1. Die 7,30 m lange und 2,78 m breite Quicksilver Captur 730 Arvor erweist sich während der praktischen Erprobung als schnell und sicher laufender »Küstenkutter«. Das unbelastet rund 1.950 kg schwere Kunststoff-Boot erreicht einen beachtlichen Topspeed von 21,6 Knoten
2. Der mit rutschhemmender Struktur versehene Cockpitbereich unserer Testkandidatin, die hier auf der Kieler Außenförde dümpelt, fällt für ein 24-Fuß-Boot sehr groß aus. Den passionierten Sportfischer erwarten also beste Voraussetzungen zum Ausüben seines Hobbys
3. Zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag liegen fünfeinviertel leichtgängige Ruderdrehungen. Das Armaturenbrett zeigt sich klar gegliedert, in der Mitte kann ein multifunktionaler Plotter installiert werden. Serienmäßig mitgeliefert wird ein kräftig drückender Bugstrahler

QUICKSILVER CAPTUR 730 ARVOR

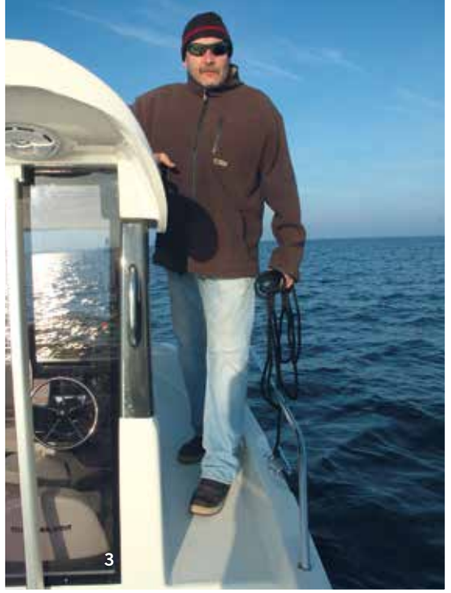
Zum Cruisen und Fischen

Die Captur-Serie von Quicksilver richtet sich primär an Leute, die zum einen Motorbootfahrer und zum anderen Sportfischer sind. Im Praxistest auf der Ostsee stellt die Captur 730 Arvor ihre Talente unter Beweis.

Speziell unter passionierten Meeresanglern und solchen, die es werden wollen, erfreuen sich die Captur-Boote der Brunswick-Erfolgsmarke Quicksilver einer treuen Fangemeinde. Die ständig wachsende und daher enorm vielfältige Produktpalette umfasst heute sieben GFK-Boot-Linien mit 32 Modellen. Der deutschlandweite Quicksilver-Vertrieb ist über ein engmaschiges Händlernetz mit derzeit 21 Verkaufsstützpunkten organisiert. Die in jüngerer Vergangenheit runderneuerte Arvor-Familie wird als fester Bestandteil der Captur-Range (die sich in die Baureihen Fish, Pilothouse und Arvor splittet) in der polnischen Balt-Werft auf Kiel gelegt. Zusammen mit dem etwas kleineren Schwesterschiff, der Captur 690 Arvor, debütierte die für den SKIPPER-Test von der Firma Bootscenter Kiel bereitgestellte 730er im Herbst 2014. Hinzu gesellte sich im Frühjahr 2015 die Captur 810 Arvor, um die Lücke zwischen unserer 7,30 x 2,78 m messenden Probandin und der immerhin 9,50 m langen Topversion namens Captur 280 Arvor zu schließen. Dass sich mit dem nach praktischen Gesichtspunkten entwickelten Design dieser vier Boote jetzt und vermutlich auch in Zukunft keine Schönheitswettbewerbe gewinnen lassen, steht wohl außer Frage. Priorität genießt vielmehr ein optimales Platzangebot bei größtmöglicher Funktionalität, gepaart mit ansprechender Verarbeitungsqualität und einem praxisorientierten, bemerkenswert hohen Ausstattungsstandard.

