

Reportage: 30 Jahre Surprise Zukunft: Elektromotoren



Tests:
Boston Whaler 190 Montauk
Brig 650 Eagle

Träumen:
Ein Traum nach dem Andern

FLY LIKE AN EAGLE

Ist Ihnen das auch schon einmal passiert? Unvermutet und ohne jede Vorwarnung liegt einem eine Melodie in den Ohren, die mitunter so hartnäckig sein kann, dass sie uns den ganzen Tag begleitet. «I want to fly like an eagle» ist der Text zu einem bekannten Song, der mich nach der Testfahrt mit dem Brig 645 Eagle auf dem Weg nach Hause begleitete.

Eine Assoziation mit dem Lied, im speziellen mit dem Adler, und dem Schlauchboot ist natürlich gegeben. Alleine schon durch die Namensgebung. Das 6,48 Meter lange und 2,50 Meter breite Schlauchboot mit Feststoffrumpf präsentiert sich als das jüngste und auch längste Modell der Eagle-Flotte. Diese setzt sich aus gesamt vier Modellen zusammen und ist wiederum Teil einer nach Modellkategorien unterteilten Produktionsserie, die knapp 40 «Aufblasbare» vorzuweisen hat. Vom Zwei-Meter-Dinghi bis hin zum 4,60 Meter langen Heavy-Duty-Boot.

Das 645 Eagle kann als Flaggschiff der gesamten Brig-Flotte und als Aushängeschild für die etablierte

Werft aus der Ukraine angesehen werden. Denn das pfiffig gestaltete Freizeitboot wurde gezielt für jene Klientel auf den Markt gebracht, die Schlauchbootfahren auf höchstem Niveau mit einem Maximum an Komfort geniessen möchte.

Rumpf und Schlauch

Zu den besonderen Merkmalen des sauber verarbeiteten GFK-Rumpfes zählen der tiefe und schnittige V-Bug sowie ein ausgeklügeltes Stringersystem. Drei Stringerpaare mit abgestuften Ansätzen und unterschiedlicher Ausprägung sorgen für kurstreue Laufeigenschaften unter allen Geschwindigkeiten. Die mehrere Zentimeter breite Rumpf-Ab-

schlusskante, die gleichzeitig als Verbindungs- beziehungsweise Klebeebene für den Schlauch fungiert, unterstützt darüber hinaus die Gleiteigenschaften.

Umgeben ist die GFK-Basis von einem Fünf-Kammer-Schlauchsystem mit einem Durchmesser von 55 Zentimetern. Was Cockpit-Innenmasse von 4,60 x 1,40 Meter ergibt. Das Material für den Schlauch nennt sich Mirasol, besteht aus PVC mit einem fünfsträngigen Polyesterkern und zählt zurzeit zu den modernsten Schlauchgeweben, die auf dem Markt erhältlich sind. Das grosse Plus von Mirasol liegt in der aussergewöhnlichen Festigkeit bei gleichzeitiger enormer Elastizität. Eine Eigenschaft, die jenes Risiko zu minimieren weiss, wovor sich Schlauchboot-Besitzer am meisten fürchten. Vor einer Leckage, hervorgerufen durch spitze Gegenstände. Alternativ kann das Boot auch mit Hypalon/Neopren-Schlauch bestellt werden.

Praktisch und ein typisches Markenzeichen der Eagle-Flotte ist die Konstruktion der Schlauchenden. Diese laufen nicht spitz, sondern gerade aus und finden ihren Abschluss in einem GFK-Deckel, in dem zwei unterschiedlich grosse Tritte einlaminiert sind. Diese Verfahrensweise unterstützt einerseits das Auftriebsvolumen im Heck für die Montage grosser Motoren, andererseits können die Einbuchtungen als Auf- beziehungsweise Einstiegshilfe genutzt werden.

