

Der kontrollierte Vulkanausbruch

Auf zwei Stufen in höhere Ebenen: Offshore-Boot 388 Slingshot von Hustler

Wir haben gesündigt. Sind der Versuchung erlegen, haben unseren Nächsten gegenüber ausnahmsweise nicht Rücksicht walten lassen, unser Umweltbewußtsein beiseite geschoben und unserer Neugier freie Fahrt gelassen. Ja, wir haben gesündigt - und es hat einen Höllenspaß gemacht. Der uns in Versuchung führte, war nicht mit dem Teufel im Bunde, sondern mit dem Hersteller eines teuflisch schnellen Spielzeugs: Bernd Frosch, der hiesige Händler für hochgezüchtete Offshore-Boote der Marke Hustler. Dieser Name hat einen guten Klang bei denen, die nicht gleich an bunte Busenblätter denken, sondern an sexy Powerboote. Sie kommen aus Calverton im amerikanischen Bundesstaat New York, sind bei Rennveranstaltungen in den Vereinigten Staaten preisgekrönt und in Fachmagazinen ausgezeichnet worden. Hierzulande jedoch haben PS-Protze dieser Art nicht den allerbesten Ruf. Machen Krach und saufen wie die Löcher, lauten die gängigen Vorurteile. Man hat nicht jeden Tag Gelegenheit, ein Boot mit mehr als 1000 PS zu fahren. 1120 PS (824 kW), um genau zu sein, produziert von zwei V-8-Maschinen vom Typ Volvo-Penta DPX 600 mit je 8,8 Liter Hubraum. Bei einer Länge von 11,72 Metern stehen für jeden Meter Boot 95,6 PS zur Verfügung, bei einem Gesamtgewicht von vier Tonnen hat sich jede Pferdestärke gerade mal um dreieinhalb Kilochen zu kümmern. Da geht man schon mit Respekt ran. Um die 388 Slingshot aus dem Mainzer Sporthafen heraus aufs freie Wasser zu manövrieren, reicht es aus, nur eine der beiden Maschinen im Standgas laufen zu lassen. Das schont die Nerven der Nachbarn und auch die eigenen. Beim Einkuppeln macht das Boot einen Satz nach vorne wie ein Puma, der sich auf sein Opfer stürzt. In Verdrängerfahrt neigt es selbst dann nicht zum Gieren, also zum Ausbrechen aus dem gesteuerten Kurs, wenn mehrere Personen gleichzeitig von einer Seite zur anderen laufen. Das Beschleunigen erinnert an die spielerische Leichtigkeit eines Motorrads, der Übergang von der Verdränger- in die Gleitfahrt ist eine Sache weniger Sekunden und geht fast unmerklich vonstatten: ohne Gewürge mit schäumender Heckwelle, ohne Aufbäumen des Bugs mit dem Ergebnis, daß dem Fahrer vorübergehend die Sicht nach vorn abhanden kommt. Die 388 bleibt einfach in der Waagerechten. Der Respekt nimmt weiter zu, das Vertrauen aber auch. Schon bei 1500 Umdrehungen gleitet das Boot gelassen mit knapp 30 Kilometern in der Stunde über den Rhein. Was dann folgt, ist ein kontrollierter Vulkanausbruch. Bei 3000 Touren huscht die Nadel der Geschwindigkeitsanzeige an der 40-Meilen-Marke (64 km/h) vorbei, bei 5000 Touren ist sie bei der 75 (120 km/h) angekommen. Daß die Maximalgeschwindigkeit mit "nur" 135 km/h nicht das Soll von fast 150 km/h erreicht und die Motoren etwas zu hoch drehen (5400 statt 5200 u/min) liegt daran, daß an Froschs Vorführboot irrtümlich ein falscher Satz Doppelpropeller montiert wurde. Die Hustler bewegt sich mit einer bewundernswerten Souveränität übers bei solchen Geschwindigkeiten bretharte Wasser. Enge Kreise meistert sie ohne Schaukelei oder mit den Propellern nach Luft zu schnappen. Was der Rhein an Unebenheiten zu bieten hat - hauptsächlich von Frachtern und Passagierschiffen verursachte Wellen - nimmt sie einfach nicht zur Kenntnis. Hinter solcher Charakterstärke steht ein spezielles Design des Rumpfs. Er ist vorn stark aufgekimmmt, bildet ein scharfes V, das durchs Rauhwasser schneidet, und läuft nach hinten flach aus, um hohe Endgeschwindigkeiten zu ermöglichen und die Stabilität zu vergrößern. In Hustler-Rümpfe werden achterlich zwei Stufen eingearbeitet, die bewirken, daß Luft unter den Bootskörper strömen kann: Er schwimmt schneller auf, der Reibungswiderstand nimmt ab und das Boot kommt zügig ins Gleiten. Treppenartige Gebilde am Rumpf benutzen auch andere Hersteller, doch Hustler hat sich seine spezielle Kombination aus Neigung, Höhe und Breite der Stufen in Amerika patentieren lassen. Weniger patent ist die Tatsache, daß das Boot serienmäßig ohne Windschutzscheibe geliefert wird; da kommen einem die Tränen. Das schmale Ding muß mit fast 5000 Mark extra bezahlt werden. Die mit weißem Kunstleder bezogenen Einzelsitze für Fahrer und Beifahrer bieten guten Halt. Die Bank im hinteren Teil des Cockpits reicht für vier, doch die Festhaltungsmöglichkeiten sind dort unzureichend. Das Cockpit ist tief und damit sicher, das Ein- und Aussteigen über die Polster allerdings eine arge Kletterei. Insgesamt macht die Hustler einen außerordentlich soliden Eindruck, da gibt es kein Gerappel oder Geknarze. Hersteller, die etwas auf sich halten, gehen dazu über, ihre Rümpfe im Vakuum-Verfahren zu laminieren. Das ergibt ein festeres Material bei geringerem Gewicht. Auch Hustlers entstehen auf diese Weise, unter Verwendung moderner Materialien wie Kevlar und Kohlefaser. Die 388 wird in verschiedenen Versionen vom Renn- bis zum Tourenboot angeboten; sie unterscheiden sich unter anderem durch mehr oder weniger wohnlichen Innenausbau. Unter Deck läßt sich soviel Komfort unterbringen, daß die Unterkunft für ein Wochenende zu zweit gesichert ist: ein u-förmiges Sofa, das zum Doppelbett umzubauen ist, kleiner Kleiderschrank, Chemietoilette, Spüle, Kühlschrank. Das sollte selbst für einen Urlaub reichen. Über den Treibstoffverbrauch dabei denkt man besser nicht lange nach. Selbst bei zahmer Fahrweise von etwa 65 km/h verlangt jede der beiden Maschinen schon nach rund 40 Liter in der Stunde. Man kann es darauf anlegen, zwischen Frühstück

und Mittagessen den Inhalt des 780-Liter-Tanks zu verheizen. Man kann natürlich fragen, ob das sein muß, man kann auch darüber streiten, ob es nötig ist, einen Motorraum zu verspiegeln (2285 Dollar extra), statt ihn mit lärmdämmendem Material auszukleiden. Man mag aber kaum bestreiten: So eine Hustler ist schon mal eine Sünde wert.

Walter Wille