

TEST VARIANT 707 CLASSIC

Liehaberstück



Bei Bootsbau Schubert entstehen klassisch inspirierte Wanderboote von hoher handwerklicher Qualität. Auf dem Schweriner See erprobten wir das sehenswerte Flaggschiff der Werft, die Variant 707 Classic, und zwar in Kombination mit Suzukis 103 kW leistendem Viertakt-Außenborder vom Typ DF140 ATL.

TEST VARIANT 707 CLASSIC

Die Bootsbau Schubert GmbH aus Plate bei Schwerin bietet die bewährten Touren- und Wanderboote der Hausmarke Variant ausschließlich im Klassik-Look an. Gefertigt werden die Variant-Modelle 505, 606 und 707 nach wie vor in reiner Handarbeit. Alle drei Entwürfe stammen von Werftgründer und Chefkonstrukteur Jürgen Schubert (76), der sich im vorigen Jahr in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedete, seinem Nachfolger Martin Krebs (30) aber auch künftig in beratender Funktion zur Seite steht. Der neue Werftinhaber ging bei Jürgen Schubert vor 14 Jahren in die Lehre und absolvierte 2009 die Meisterprüfung zum Boots- und Schiffbauer. Dass der junge Mann am klar definierten Kurs des weithin bekannten mecklenburgischen Traditionsunternehmens festhalten wird, steht in Anbetracht der erfreulichen Auftragslage außer Frage. »Unsere Kundschaft erwartet bei einer Variant zurecht ein grundsolides und langlebiges Boot in einwandfreier Qualität. Diesbezüglich gehen wir keine Kom-

promisse ein und verkaufen im Zweifelsfall lieber ein Exemplar weniger«, versichert Martin Krebs, der momentan zwölf versierte Fachkräfte beschäftigt. Pro Saison verlassen durchschnittlich zehn Variant-Einheiten die direkt am Störkanal gelegene Montagehalle. Ein wichtiger Geschäftszweig ist und bleibt die Refit-Sparte, zumal man sämtliche Reparatur- und Serviceleistungen auch an Fremdfabrikaten ausführt. In die Jahre gekommene Holzboote werden professionell überholt, instandgesetzt oder gar komplett restauriert. Dass Bootsbau Schubert mittlerweile auf mehrere Auftraggeber aus den Niederlanden und Schweden sowie aus der Schweiz und Österreich verweisen kann, unterstreicht die hervorragende Reputation der Firma, die regelmäßig zu den Ausstellern auf der Friedrichshafener Interboot und der Boot Düsseldorf gehört. Im kommenden Januar wird, dies noch als abschließende Hintergrund-Info, das im Folgenden näher beschriebene Testobjekt live und in Farbe als Messeexponat zu bewundern sein. Die 7,12 m lange und 2,50 m breite Va-

riant 707 trägt als Open-Cockpit-Version den Namenszusatz »Classic«. Alternativ lieferbar wäre ein Hardtop-Modell, das – wie die Classic – wahlweise für Innen- oder Außenbordmotorisierung konzipiert ist. In Betracht kommen Einbaudieselmotoren mit 29, 40 und 140 Pferdestärken. Bei der letztgenannten Ausführung handelt es sich um ein fünfzylindriges Volvo-D3-Triebwerk, das seine 103 kW über einen Duoprop-Z-Drive ins Wasser bringt. Fällt die Entscheidung zugunsten eines Außenborders, sollte dieser mindestens 51,5 kW (70 PS) oder noch besser 73,6 kW (100 PS) generieren. Wer es vorzieht, mit maximal zulässigen 110,3 kW (150 PS) am Spiegel aufs Ganze zu gehen, der dürfte spätestens unter Ausnutzung aller Reserven feststellen, dass die unbelastet 1.650 kg schwere Variant nicht zum Erzielen von Geschwindigkeitsrekorden gemacht ist. Vielmehr hat man es mit einem sogenannten »Halbgleiter« zu tun, der sich mit hohem Freibord und moderat aufgekimmt Unterwasserschiff ideal zum zügigen Wasserwandern eignet. In langsamer Ver-



drängerfahrt legt das Boot eine geradezu mustergültige Spurtreue an den Tag. Die GFK-Rumpf- und -Decksegmente der nach der CE-Kategorie C eingruppierten Variant 707 Classic werden in einem benachbarten Spezialbetrieb laminiert. Vor Ort in Plate kümmern sich die Bootsbau-Schubert-Spezialisten dann um den Innenausbau und die Komplettierung zum übergabefertigen Neuboot. Wie adrett ein von A bis Z ausgereiftes Erzeugnis mit dem Gütesiegel »Made in Germany« aussehen kann, verdeutlicht ein Blick

ins aufgeräumte Cockpit, das von 10 bis 21 cm breiten Gangborden umgeben wird. Die akkurat eingepassten Mahagoni-Teile im Außenbereich unserer harmonisch proportionierten Probandin sind achtfach lackiert und erstrahlen daher in spiegelndem Hochglanz. Der Bodenbelag besteht aus feinem Echt-Teak, senkrecht verlaufende Schraubenschlitze gelten werftintern als eigentlich nicht erwähnenswerte Selbstverständlichkeit ... Wie dem technischen Datenblatt zu entnehmen ist, darf die Variant 707 mit ei-

ner bis zu sechsköpfigen Crew unterwegs sein. Im sehr viel Platz bietenden Bootsinnen wurde achtern eine subjektiv empfunden zu weich gepolsterte L-förmige Bankreihe postiert, die in Sekundenschnelle zur 190 x 105 cm großen Sonnenliege gewandelt werden kann. Als Kritikpunkte zu benennen wären die wenig praxismässige Polsterfixierung mittels Klettband und der Umstand, dass der Schalthebel im Rückwärtsgang mit dem Skipperstuhl kollidiert. Der individuell verstellbare und angenehm kom-