Ausstattung und Preis

Zugelassen ist das Brig 645 Eagle für maximal 12 Personen. Im Notfall oder in Ausnahmeständen ist dies sicher akzeptabel. Für einen gemütlichen und erholsamen Aus-





flug dürfen es aber gerne auch weniger Mitreisende sein. Bis zu sechs Personen sind ideal, da somit auch die entsprechende Bewegungsfreiheit gewährleistet wird. Herzstück des Cockpits ist die Steuerkonsole, die ein modernes Instrumentenpanel, wie wir es auch von reinen GFK-Sportbooten her kennen, beherbergt. Ebenso in der Konsole integriert ist ein kleines Doku-

mentenfach, das sich allerdings nicht abschliessen lässt. Eine getönte Frontverglasung sowie eine umlaufende Handreling komplettieren das Kunststoff-Element. Für Fahrer und Beifahrer steht eine Doppelsitzbank zur Verfügung. Ganz toll gelöst ist die Anordnung der Sitzfläche, die geteilt und einzeln aufklappbar ist. Im Rückenteil der Sitzlehne hat die Werft pfiffigerweise ein Klapptisch-

chen mit Getränkehaltern integriert, das der Crew auf der breiten und gemütlichen Hecksitzbank zu Gute kommt. Eine Sitzbank vor der Steuerkonsole und ein variabler Sitz/Liegebereich im Bug komplettieren das Einrichtungslayout. Fehlt noch der Heckbereich ausserhalb des Cockpits, wo sich optional links und rechts der Motorwanne kleine Badestege mit Leiter anbringen lassen.

Der 150er von Honda verleiht dem Brig Eagle zwar keine Flügel, garantiert aber für ein sportliches Fahrverhalten unter allen Bedingungen.





In gleicher Weise grosszügig wie die Cockpitaufteilung ist auch das Angebot an Stauraum. Zwei tiefe Kästen im Bug, wobei der vordere als Ankerkasten vorgesehen ist, je einer unter dem Sitz vor der Steuerkonsole und unter der Fahrersitzbank sowie ein Stauraum in Motorraum-Grösse im Heck sorgen für mannigfaltige Unterbringungsmög-

lichkeiten. Der grosse Heckstauraum, der nach Hochklappen der achteren Sitzbank zugänglich wird, beherbergt gleichzeitig den Batteriekasten sowie den Hauptschalter. Der serienmässig installierte Treibstofftank mit einem Fassungsvermögen von 200 Litern sowie ein 45-Liter-Wassertank, der optional angeboten wird und zur

Speisung der gegen Aufpreis angebotenen Heckdusche dient, sind schiffsmittig unter dem Cockpitboden installiert.

Der Basispreis für das 450 Kilogramm schwere Boot ohne Motor liegt bei 31'560 Franken. Für zusätzliche Annehmlichkeiten wie Bugliegematten, Wassertank, Heckdusche, Badestege, Beleuchtung im



Der Bugstauraum ist geteilt. Im vorderen Kasten findet der Anker platz.

Geräteträger, Bimini-Top usw. muss allerdings Aufpreis bezahlt werden. Die Motorenwahl ist bei Brig grundsätzlich frei, die PS-Leistung darf aber nicht mehr als 175 betragen. Empfohlen werden 150 PS, wie sie auch auf unserem Testboot in Form des brandneuen BF 150 von Honda installiert waren. Der Preis für die japanische High-Tech-Maschine liegt bei 24'570 Franken. Addiert man die Kosten für Boot und Motor sowie die unabdingbaren Peripherieaufwendungen für Montage, Batterie, Schaltzug und Kleinmaterial kommt man auf eine Gesamtsumme von 57'640 Franken. Nicht wirklich ein Schnäppchen, aber durchaus noch reduzierbar, wenn

man den Händler auf ein rabattiertes Bundle-Angebot, eventuell mit Trailer, anspricht.

