

Grossvolumiges auf dem Wasser: Aussen vor ist in

Wer heute im Sportboot unterwegs ist, will auch zeigen, was er hat. Ausflug eines Autoredaktors in die Welt der Aussenborder.

Roland Löwisch

24.06.2021, 05.30 Uhr

Wer aufmerksam durch einen Sportbootshafen wandert, sieht bei den meisten Booten sofort, was sie antreibt – anders als bei Autos mit ihren oft kryptischen Bezeichnungen. Meistens ist dort «V6» oder «V8» zu lesen, manchmal auch noch eine Zahl wie «4.2» – der Hubraum, logisch. Und die Kraft steht gleich auch noch darauf: 250 PS, 300 PS, 400 PS. Manche V8 leisten sogar satte 600 PS.

Wer jetzt glaubt, solche Power-Pakete seien in heutigen Zeiten die Ausnahme, irrt: «Wir erwarten bei den Motoren über 200 PS einen weiter wachsenden Markt, der war noch nie so stark wie jetzt», sagt Jan Koopmans, bei Yamaha Marine Division Manager. Willkommen in der Realität.

Die USA sind der grösste Aussenbordermarkt mit etwa 450 000 Stück pro Jahr, weltweit werden etwa 700 000 jährlich gekauft. Die beiden Hauptgründe für stetig steigende Absatzzahlen: Aussen liegende Motoren sind besser zu warten als fest im Bootsrumpf eingebaute Maschinen – und man kann zeigen, was man hat. Kein Wunder, dass die Japaner jetzt eine neue Generation von V6-Motoren bringen – mit 250 und mit 300 PS. Für einen Autoredaktor tut sich da eine neue Welt auf. Eine schöne neue Welt.

Denn bisher nutzte ich beruflich alles vom Zwei- bis zum Sechzehnzyylinder, auch mit mehr als 1000 PS, aber meistens auf einem Asphaltband. Schnell, aber berechenbar. Gut geschützt in einem sehr technischen Kokon. Und meistens mit Bremsen, die mich aus 100 km/h innerhalb von gut 30 Metern stoppen. Aber wenn ich schon einmal den Bootsführerschein besitze, den ich seit Bestehen der Prüfung vor elf Jahren noch nie genutzt habe, und es ergibt sich die Chance, ihn einzusetzen, muss der geneigte Speed-Fan zusagen.

Leistungsschau am Bootscheck

Stehen bei Autopräsentationen meistens viele Modelle mit gleicher Motorisierung in verschiedenen Farben zum Testen bereits, leiht sich Yamaha in diesem Fall diverse Boote seiner Kooperationspartner und bestückt sie mit dem Maximum, was diese Boote vertragen. Genauer: Lomac GT 12.0 und Jeanneau Cap Camarat 12.5 WA mit je dreimal 300 PS, White Shark 300 und Capelli Tempest 1000 Open mit je zweimal 300 PS, Ribeye A811 mit einmal 300 PS und Invictus GT 280 S mit zweimal 250 PS. Genug Motorkraft, die Bucht von Mandelieu-la-Napoule aufzumischen.

Bis auf die Leistung (und dadurch im Endpreis) unterschieden sich die beiden Motoren kaum. Sie wiegen 261 kg, arbeiten mit einem Hubraum von exakt 4169 cm³ und liefern ihre volle Leistung bei 5500 Umdrehungen. Bis 6000 U./min können sie hochgetrieben werden.

Neu sind besonders die digitalelektrische Lenkung, eine Funktion zum vereinfachten elektrischen Anheben und Absenken sowie der «Thrust Enhancing Reverse Exhaust». Letztgenannter sorgt dafür, dass beim Rückwärtsfahren die Abgase nicht mehr mittig aus der Schraubenhalterung entströmen, sondern oberhalb der Antikavitationsplatte entweichen. Das funktioniert bei bis zu 2500 Umdrehungen und soll störende Blasenbildung um den Propeller herum verhindern, um die Kontrolle über das Boot zu verbessern und den Rückwärtsschub zu optimieren.

