

Der Kurven - Räuber

Hilte Royal SPM 660 mit VOLVO PENTA 4,3

Es gibt sie noch, die deutschen Motorbootbauer. Zwar ist die Zahl in den letzten 20 Jahren geschrumpft, aber einige wenige liefern erfolgreich das Gütesiegel »Made in Germany«. Die Hilte-Royal Bootswerft aus dem westfälischen Löhne produziert seit etlichen Jahren die Hilte Royal-Sportboote, die grundsollide hergestellt, nicht nur auf Deutschlands Gewässern unterwegs sind. Im Test: das Hilte Royal SPM 660.

Bekannt sind die Sportboote dieser deutschen Werft für ihre Rumpfe. Wer Bernd Hiltegerke einmal auf der heimischen Weser in Aktion gesehen hat, kann sich vorstellen, dass Passagiere, die nicht vorgewarnt wurden, bloss um die Nase werden – und diejenigen, die gewarnt wurden, auch ein mulmiges Gefühl in der Magengegend bekommen. Gemeint ist die Drehung in schneller Gleitfahrt fast auf der Stelle, bei extremer Schräglage auf der schmalen Weser. Und da sind wir auch schon bei den Fahreigenschaften.

Fahreigenschaften und Handling

Es gibt nur wenige Sportboote, die dieses Kunststück beherrschen und es verblüfft auch ausgebuffte Testprofis immer wieder. Intern heißt es nur »Bernd fährt wieder auf der Scheuerleiste«. Wie ist so etwas möglich? Hiltegerke verbaut bei allen Rumpfen besonders hohe und speziell geformte

Längsstringer. Sie erreichen, dass das normalerweise zur Seite gepresste Wasser nach unten geleitet wird und bewirken dadurch einen größeren Auftrieb und eine geringere Wasserverdrängung. Und wenn ein Boot höher aus dem Wasser kommt, legt es sich auch besser in Kurven, gleitet schneller an und ist in der Regel schneller als ein anderes Sportboot vergleichbarer Länge.

Im Test trieb ein sechszyklindriger VOLVO PENTA 4,3 GI/DP-S mit 151 kW (205 PS), elektronische Kraftstoffeinspritzung und Duoprop-Antrieb das SPM 660 an. Damit lassen sich bei diesem Daycruiser Fahrleistungen erzielen, die in jedem Fall mehr als ausreichend sind. Vom Stand in die Gleitphase: knapp drei Sekunden, gemessene Geschwindigkeit bei moderaten 3500 U/min: 49,8 km/h (26,9 kn), Vollast: 77,6 km/h (41,9 kn) – soweit kurz und knapp die Fakten.

Während einer Vollgasbeschleunigung aus dem Stand

hebt sich der Bug nur unwesentlich an, dafür wird mit zunehmender Geschwindigkeit der komplette Rumpf ein wenig aus dem Wasser geliftet und erreicht schnell eine hohe Geschwindigkeit. Die hohen Längsstringer kommen ihrer Aufgabe gut nach. Wie Messer zerteilen sie das Wasser und schaffen nicht nur einen sehr weichen Lauf, sondern sorgen auch für einen narrensicheren Geradeauslauf. Bei 4000 U/min liegen 59,5 km/h (32,1 kn) an; der Antrieb ist nur leicht nach oben getrimmt.

Stander

Testbericht



Der Fahrstand mit dem Holz-Steuerrad und dem Instrumentenbrett aus Holz.

Wer eine Drehung machen möchte, braucht natürlich nicht so radikal fahren wie zu Vorführzwecken. Kleinste Änderungen am

Steuerrad bewirken eine sofortige Richtungsänderung, und wie auf Schienen gezogen verfolgt das Hilte Royal den Kurs. Dabei so sicher,

Hiltegerke Bootswerft Zur Alten Werre 7

32584 Löhne / Gohfeld

Telefon 05731 / 82032 Telefax: 05731 / 83051

Funktel. 0171 - 7257877 · eMail hiltegerke@Hilte-Royal-Boote.de



Deutlich sind auf dem großen Bild die kräftigen Längsstringer zu sehen, die den Rumpf in Gleitfahrt ein Stück aus dem Wasser liften. Darunter: das Hiltner Royal SPM 660 in Kurvenfahrt.

