

Diesel-Rasseln

Festrumpf-Schlauchboote mit Innenbordmotoren waren bislang nur ab Größenordnungen von 20 Fuß denkbar. Die hessische Wiking-Werft hat diese Schwelle nach unten durchbrochen: Das nach Kriegsgott Wotan benannte 5,70 Meter lange Boot sagt der Konkurrenz mit einem 150 PS starken VW-Marine-Diesel den Kampf an.



Technische Daten:

Konstruktion: Wiking Schlauchbootwerft • CE-Entwurfskategorie: C (8 Personen)

Maße: L_üa: 5,70 m • LWL: 4,70 m • Breite: 2,38 m • Tiefgang 0,25 / 0,65 m (Antrieb oben / unten) • Innenlänge: 4,53 m (bis Motorkasten: 3,70 m) • Innenbreite: 1,16 m • Schlauchdurchmesser: 0,61 m • Luftkammern: 5 • Leergewicht: 735 kg • Testgewicht: ca. 1.000 kg • Motor: Volkswagen Marine TDI 150-5 (5-Zylinder-Reihenmotor, Turbo-Diesel, Hubraum: 2.461 cm³) • Leistung: 150 PS bei 4.000 U/min • maximales Drehmoment: 310 Nm bei 2.500 U/min • Gewicht: 370 kg • Verhältnis Verdrängung leer/Motorleistung: 4,9 kg/PS • Antrieb: MerCruiser-Z, Bravo One • Propeller: VA, 3-Blatt, 19" Laser II • Höchstgeschwindigkeit: 38,8 kn bei 3.600 U/min • Reisegeschwindigkeit: 20,7 kn bei 2.000 U/min • Verbrauch bei Reisegeschwindigkeit: ca. 10,2 l/h • Reichweite bei Reisegeschwindigkeit: 223 nm (ohne Reserve) • Kraftstofftanks: fest eingebaut 110 l, Gummitank: 100 l • Wassertank: 40 l (Option)

Werft: Wiking Schlauchbootwerft GmbH, Carlsdorfer Str. 10, D-34369 Hofgeismar, Tel.: +49 (0) 5671 / 993001, Fax: +49 (0) 5671 / 993030, E-Mail: info@wiking-schlauchboote.de, Internet: www.wiking-schlauchboote.de
Alle Händler- und Herstelleradressen zu diesem Heft auf www.nauticaonline.org

Fahrleistungen

Bedingungen: 1 Beaufort, kurze Kreuzwellen durch Berufsschiffahrt. Kraftstofftank 50% gefüllt, zwei Personen an Bord.

Messwerte: Zeit bis zum Gleiten aus dem Stand: 4,2 Sekunden, Zeit bis Höchstgeschwindigkeit aus dem Stand: 20 Sekunden, Mindestgleitgeschwindigkeit: 17,1 km/h (9,2 kn) bei 1.500 U/min, Verbrauch 7,0 l/h. Keine Kavitationserscheinungen am Z-Antrieb, weiches Einsetzen nach dem Sprung in die Welle. Kurvenradius aus voller Fahrt ca. 4,5 bis 5 Bootslängen. Drehkreise bei 700 U/min: voraus 1,5 Schiffslängen, rückwärts 1 Schiffslänge. Die von VW-Marine angegebene Nenndrehzahl wurde aufgrund eines größer gewählten Propellers um 400 U/min unterschritten.

Messwerte: Geschwindigkeit – Schallpegel				
U/min	kn	l/h	l/nm	dB(A)*
700	Leerlauf	–	0,7	70
1.200	5,8	4,0	0,69	72
1.400	6,6	5,9	0,89	74
1.500	9,2	7,0	0,76	76
1.600	10,1	8,2	0,81	77
1.800	16,5	8,9	0,54	79
2.000	20,7	10,2	0,5	81
2.200	23,7	11,8	0,5	83
2.400	25,7	13,6	0,53	85
2.600	26,9	14,2	0,53	86
2.800	29,8	17,3	0,58	86
3.000	33,2	20,1	0,61	88
3.200	36,6	22,1	0,6	88
3.400	37,9	26,9	0,71	90
3.600	38,8	27,6	0,71	91

*am Steuerstand

Wiking ist wieder da, und das mit einem Knaller: Das erste Serienschlauchboot der Welt mit dem legendären VW TDI als Einbaummaschine – ein schönes deutsches Duo. Nach einer über die Jahre angestaubten Modellpolitik und Qualitätsproblemen mehr als ein Hoffnungsschimmer, war die Werft unter der alten Führung zuweilen mächtig aus dem Ruder gelaufen. Aber das soll jetzt besser werden: Die Traditionswerft paart Hightech mit langjähriger Produkterfahrung, denn Wiking zu fahren, das war schon etwas Besonderes im vor Jahrzehnten begrenzten Reigen der Schlauchbooteigner. Ein Mythos, der sich ein wenig bis heute erhalten hat und so recht zur Typisierung dieses Bootes passt. Zwar hat der einstige Marktführer im Laufe der letzten 50 Jahre Firmengeschichte mächtig Konkurrenz bekommen, doch gilt die Werft nach wie vor als Pionier diverser Techniken, wie zum Beispiel des achtern abgeflachten Speed-Hecks.