Und so tuckern wir erst einmal mit drei Knoten – zuerst im Lomac – ein bisschen zwischen all den Edelschiffen in der Nähe von Nizza durch den Hafen, bei mehr gibt es von der Hafenaufsicht eine Busse. Alle Boote sind mit dem neusten und kompletten Manövriersystem «Helm Master EX» ausgerüstet, was in einem Joystick gipfelt, mit dem man ganz einfach in jede Richtung fahren kann, bei den Booten mit Mehrfachmotorisierung sogar komplett seitwärts. Und das mit bis zu sieben Knoten.

Aber einen 900-PS-Lomac mit drei Knoten zu dirigieren, ist so aufregend wie Curling in Zeitlupe – auch wenn die Elektronik fasziniert, indem sie bei der Schleichfahrt bei vorheriger Programmierung nur zu 10 Prozent den Gang in

jeder Maschine einlegt und zu 90 Prozent für Leerlauf sorgt, weil 900 eingelegte PS ein weit schnelleres Tempo ergeben als drei Knoten.

Verzicht auf Dämpfung

Das können wir dann auf offener See ausprobieren. Der Skipper überlässt dem Rookie Steuer und Gashebel, und Letzterer hat natürlich nichts Besseres zu tun, als das Sportboot auf Höchstgeschwindigkeit zu prügeln. Man kann mit zwei Gashebeln die drei Motoren befehlen, aber sinnvoller ist es mit einem, weil man dann die Hand abstützen kann. Und das ist nötig: Bei Höchstgeschwindigkeit – in diesem Falle 58 Knoten, also gut 110 km/h – hat Wasser durchaus Balken, und diese schwimmen merkwürdigerweise alle genau dort, wohin ich das Boot führe. Besitzen Strassen-GT meistens noch Restkomfort, geht der im rasanten Sportboot zumindest gefühlt völlig verloren.

Das gilt für alle sechs Testboote. Und alle geizen mit Seitenhalt im Kapitänssitz, manche bieten gar nur eine gepolsterte Sitzrolle. Da sich auch Gurte auf Sportbooten noch nicht durchgesetzt haben, muss der Ungeübte damit rechnen, in zu schnell gefahrenen Kurven aufgrund von nicht beobachtetem Wellengang zumindest halbwegs aus dem Cockpit zu fliegen.

Dennoch: Wie im Auto machen eher die Kurven richtig Spass – also drehe ich am Lenkrad. Allerdings passiert zunächst nichts: Die im Vergleich zum Auto ellenlange Lenkübersetzung will erst verstanden sein. Auch wenn die neueste Technik eine Einstellung von fünf bis neun Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag zulässt, ist das ewige Lenkrad-Kurbeln im Boot gewöhnungsbedürftig. Es wird einen Grund haben, aber dem Auto-Mobilen offenbart der sich nicht auf Anhieb.

Autonomes Fahren ist Realität

Die dank Autopilot installierten elektronischen Assistenten sind fast schlauer als im Auto, was aber auch einfacher ist: Vor der Fahrt eingegebene Koordinaten steuert das System automatisch an – so weit sind wir auf der Strasse noch nicht. Es ist aber auch ungleich einfacher, muss man sich nicht nach Asphaltbändern richten. Das Bremsen ist übrigens wie im vollelektrischen Auto im «One-Pedal-

Drive»-Modus – einfach Fuss (oder Hand) vom Gas, und erstaunlich schnell ist Fahrtwind Geschichte.

Das alles hat seinen Preis: Ein dreifach motorisierter und mit aller Elektronik ausgerüsteter Lomac GT 12.0 zum Beispiel kostet rund 350 000 Euro, dabei wird ein einzelner weisser 300-PS-V6 samt elektronischer Lenkung mit 36 930 Euro berechnet.

Bleibt die Antwort auf die Frage, wie die Elektrifizierung auf dem Wasser fortschreitet: langsam. Yamaha bietet E-Aussenborder mit Schubkräften von 13,6 bis 31,8 Kilowatt an – schnell ist man damit nicht. In Erprobung sind auch 200-PS-Motoren – die würden den Endkunden laut Yamaha aber rund 40 000 Euro kosten, weil ein komplettes eigenes System daran hängt. Kein Wunder, dass eher turbobefeuerte V8-Motoren auf dem Wasser die rasante Zukunft sind. Das macht sich auch optisch besser.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.