Fotos: Budde

**Geschwindigkeit/
Lautstärke:**

U/min	km/h	dB/A
3500	49,8	83
4000	59,5	88
4500	69,1	90
4900	77,6	90

dass man eigentlich nur am vorbei fliegendem Wasser die Geschwindigkeit mitbe-

kommt. Wellen werden sehr sanft überfahren, und der gut schallgedämpfte Sechszylinder-Benziner im Heck hält sich dezent zurück. Gerademaß 90 dB/A unter Vollast konnten wir am Fahrstand messen, und das ist für ein Sportboot mit einem offenen Fahrstand ein mehr als respektable Wert angesichts der Geschwindigkeit. Die dreiteilige

Windschutzscheibe hält den Fahrtwind gut von den Vornsitzenden ab, die auf dick gepolsterten und bequemen, weil nicht zu weichen Schalensitzen Platz nehmen.

Selbst in extremer Schräglage zieht der Antrieb keine Luft, auch beim schnellen Umsteuern nicht. Die beiden hintereinander montierten und gegenläufig arbei-

tenden Propeller bieten Gripp in allen Lagen, so dass negative Überraschungen ausbleiben. Die im Test gefahrenen 151 kW (205 PS) im Heck können als ideale Benziner-Motorisierung angesehen werden. Mehr ist nun wirklich nicht nötig, auch wenn die Werft dieses Boot bis maximal 260 kW (350 PS) ausrüstet. Dieselfans werden eben- ▶

so bedient, denn auch Dieselinnenborder können eingebaut werden.

Ausstattung und Verarbeitung

Wer optisch den letzten Schrei sucht, ist bei der Löhner Bootswerft nicht unbedingt richtig am Platz. Es wird solide Hausmannskost geboten, um es einmal so auszudrücken. Hiltergerke jagt nicht jedem Trend hinterher, doch dafür kann man seine Boote auch noch nach zehn oder 15 Jahren anschauen, ohne sich eventuell zu amüsieren. Die kleine Schlupfkabine taugt für zwei und wird mit einer Holztür verschlossen. Mittig lässt sich ein Porta Potti aufstellen oder ein kleiner Tisch, falls nicht das »Lager« mittels Zwischenelement zum Nächtigen auf die volle Breite vorbereitet wurde. Licht und Luft gelangt durch ein aufstellbares Fluchtluk oder zweiteres zusätzlich über Lamellen in der Tür. Kleidung kann unter der Sitzfläche gelegt werden.

Als zweites großes Holzelement hält das Armaturenbrett her, und wenn wir von Holz reden, meinen wir Echtholz und keine Kunststoffausführungen. Der verstellbare Skippersitz steuerbords ist drehbar, um sich bei einer Pause mit den maximal drei bis vier Rückbänklern zu unterhalten. Dazwischen kann ein Tisch mit integrierten Glas- und Flaschenhaltern gestellt werden, denn Ordnung muss sein. Daher gibt es auch seitlich zwei große Schwalbennester, die eine Menge Stauraum bieten. Fender,

Leinen usw. können unter der Rücksitzbank verstaut werden. Gut zugänglich von außen: der Batterie Hauptschalter an der Sitzkonsole. Der Beifahrersitz ist auf einer GfK-Konsole montiert und kann nach vorn geklappt werden. Darunter befindet sich ein Waschbecken, das mit der als Extra erhältlichen Wasseranlage (inkl. Heckdusche) aktiviert wird. Von außen zugänglich darunter ist ein weiterer Stauraum.

Über dem Motorraum, der hydraulisch geöffnet wird, befindet sich eine große Sonnenliege, die durch Hochklappen der Rücksitzfläche auf zwei Meter (!) Liegefläche verlängert werden kann.

Die Sonnenliege ist zweigeteilt, so dass eine Hälfte auf die andere gelegt werden kann. Wozu das Ganze? Ganz einfach. Wenn zum Beispiel Schwimmer oder Wasserskiläufer (Standard Wasserskihaken) über die Badeplattform nach vorn kommen, können sie auf dem Motorraum erst einmal »abtropfen«, ohne das Pols-



Hilter Royal SPM 660 – ein Sportboot mit Kabine; einer Schlupfkabine.



Blick in das aufgeräumte Cockpit. Backbords geht es in die Schlupfkabine.