Das Außenhaut-Finish der unmittelbar vor unserem Probefahrt-Termin erstgewasserten Captur 730 Arvor hinterlässt einen glänzenden Eindruck, und auch die einsehbaren Innenflächen des von Hand laminierten Bootskörpers zeigen sich mit hellem Topcoat versiegelt. Die stählernen Beschläge, darunter sechs jeweils 27 cm lange Belegklampen und eine rüttelfeste Reling aus 22er-Rohr, wurden sachgerecht dimensioniert und an richtiger Stelle verschraubt. Für die unerlässliche statische Festigkeit der Konstruktion sorgt ein komplexes Spantensystem, der Rumpf mit 86 cm Tiefgang wird durch eine metallische Kielleiste geschützt. Das mit zwei großen Lenzabflüssen und einer Seewasser-Spülvorrichtung bestückte Cockpit weist – dem Petrijünger wird es gefallen – eine Bodenfläche von 250 x 215 cm auf. Weitere anglerspezifische Accessoires sind die tollen ausklappbaren Seiten-

1. Der voluminöse Bugankerkasten ist einwandfrei zu erreichen
2. Rutenhalter dürfen auf einem modernen »Küstenkutter« nicht fehlen
3. Das steuerbordseitige Laufdeck weist eine Breite von 32 cm auf
4. Per Trolling-Ventil lässt sich Drehzahl beim Schleppen minimieren
5. Sparsam und durchzugsstark – der perfekt zugängliche Mercury-QSD-Diesel leistet 110,3 kW (150 PS)



bänke und das in die achterliche Bordwand integrierte »Aquarium«, das im Verkaufsprospekt ziemlich unsensibel als »Lebendfischkasten« aufgeführt ist. Ins beidseitig 20 cm breite Schandeck wurden vier Rutenhalter eingelassen, so dass der Sportfischer ideale Voraussetzungen zum Ausüben seines Hobbys vorfindet. Sperrige Gegenstände wie Kescher, Reusen oder Fender verschwinden in abschließbaren Staufächern, lose Kleinteile werden dagegen in einem spritzwassergeschützten Heckschränkchen aufbewahrt. Der angegliederte Badesteg mit Klappleiter und Hilfsmotorspiegel misst 200 x 50 cm. Nicht untypisch für ein Boot dieser Spezies, sondern eine bewährte Konstruktionslösung ist der asymmetrisch gestaltete vordere Decksbereich. Der Kabinenaufbau wanderte einen Tick nach Backbord, wodurch sich eine unterschiedliche Gangbordbreite ergibt. Backbords sind es gute 20 cm, steuerbords sehr gute 32 cm, die an beiden Seiten von einer 20 cm hohen Schanz umgeben werden. So gelangt man auch bei mäßigem Wellengang gefahrlos an den Bugankerkasten, wobei die elektrische Ankerwinde ebenso zum Lieferumfang gehört wie ein Bugstrahler, elektrische Trimmklappen oder die hydraulische Lenkung, die angenehm direkt abgestimmte fünfeinviertel Ruderdrehungen zwischen den Anschlagpunkten benötigt. Das durch eine Schiebetür zu betretende, 198 bis 235 cm Stehhöhe bietende Ruderhaus präsentiert sich einfach, aber zweckmäßig eingerichtet. Überflüssigen Schnickschnack sucht man also vergebens. Dafür erwartet den Skipper ein klar gegliederter Steuerstand mit astreiner Rundumsicht, die steile Frontscheibe besteht aus Echtglas. Es gibt zwei zierliche, nebeneinander positionierte Einzelsitze und eine kleine Bordküche mit Spüle und Platz für einen Gaskocher. Die Größe der Schlafstatt – wir notieren 205 x 190 cm – eignet sich ohne Wenn und Aber zum gelegentlichen Übernachten. Als Extra zu haben ist eine Marine-Toilette, für die inklusive Septiktank 1.390 Euro aufgerufen werden.

Angetrieben wird die laut der CE-Einstufung C für sieben Personen konzipierte 730 Arvor von einem ökonomischen Mercury-QSD-Turbodiesel, der über eine Wellenanlage 110,3 kW, also 150 PS ins Wasser bringt. Der zweikreisgekühlte 2,0-Liter-Motor mit spritsparender Common-Rail-Einspritzung schiebt das Boot schon aus dem Drehzahlkeller kräftig an. Als Minimaltempo, das dank des Vorhandenseins eines Trolling-Ventils sogar noch deutlich zu verringern ist, stoppen wir 3,2 Knoten. Mit höchstens 2.500 Touren pro Minute ist man in reiner Verdrängerfahrt unterwegs, doch darüber hinaus entpuppt sich der knuffige Küstenkutter als regelrechter Sprinter. Glatte 3.500 min^{-1} beschleunigen die Arvor ruckzuck auf 17,2 Knoten, und das Kommando »Go!« bewirkt binnen weniger Sekunden einen Topspeed-Wert von 21,6 Knoten. In Kurvenfahrt ist die hundertprozentige Krängungsstabilität ebenso zu loben wie die unter Beweis gestellte Spurtreue. Verbesserungswürdig scheint uns allerdings die leicht überdurchschnittliche Geräuschemission.

