

TEST FOUR WINNS H2 OUTBOARD

# FESCHER FLITZER

Die amerikanische Four-Winns-Werft hat mit der H2 Outboard ein völlig neues offenes GFK-Sportboot präsentiert. Als erstes deutsches Wassersport-Fachmagazin konnte SKIPPER Bootshandel den feschen Flitzer ausgiebig Probe fahren.



Auch aus der Vogelperspektive überzeugt die brandneue Four Winns H2 OB mit ihrer stimmigen Sportboot-Optik. Der sehr temperamentvoll zur Sache gehende sechszylindrige Mercury F200 sorgt für einen Topspeed von 41,6 Knoten



1



2



3



4

1. Für einen 6,70-Meter-Bowrider bietet unsere Testkandidatin reichlich Platz, und zwar für neun Personen
2. An Bord befinden sich zwölf Niro-Getränkehalter und eine aufpreispflichtige High-Power-Stereoanlage
3. Der als Option gelistete ovale Bambusholz-Tisch lagert in einem schützenden Kunstleder-Etui
4. Besser geht's nicht – ergonomisch gestalteter Sportboot-Steuerstand mit multifunktionalen Displays
5. Mit dem durchzugsstarken Mercury V6-200-Außenborder ist die Four Winns H2 OB souverän motorisiert

Four Winns gehört nach wie vor zu den richtungsweisenden Bootswerften in den USA, wenngleich die vier Herren, die das Traditionsunternehmen anno 1975 aus der Taufe hoben, längst nicht mehr am Firmenruder stehen. Das namengebende Gründer-Quartett bildeten ein gewisser Bill Winn und dessen Söhne John, Bill jr. und Charlie, die in Spitzenzeiten für die Produktion von mehreren tausend Bootseinheiten pro Jahr verantwortlich zeichneten. Doch das ist Schnee von gestern. In der Saison 2014 wurde Four Winns, übrigens gemeinsam mit den ebenfalls seit Jahrzehnten etablierten Konkurrenzfabrikaten Glas-tron, Wellcraft und Scarab, von der Beneteau-Gruppe übernommen. Wohl vor allem deshalb, um die Marktposition des stetig expandierenden französischen Bootsbausriesen auf nordamerikanischem Terrain nachhaltig zu stärken. Das ambitionierte Management verlagerte die Fertigung der Four-Winns-Boote teilweise nach Europa und straffte das Verkaufsprogramm, womit das Ende der größeren Modelle jenseits von 40 Fuß eingeläutet wurde. Heutzutage kann Four Winns auf eine beinahe komplett runderneuerte Bilderbuch-Ränge verweisen. Die stilistisch äußerst attraktiven, gegenwärtig in lediglich zehn Ausführungen und Längen zwischen 6,10 und 9,20 Metern über Alles erhältlichen Kunststoff-Boote aus der Ortschaft Cadillac im US-Bundesstaat Michigan machen in jedem Hafen eine sehr gute Figur.

So auch die schwarz-weiß kolorierte H2 OB, die uns, einsatzbereit für den ange-dachten Praxistest auf der Havel, in der Berlin-Spandauer Kesper-Marina erwartet. Testboot-Lieferant Mike Kesper (45), wie die Gebrüder Salomon aus Alsdorf bei Aachen, als offizieller Four-Winns-Exklusivimporteur für Deutschland fungiert, zeigt auf den steckenden Zündschlüssel und erzählt, dass das mit einem 200-PS-Mercury-Viertakter versehene Schmuckstück soeben eingewassert und betankt

wurde – noch »frischer« geht's also nicht. Auf den ersten und ehrlich gesagt auch auf den zweiten Blick sieht die im vorigen Herbst als absolute Neukonstruktion für 2022 lancierte Four Winns H2 OB hinrei-bend aus. Der laut technischem Daten-blatt haargenau 6,70 x 2,54 m messen-



5

de Eyecatcher ist als eleganter Bowrider konzipiert und gemäß der geltenden CE-Zertifizierung C für neun Personen zugelassen. Die optimalen Platzverhältnisse erlauben eine solche »Zuladung« zwar ohne Probleme, doch normalerweise dürfte sich die Crewstärke allerhöchstens auf sechs Sportsfreunde beschränken. Wir sind zu dritt – und gelangen über den großflächig geratenen Hecksteg, der steuerbords eine versteckt montierte Badeleiter birgt, ins selbstleuzende Cockpit. Dort genießt man zunächst die erstaunliche Bewegungsfreiheit und findet perfekt gepolsterte Sitzbänke vor. Deren in markantem Cognacbraun gehaltener Bezug aus Premium-Vinyl trifft rein optisch vielleicht nicht jedermanns Geschmack, aber man gewöhnt sich daran ...