1. Der »ausklappbare« Küchenblock mit 65-l-Waeco-Kühlschrank, Niro-Spüle und Spirituskocher
2. Sehr adrett geht es im gut 180 cm hohen WC-Raum zu. Eine elektrische Toilette gehört zur Standardausstattung des Bootes
3. Die 185 cm hohe Bugkabine präsentiert sich gemütlich und gleichzeitig zweckmäßig möbliert
4. Auch von vorne präsentiert sich die Variant 707 Classic absolut stimmig proportioniert
5. Typisch für den Werftbau aus Plate ist der geräumige Cockpitbereich mit Echtholz-Teakboden
6. Der komfortabel gefederte Skipperstuhl ist individuell verstellbar und bietet einen guten Seitenhalt



1. Großes, gut zugängliches Staufach unter der teakholzbelegten Plicht mit mausgrauer Topcoat-Versiegelung und fachmännisch installierten Batterien
2. Unter dem relativ zierlich geratenen Beifahrersitz wurde der 65 Liter fassende Waeco-Kühlschrank eingebaut
3. Die auf Wunsch erhältliche Unterflurkabine beherbergt eine weitere, immerhin 185 x 135 cm messende Doppelkoje
4. Lädt zum Plauschen ein – die winkelige Sitzgruppe im achterlichen Cockpitbereich. Der hochglanzlackierte Mahagoni-Tisch zählt zum Lieferumfang des mecklenburgischen Wanderbootes



TEST VARIANT 707 CLASSIC

fortabel gefederte Sitz bietet davon unabhängig einen perfekten Seitenhalt und erlaubt dem Bootsführer eine optimale Übersicht. Das steil stehende Sechspeichen-Ruder mit 45 cm Durchmesser liegt prima zur Hand. Willkommene Details sind die integrierte Fußstütze und der an Backbord befindliche Pantryblock, der sich auf 170 cm Länge aufklappen lässt. Zum Kücheninventar gehören ein zweiflammiger Dometic-Spirituskocher, eine druckwassergespeiste Niro-Spüle und der unterhalb des Beifahrersitzes eingebaute Waeco-Kühlschrank mit 65

Litern Fassungsvermögen. Hingewiesen sei noch auf die als kostenpflichtige Option erhältliche Unterflurkabine, die zwei Bedarfskojen beherbergt. Regulär und vom Platzangebot natürlich deutlich entspannter nächtigt man in der 185 cm hohen Bugkabine, die sich ebenso gemütlich wie zweckmäßig möbliert zeigt. Einen schönen optischen Kontrast zum dunklen Mahagoni bilden die formverleimten hellen Decksbalken und die mit blauem Stoff bezogenen Sitzbänke. Vom Cockpitbereich durch eine äußerst stabile Acrylglas-Schie-

betür mit 15 mm Materialstärke abgetrennt, lässt sich der absenkbare Kabinentisch als Matratzenunterlage nutzen, so dass eine großzügig geratene und unterlüftete Doppelkoje zur Verfügung steht. Sehr zu loben sind die zahlreichen Staugelegenheiten für loses Equipment, das clever inszenierte ausziehbare Barfach und ein regelrechtes Luxus-Skylight mit filigraner Faltjalousie und Insekten-Schutzgitter. Die benutzerfreundlich dimensionierte steuerbordseitige Sanitärabteilung mit mehr als 180 cm lichter Höhe birgt eine ordentlich bemes-

sene elektrische Toilette nebst ovalem Handwaschbecken sowie alle weiteren gängigen WC-Raum-Accessoires. Die Installation einer Duschvorrichtung könnte hier übrigens auf Anfrage erfolgen.

