

TEST QUICKSILVER ACTIV 905 WEEKEND

GESCHMEIDIGER TOURER

Die Activ 905 Weekend gehört zu den jüngsten Entwürfen in der Quicksilver-Range. Obendrein haben wir es hier mit dem aktuellen Spitzenmodell der populären GFK-Boot-Serie zu tun. Während des Praxistests auf der Havel sorgt ein achtylindriger Mercury F250 EFI für den erforderlichen Schub.



Quicksilvers neue Activ 905 Weekend entpuppt sich beim Test auf der Havel als geschmeidig laufender Cabin Cruiser

Das vielbeachtete Messedebüt der Activ 905 Weekend erfolgte Anfang des Jahres anlässlich der Boot Düsseldorf. Seitdem gastierte das 8,91 m lange und 2,98 m breite Quicksilver-Flaggschiff auf mehreren wichtigen europäischen Boat Shows.

Zuletzt konnte sich der potenzielle Interessent während der Friedrichshafener Interboot einen persönlichen Eindruck von diesem adrett gestylten Cabin Cruiser verschaffen. Bevor wir uns den von der Firma Bootscenter Keser bereitgestellten Newcomer gleich aus der Nähe ansehen, zunächst ein paar Hintergrund-Infos. Die gegen Mitte der 1990er-Jahre lancierten Quicksilver-Boote gehören bekanntlich zum riesigen Wassersport-Repertoire des amerikanischen Brunswick-Konzerns, der die optisch durchweg ansprechenden Entwürfe heutzutage in drei modernen Werften auf polnischem und portugiesischem Terrain produzieren lässt. Aktuell werden 28 Modelle in Längen von 4,54 bis eben 8,91 m gefertigt und in allen EU-Ländern angeboten. Im Bundesgebiet existiert ein engmaschiges Vertriebsnetz, in das 24 Fachhändler involviert sind. Die regelmäßige Präsenz auf den hiesigen Bootsausstellungen ist also garantiert. Unbedingt anzumerken wäre noch, dass die Quicksilvers GFK-Boote stets im preislich vorteilhaften Paket mit einem passenden Mercury-Außenborder zum Kunden gelangen, wobei die Motoren selbstredend in mehreren Leistungsstufen zur Disposition stehen.

Unsere soeben erstgewasserte Testkandidatin dümpelt, wie schon erwähnt, am Vorführsteg von Bootscenter Keser in Berlin-Spandau – und wartet bei strahlendem Sonnenschein auf ihre Auslieferung. Der stolze Eigner entschied sich bezüglich der Antriebsquelle für einen Mercury Verado V8 250 EFI XL, der aus 4,6 Litern Hubraum stramme 183,8 kW (250 PS) generiert. Das Boot wird bequem über die steuerbordseitige Heck-

plattform betreten. Man landet in der von einem Softtop überspannten Plicht, die großflächig unterkellert ist und mit entsprechend viel Stauvolumen aufwartet. Um den kolossalen Mercury-Kraftprotz vollständig aus dem Wasser zu heben, lässt sich die zur Liegewiese umbaubare achterliche Sitzbank kurzerhand nach vorne verschieben. Als innere Bordwandhöhe werden 75 cm protokolliert, eines von mehreren durchdachten Details ist das spritzwassergeschützte Hauptschalter-Fach, das nebenbei die Bordsicherungen beherbergt. Die asymmetrische Decksgestaltung ermöglicht

an Steuerbord ein mindestens 25 cm breites Laufdeck, die flankierende Schanz bringt es auf eine Höhe von 52 cm. Eher schmal sieht die Sache dagegen an Backbord aus, wo wir die Gangbordbreite mit bescheidenen 14 Zentimetern vermessen. Ins bis zu 205 cm hohe Ruderhaus führt ein 100 x 177 cm messender Eingang, alternativ erreicht man die gute Stube durch die praktische Schiebetür neben dem Steuerstand. Selbiger präsentiert sich klar gegliedert und mit einem Simrad-Multifunktionsplotter, diversen Kippschaltern sowie dem von Vetus beigesteuerten Bugstrahler be-



stückt. Die butterweich abgestimmte elektronische Schaltung liegt prima zur Hand. Nicht das Gelbe vom Ei ist jedoch das billig wirkende Hartplastik-Ruder, das obendrein einen Tick nach Backbord versetzt wurde – der Skipper, der sich einer tadellosen Rundumsicht erfreut, sitzt also genau genommen nicht ganz mittig. An die Rückenlehne des Steuerstuhles grenzt die exakt 100 cm lange Pantryzeile mit einem 51-l-Kühlschrank, Niro-Spüle und Mikrowelle an. Die vermutlich von den allermeisten Kunden gewünschte Installation eines mehrflammigen Gaskochers wurde zumindest vorbereitet. Mit geringem Aufwand lässt sich die an Backbord postierte Vier-Personen-Dinette zur Bedarfskoje umgestalten, womit wir nun auf die regulären Schlafstätten zu sprechen kommen. Diese be-