Unterm Strich beurteilen wir die Quicksilver Captur 730 Arvor als geräumiges und sehr sicher laufendes Wasserfahrzeug, mit dem man auch entlegene Fanggründe zügig erreichen kann. Der aktuelle Einstandspreis beträgt 60.040 Euro.

Text & Fotos: **Peter Marienfeld**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,30 m
Breite: 2,78 m
Durchfahrtshöhe: 2,17 m
Tiefgang: 0,86 m
Gewicht: 1.950 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 7
Brennstofftank: 200 l
Wassertank: 50 l
Septiktank (opt.): 28 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Standard-Diesel Mercury QSD 2.0 L, Leistung 110,3 kW (150 PS), in Verbindung mit einem Wellenantrieb
Grundpreis (inkl. Fracht)): 60.040 €, Preis des Testbootes 63.390 €

MOTOR IM TESTBOOT

Mercury Diesel QSD 2.0 L, zweikreisgekühlter Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzsystem, Leistung 110,3 kW (150 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 83 x 92 mm, Hubraum: 2,0 Liter, Gewicht 250 kg, Nenndrehzahl: 4.000 min^{-1}

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, hydraulische Lenkung, elektrische Bugankerwinde, Bugstrahlruder, elektrische Trimmklappen, Badesteg mit Leiter, Seewasser-Spülsystem, internationale Navigationsbeleuchtung, Trolling-Ventil, Cockpit-Klappsitz an Steuerbord, vier Angelrutenhalter, Lebendfischkasten, Druckwasser-Spüle, steuerbordseitiger Scheibenwischer, Handfeuerlöscher, Batteriehauptschalter, Bug- und Kabinenpolster, 12-Volt-Steckdose, SmartCraft-Instrumentierung

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Heckankerwinde (3.010 €), Pump-WC mit 28-l-Septiktank (1.390 €), zweiter Steuerstand (2.760 €), Dieselheizung (3.380 €), hellblaue Rumpffarbe (810 €), Cockpit-Klappsitz an Backbord (660 €), E-Paket mit Simrad-GPS-Plotter und Fusion-Radio (2.690 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	800 min^{-1}	61 dB(A)	0 kn
	800 min^{-1}	61 dB(A)	3,2 kn
	1000 min^{-1}	66 dB(A)	4,5 kn
	1500 min^{-1}	69 dB(A)	5,9 kn
	2000 min^{-1}	74 dB(A)	7,3 kn
	2500 min^{-1}	77 dB(A)	8,7 kn
	3000 min^{-1}	78 dB(A)	12,0 kn
	3500 min^{-1}	83 dB(A)	17,1 kn
(Volllast)	4000 min^{-1}	85 dB(A)	21,6 kn

Revier: Ostsee, Kieler Außenförde, querab von Laboe
Crew: 2 Personen
Messung: GPS
Wasser: 11° C
Luft: 10° C
Wind: 1-2 Bft.
Tanks: Diesel 100 l (50 %), Wasser leer

Skipper Check

- ⊕ Rundum ansprechende Verarbeitungsqualität
- ⊕ Diverse praktische Details für den Sportfischer
- ⊕ Sehr viel Bewegungsfreiheit im Cockpitbereich
- ⊕ Einfache Handhabung des Bootes dank Bugstrahler
- ⊕ Sichere Fahreigenschaften und flotter Cruising Speed
- ⊕ Zweiter Steuerstand als kostenpflichtiges Extra erhältlich
- ⊕ Umfangreiche Standard-Ausstattung, angemessener Preis

- ⊖ Verbesserungswürdige Schalldämmung des Motorraumes
- ⊖ Zierliche Steuerstand-Sitze lassen Seitenhalt vermissen

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Kiel GmbH (offizieller Quicksilver-Händler und Lieferant des Testbootes), Haßberg 6, 24113 Kiel, Tel. 0431-7055031, **www.bootscenter-kiel.de**

Brunswick Marine in EMEA, Parc industriel de Petit-Rechain, Avenue Mercury, B-4800 Verviers, Kontaktdaten der deutschen Quicksilver-Händler unter www.quicksilver-boats.com