Nun aber endlich den Suzuki DF140 ATL gestartet, die Leinen gelöst und ab auf den Störkanal, der ins heutige Testrevier, den glasklaren Schweriner See, einmündet. Auf dem Weg dorthin überzeugen wir uns bei abgelesenen 1.500 min⁻¹ und 4,5 Knoten von den bereits thematisierten tadellosen Laufeigenschaften des im

positiven Sinne nostalgisch anmutenden »Liebhaberstückes«, das absolut präzise auf jede noch so kleine Ruderbewegung reagiert und auch in enger Kurvenfahrt sauber einlenkt. Die Variant 707 Classic erreicht bei 4.000 Umdrehungen pro Minute knappe 13 kn Cruising Speed. Konstant gehaltene 5.000 Touren lassen die Geschwindigkeit auf 20,5 kn anwachsen. Eine weitere Tempoverschärfung bringt den mit markantem Bugspant und einem Führungskiel aufwartenden Wellenbinder rasch an seine bauartbedingten Grenzen. Dennoch lässt sich,

wenn es denn wirklich sein muss, mit dem notwendigen Fingerspitzengefühl eine Höchstfahrt von 27,5 Knoten beziehungsweise 51 km/h realisieren. Bleibt die Preisfrage: Das mit vielen sinnvollen Zutaten bestückte Grundmodell gibt es für 69.990 Euro. Um stolzer Eigner des exzellent ausgestatteten und mit kräftigen Zugfahrzeugen problemlos trailerbaren Vorführbootes zu werden, muss man 106.855 Euro locker machen. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,12 m

Breite: 2,50 m

Tiefgang (Antr. abgesenkt): 0,69 m

Gewicht (o. Motor): 1.650 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 6

Kojenzahl: 2 (mit Unterflurkabine +2)

Brennstofftank: 120 l

Wassertank: 105 l

Septiktank: 110 l

Baumaterial: GFK/Mahagoni

Motorisierung: Außenborder, Leistung bis 110,3 kW (150 PS), oder Einbaudiesel mit Welle oder Z-Antrieb, Leistung bis 103 kW (140 PS)

Grundpreis (ohne Motor): 69.990 €, Preis des Testbootes inklusive Testmotor und umfangreicher Sonderausstattung 106.855 €

MOTOR AM TESTBOOT

Suzuki DF140 ATL, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung und Vierventil-Technik, Leistung 103 kW (140 PS),

Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 86 x 88 mm, Hubraum: 2.044 ccm, Gewicht: 179 kg, maximaler Drehzahlbereich 5.600-6.200 min⁻¹, Einzelpreis: 15.280 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Cabriovertop mit Edelstahl-Gestänge, Hafenplane, Bugreling und zwei Doppelfenderkörbe, Toilettenraum mit Elektro-WC und Waschbecken, Teakbelag auf allen Bodenflächen, Echolot, 220-Volt-Landanschluss, Komfort-Skipperstuhl mit div. Verstellfunktionen, Signalhorn, Feuerlöscher, zwei Heckstege mit Teleskop-Badeleiter, elektrische Scheibenwischer, Mahagoni-Tisch in der Plicht, Küchenblock mit Kühlschrank, Spirituskocher und Druckwasserspüle

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Unterflurkabine mit zwei Kojen (2.650 €), el. Ankerwinde inkl. Ankereschirr (3.350 €), Bugstrahler (2.990 €), Webasto-Heizung (2.990 €), hydraulische Lenkung (1.250 €), Kompassrose im Teakboden (325 €), Kartenplotter (1.100 €), Warmwasserversorgung (1.100 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	750 min ⁻¹	47 dB(A)	0 kn
	750 min ⁻¹	50 dB(A)	1,9 kn
	1000 min ⁻¹	54 dB(A)	3,2 kn
	1500 min ⁻¹	59 dB(A)	4,5 kn
	2000 min ⁻¹	69 dB(A)	6,0 kn
	2500 min ⁻¹	74 dB(A)	6,7 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	7,8 kn
	3500 min ⁻¹	78 dB(A)	9,5 kn
	4000 min ⁻¹	81 dB(A)	12,9 kn
	4500 min ⁻¹	83 dB(A)	15,8 kn
	5000 min ⁻¹	84 dB(A)	20,5 kn
	5500 min ⁻¹	85 dB(A)	24,3 kn
(Volllast)	6000 min ⁻¹	87 dB(A)	27,5 kn

Revier: Schweriner See, **Crew:** 3 Personen,

Messung: GPS, **Wasser:** 10° C, **Luft:** 10° C,

Wind: 1-2 Bft., **Tanks:** Benzin 60 l (50 %), Wasser leer

- ⊕ Auf Langlebigkeit abzielende, auffallend solide Bauweise
- ⊕ Hochwertiges Erzeugnis aus deutscher Handwerksarbeit
- ⊕ Sehr gutes Platzangebot im Cockpit- und Kabinenbereich
- ⊕ Wertseitige Optionen bieten Möglichkeiten zur Individualisierung
- ⊕ Bei niedriger und mittlerer Geschwindigkeit vorbildlich fahrstabil
- ⊕ Sinnvoll angeordnete und passend dimensionierte Beschläge
- ⊕ Ungewöhnlich hohes Freibord als wichtiges Sicherheitsmerkmal
- ⊕ Mit kräftigem Zugfahrzeug ist das Boot problemlos trailerbar

- ⊖ Zu weich abgestimmte Polsterung im Cockpitbereich
- ⊖ Wenig dauerhafte Fixierung der Cockpitpolster mittels Klettband
- ⊖ Schalthebel kann im Rückwärtsgang mit dem Rudersitz kollidieren

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootsbau Schubert GmbH (Werft, Exklusivanbieter und Lieferant des Testbootes), Büdnerecke 2, 19086 Plate, Tel. 03861-2155, www.bootsbau-schubert.de