Überhaupt keine Eingewöhnung erfordert hingegen das sachgerechte Verstauen von losem Equipment, da diesbezüglich jede Menge Schapps zur Verfügung stehen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang das zentrale Bodenfach und der per Druckschalter elektrisch zu öffnende XXL-Stauraum unter der achterlichen Sonnenliege, der – falls vorhanden – sogar sperrige Ausrüstungsgegenstände aufnimmt. Eigentlich kein Wunder, denn bei der alternativ angebotenen H2-Innenborder-Variante macht sich hier immerhin eine sechs- oder achtzylindrige Einbaummaschine breit. Eine Bestnote verdient der klar geliederte Sportboot-Steuerstand mit einer auch bei direkter Sonneneinstrahlung sehr gut abzulesenden digitalen Instrumentierung, soliden metallischen Kippschaltern und der wunderbar präzise reagierenden Hydrauliklenkung, die sich obendrein horizontal verstellen lässt. Vom Backbord- zum Steuerbordanschlag sind 3,5 Ruderdrehungen vonnöten, die Kurbelarbeit hält sich also in Grenzen. Ein Extralob vergeben wir für den körpergerecht konturierten und daher superbequemen Skippersitz, der in jeder Fahr-situation eine optimale Seitenführung garantiert. Die Rückenlehne des Beifahrers wird zugunsten einer weiteren Cock-pit-Sonnenliege nach vorne gezogen, und bei Bedarf entsteht unter Einbeziehung eines als Option gelisteten Bam-bus-Tisches eine nette und gar nicht so kleine Sitzgruppe. Unter den Polster-elementen kommen nützliche Dinge wie ein Abfallbehälter und eine tragbare Kühlbox zum Vorschein. Die fachmännische Installation der Batterieanlage erfolgte backbords, nämlich unterhalb der Laufdeckverbindung zur Badeplattform. Zum Schluss noch ein kurzer Blick ins Vordercockpit, das als natürliches Mini-Sonnenstudio zu nutzen ist.

Nun aber endlich die Leinen gelöst und den besagten Zündschlüssel gedreht. Der Mercury V6 F200 XL EFI sondert gleich nach dem Kaltstart ein dezentes, kaum als solches wahrzunehmendes Laufge-

# TEST FOUR WINNS H2 OUTBOARD

räusch ab. Die bei 600 min<sup>-1</sup> erzielte Anfangsgeschwindigkeit wird mit 2,7 kn protokolliert, gleitertypisches »Gieren« ist weder jetzt noch im weiteren Verlauf unserer Fahrtmessung festzustellen. Schon ab 2.700 min<sup>-1</sup> und knappen zwölf nautischen Meilen pro Stunde tritt die Four Winns mit ihrem geschmeidig laufenden »StableVee«-Rumpf in die Gleitphase ein. Richtig zügig vorwärts geht es mit 4.500 min<sup>-1</sup>, die einen Cruising Speed von 30 Knoten »plus« erlauben. Während sich der Wasserabrieb mit zu-

nehmendem Tempo weit nach achtern verlagert, klingt Mercurys bissig am Gas hängender 3,4-l-Kraftprotz noch immer recht unangestrengt. Die entspannte Tonlage ändert sich jedoch im oberen Drehzahlbereich und mündet bei finalen 5.900 min<sup>-1</sup> in grimmigem Fauchen. Das auf dem Simrad-GPS-Display dokumentierte Resultat sind formidable 41,6 Knoten, die 77 km/h entsprechen. Und wie steht's ums Einlenkverhalten, die Krängungsstabilität und die beim behelfsmäßigen Passieren der Fotoboot-Heckwelle

zu überprüfende Rauwassertauglichkeit? Alles ganz prima! Unterm Strich also ein voll überzeugendes Funboat, das mit einem starken Zugfahrzeug anstandslos getrailert werden kann. Inklusiv 150-PS-Basismotor gibt's die schicke Four Winns ab 86.500 Euro, das mit einigen feinen Zutaten aufgepeppte Testboot kostete 102.685 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld



1

## TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,70 m

Breite: 2,54 m

Durchfahrthöhe: 1,50 m

Tiefgang (Antr. abgesehen): 0,89 m

Gewicht (m. Motor): 1.870 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 9

Brennstofftank: 151 l

Wassertank (opt.): 45 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Mercury-Viertakt-Außenborder, Leistung 110,3 bis 183,8 kW (150-250 PS)

Grundpreis: 86.500 € mit Basismotor Mercury F150XL EFI, Leistung 110,3 kW (150 PS), mit Testmotorisierung ab 92.955 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inkl. Sonderausstattung 102.685 €