1. Blick ins Deckshaus – die Pantry grenzt an die Rückenlehne des Skipper-Sitzes an. Gegenüber an Backbord die zur Bedarfskoje umbaubare Dinette
2. In der Bugkabine des Quicksilver-Flaggschiffes befindet sich eine komfortabel abgestimmte Doppelkoje. Große Rumpfenster sorgen für Helligkeit
3. Steuerbords angeordneter Küchenblock mit Niro-Spüle und Mikrowelle. Oberhalb des Kühlschranks lässt sich ein mehrflammiger Kocher platzieren
4. Das an Steuerbord befindliche, mindestens 25 cm breite Laufdeck wird von einer Schanz flankiert, so dass man sich hier sicher fortbewegen kann

TEST QUICKSILVER ACTIV 905 WEEKEND

finden sich einerseits in der einwandfrei zugänglichen Mittelkabine an Backbord, wo das quer zur Fahrtrichtung angeordnete Unterflur-Nachtlager adäquate 200 x 160 cm misst, und andererseits in der schön geräumig geratenen Bugkabine, die bei 188 cm lichter Höhe mit einer platzsparenden Schiebetür ausgestattet ist. Die rundlich zugeschnittene Kuschelkoje wurde mit komfortsteigernden Einstiegsstufen und Schubladen aufgewertet, überdies steht den Bewohnern ein großer Kleiderschrank zur Verfügung. Noch schnell einen Blick auf die 197 cm hohe WC-Abteilung mit recht laut spü-

lender Elektro-Toilette, zwei Spiegeln, Handwaschbecken und der warmwasserspeisten Dusche geworfen, wenden wir uns jetzt dem Kapitel »Fahren« zu. Hier kann die geschmeidig laufende Quicksilver auf der ganzen Linie überzeugen. Der gemäß der geltenden CE-Klassifizierung B für zehn Besatzungsmitglieder zugelassene Wochenend-Cruiser liegt über den gesamten Drehzahlbereich und auch in forciertem Kurventempo wie das vielzitierte Brett im Wasser. Mercurys sehr kultiviert klingender Achtender reagiert äußerst souverän auf jegliche Veränderung der Gashebelstel-

lung. Ins Gleiten gelangt die Activ 905 Weekend bei abgelesenen 4.250 min⁻¹ und 13 kn, die 20-Knoten-Marke kassieren wir mit konstanten 5.100 Touren pro Minute. Unter Volllast schwingt sich unsere Probandin zu einem Topspeed von 30,5 kn auf. Für das Basismodell werden 107.800 Euro aufgerufen, das mit einigen sinnvollen Extras auftrumpfende Testobjekt wechselte gegen die Zahlung von 121.000 Euro den Besitzer. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,91 m
Breite: 2,98 m
Durchfahrthöhe: 2,89 m
Tiefgang: 0,63 m
Gewicht (o. M.): 2.713 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 10
Kojenzahl: 4 (+2)
Brennstofftank: 400 l
Wassertank: 100 l
Septiktank: 100 l
Baumaterial: GFK

Motorisierung: Mercury-Außenborder, Leistung 183,8 kW (250 PS) bis 2 x 165,4 kW (2 x 225 PS). Alternativ ist das Boot als Innenbordversion mit Benzin- oder Dieselmotorisierung erhältlich
Grundpreis: 107.800 € mit getesteter Basismotorisierung, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung 121.000 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury Verado V8 F250 EFI XL, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 183,8 kW (250 PS), Zylinderzahl: V8, Bohrung x Hub: 92 x 86 mm, Hubraum 4,6 Liter, Gewicht: 272 kg, max. Drehzahlbereich 5.200-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 26.085 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, hydr. Lenkung, Ankerkasten mit Niro-Spriet, Edelstahl-Reling, Heckstege mit Badeleiter, int. Navigationsbeleuchtung, WC-Raum mit el. Toilette und Dusche, LED-Innenbeleuchtung, verschiebbare Heckbank, Schiebetür am Steuerstand

