



Die Four Winns H1 OB überzeugt mit einer stimmigen Linienführung und sportlich-sicherem Fahrverhalten

FOUR WINNS H1 OB

SMARTER RENNER

Four Winns zählt seit langem zu den weltweit bekannten amerikanischen Sportboot-Werften. Der gute Ruf des Unternehmens basiert auf einer äußerst attraktiven Produktpalette. Bestes Beispiel dafür ist die von uns erprobte Four Winns H1 OB, die schon mit 110,3 kW (150 PS) Antriebsleistung jede Menge Fahrvergnügen bereitet.

Nach wie vor und speziell in den USA gilt Four Winns als einer der tonangebenden Boots- und Yachthersteller, wenngleich die vier Herren, die das Traditionsunternehmen 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. In der Saison 2014 wurde Four Winns, gemeinsam mit den ebenfalls seit Jahrzehnten etablierten Mitbewerbern Glastron, Wellcraft und Scarab, von der Beneteau Group übernommen. Vermutlich vor allem deshalb, um die Marktposition des französischen Bootsbauriesen auf nordamerikanischem Terrain nachhaltig zu stärken. Das ambitionierte Beneteau-Manage-

Außer Frage steht, dass die pieksauber verarbeiteten Kunststoff-Gleiter aus der Ortschaft Cadillac im US-Bundesstaat Michigan in jedem Sportboot-Hafen dieser Erde eine gute Figur abgeben.

So auch die Four Winns H1 OB, die uns für den vereinbarten Praxistest auf der Havel in der Hausmarina von Bootscen-ter Keser am Fuße der Berlin-Spandauer Freybrücke erwartet. Der gemäß des vorliegenden Datenblattes haargenau 6,12 x 2,54 m messende Bowrider sieht dank seiner optimalen Proportionen einfach klasse aus. Regelrecht zum Anbeißen. Und dies trotz des gewöhnungsbedürftigen knallroten Zierstreifens innerhalb der königsblauen Rumpfflanken. Das schnee-weiße Unterwasserschiff ist hydrodynamisch optimiert, der Innenraum bietet laut der geltenden CE-Zertifizierung D (steht für »geschützte Gewässer«) Platz

finitiv eine bequeme Sitzposition vorfindet. Besonders komfortabel gestaltet sich der Arbeitsplatz des Skippers. Dessen Gestühl wird individuell verstellt, gedreht und längsverschoben, obendrein ist bei sportlicher Fahrweise der erforderliche Seitenhalt garantiert. Das über einen 52 cm breiten Durchstieg zu begehende, gefühlt dreieckige Vordercockpit kann von Leuten mit geringem Platzbedarf ebenfalls als natürliches Sonnenstudio genutzt werden. Wer vor Anker liegend oder in der Marina entspannt picknicken möchte, der packt die im Standard-Lieferumfang des Bootes enthaltene Igloo-Kühlbox aus. Doch nochmal zurück zum Fahrstand, der von einer weit nach achtern gezogenen, dezent getönten Echtglas-Windschutzscheibe mit pulverbeschichtetem Alu-Rahmen umgeben wird. Die präzise reagierende SeaStar-Hydrauliklenkung benötigt fünf leichtgängige Ruderdrehungen zwischen den Anschlägen. Nicht ganz so gut schneidet hingegen die Schaltung ab, die objektiv betrachtet einen Tick zu weit nach achtern montiert ist. Will man den Rückwärtsgang einlegen, sind Armverrenkungen mitunter unausweichlich. Vielleicht noch ein Satz zum einknöpfbaren Teppich. Dieser schützt den rutschhemmend strukturierten Boden, dessen zentrales Staufach zum Aufbewahren eines Wasserski-Sets, mehrerer Angelruten oder anderem »Sperrgut« konzipiert ist. Die durchaus berechnete Frage, ob die unbelastet etwa 1.270 kg wiegende H1 OB auf Wunsch auch ohne Außenborder zum zahlenden Kunden gelangt, wird von Four-Winns-Händler Mike Keser verneint. »Wir verbauen hier Mercury-Motoren mit 115, 150 oder 200 PS, die für gute bis sehr gute Fahrleistungen sorgen«, so unser Testboot-Lieferant, der den trailerbaren Eyecatcher übrigens anlässlich der Berliner Boot & Fun live und in Farbe ausstellen wird.

