Mit deutschen Wurzeln, in Australien bewährt, in China gebaut

Highfield Ocean Master 540

Ein neuer RIB-Stern tut sich am deutschen Schlauchboot-Firmament auf – „Highfield". Welt- sowie europaweit seit mehr als 25 Jahren – und in ebenso vielen Ländern – ein Begriff nicht nur im Freizeitbereich, auch Profis wissen die Qualität dieser robusten, dennoch nicht weniger attraktiven RIB's zu schätzen. Und wenn sich dann noch ein Importeur wie „Wassersport Keckeis" hinter dieses Produkt stellt, der über einen mehr als 50-jährigen Erfahrungsschatz in Sachen Schlauchboote verfügt, so ist das sicherlich nicht einer spontanen Laune geschuldet. Claus D. Breitenfeld wollte es bei einem Ritt über das „Schwäbische Meer" genauer wissen.

Wahrscheinlich wird sich bei dem einen oder anderen Leser das große Fragezeichen auftun, stolpert er in der Headline über die Aussage „. . . mit deutschen Wurzeln". Sie ist allerdings durchaus berechtigt, basiert doch einer der wichtigsten Bauteile dieser RIB's auf deutschem Know-how, nämlich das Material der Tragschläuche, gefertigt von der „Mehler Texnologies GmbH" aus Hückelhoven bzw. Fulda. Die „Hochzeit" mit den in China produzierten Aluminiumrümpfen findet schlussendlich in der Werft der Millionenstadt Weihai im Nordosten des Riesenreiches statt.

Die konsequente Verwendung von Aluminium-Rümpfen – dies gilt für die gesamte Range der Produktion, außer den zerlegbaren „Roll-

Highfield Ocean Master 540 beeindruckt durch stabile Wasserlage und unproblematisches Handling.
Fotos: Breitenfeld

ups“ – resultiert ursprünglich auf Bedürfnissen und Anforderungen australischer Eigner. Und das nicht von ungefähr, wie am Beispiel des bevorzugten Härtetestrevieres von Highfield, dem „Great Barrier Reef“ im tropischen Norden Australiens mit seinen unvorhersehbaren Wetter- und Umweltkonditionen immer wieder eindrucksvoll unter Beweis gestellt wird.

Besonders erwähnenswert in diesem Zusammenhang: Alle Highfield-Boote, vom ultraleichten „UL 240“, das gerade `mal 25 kg auf die Waage bringt, bis hin zum „Ocean Master 640“, werden auch mit Hypalon-Hochfest-Tragschläuchen gebaut. Die komplette Modellpalette umfasst annähernd 40 Boote, von demontierbar für den Kofferraum, über Autodach-Exponate bis hin zum High-Performance-Objekt, motorisierbar bis 130 kW (175 PS).

Und für all jene, die mit der RIB-Szene hierzulande nicht so vertraut sind: 1989 übernahm Michael Keckeis, heutiger Chef des gleichnamigen Wassersport-Unternehmens und „noch“ ansässig in Markdorf am Bodensee (ein Umzug im nahen Großraum auf ein deutlich erweitertes Firmengelände steht in absehbarer Zeit bevor) die bereits 1961 von seinem Vater Johann gegründete Firma. Volle Konzentration gilt seither Schlauchbooten und Außenbordmotoren. 1993 schließlich begann die eigene Produktion bei einer der renommiertesten, italienischen Werften – Nuovajolly. Gleichzeitig fungiert Keckeis auch für deren Boote als Generalimporteur für Deutschland, Österreich und die deutschsprachige Schweiz. Keckeis ist darüber hinaus maßgeblich an der Entwicklung neuer Modelle beteiligt.

Fahreigenschaften

Es muss nicht immer die maximal mögliche Motorisierung sein, um die Solidität und Vorzüge der Fahreigenschaften eines Bootes eindrucksvoll zu demonstrieren. 85 kW (115 PS) sind es, die Highfield diesem Ocean Master 540 als Power-Obergrenze am Spiegel einräumt. Völlig außer Frage, damit ist dieses RIB in keiner Weise überfordert. Und wer die „Keckeisens“ kennt, der liegt sicherlich mit der Vermutung richtig, dass vor der Installation des 70er Yamaha der so genannte innere Schweinehund überwunden werden musste, der in Richtung Top-Motorisierung tendierte.

Dennoch, was die hier vorgestellte Konstellation von Boot und Motor in der Lage war zu demonstrieren – à la bonne heure! Schließlich kann bei einem Testgewicht von knapp einer Tonne und Vmax von 52,1 km/h (28,1 kn), Drehzahl 6.100 U/min mit dem 13 5/8 x 14“-Propeller nicht gerade von einer „lame duck“ gesprochen werden, erreicht aus ruhender Position nach knapp 18 Sekunden, feinfühliges Austrimmen bis ins obere Drittel inklusive. Dabei soll auch nicht verschwiegen werden, dass der 70er Langschaft-„AB“ um ein Loch höher am Spiegel verbolzt gewesen war, als dies normalerweise der Fall ist. Augenzwinkernd dazu Michael Keckeis: „Das bringt auf der Geraden mehr Speed, man muss halt in hart gefahrenen Kurven etwas vorsichtiger sein“.