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

El. Ankerwinde (2.230 €), Bimini-Top mit Seitenteilen (2.460 €), 220-V-Landanschluss (1.440 €), Flexiteek-Bodenbelag (2.480 €), Dieselheizung (3.870 €), Dinghi-Halterung (880 €), dunkelgrauer Rumpf (1.280 €), Komfort-Paket mit Kühlschrank, Landanschluss und Vorhängen (3.900 €), Elektronik-Paket mit Kartenplotter und Fusion-Stereo-Radio (3.900 €), Navi-Paket mit Bugstrahler u. Trimmklappen (4.800 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	750 min ⁻¹	50 dB(A)	0 kn
	750 min ⁻¹	51 dB(A)	1,8 kn
	1000 min ⁻¹	55 dB(A)	3,0 kn
	1500 min ⁻¹	53 dB(A)	5,2 kn
	2000 min ⁻¹	58 dB(A)	6,3 kn
	2500 min ⁻¹	61 dB(A)	7,4 kn
	3000 min ⁻¹	63 dB(A)	8,1 kn
	3500 min ⁻¹	66 dB(A)	9,0 kn
	4000 min ⁻¹	67 dB(A)	11,5 kn
	4500 min ⁻¹	73 dB(A)	14,9 kn
	5000 min ⁻¹	76 dB(A)	19,0 kn
	5500 min ⁻¹	77 dB(A)	23,9 kn
(Volllast)	6000 min ⁻¹	80 dB(A)	30,5 kn

Revier: Havel bei Berlin-Spandau, **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 20° C, **Luft:** 32° C, **Wind:** 1-2 Bft.,
Tanks: Benzin 280 l (70 %), Wasser 50 l (50 %)

- ⊕ Weich und geschmeidig laufender, fahrstabiler Rumpf
- ⊕ Gelungene Raumaufteilung und gutes Platzangebot
- ⊕ Bereits im Standard recht reichhaltige Ausstattung
- ⊕ Sorgfältig ausgeführte technische und elektrische Installationen
- ⊕ Sinnvoll zusammengestellte Optionspakete erhöhen den Komfort
- ⊕ Problemloses Handling über den gesamten Drehzahlbereich
- ⊕ Diverse Motorisierungsmöglichkeiten mit Mercury-Außenbordern

- ⊖ Unschönes Hartplastik-Ruder nicht mittig vorm Skippersitz
- ⊖ Backbordseitiges Gangbord mit eingeschränkter Trittbreite
- ⊖ Geringes Fassungsvermögen des Wasser- und Septiktanks

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Keser GmbH (Quicksilver-Händler und Lieferant des Testbootes), Heerstr. 199, 13595 Berlin, Tel. 030-3620800, www.bootscenterkeser.de

Brunswick Marine in EMEA, Parc indust. de Petit-Rechain, B-4800 Verviers, Kontaktadressen der deutschen Händler unter www.quicksilver-boats.com



1

1. Ein sehr wichtiges Ausstattungsdetail ist die Schiebetür neben dem Steuerstand
2. Der Bugankerkasten lässt sich speziell übers steuerbordseitige Laufdeck gut erreichen
3. Grau koloriertes Armaturenbrett und multifunktionalem Plotter und Hartplastik-Ruder
4. Eher praktikabel gestaltete Bugpartie mit zweiteiliger Reling und Niro-Ankerspriet
5. Heckansicht mit Mercurys achtzylindrigem Kraftpaket und optionaler Dinghi-Halterung



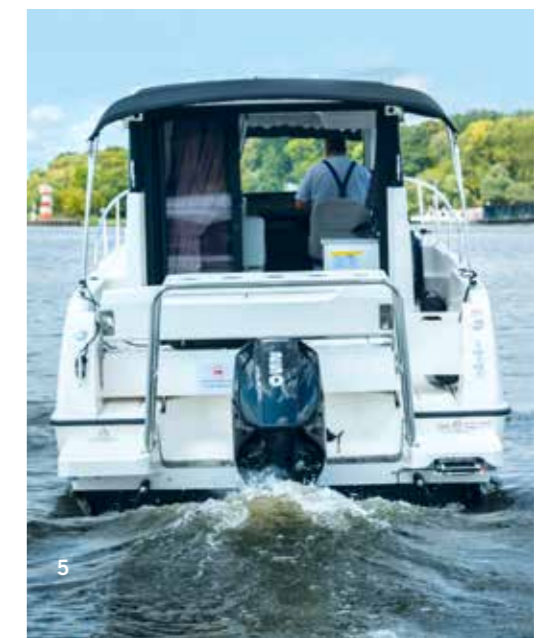
2



3



4



5