Nun aber endlich den Zündschlüssel gedreht. Der vierzylindrige Mercury F150 EFI sendet gleich nach dem Kaltstart ein



ment verlagerte die Fertigung der Four-Winns-Boote partiell nach Europa und straffte das Verkaufsprogramm, womit das Ende der größeren Modelle jenseits von 40 Fuß eingeläutet wurde. Aktuell kann Four Winns auf eine runderneuerte Angebotspalette verweisen. Die in jeder Hinsicht wie aus einem Guss wirkenden GFK-Renner sind in 24 Ausführungen zu haben, drei exotisch anmutende Multi-hull-Entwürfe mit den Typenbezeichnungen TH33, TH36 und TH38 komplettieren neuerdings die Bilderbuch-Flotte.

für neun Personen. Angemerkt sei, dass man diese Angabe eher als theoretisch einstufen und in der Praxis auf höchstens sechs Sportsfreunde reduzieren sollte. Gut ins Bild passen da auf jeden Fall die permanente Selbstlenzung und das mausgraue Interieur, wobei sich die U-Bank backbordseitig in eine Sonnenliege umwandeln lässt. Die abwaschbare Vinyl-Polsterung, die erfreulicherweise die Seitenwände inkludiert, wurde in Bezug auf den Schaumstoff-Härtegrad gut abgestimmt, so dass jedes Crewmitglied de-



1. Der Cockpitbereich der Four Winns bietet maximalen Platz
2. Die Backbord-Sonnenliege eignet sich ideal zum Relaxen
3. Zum Standard-Lieferumfang zählt eine Kunststoff-Kühlbox



TEST

als angenehm leise empfundenes Laufgeräusch ab. Die bei minimalen 700 min⁻¹ erzielte Anfangsgeschwindigkeit wird mit 3,1 kn notiert, wobei sich das Boot ohne gleitertypisches Gieren voran bewegt.

Bei 2.750 min⁻¹ und knappen 13 nautischen Meilen pro Stunde legt sich die kleinste Four Winns mit ihrem geschmeidig gleitenden »StableVee«-Rumpf plan aufs Wasser. Richtig zügig vorwärts geht es mit 4.500 min⁻¹, die einen hurtigen Cruising Speed von 31 kn erlauben. Während sich der Abriss mit zunehmen-

dem Tempo immer weiter nach achtern verlagert, klingt der 206 kg schwere Mercury noch immer relativ unangestrengt. Die Tonlage des in klassischem Phantom Black gehaltenen 3,0-Liter-Viertakters ändert sich jedoch im oberen Drehzahlbereich und mündet bei finalen 5.800 min⁻¹ in einem grimmigen Fauchen. Die dokumentierte Spitzengeschwindigkeit beträgt beachtliche 40,5 Knoten, die 75 km/h entsprechen. Sehr zu loben ist die unter Beweis gestellte hervorragende Krängungsstabilität des schicken 21-Footers, der sich ohne jeglichen Anflug von