### MOTOR AM TESTBOOT

Mercury V6 F200XL EFI, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 147 kW (200 PS), Zylinderzahl: V6, Bohrung x Hub: 92 x 86 mm, Hubraum: 3.425 ccm, Gewicht: 216 kg, max. Drehzahlbereich 5.000-5.800 min<sup>-1</sup>, Einzelpreis: 23.096 €

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Internationale LED-Navigationsbeleuchtung, Edelstahl-Klappen, Fiberglas-Stringer-System, selbstlenzendes Cockpit mit Antirutsch-Struktur, hydraulische Lenkung, elektrisch zu öffnender achterlicher Stauraum, Kunststoff-Scheuerleiste mit Niro-Inlay, Batterie Hauptschalter, Abfallbehälter, Skippersitz mit Flip-up-Funktion, getönte Echtglas-Windschutzscheibe mit Aluminium-Rahmen, Badesteg mit verdeckt montierter Klappleiter, tragbare Kühlbox, elektrisches Signalhorn, abschließbares Handschuhfach, Halterung und Ladestation für Mobiltelefon, automatische Bilgenpumpe, Echolot, stählerne Getränkehalter, Bluetooth-Stereo-Radio mit vier Lautsprechern, Edelstahl-Bugbeschlag

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Wakeboard-Tower, Unterwasser-Beleuchtung, Fenderösen, Heckdusche mit Druckwassersystem, elastischer Antirutschbelag auf dem Hecksteg, Porta Potti, Bimini-Verdeck mit Niro-Gestänge, Hafensperren für Haupt- und Vordercockpit, multifunktionale GPS-Plotter inklusive Instrumentierung, versenkbare Edelstahl-Klappen (Preise auf Anfrage)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min <sup>-1</sup>	47 dB(A)	0 kn
	600 min <sup>-1</sup>	49 dB(A)	2,7 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	54 dB(A)	4,3 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	60 dB(A)	5,9 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	65 dB(A)	7,2 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	9,5 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	72 dB(A)	15,6 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	73 dB(A)	22,1 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	26,5 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	79 dB(A)	30,8 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	81 dB(A)	34,6 kn
	5500 min <sup>-1</sup>	83 dB(A)	38,8 kn
(Volllast)	5900 min <sup>-1</sup>	84 dB(A)	41,6 kn

Revier: Havel bei Berlin-Spandau, Crew: 3 Pers., Messung: GPS, Wasser: 9° C, Luft: 10° C, Wind: 1-2 Bft., Tank: Benzin 60 l (40 %)

- Optisch und qualitativ sehr attraktives Gesamtpaket
- Optimale Platzverhältnisse mit konsequenter Raumausnutzung
- Erstklassige Lauf- und Handlingeigenschaften sorgen für Fahrfreude
- Leistungsbezogen bestens abgestimmter Mercury-Außenborder
- Blitzsaubere GFK-Verarbeitung mit exzellentem Gelcoat-Finish
- Leichtgängige und direkt reagierende hydraulische Lenkung
- Besonders hochwertige Polsterung mit angenehmem Härtegrad

- ➖ Metallische Türverriegelung verursacht Kratzer im Acrylglas
- ➖ Relativ kleiner Trimmbereich, bevor Kavitation auftritt
- ➖ Ein bisschen mehr Tankvolumen wäre von Vorteil

### INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Keser GmbH (offizieller Four-Winns-Importeur und Lieferant des Testbootes), Heerstr. 199, 13595 Berlin, Tel. 030-3620800, [www.bootscenterkeser.de](http://www.bootscenterkeser.de)

Gebrüder Salomon GmbH (offizieller Four-Winns-Importeur), Carl-Zeiss-Str. 24, 52477 Alsdorf/Aachen, Tel. 02404-94320, [www.salomon-boote.de](http://www.salomon-boote.de)

Four Winns Boats, 925 Frisbie St., Cadillac, MI 49601, USA, [www.fourwinns.com](http://www.fourwinns.com)



2



4

1. Mit dem einsteckbaren Bambusholz-Tisch entsteht im achterlichen Cockpit eine nette Sitzgruppe
2. Ein willkommenes Ausstattungsdetail ist der aus elastischem Material bestehende knöpfbare Bodenbelag
3. Lobenswerterweise sind im achterlichen Cockpitbereich gleich zwei solcher Lenzabflüsse vorhanden
4. Das zentrale Staufach im Cockpitboden der neuen Four Winns nimmt allerlei sperriges Equipment auf
5. Hier muss nachgebessert werden – die metallische Türverriegelung verursacht ärgerliche Kratzer ...
6. Der Motorraum der Innenborder-Version wird beim OB-Modell zum elektrisch zu öffnenden XXL-Schapp



3



5



6