Und auch jetzt gibt sich Wiking innovativ; allein die Möglichkeiten der Farbkombinationen für GfK-Teile und Bootshäute lassen einen Mix von über 200 Varianten zu.

Fahreigenschaften

Schlauchboot und Dieseleinbaummaschine – eine Symbiose, die noch vor Jahren völlig undenkbar gewesen wäre. Aber moderne Diesel sind leicht; der kompakte Volkswagen TDI 150-5 bringt gerade mal 280 kg trocken auf die Waage, ein Spitzenwert für einen Innenborder dieser Leistungsklasse. Zwar müssen noch 90 kg für den MerCruiser Z-Drive Bravo One hinzuaddiert werden, doch das verkraften die mächtigen Tragschläuche von beachtlichen 61 Zentimetern Durchmesser und der GfK-Rumpf locker. Mehr als das: Volllastgeschwindigkeit knapp 40 Knoten bei einem Testgewicht von rund 1.000 Kilogramm, da kann man nicht meckern.

Gerade einmal 20 Sekunden nimmt sich der Wotan bei heruntergetrimmtem Bug dafür Zeit, den Schnellstart aus dem Stand ins Gleiten meistert er in göttlichen 4,2 Sekunden. Dabei steigt der Bug nur unwesentlich an, die Sicht voraus ist durchgehend optimal.

Bei 1.500 U/min pendelt sich die Gleitgrenze mit 9,2 kn ein. Darunter sollte man die Drehzahl auf keinen Fall absacken lassen, eher noch einen Zacken drauflegen, vor allem bei voll gebunkerten Stauräumen. Auch der Rumpf



Sauber installiert: Alle wichtigen Aggregate des TDI sind zur Wartung gut zu erreichen

gibt sich trotz seiner Länge kämpferisch. Wer die Kreuzwellen des Rheins und die Heckseen der Frachtschiffe kennt, der weiß was es bedeutet, sei rund 35 Knoten und 5,70 Metern Bootslänge das Gas stehen zu lassen. Zwar fällt das Boot in ungünstigen Fällen hart, aber bei einer Aufkimmung von 45° im Bugbereich, auslaufend mit 25° achtern und abgestützt durch die mächtigen Tragschläuche sind Wellen Wotans Sache. Weich teilt das V jede Welle, spritzende Gischt wird sauber zur Seite gedrückt, dieses Boot läuft absolut trocken.

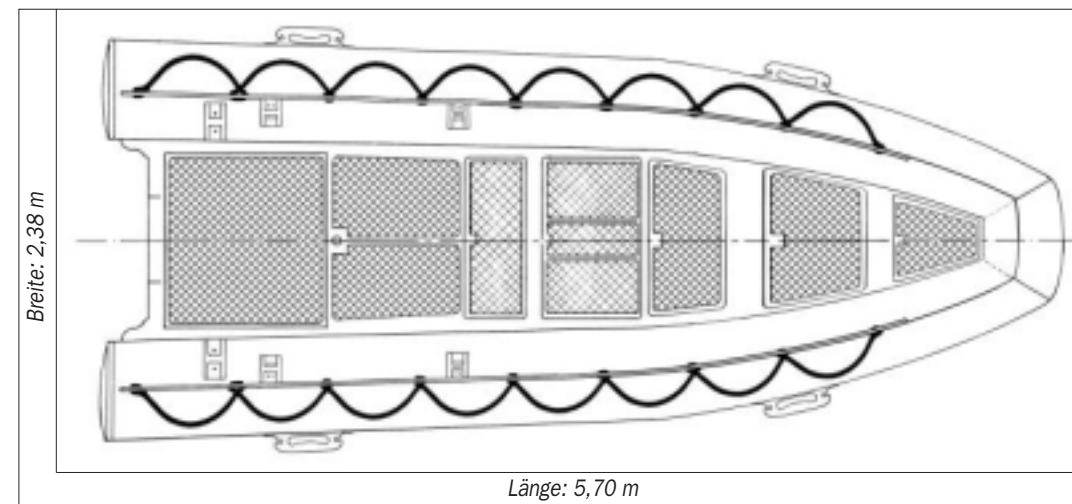
Unterwasserschiff und Antrieb harmonisieren bestens, geführt von jeweils zwei Gleitkanten auf jeder Seite. Die Heckwelle läuft flach aus und beim plötzlichen Aufstoppen bleibt der Achterstern trocken – nichts schwappt in den Innenraum. Aus voller Fahrt das Ruder hart gelegt, reagiert der Rumpf prompt, ohne auszubrechen, seitlich wegzugleiten oder achtern einzuhaaken. Schnelle Richtungswechsel, servounterstützt von der Hydraulikpumpe, stellen ebenso kein Problem dar. Zwar legt sich der Wotan bei Vollast und voll eingeschlagener Lenkung ordentlich auf die Backe, aber das Gefühl von Unsicherheit kommt bei keiner Drehzahlstufe auf. Ebenso keine Spur von ►