Kavitation in die Kurve legt und auch beim flinken Passieren der Fotoboot-Heckwelle ziemlich souverän bleibt. Unter Strich also ein sehr überzeugend auftretendes, qualitativ hochwertiges Funboat, das zu einem, wie wir finden, angemessenen Preis in Privatbesitz übergeht. Inklusiv 150 heißen Pferdchen gibt's die gut ausgestattete Four Winns H1 OB nämlich schon für 62.498 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,12 m
Breite: 2,54 m
Gewicht (o.Motor): 1.270 kg
Durchfahrthöhe : 1,14 m
Tiefgang (Antr. abgesenkt): 0,89 m
CE-Kategorie: D
Max. Personenzahl: 9
Brennstofftank: 121 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung 84,6 bis 147 kW (115 bis 200 PS)
Grundpreis: 59.998 € mit einsatzbereit montiertem Mercury F115, Leistung 84,6 kW (115 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 62.498 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury F150 XL EFI, Viertakt-Außenborder mit el. Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 110,3 kW (150 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Hubraum: 3,0 Liter, Gewicht: 206 kg, maximaler Drehzahlbereich: 5.000-5800 min⁻¹, Einzelpreis: 20.254 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit mit Antirutsch-Struktur, hydraulische SeaStar-Lenkung, 121-l-Einbautank mit Füllstandsanzeige, internationale Navigationsbeleuchtung, Batterie Hauptschalter, getönte Echtglas-Windschutzscheibe, kompletter Polstersatz, Badesteg mit verdeckt montierter Klappleiter, tragbare Kühlbox, Abfallbehälter, elektrisches Signalhorn, knöpfbarer Bodenteppich, abschließbares Handschuhfach, stählerne Getränkehalter, Bluetooth-Stereo-Radio

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bimini- bzw. Cabrioverdeck mit Edelstahl-Gestänge, multifunktionaler GPS-Plotter, Hafenpersenning für Haupt- und Vordercockpit, elastischer Softdeck-Belag auf dem Badesteg, Cockpit-Kühlschrank, Winter- und Transportpersenning, versenkbare Edelstahl-Klampen (weiteres Zubehör und Preise auf Anfrage)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	49 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	51 dB(A)	3,1 kn
	1000 min ⁻¹	57 dB(A)	4,7 kn
	1500 min ⁻¹	65 dB(A)	6,0 kn
	2000 min ⁻¹	67 dB(A)	7,4 kn
	2500 min ⁻¹	71 dB(A)	10,2 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	19,5 kn
(Volllast)	3500 min ⁻¹	79 dB(A)	23,6 kn
	4000 min ⁻¹	80 dB(A)	27,3 kn
	4500 min ⁻¹	83 dB(A)	31,0 kn
	5000 min ⁻¹	85 dB(A)	35,7 kn
	5500 min ⁻¹	87 dB(A)	38,5 kn
	5800 min ⁻¹	89 dB(A)	40,5 kn

Revier: Havel bei Berlin-Spandau, **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 14° C, **Luft:** 15° C, **Wind:** 1-2 Bft., **Tank:** Benzin 47 l (39 %)

- + Optisch, preislich und qualitativ äußerst attraktives Sportboot
- + Selbstlenzendes Bowrider-Cockpit mit optimalem Platzangebot
- + Superbe Lauf- und Handlingeigenschaften sorgen für Fahrfreude
- + Einwandfreie GFK-Verarbeitung mit exzellentem Gelcoat-Finish
- + Leistungsbezogen sehr harmonisch gewählte Testmotorisierung
- + Angenehm leicht und präzise reagierende Hydrauliklenkung
- + Mit geeignetem Zugfahrzeug völlig problemloser Trailertransport

- Kurioserweise »sehr niedrig« angesetzte CE-Zertifizierung D
- Recht knapp bemessenes Fassungsvermögen des Einbautanks
- Montageposition der Fernschaltung sollte optimiert werden

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Keser GmbH, (Four-Winns-Händler und Lieferant des Testbootes), Heerstr. 199, 13595 Berlin, Tel. 030-3620800, www.bootscenterkeser.de

Four Winns Boats, 925 Frisbie Street, Cadillac, MI 49601, USA, Kontaktadressen der deutschen Four-Winns-Händler unter www.fourwinnsboats.com



1. Blauer Rumpf mit rotem Streifen und weißem Unterwasserschiff ...
2. Der Bugankerkasten befindet sich im Inneren des Vordercockpits
3. Das große Stafach im Cockpit-Keller nimmt sperriges Equipment auf
4. Unter einer Klappe kommt die weiß lackierte Badeleiter zum Vorschein
5. Klar gegliederter Sportboot-Fahrstand mit multifunktionalem GPS-Plotter
6. Dem abschließbaren Handschuhfach fehlt ein geeigneter Deckelaufsteller
7. Der GFK-Boden unterm knöpfbaren Teppich ist rutschhemmend strukturiert