

Chaparral Cuddy



Absolut sicheres Feeling und weicher Lauf, auch bei über 77 km/h, egal, ob geradeaus oder in scharfen Kurven, so präsentierte sich die Chaparral SSI 275 auf der Ostsee vor den Toren der Ancora Marina in Neustadt/Hol.

Fotos: Breitenfeld



Cabin SSi 275

Sportlich, rasantes Kabinenboot mit pfiffigen Detaillösungen



Das Komplettprogramm der Chaparral-Werft kann sich wahrlich sehen lassen. Es reicht von dem gut elf Meter langen Signature-Cruiser über die Sunesta Wide Tech- und Xtreme-Serie, SSX-Sportdecks bis hin zu den SSi-Sportboots. Alles in allem derzeit 27 Modelle und für jeden Geschmack etwas dabei. WasserSport stellt Ihnen heute den größten Vertreter aus der SSi-Serie vor, das Chaparral SSi 275. Claus D. Breitenfeld hat den Boliden mit 276 kW (375 PS) am Sterndrive auf der Ostsee näher unter die Lupe genommen.

Wer die rund 4.000 Quadratmeter große Ausstellungshalle von Tibus Boote in Rhumspringe betritt, der fühlt sich wahrlich wie im Bootsparadies. Sauber aufgereiht steht dort eine Vielzahl von brandneuen Booten unterschiedlicher Couleur, vorrangig natürlich die innovativen Chaparrals, aber auch diverse Produkte anderer namhafter Hersteller. Darüber hinaus eine gut sortierte Auswahl von Schiffen aus zweiter Hand. Den „Gebrauchten“ wird dabei nicht weniger Augenmerk und Sorgfalt zuteil, auch sie präsentieren sich pickfein herausgeputzt. Eben halt so, wie man das Unternehmen Tibus seit über fünf Jahrzehnten kennt.

Seit 1978 ist Bootsimport Tibus auf dem riesigen Betriebsgelände von 172.000 (!) Quadratmetern in Rhumspringe ansässig. Im Januar 2005 gründete der in der Branche bestens bekannte, jahrzehntelange Mitarbeiter des Hauses Tibus, Klaus-Dieter Schallehn, in den gleichen Hallen das Unternehmen „TIBUS BOOTE, Inh. K.-D. Schallehn e.K.“, in Zusammenarbeit mit dem bisherigen Bootsimport Tibus. Fast zeitgleich – im Mai 2005 – war dies auch der Startschuss für den deutschen Generalimport der Chaparral-Boote, die sich in mehr als vier Jahrzehnten weltweit eine hervorragende Reputation erworben haben.

Wer mit Tibus Boote zum Eigner wird, der bekommt alles aus einer Hand, denn „aftersales“ wird dort nicht nur, wie wörtlich übersetzt, als profaner Kundendienst abgewickelt, Tibus schnürt auf Wunsch ein komplettes Service-Pakete – von der Inspektion und Wartung bis hin zum Winterlager, Finanzierungen und Versicherung.

Fahreigenschaften

Wer schnelles, sportliches Fahren liebt, dabei aber dennoch nicht auf Komfort verzichten möchte, wem zuweilen auch der Sinn danach steht, ab und an das Boot als schwimmendes Heim zu nutzen, der hat mit der Chaparral SSi 275 einen Volltreffer gelandet. Dabei kommt man um die Qual der Wahl in Sachen Motorisierung allerdings nicht herum. Momentan bietet der Importeur neun Motorisierungen an. Viermal MerCruiser, von 221 kW (300 PS) bis 313 kW (425 PS) und fünfmal Volvo Penta von 206 kW (280 PS) bis 309 kW (420 PS). Darunter auch ein Volvo-Diesel mit 191 kW (260 PS). Eventuell kommt noch ein weiteres Diesel-Aggregat hinzu, nämlich aus dem Hause Volkswagen Marine.

Unsere Testprobanden verpasste die Werft die derzeit drittstärkste Power mit dem 8,1 Liter MerCruiser 496 MAG, 276 kW (375 PS). Sicherlich auch nicht uninteressant bei solch einem Boot, die Dieselmotorisierung um 191 kW (260 PS), da sie aufgrund des immensen Drehmomentes gut zu diesem Schiff passen würde. Einzig zu bedenken an dieser Konstellation, die Mehrkosten beim Kauf. Liegen doch beim Basis-Schiff mit der hier vorgestellten Motorisierung als Benziner und dem Diesel immerhin rund siebzehneinhalbtausend Euros dazwischen. Dafür gibt's über den Daumen gepeilt 10.000 Liter Sprit nach dem Preislevel des Sommers 2008. Bei einigermaßen moderater Fahrweise lassen sich damit etwa 350 Betriebsstunden abspulen, was wiederum für den „Normalbootler“ gut vier bis fünf Saisons Fahrzeit bedeutet. Überlegungen, die jeder für sich selbst entscheiden muss. Dieselfans wird diese Rechnung



