

Aussergewöhnlich

XO steht für «extraordinary». Tatsächlich kreierten die Gründer der finnischen XO-Boats, die mit Aquador und Paragon schon länger im Bootsbusiness mit dabei sind, einen aussergewöhnlichen Bootstyp. Wir testeten die mit einem Aussenborder motorisierte «XO 240 RS Cabin» auf dem Vierwaldstättersee.



 Lori Schüpbach

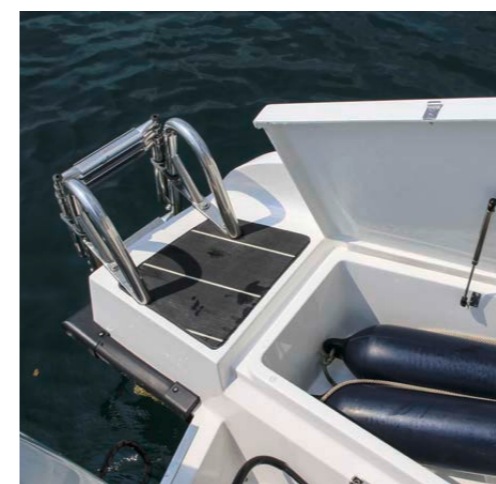
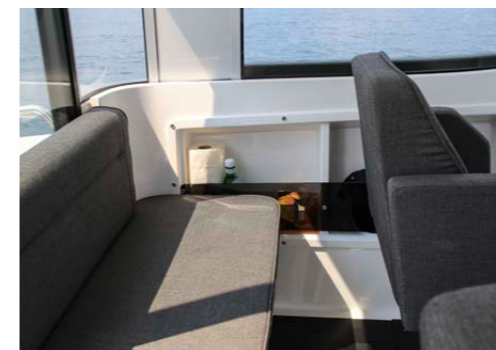
Im Frühling übernahm die SNG Lake-Lucerne den Import von XO-Boats für die Schweiz. «Wir lernten die Verantwortlichen von XO an der boot in Düsseldorf kennen und waren sofort überzeugt», erinnert sich Cornel Untersee, Verkaufsleiter der SNG. «Sie präsentierten uns ihre Philosophie und man spürte, dass etwas dahintersteckt.» Weil XO das bestehende Angebot der SNG nicht konkurriert, war man sich bald einmal einig. Im Frühling kamen dann die ersten Modelle in die Schweiz – und seither kommt Geschäftsführer Beat Plüss regelmässig mit der XO 240 RS Cabin zur Arbeit. «Ich finde das Boot richtig toll – die Kombination von Nutzwert und Spass ist wirklich aussergewöhnlich. Egal ob ich zur Arbeit Fahre, oder das Boot in der Freizeit nutze: Es passt einfach immer.»

Auffällig und damit aussergewöhnlich ist die XO 240 RS Cabin schon optisch. Der schlanke Rumpf und der markante Aufbau fallen in jedem Hafen auf. Entscheidend ist aber die Bauweise aller XO-Modelle: Der Rumpf mit einem tiefen V und einem praktisch senkrechten Bugstevan ist aus Marine-Aluminium gebaut, der Aufbau dagegen aus GFK. Die Kombination dieser beiden Werkstoffe ist zwar nicht eine Erfindung von XO, aber kaum eine andere Werft setzt das Konzept so konsequent um. Was einerseits daran liegen mag, dass Aluminium eher etwas teurer ist und andererseits, dass die Verarbeitung von Aluminium viel technisches Know-how verlangt. Bei XO werden die Alu-Rümpfe im eigenen Werk in

XO 240 RS Cabin

Werft	XO-Boats, Helsinki (FIN)
Länge	7,52 m
Breite	2,28 m
Gewicht (ohne Motor)	1340 kg
Treibstoff	230 l
CE-Kategorie	C / 8 Personen
Motorisierung	Aussenborder
Leistung	max. 300 PS (223 kW)
Testboot	Honda BF 250 A 250 PS (184 kW)
Basispreis (ohne Motor)	CHF 56 613.– ohne Transport und Verzollung, inkl. MwSt.
Testboot	Honda BF 250 A (23 200.–) Transport nach Luzern, Einfuhr, Zoll (4728.–), Ablieferungspauschale, Pre-Service (2600.–) und div. Optionen (Preise inkl. MwSt.)

_SNG Lake-Lucerne, 6005 Luzern
_Tel. 041 368 08 08, www.sng.ch



Die Kombination dieser beiden Werkstoffe ist zwar nicht eine Erfindung von XO, aber kaum eine andere Werft setzt das Konzept so konsequent um.

Finnland gebaut, der GFK-Aufbau kommt hingegen von einem spezialisierten Betrieb in Polen.