Klar, dass wir auch diesen Check auf dem Zettel hatten. Ergo, rein in die Kurve. Lediglich zweieinhalb hydraulische Ruderumdrehungen aus der Mitte bis zum Anschlag nach jeder Seite – Prädikat „sportlich-direkt“. Das Unterwasserteil des Yamaha komplett an den Spiegel ran getrimmt, der Highfield-Rumpf nahm’s gelassen, reagierte erwartungsgemäß mit mäßigem Geschwindigkeitsverlust, jedoch von Kavitation keine Spur.

Okay, wir können auch anders. Schaltung auf neutral, Drehzahl 700 U/min, Ruder voller Einschlag bei sukzessiver Steigerung der Gaszufuhr bis Hebel auf den Tisch. Der Alu-Rumpf wird abgestützt durch die mächtigen, 55 cm dicken Tragschläuche, die Karussellfahrt reduziert sich bei eindrucksvoller Schräglage auf das hintere Drittel der kompletten Bootslänge. Und dann doch – plötzlich, kurz vor der maximalen Drehzahlobergrenze – schaufelt sich der Propeller für einen winzigen Moment frei. Keckeisens Blick deutet an – „hab‘ ich doch gesagt . . .“. Wir halten dagegen: „Wenn’s weiter nichts ist – und wer fährt schon so . . .“. Auf den Punkt gebracht, wird der Motor „normal“ montiert, träte das in diesem Fall vernachlässigbare Phänomen erst gar nicht auf.

Da jedoch „volle Kanne“ sowieso nicht bedingungslos auf der kultivierten Seite entspannten Fahrens verbucht werden kann, an dieser Stelle noch ein Wort zu gelassenem Cruisen. Je nach Wellenbild pendelt sich die Gleitgrenze nach ca. 6,5 sec. mit einer Zweier-Crew zwischen 2.500 und 3.000 U/min ein, 14 – 18 km/h (7,6 – 9,7 kn). Als per-

manente Speed sicherlich nicht erstrebenswert und kaum ökonomisch. 4.500 U/min, 35,6 km/h (19,2 kn) machen da schon mehr Sinn. Ein Geschwindigkeitsbereich, der in fast jeder Situation ohne Reduzierung beibehalten werden kann.

Dank der massiven Rumpf- und Innenschalenbauweise, komplett aus Aluminium, kommt zu keiner Zeit auch nicht das geringste Gefühl von Unsicherheit auf. Vertrauenseinflößend in absolut stabiler Wasserlage reitet das 540 Highfield souverän jeden Wellenkamm ab und setzt nach dem Sprung wieder weich ein. Ein Allrounder, der seiner Typisierung „Ocean Master“ mehr als gerecht wird.

Ausstattung und Verarbeitung

Relativ kompakt kann dieses Kapitel abgehakt werden. Zwar lässt sich Qualität durchaus in Worte fassen, nichts hingegen ersetzt das direkte Feeling am Objekt. Profan artikuliert: Selbst sehen, fühlen, daran rütteln, Probesitzen. Dafür sprechen unter anderem zwei Faktoren: 1,2 Tonnen Zuladung bzw. zulässige Personenzahl zwölf! Na, wenn das nichts ist.

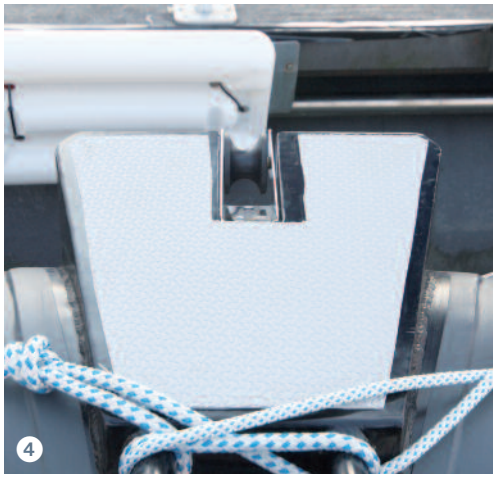
GfK wird man in diesem Boot vergeblich suchen, außer dem Luk in der Steuerstandkonsole und selbst das ist tiefgezogener Kunststoff. Alles Aluminium, sogar die Stau- und Sitzkisten-Deckel.