Vorn offen: Wotan mit Offshore-Steuerstand; etwas gewöhnungsbedürftig ist die zugunsten des Haltebügels um 90° nach achtern gekippte Schaltung.



Gut bestückt und übersichtlich: Kontrollinstrumente des Steuerstandes



Sturmfrisur: Die kleine Windschutzscheibe macht aus dem Wotan eher einen Roadster als ein Cabrio. Im Boden liegt der serienmäßige Gummi-Tank, eine zusätzliche Klappe erleichtert den schnellen Zugang zur Maschine

Sitzriese: Im Gegensatz zu vergleichbaren Booten herrschen auf der Bank für den Fahrer geradezu fürstliche Platzverhältnisse

unangenehmer Kavitation am Propeller, egal in welche Richtung. Noch in der Erprobungsphase ist der richtige Propeller, weshalb die von VW-Marine zugebilligte Drehzahlmarke 4.000 U/min nicht erreicht wurde. Derzeit übernimmt den Antrieb ein 19"-VA-Propeller. Ein kleinerer sorgt sicherlich für noch schnelleres Anspringen in die Gleitphase, nicht aber unbedingt mehr Endgeschwindigkeit. Stets präsent ist der Diesel direkt hinter den Passagieren. Trotz innen mit Dämmschaum verkleidetem Motordeckel bewegen sich die Geräuschwerte am Steuerstand im unteren und mittleren Drehzahlbereich zwischen 65 bis 80 dB(A). Bei Vollast können es bis zu 91 dB(A) werden.

Manövrierbarkeit: Die Drehkreise im untersten Drehzahl-Bereich liegen voraus jeweils um 1,5 Bootslängen, nach achtern ist es nur 1 Länge. Kein Anlass zur Kritik auch die achterliche Geradeausfahrt. Sauber zieht der Propeller den Wotan exakt dorthin, wo der Rudergänger es wünscht. Steuerstand: Etwas gewöhnungsbedürftig ist die um 45° im Uhrzeigersinn gedrehte, seitlich an die Ruderkonsole angeflanschte Schaltung. Doch im Zusammenspiel von Lenkung und Steuerposition kann durchaus von einer ergonomischen Einheit gesprochen werden. Beste Rundumsicht und bequeme Sitzpolster lassen auch längere Törns zu einem erholsamen Ausritt werden. Gut im Blickfeld für den Rudergänger liegen die installierten Armaturen nebst VW-Marine-Multifunktionsanzeige. Die Plexiglas-Windschutzscheibe dient mehr der optischen Abrundung, als effizienter Windabweiser sollte sie höher ausfallen.

Saubere Lösungen: Kraftstoff-Einfüllstutzen mit Überlaufreservoir und stehender Ölfilter für kleckerfreien Ölwechsel



An Deck

Das schmale Deck zwischen den Schläuchen des Wiking Wotan breitet sich vor dem Betrachter übersichtlich auf einen Blick aus: stufiger Bugbereich mit Ankerkasten und Stauraum, eine nach Steuerbord ausgerichtete Steuerkonsole mit Windschutzscheibe und Sitzbank davor. Backbord bleibt ein schmaler Durchgang nach achtern. Fahrer- und Beifahrerbank füllen den kompletten Innenraum und schaffen wie auch alle anderen Sitzflächen reichlich Stauraum. Das Heck dominiert der Motorkasten. Ein Außenbordebräute natürlich mehr Platz, würde aber den Schwerpunkt erheblich nach hinten verschieben.