Geschickte Einteilung

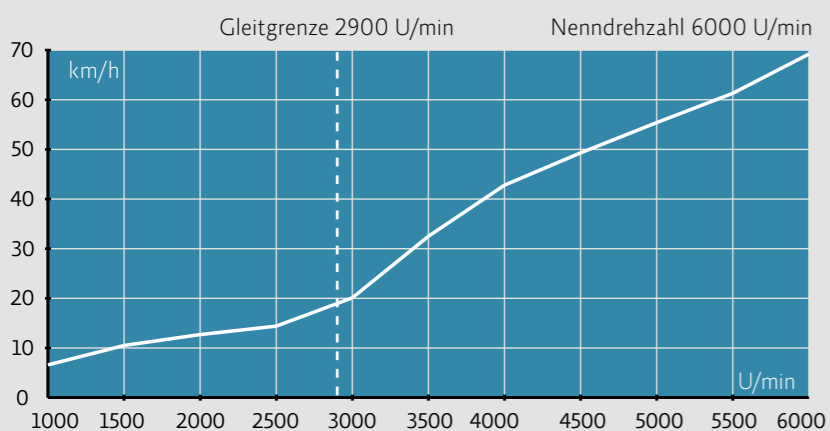
Über die beiden kleinen Plattformen im Heck, seitlich des Motors, gelangt man an Bord. Backbordseitig ist eine Badeleiter fix installiert, kleine Türchen führen in die Plicht. Von hier geht es durch eine Glaschiebetüre weiter in die Kabine. Weil das Konzept keine Gangbords vorsieht – stattdessen hat es für den Durchgang nach vorne ebenfalls eine Türe – kann die ganze Schiffsbreite für die Kabine genutzt werden. Bei einer Bootsbreite von knapp 2,30 m ein wichtiges Argument.

Fahrer und Beifahrer sitzen je in einem bequemen Schalenstuhl, dahinter stehen eine Sitzbank für zwei Personen und ein einzelner Klappsitz zur Verfügung. Unter den Sitzen sowie in den Konsolen vor dem Fahrer und dem Beifahrer befinden sich verschiedene Stauräume – allerdings mit beschränktem Volumen. An warmen Sommertagen bleibt die Heckschiebetüre offen und die beiden Schiebeluken im Dach können geöffnet werden. Weil das Boot aber auch wintertauglich ist, macht die (optionale) Heizung durchaus Sinn.

Durch die erwähnte Türe gelangt man in die offene Bugsektion. Diese ist mit einer L-Sitzbank ausgestattet, darunter befindet sich weiterer Stauraum. Als Option können Sitzpolster und ein kleiner Tisch bestellt werden. Solide Handläufe sorgen für ein sicheres Gefühl – je nach Hafentyp ist es auch möglich, über den Bug ein- oder auszustiegen.

Fazit: XO-Boote sind keine Massenware, sondern ein besonderes Nischenprodukt. Wer sich darauf einlässt, wird aber seine wahre Freude daran haben. 🚤

Geschwindigkeitsmessung mit GARMIN



Leerlauf: 600 U/min, Höchstgeschwindigkeit: 69,2 km/h bei 6000 U/min. Gemessen auf dem Vierwaldstättersee, mit GPS, 2 Personen an Bord, flaches Wasser.

Punkt für Punkt

Fahreigenschaften



Die XO 240 RS Cabin fährt wie auf Schienen. Bei Wellen oder in engen Kurven kommt die tiefe V-Form des Rumpfes besonders gut zur Geltung: kein unangenehmes Schlagen, kein Wegrutschen des Hecks. Mit 4000 U/Min erreicht das Boot eine Marschgeschwindigkeit von gut 40 km/h, maximal liegen knapp 70 km/h drin. Auch bei hohen Geschwindigkeiten fühlt man sich an Bord jederzeit sicher und gut aufgehoben. Hydraulische Trimmklappen unterstützen die Seitenstabilität.

Motorisierung



XO-Boote werden von der Importeurin SNG mit einem Honda Pre-Rigging angeboten. So ergeben sich attraktive Kombi-Preise. Das Testboot war mit einem Honda BF 250 A ausgestattet. Diese Kombination erwies sich als äusserst passend, die XO 240 RS Cabin braucht nicht stärker motorisiert zu werden – maximal wären 300 PS zugelassen. Einziger Wermutstropfen ist die mechanische Schaltung, die – richtig eingestellt – dem Fahrspass allerdings keinen Abbruch tut.

Konstruktion



Die Kombination von Alurumpf und GFK-Aufbau ist bei Arbeitsbooten oder grossen Einzelbauten immer wieder anzutreffen, im Serienbootbau dagegen eher weniger. Bei XO wird hochwertiges Marine-Aluminium verbaut: Für den Rumpf werden 5 mm dicke Platten verwendet, für das Freibord 4 mm. 8 mm dicke Spannten verstärken den Rumpf im Kielbereich. Neben der Gewichtsersparnis bietet Aluminium vor allem auch punkto Robustheit und Langlebigkeit Vorteile.