Qualität und Komfort

Begründet liegt der doch eher hohe Basispreis zu einem guten Teil in der gehobenen Komfortausstattung sowie in der sehr hochwertigen Verarbeitungs-Qualität. Dies lässt sich sowohl am Schlauchmaterial und der modernen Rumpfkonstruktion als auch an vielen Details erkennen. Wie beispielsweise an den Fussaflagen in unterschiedlichen Höhen am Steuerstand, um allen Körpergrößen gerecht zu werden. Oder an den zahlreichen Handläufen auf dem Schlauch, den Getränkehaltern, den mannigfaltigen Stauräumen und der ansprechenden Instrumenten-Anordnung.

Ebenfalls als sehr komfortabel können wir die Dimensionie-



Gut gelungen ist die Anordnung der Kontroll-Anzeigen, die der Konsole einen noblen Charakter verleihen.



Die geteilten Sitzflächen der Steuerbank lassen sich praktischerweise getrennt hochklappen.



Bei Bedarf lässt sich aus der Rückwand der Fahrersitzbank ein Tischchen mit Getränkehaltern ausklappen.



Wasserski-Zugösen und versenkbare Klampen sind aus Edelstahl, richtig angeordnet und vernünftig dimensioniert.



Die beiden Bade-
stege links und
rechts des Motors
werden optional
angeboten und
lassen sich
sowohl ein- als
auch beidseitig
mit einer Bade-
leiter aufrüsten.

rungen der Sitz- und Liege-
flächen bewerten. Zwei
Wasserski-Zugösen, ver-
senkbare Belegklampen und
ein GFK-Bugaustieg mit
Ankerrolle zählen zu den
weiteren Elementen die
positiv ins Kalkül fallen.

Motor und Fahren

Mit der nun definitiven Unterzeich-
nung der Liberalisierung der Ge-
setze für Aussenbordmotoren, die
im Juni in Kraft tritt, dürfen EU-
Aussenborder auch ohne zusätz-
liches Zulassungsprozedere in der
Schweiz betrieben werden. Somit
ist auch für den neuen BF 150 von
Honda der Startschuss für den Ver-
kauf in der Schweiz gefallen. Der
Hochleistungs-Viertakter mit 16-
Ventil VTEC-Technologie und
Lambda-Regelung leistet 150 PS
(110 kW) und zählt zu den spar-
samsten und emissionsärmsten
Aussenbordern seiner Klasse. Mit
einem Hubraum von 2354 Kubik-
zentimetern garantiert der Vierzy-
linder einen lückenlosen Durchzug
in allen Drehzahlbereichen.

Bedauerlicherweise stellte sich bei
unserer Testfahrt die Propellerab-

stimmung als nicht
ideal heraus. Auch
wenn die erreichten
5200 Drehzahlen
mit zwei Personen
an Bord im Rahmen
der angegebenen Volllast-
drehzahl von 5000 bis 6000 Touren
lagen, empfanden wir den mon-
tierten 21-Zoll-Propeller als zu
gross. Ein 19-Zoll-Propeller wäre
zur Ausreizung des Drehzahlspiel-
raums optimal gewesen. In der
Praxis, mit gefüllten Backskisten,
vollem Tank und mehreren Personen
an Bord, führt ohnehin kein Weg am
19-Zöller vorbei. Der Händler, die
Firma Thiel, hat bereits entspre-
chend reagiert und zwischenzeitlich
den richtigen Propeller montiert.
Erneut komme ich auf das Ein-
gangs erwähnte Lied zurück, dass
mir nach der Testfahrt durch den
Kopf summt. Denn ähnlich wie
sich ein Adler beim Ziehen seiner
Kreise in der Luft fühlen dürfte,
erlebte ich die Fahrt mit dem
«schwimmenden Adler» über
den Neuenburgersee. Vollkommen
weich, weil Luft gepolstert, zieht
das 645 Eagle über den glatten See.
Kurvenfahrten, wenn auch präzise
ausgeführt, erwecken das Gefühl
über das Wasser zu schmieren.
Kein Einhaken, kein Verkanten und
somit keine Unsicherheit.