Unterstützt von Gasdruckfedern öffnet sich der Motordeckel problemlos nach achtern. Sauber installiert ruht der VW auf soliden Fundamenten. Al-

le Motor-Accessoires sind bequem zu erreichen. Egal, ob Filter, Ölmesstab, Ölabsaugpumpe oder Lenk-Hydraulikpumpe. Wer bislang vergeblich nach dem Kraftstoff-Tankeinfüllstutzen gesucht hatte, hier wird er fündig. Er präsentiert sich nicht einfach als Rohr mit Schraubverschluss, sondern wurde aufgerüstet mit einer Spezialvorrichtung, die man sich bei anderen Booten auch wünschen würde: Sollte bei zu hastigem Tanken der Lebenssaft des Motors eventuell einmal aufschäumen, dann wird die Gefahr des Überlaufens durch ein zwei Liter fassendes Rückhaltereservoir gebremst. Sich darin sammelnder Diesel läuft automatisch in den Tank zurück. Bleibt der Motordeckel zu, gib's noch ein kleines Inspektionsluk an der Frontseite.

Den Haupttank platzierten die Konstrukteure unter dem Cockpitboden, im Standard als 100-Liter-Gummi-Behältnis. Das ist nicht groß, hat aber ►



den Vorteil, dass bei zunehmender Leerung der Kraftstoff nicht herumschwappt, sondern ohne Gas bildenden Hohlraum herausgesaugt wird. Interessant auch die in den Boden eingegossenen Gewindebuchsen. So können zum Beispiel Steuerstand und Sitzbank in ihrer Position verändert werden.

Konstruktion

Der Wotan setzt sich aus drei Hauptkomponenten zusammen: aus dem GfK-Unterschiff, der Innenschale und dem Tragschlauch als charakteristisches Schlauchbootelement. Der mächtige Tragschlauch, unterteilt in fünf voneinander getrennte Luftkammern, flößt viel Vertrauen ein, könnte er doch das gesamte Boot, sollte es jemals im GfK Leck schlagen und volllaufen, bequem tragen. Umgekehrt böte die GfK-Konstruktion genügend Auftrieb, um ohne Luft in den Hafen zurückzukehren.

Bauweise: Rumpf GfK im Handauflegeverfahren. Schlauch im Kaltvulkanisationsverfahren aus Hypalon zum Einsatz, verstärkt mit Synotex.

Fazit

Bei einem Preisunterschied von rund 6.000,- Euro zu einem gleich starken 2-Takt-Außenborder, der im mittleren Drehzahlbereich um die 40 Liter Sprit pro Stunde durch die Kolben drückt, nehmen sich beim VW-TDI die zehn Liter Diesel im gleichen Zeitraum recht bescheiden aus. Daraus errechnet sich ein Kostenvorteil auf der Dieselseite von immerhin gut 38 Euro pro Stunde. Das Boot amortisiert sich damit bei rund 160 Betriebsstunden, also ungefähr drei Jahren, für Tourenfahrer sicher eine attraktive Variante. Zumal die Hofgeismaraner mit dem neuen Wotan-Konzept sie auch noch vor die Qual der Wahl zwischen einem Offshorer mit achterem Steuerstand und der traditionellen Classic-Ausführung stellen. Hier befindet sich der Steuerstand Wiking-typisch vorn – mit Ausblick auf eine bessere Zukunft.

Text/Fotos: Claus D. Breitenfeld 🚤

Preis (exkl. MwSt.)

29.225,- Euro mit VW TDI 150-5

Serienausstattung u. a.: Schaltbox, Motorenüberwachungsinstrumente, Diagnosegerät, Scheuerleiste, 8 Tragegriffe, 8 Haltegriffe, Schleppöse, Lenzventil.

Sonderausstattung u. a.: Alu-Einbautank/Tankanzeige 797,- Euro/1.230,- CHF, Badeleiter 233,- Euro/359,- CHF, Hecksitzbank mit Backskiste (Offshore-Ausführung ohne Frontsitze) 621,- Euro/958,- CHF, gepolsterter Fahrer- und Beifahrersitz vorne mit Backskiste je 388,- Euro/599,- CHF, Beleuchtungsbügel 1.638,- Euro/2.527,- CHF, GfK-Vordeck/Steuerung 1.750,- Euro/2.700,- CHF, Offshore-Steuerstand 1.000,- Euro/1.543,- CHF, Stechpaddel/Pumpe/Manometer/Reparatursatz 129,- Euro/199,- CHF, Motorhalterung/Hilfsmotor 164,- Euro/253,- CHF, Cockpitpersenning 509,- Euro/785,- CHF, Cockpitpersenning Bugteil 293,- Euro/452,- CHF, Polster Motorraumdeckel 224,- Euro/346,- CHF.



Abgehoben: Die solide Struktur macht Sprünge zum Vergnügen. Optional sind die sinnvoll gehaltenen Paddel, Serie hingegen die Sicherheitsventile



Touren-tauglich: die sinnvoll unterteilten Stauräume des Wotan. Die Sitzbank nimmt zudem die Batterie auf