Technische Daten:

Herstellerland: USA

Werkf: Chaparral Boats Inc., Nashville, Georgia

Importeur: Tibus Boote, Klaus-Dieter Schallehn, e.K., Industriestraße, D-37434 Rhumspringe, Tel.: 05529-1002, www.tibus-boote.de

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C“ (küstennahe Gewässer)

Länge ü. A. (m): 8,79
Rumpflänge ca. (m): 8,00
Länge WL ca. (m): 7,40
Breite ü. A. (m): 2,74
Tiefgang ca. (m): 0,83/0,51
Freibord ca. (m): 1,60
Höhe über WL (m): 2,72
Gewicht ca. (kg): 3.311
Testgewicht ca. (kg): 3.700
Baumaterial: GfK
Rumpfform und Konstruktion: V, 22°
Motorisierung kW (PS): 194 – 410 kW (264 – 558) Benzin und Diesel
Testmotorisierung kW (PS): 276 (375)
Antriebsart: Z
Kraftstofftank ca. (L): 397
Wassertank ca. (L): 51
Fäkalientank ca. (L): 14
Zuladung/Nutzlast (kg): 850
Max. Personen: 10
Schlafplätze: 2
Sitzplätze: 8
Kabinen: 1
Preis ab ca. €: 83.062

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: MerCruiser 496 MAG
Bauart/Zylinder: V-8
Propellerwellen-Leistung kW (PS): 276 (375)
Hubraum (cm³): 8.131
Bohrung/Hub (mm): 108 x 111
Ventile: 32
Arbeitsweise: 4-Takt
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 4.200 – 4600
Kraftstoffart: Benzin
Kraftstoffsystem: elektronische Multiport Einspritzung (MPI)
Zündsystem: Computer gesteuert
Verdichtung: 9,1:1
Kühlkreise: 2
Generator (A): 65
Elektrische Anlage (V): 12
Gewicht (kg): 557
Antrieb: Z-Bravo 3
Propeller: Twin 26"

Motorendetails: Mercury PCM-Processor für optimierte Kraftstoffzufuhr, Klopffregung und Zündverstellung unabhängig für jeden Zylinder. Integriertes SmartCraft Managementsystem, Powertrimm XD-Zylinder für Dämpfung bei Unterwasserkollision. Trockenflanschpuff.

Standardausrüstung: Unter anderem Kabinentisch, Innenausstattung champagner oder platin, Cockpittisch, Mahagoni-Ruder, 2. Batterie mit Umschalter, weißer Rumpf mit verschiedener farbiger Grafik.

Möglich Extras: Unter anderem elektrische Toilette, Entsorgungspumpe, Cockpitteppich, Heckdusche, Persenning, klappbarer Geräteträger, automatisches Feuerlöschsystem, darüber hinaus drei Ausstattungspakete der Versionen Luxus, Premium und Overnight.

dennoch nicht umstimmen können, die bleiben „ihrem Saft“ in der Regel treu.

Sei's drum, wir genossen den totalen Fahrspaß auf der Ostsee im holsteinischen Neustadt. Nach gebührender Aufwärmphase, Hebel auf den Tisch! Man kann nicht behaupten, dass die Chaparral aus ruhender Position wie ein Wasserfloh in die Gleitphase springt, doch rund 3,7 Tonnen Testgewicht in vier bis fünf Sekunden zum Gleiten zu animieren, das ist sicherlich nicht von schlechten Eltern. Dabei sollte die Marke von 2.500 U/min nicht unterschritten werden, alles andere käme einer Quälerei gleich. Bei 26,5 km/h oder auch 14,3 kn pendelte sich dabei das GPS ein. Phonwert 79 dB(A). Das erscheint zwar vordergründig nicht besonders leise, kann aber plausibel erklärt werden. Der rege Verkehr in der Neustädter Bucht baut Kreuzwellen auf, die nur mit Mühe abzureiten waren. Daher resultierte die Lautstärke mehr vom Kontakt des Rumpfes mit dem Wasser, denn vom Motor, der gut isoliert unterm Sonnenpolster vor sich hin schnurrt. Bei glattem Wasser könnte man sicherlich bis zu zehn Punkte abziehen.