Der Fahrtwind wird wirkungsvoll
von der Frontscheibe abgedrängt,
die wirkliche Geschwindigkeit ist
somit kaum fühlbar. Nur das GPS
gibt exakt Auskunft. 36,5 Knoten,
umgerechnet 68 Stundenkilometer,
lautet der Spitzenwert bei 5200
Touren. Die Gleitgrenze filtern wir
bei 2500 Touren und 12,7 Knoten
heraus. Top Werte und auch alles
was dazwischen liegt, findet un-
seren Zuspruch. Der Honda kennt
kein Zögern und keine Müdigkeit,
ist, wie auch der Rumpf, für alle
Spässchen zu haben. Der Viertakter
quittiert vorwärtstreibende Befehle
mit prompter Umsetzung und hat
selten Lust, sich eine Ladung Luft
an den Prop zu saugen. Das Eagle
selbst lässt sich ohnehin niemals

aus der Ruhe bringen.
Trimmkorrekturen sind im
üblichen Rahmen vorzu-
nehmen und wer im Hafen-
becken den Antrieb ganz ans

Boot heran nimmt, wird auch
bei Ein- und Auspark-Manövern
kaum auf unlösbare Probleme
stossen. Gesamt gesehen ein Fahr-
verhalten, das dem eines Famili-
enbootes entspricht, ohne dabei
den ambitionierten Fahrer mit
Langeweile zu quälen.

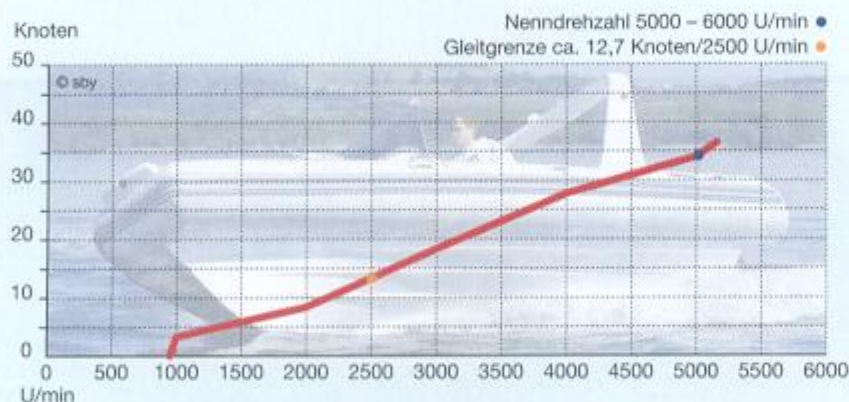
Fazit

Preis und Propeller bedürfen sicher-
lich noch einer besseren Abstim-
mung. Der Rest ist feinste Sahne,
dies gilt sowohl für das Brig 645
Eagle als auch für den Honda BF
150. Gemeinsam bilden sie eine har-
monische, dynamische und hoch-
wertige Einheit, die auch den
verwöhnten Schlauchbootfahrer um-
fänglich zufrieden stellen wird.
Und dann war da noch der Song
«I want to fly like an eagle». Haben
Sie den auch schon im Ohr?

Text und Bilder: Max Wagner

BRIG 645 EAGLE

Länge:	6,48 m
Breite:	2,50 m
Schlauchdurchmesser:	0,55 m
Schlauchkammern:	5
Gewicht o. Motor:	450 kg
Personenzuladung:	12
Tankinhalt:	200 l
Motor:	Honda BF 150
Leistung:	150 PS (110 kW)
Basispreis o. Motor:	CHF 31'560.-
Basispreis m. Motor:	CHF 57'640.-



Dolphin Marine Supply, 8595 Altnau
Tel: 071 690 09 70, www.dolphinmarine.ch

Getestet bei:
Thiel atelier nautique, 2007 Neuenburg
Tel: 032 725 75 00, www.thiel.ch



Der Kraftprotz aus japanischem Hause zählt zu den saubersten Motoren seiner Klasse.