Bequem begehbar das rutschfeste Bugspried mit riesigem Festmacherbeschlag, sich daran anschließend zweistufiger, abschließbarer Stauraum mit verdecktem Sicherheits-Kraftstoff-Einfüllstutzen für den 90-l-Einbautank. Beidseitig Halteschlaufen deren drei auf den über sechs Ventile aufzupumpenden Tragschläuchen, die wiederum von einer doppelreihigen Scheuerleiste geschützt werden. In den mit Antirutsch belegtem Aluboden eingeschweißt vier stabile Augbleche zur Aufnahme des Heißgeschirrs beim Kranen. Unter dem Sitz vor der Steuerstandkonsole mit Handlauf um die Windschutzscheibe, bestens zugänglich die Batterie. Griffig das Ruder samt ergonomisch installierter Aufbauschaltung und zwei Multifunktionsanzeigen. Darunter Kippschalter für Navi- bzw. Ankerlicht, Bilgenpumpe und „Electronics“.

Im Cockpit dominiert schließlich der von einem Handlauf eingerahmte Doppel-

1

2


4

6

8

9

Stehsitz mit Innenleben und die sich anschließende achterliche Dreiersitzbank mit hohen Einzelrückenlehnen und riesigem Stauraum darunter. Überbaut durch einen formschönen, ebenfalls sehr stabilen Geräteträger, die große Motorwanne. Reihleinen, sieben Tragegriffe und achtern gummierte, rutschfeste Trittflächen runden das positive Erscheinungsbild ab.

Zusammenfassung

Egal, ob Nutzung als privater Freizeitflitzer, Einsatz- oder Ausbildungsboot, „Arbeitstier" für Taucher und Clubs, dieses Highfield macht so ziemlich alles mit, was ihm abverlangt wird. Pflegeleicht, Kielschienenverstärkter, hoch belastbar Aluminiumrumpf und Innereien im Zusammenspiel mit besten Fahreigenschaften, dennoch kein hässliches Entlein und erst recht keine lahme Ente, so präsentiert sich dieses neue, international erfolgreiche RIB mit deutschen Wurzeln. Claus D. Breitenfeld

❶ Die Steuerstandkonsole mit vorgelagertem Sitz, darunter sicher verzurrt, Batterie mit Hauptschalter.

❷ Reichlich Stauraum unter der achterlichen Sitzbank.

❸ Sauber verbolzt, der 70er Yamaha.

❹ Großes, begehbares Bugspriet mit Ankerrolle.

❺ Rutschfeste Gummi-Applikationen auf den Tragschläuchen.

❻ Stehsitzkonsole für Fahrer und Co., dahinter die Dreiersitzbank.

❼ Handschlaufen sorgen für zusätzlichen Halt.

❽ Unter den Sitzpolstern im Vorschiff eingeschweißte Staukästen.

❾ Der Batteriestaukasten zugänglich auch von der Fahrerseite.

❿ Simpel, jedoch völlig ausreichend, Kippschalter für Bordfunktionen.

Technische Daten

Herstellerland: China
Werft: Highfield
Importeur:
Wassersport Keckeis GmbH,
Bergheimerstr. 32,
D-88677 Markdorf,
Tel.: 07544-72424,
☛ www.Keckeis.de

Boot:
Länge ü. A. (m): 5,40
Innenlänge (m): 4,28
Breite ü. A. (m): 2,38
Innenbreite (m): 1,30
Tragschläuche-Ø (cm): 52
Luftkammern: 6
Tiefgang ca. (m): 0,50 – 0,85
Höhe ü. WL ca. (m): 1,80 mit Steuerstandkonsole
Gewicht leer ca. (kg): 340
Testgewicht ca. (kg): 950 inkl. Steuerstand, Sitze, Geräteträger
Baumaterial: Tragschläuche Valmex®-PVC (Standard), Hypalon (Option); Rumpf Aluminium, beschichtet
Rumpfform: V
Motorisierung Test kW (PS): 51 (70)
Motorisierung bis kW (PS): 85 (115)
Kraftstofftank (l): 90
CE-Kat.: C/12 Pers.
Preis Testboot € 19.000,-
Preis ab € 9.400,-

Testmotorisierung:
Hersteller/Modell/Motorenart: Yamaha F70, 4-Takt
Leistung Propeller kW (PS): 51 (70)
Propellergröße: 13 5/8 x 14"

Messwerte:
Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A)
700[1]	4,9	(2,6)	51
2.500	13,7	(7,4)	70
3.000[2]	18,1	(9,8)	74
3.500	23,3	(12,6)	75
4.000	29,2	(15,8)	77
4.500[3]	35,6	(19,2)	79
5.000	40,1	(21,7)	80
5.500	46,4	(25,1)	82
6.100[4]	52,1	(28,1)	85

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Volllast; (5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 6,5 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Vmax nach 18 Sekunden aus dem Stand; Wind- und Wasser: 2 – 3; Drehkreise in Bootslängen voraus und nach achtern über Stb. und Bb.: 1 – 1,5.

Standardausstattung:
Selbstlenzend, Hebeösen, Antirutschbelag, Kielschutz, Luftpumpe, Reparaturkid, Paddel, Ankerkasten, begehbares Bugspriet, Bugstauraum mit Sitzkissen, Einbautank.