Als ideale, ökonomische Marschfahrt legen wir uns bei 2.850 U/min fest, 37,3 km/h, 20,1 kn. Und richtig rund geht's dann im Volllastbereich bei 4.500 U/min. Stolz 77,2 km/h, 41,7 kn, das überraschte dann doch positiv. Aus voller Fahrt das Ruder hart gelegt, blieb logischer Weise etwas Geschwindigkeit auf der Strecke, doch man spürte förmlich, wie wohl sich der Rumpf in seinem Element fühlt. Kein Einhaken, kein Wegschmieren achterlich, die 22°-Aufkimmung des GfK-V krallt sich ins Wasser. Auch der Sprung über die Wellen zog nach dem Wiedereintauchen kein hohles „Blong-Getöne“ nach sich, satt und kraftvoll drückt der Rumpf das Wasser zur Seite.

Aus ruhender Position, bei voll eingeschlagenem Ruder, die Gaszufuhr kontinuierlich gesteigert, legt sich die Chaparral zwar mächtig auf die Seite, doch von Kavitation am Antrieb keine Spur, egal, ob dieses Manöver über Bb. oder Stb. gefahren wird. Auch an den Langsamfahrtmanövern gibt es nichts zu meckern. Bei niedrigster Drehzahl mit eingekuppeltem Getriebe lagen die Drehkreise in alle Richtungen zwischen einer und zwei Bootslängen.

Optimal auch die Position des Steuermannes. Stets ist bester Rundumblick garantiert, sei es Platz nehmender Weise oder im Offshorestil mit hochgeklappter Sitzfläche. Dabei jederzeit freier Blick auf alle wichtigen Instrumente. Zwar wurden dieser Chaparral Trimmklappen spendiert, sie spielten jedoch bei dieser Motorisierung

keine Rolle. Resümee: Ein sportlich, rasantes Spaßboot mit äußerst komfortablem Touch.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Chaparral-Boote sehen nicht nur todschick aus, sie überraschen immer wieder mit Facilities, die versuchen das Produkt von der breiten Masse abzuheben. So zum Beispiel ein ziemlich einmaliges Detail, das wasserdichte „Radio-Außenbords-Steuergerät“ im achterlichen Bereich auf der Badeplattform. Wer seinen Lieblingssender oder die CD gezielt ansteuern möchte, ohne während des Badens ins Boot jumpen zu müssen, der kann dies von der Badeplattform oder sogar vom Wasser aus erledigen. Erwähnenswert auch der zusätzliche Stauraum unter der Sonnenliege über dem Motorraum, die versenkbaren, fußfreundlichen Festmacherbeschläge, der klappbare Geräteträger oder die

» Sportlich, rasantes Spaßboot mit komfortablem Touch «

zweite Badeleiter auf der Bugspitze. Hinzu kommt die exzellente Verarbeitung an und unter Deck, sei es in Holz, GfK oder Polsterung.

Der Weg unter Deck wird frei durch verschiedenen der GfK-Tür hinter den Steuerstand. Sie dient gleichzeitig mit ihren eingeformten Tritten als Niedergang oder Ausstiegshilfe auf das Vorschiff. Als ein vorbildliches Beispiel für bedachte Raumausnutzung wird dem aufmerksamen Betrachter bereits hier auffallen, dass selbst die Stufe, die in den Salon führt, dank ihres Innenlebens zum Stauen genutzt werden kann. Wenn auch empfehlenswerter Weise nur für Flaschen, Gläser und Konserven etc., denn hier sitzt auch eine der Bilgenpumpen. Dieser Grundgedanke

Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	dB(A)*	
			Steuerstand	
700 ¹	6,5	(3,5)	58	
1.000	9,6	(5,2)	63	
1.500	14,1	(7,6)	72	
2.000	17,1	(9,2)	76	
2.500 ²	26,5	(14,3)	79	
2.850 ³	37,3	(20,1)	81	
3.000	41,2	(22,2)	85	
4.000	63,5	(34,3)	89	
4.500 ⁴	77,2	(41,7)	91	

Testparameter: (* = Fahrtwind und Wellengeräusche eingeschlossen; (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; Testcrew: 4 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 40%; Wind- und Wasserhältnisse: 2 - 3; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 4 - 5 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl: über Stb. voraus 1,5, nach achtern 1,5, über Bb. voraus 2, nach achtern 1.

zieht sich wie ein roter Faden durch das gesamte Boot. Daher wollen wir es uns und dem Leser ersparen, detailliert auf jede „Bunkermöglichkeit“ hinzuweisen, es gibt deren reichlich, sei es unter den Sitzen, in der Wegerung, Schränken, Schüben und Ablagen.

Backbords im Salon, direkt hinter der Abschottung, ein Kleiderschrank, darüber ein Hängeschranksegment in dem unter anderem hinter einem Schapp die elektrische Schaltzentrale untergebracht ist und darunter die Pantry, deren Hauptbestandteil die Mikrowelle darstellt. Das große Luk im Deckenbereich bringt viel Licht ins Schiff, unterstützt von den seitlichen Bullseys. Halogenspots sorgen in der dunklen Tageszeit für „Erleuchtung“.

