634 €), Skylight über Steuerstand (565 €), Skylight über Koje (786 €), Suchscheinwerfer mit Fernbed. (885 €), Bugstrahler (2.500 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	58 dB(A)	3,1 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	4,9 kn
	1500 min ⁻¹	65 dB(A)	6,3 kn
	2000 min ⁻¹	66 dB(A)	7,5 kn
	2500 min ⁻¹	72 dB(A)	13,3 kn
	3000 min ⁻¹	76 dB(A)	19,0 kn
	3500 min ⁻¹	78 dB(A)	23,0 kn
	4000 min ⁻¹	79 dB(A)	26,7 kn
	4500 min ⁻¹	81 dB(A)	30,5 kn
	5000 min ⁻¹	83 dB(A)	35,0 kn
(Volllast)	5500 min ⁻¹	85 dB(A)	39,3 kn

Revier: Ostsee, Lübecker Bucht, querab von Neustadt/Holstein
Crew: 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 9° C, **Luft:** 7° C
Wind: 2 Bft., **Tank:** Benzin 125 l (50 %)

- ⊕ Sehr robuste und wenig pflegeintensive Aluminium-Konstruktion
- ⊕ Mit 200-PS-Motor erstklassige Fahr- und Beschleunigungswerte
- ⊕ Gelungene Aufteilung, gutes Platzangebot und große Doppelkoje
- ⊕ Ideal ausbalancierter Rumpf, daher sehr gute Laufeigenschaften
- ⊕ Sauber installierte Technik, präzise arbeitende Hydrauliklenkung
- ⊕ Farbgebung und Ausstattung nach den Wünschen des Kunden
- ⊕ Geringes Gewicht und zulässige Breite erlauben Trailertransport

- ⊖ Scharfkantige, nicht entgratete Stauraumdeckel im Cockpit
- ⊖ Feinschliff – offenes Handschuhfach und labile Polsterfixierung
- ⊖ Recht schwache Polsterung des Skipper- und Beifahrersitzes

INFORMATIONEN UND WERFT

Nordic Yachting e.K. (AluForce-Vertragshändler und Lieferant des Testbootes), An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt in Holstein, Tel. 04561-7149933, www.nordic-yachting.com

AluForce UG, Tiefer Kamp 22, 30826 Garbsen, Tel. 05131-4670815, www.alu-force.de