Bis zu zwei Meter Liegefläche bietet die Sonnenliege über dem Motor.

Kurz und bündig zusammengefasst

Das Hilter Royal SPM 660 besticht durch seine besonders weichen und in Kurven außergewöhnlichen Fahreigenschaften, die auch bei rauer See für Sicherheit sorgen. Das zudem noch die Serienausstattung sinnvoll ist und der Preis angemessen ist, sollte kein Nachteil sein.

ter unter Wasser zu setzen. Eine einfache aber sinnvolle Idee.

Zum Standard zählen unter anderem: zugelassene

BSH, (DHI)-Beleuchtung, Teppichboden, fünf Klampen (davon jeweils eine seitlich mittig), automatische Lenzpumpe, Bilgenabsauggebläse, integrierte Badeplattform mit Leiter, Radiokassettenanlage, Kompass und Cabrioverdeck. Die Motorüberwachungsinstrumente stammen serienmäßig von VOLVO PENTA. Extras sind u. a. elektrische Ankerwinde, Porta Potti, Kühlbox, Sonnenliege vorn und Bugscheinwerfer. Die Preis der funktionell und sauber verarbeitenden Hilter Royal SPM 660: ab ca. DM 58 000,- und damit absolut ehrlich und fair.

Reinhold Budde



Oben: Sauber eingebaut und gut schallgedämpft ist der sechszylindrige VOLVO PENTA. Rechts: Die Spüle ist vorhanden. Fehlt nur noch die Wasseranlage, die gegen Aufpreis erhältlich ist.



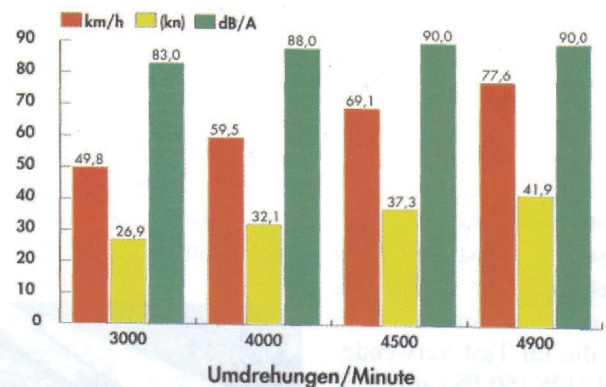
Technische Daten: Hilter Royal SPM 660

Werft:	Gewicht: ca. 1350 kg
Hilter Royal Bootswerft Zur Alten Werre 7 32584 Löhne Telefon 0 57 31/8 20 32 Web: www.Hilter-Royal-Boote.de	Baumaterial: GfK
	Treibstofftank: 185 l
Boot:	Sitzplätze: 6
CE-Zertifizierung »C«, Küste und küstennahe Gewässer	Schlafplätze: 2
Länge ü. a.: 6,60 m	Motorisierung: von 112 kW (150 PS) bis 260 kW (350 PS) Diesel- und Benzin- innenborder mit Z-Antrieb
Breite: 2,30 m	
Tiefgang: 0,70 m	Preis: ab ca. DM 58 000,-

Testmotorisierung:

Typ: VOLVO PENTA 4,3 GI/DP-S
Arbeitsweise: V6-Benziner mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung
Hubraum: 4,3 l
Leistung: 151 kW (205 PS) bei 4800 U/min
Ausstattung: Instrumententafel mit Drehzahlmesser, Motortemperaturanzeige, Öldruckanzeige, Voltmeter, Powertrimm mit Tilt, Duoprop-Antrieb ca. 400 kg trocken
Gewicht:
Testpropeller: C7
Treibstoff: Benzin

Geschwindigkeit/Lautstärke*:



* gemessen mit zwei Personen an Bord, vollem Tank und Test- und Sicherheitsausrüstung.

Standardausrüstung: Ankerkasten, Schalensitze, Bodenteppich, Wasserskihaken, automatische Lenzpumpe, Bilgengebläse, Cabrioverdeck, Radio-Kassettenanlage, Kompass, Instrumentierung.

Extras: Porta-Potti, Kühlbox, elektrische Ankerwinde, Bugscheinwerfer, Sonnenliege vorn, Wasseranlage mit Heckdusche.