Wird die Tischplatte abgesenkt und die Fläche mit Teilen der Rückenlehnen des aufwändig gepolsterten V-Sofas gefüllt, so entsteht eine sehr geräumige Schlafstätte, bequem ausreichend für zwei Personen. Steuerbords in Richtung Abschottung zum Steuerstand, die pflegeleichte, komplett in GfK gearbeitete Nasszelle mit elektrischer Toilette, Waschbecken und Dusche. Selbstredend, dass hier auch das Lüftungsbullsey nicht fehlen darf.

Wer sich für die Option Teppichboden im Cockpit entscheidet, der wird es begrüßen, dass dieser auch herausgenommen werden kann, sollte einmal eine größere Grundreinigung anstehen, denn Flecken werden auch nicht ansehnlicher, wenn die indirekte Beleuchtung im Bodenbereich seine Farben in schummriges Licht tauchen.

Überzeugend das Design des Steuerstandes, samt horizontal verschiebbarer Doppelsitzbank mit Einzelpolstern und Stauraum darunter, die wahlweise in Offshoreposition gekippt werden können. Egal, welche Fahrhaltung der Rudergänger auch bevorzugt – sitzen oder stehen – das Zusammenspiel von Fußstütze, Ruder und Schalthebel wird jeglichen ergonomischen Anforderungen gerecht. Das gilt auch für die ungehinderte Rundumsicht. Willkommen zudem die Gläserhalter in der Wegerung direkt unter der



Schaltung. Für den dritten Beifahrer gilt Gleiches, nur dass er auf einem Einzelsitz an Bb. Platz nimmt, davor das abschließbare Handschuhfach. Der Steuerstand selbst ausgestattet mit Instrumenten die Auskunft geben über Drehzahl, Geschwindigkeit, Wassertemperatur, Öldruck, Batterieladung, Antriebsstrimposition, Kraftstoffvorrat etc. Darüber hinaus die SmartCraft-Info-Box, ein GPSmap 172 C von Garmin und das Zündschloss. Problemlos erreichbar 28 (!) Kippschalter zum aktivieren sämtlicher, elektrischer Bordfunktionen, die dann über Taster in Gang gesetzt werden. Natürlich auch vorhanden, das Steuerelement für Radio/CD, die Trimmklappenschalter, ein bestens in der Hand liegendes, vertikal verstellbares Sportrudder und der Kompass.

Dreiteilig, die getönte, stabile Windschutzscheibe in einem VA-Rahmen, mittig aufzuklappen und damit der Weg frei aufs Vorschiff. Dort der Ankerkasten mit zweiter Badeleiter und zum Bug hin die offene Reling, was den Ausstieg über die Spitze deutlich erleichtert. In sämtliche Trittplächen Antislipstruktur eingearbeitet. Achtern dominiert, nach Stb. ausgerichtet, ein großes Sitz-L mit rundem Tisch und gegenüber backbords die Wetbar mit Kühlschrank und Spüle, gefolgt von einer Kühlbox in der Wegerung vor dem Durchgang auf die Badeplattform.

Im Maschinenraum arbeitet der bärenstarke MerCruiser 496 MAG, sauber installiert, flankiert vom Kraftstoff- und Wassertank, nebst Batterien. Tägliche Checks, wie Öl, Wasser oder Filter, werden erleichtert durch Anheben der kompletten, achterlich Sitzsektion per Hydraulik vom Steuerstand aus. Durch Umklappen der Rückenlehne achtern, entsteht in Verbindung mit dem Polster zur Badeplattform hin eine bequeme Sonnenliege. Auf der Badeplattform selbst an Stb. die Teleskopbadeleiter unter einem Luk und gegenüber ein Stauraum für nasse Klamotten. Der Wassereinfüllstutzen an Bb. auf dem Schandeck, darunter die Außendusche und gegenüber Ver- und Entsorgungsstutzen für Kraftstoff und Fäkalien. Um die optimale Durchfahrthöhe zu erreichen, kann der Geräteträger gelegt werden.

➔ Zusammenfassung

Wer sich für dieses Chaparral 275 entscheidet, der schlägt zwei Fliegen mit einer Klappe: Zum einen bekommt er einen Cabin-Cruiser, der es durchaus möglich macht, autark einen längeren Törn durchzuziehen, andererseits erwirbt der Eigner damit Sportlichkeit par excellence. Beste Fahreigenschaften, saubere Verarbeitung und „das etwas andere Schiff“, damit besticht diese Chaparral. (cb)

