

Hilter

Sollte der geneigte Leser der Ansicht sein, ihm sei schon alles erdenklich Mögliche auf dem Wasser in der Bootsgröße zwischen sechs und sieben Metern ü.A. widerfahren, und hat dabei das „Hilter Royal SPM 660“ ausgeklammert, dann ist er ganz schön schief gewickelt. Von den vier Grundmodellen der ostwestfälischen Werft „Hilter Royal“, bis hin zum „840er“, hat sich Claus D. Breitenfeld den kleinsten Typ herausgepickt. Das Besondere an diesem Test, zweimal der identische Rumpf mit unterschiedlichen Motoren – einmal Benzin, einmal Diesel. Wer hat wohl die Nase vorn?



Wer einmal Fahrfeeling und Kurventechnik im Grenzbereich auf relativ schmalen Binnengewässern erleben will, der sollte als Copilot neben Werftchef Bernd Hiltergerke sein eventuell zart besaitetes Gemüt besser an Land zurücklassen. Das Hilter Royal SPM 660 verkraftet so ziemlich jede extreme Fahrkapriole. Ob's die Crew durchhält, kommt auf den Versuch an.

Fotos Breitenfeld



Vergleichstest: Die „Rau-Wasse

Die Antwort auf diese Frage wird so manchen eingefleischten Dieselfan – den Chronisten eingeschlossen – überraschen: Der Benziner ist's, der in diesem Fall das Rennen macht. Sowohl unter fahrtechnischem Aspekt, als auch wirtschaftlich. Dabei darf freilich die Bootsgröße nicht außer Acht gelassen werden, denn dieser Vergleich beginnt schnell zu hinken mit zunehmender Schiffsmasse.

Zu den vorliegenden Fakten: Der durchschnittliche Bootseigner ist pro Jahr etwa

60 Stunden auf dem Wasser. Geht man bei der Testmotorisierung „Benzin“ von einem Kraftstoffverbrauch nach Betriebsstundenzähler im Mittel von 25 Litern pro Stunde aus, kommen dabei insgesamt 1.500 l in der Saison heraus. Die wiederum schlagen bei 1,30 € mit 1.950,- € zu Buche. Die Dieseldkosten hingegen liegen lediglich bei etwa 990,- € (60 x 15 l im Schnitt x 1,10 €). Differenz satte 960,- € jährlich zu Gunsten des Diesel. Aber: Für das Diesellagregat müssen jedoch happige 12.000,- € mehr auf den Tisch geblättert werden. Diese

wiederum geteilt durch die Kraftstoffersparnis, bedeutet, dass der Diesel 12,5 Jahre unterwegs sein muss, um rein rechnerisch auf plus/minus Null zum Benziner zu kommen. Die aufwändigere Wartung des Diesel dabei auch noch vernachlässigt.

Ergo: Beim Einsatz als reines Spaßboot ist dem Benziner in jedem Fall der Vorzug zu geben, zumal er bei der Toppspeed auch noch rund sechs Stundenkilometer schneller ist und etwa 98 kg weniger auf die Waage bringt. Einzig das Argument der Sicherheit und jede

Royal SPM 660



„Kralle“ – Benzin gegen Diesel

Menge Betriebsstunden – eventuell im Taxi-betrieb – könnten den Benziner schlagen.

Zur Werft selbst: Die Modellreihe ist überschaubar, die Werft ebenfalls. „Hilte Royal“ steht nicht für konfektionierte Massenproduktion von der Stange, wo zuweilen bis auf die Farbnuancen der Gardinen, Sitze, Polster und Motorisierung kaum etwas zu verändern ist. Bei Hilte Royal kann der künftige Eigner (fast) alles nach seinen Wünschen gestalten. Doch dieses „fast“ klammert eines definitiv aus – den Rumpf. Und Werftchef Bernd Hil-

tegerke ist mit Fug und Recht stolz auf seine Unterwasserkonstruktionen, die er seit über drei Jahrzehnten hegt und pflegt.

Fahreigenschaften

Das, was das Hilte Royal SPM 660 – und auch die übrigen Modelle, „Daycruiser 740 B“, „Seacruiser 840“, „Flybridge 840“, das auch als Hardtop gebaut wird – im Besonderen auszeichnet, sind seine vortrefflichen Fahreigenschaften. Es dürfte nicht ganz einfach

sein, ein Boot in dieser Größenklasse zu finden, welches mit derart exorbitantem Verhalten auf dem Wasser zu überzeugen weiß.

Das Geheimnis ist die ausgeklügelte, über Jahre hinweg immer mehr verfeinerte Längsstringer-Konstruktion des Unterwasserschiffes. Zählt man die obere Wasserabrissskante dazu, dann kommen da auf jeder Seite deren fünf zusammen. Aber nicht einfach vom Vorschiff nach achtern gerade in Richtung Spiegel dran geklatscht, oh nein, es sind „königliche Hohlstringer“, die nicht ausschließlich nur



Direkter Vergleich: Der Volvo Penta „Diesel D3-190“ und der Volvo Penta „Benziner 4.3 GXi“ in baugleichen Booten. Unter Volllast hatte der Benziner mit 79,8 km/h gegen 73,7 km/h die Nase vorne.

für mehr Auftrieb sorgen, sondern „Rau-Wasserkralen“, die ein Kurvenverhalten unterstützen, das man im wahrsten Sinne des Wortes selbst „erfahren“ muss. Dabei wird durch ihre spezielle Form die benetzte Fläche des Rumpfes verringert, der bereits erwähnte Auftrieb verstärkt und somit schneller die Gleitphase erreicht. Auch die Spitzengeschwindigkeit profitiert von dieser Konstruktion. Sie wird dadurch um bis zu 15% gesteigert und der Kraftstoffverbrauch soll nach Aussagen von Hiltner Royal um bis zu 30% sinken.

Aus voller Fahrt, mit annähernd 80 km/h, das Ruder auf engem Binnengewässer spontan herumgerissen, werden Räden hinzugezaubert, die nicht viel größer im Durchmesser ausfallen, als das Boot an Länge misst. Doch

um solcherart Manöver schadlos zu überstehen – wohlgermerkt als Crew – nicht bezogen auf den fahrbaren Untersatz, sollte der mitfahrenden Mannschaft möglichst frühzeitig dieses Vorhaben angezeigt werden. Andernfalls könnte es durchaus sein, dass die Fliehkräfte ihren Tribut fordern und Mann-über-Bord-Manöver vonnöten werden.

Ein weiterer Vorteil dieser Rumpfkonstruktion ist es, dass auch beim profanen Geradeausfahren im rauen Wasser, das Einsetzen nach dem Sprung extrem soft ausfällt. Die Hohlstringer verhindern zu tiefes Eintauchen, der Rumpf tänzelt förmlich über die Wellenkämme.

Erwartungsgemäß hinkte der Diesel etwas in Sachen Spritzigkeit hinter seinem

Benzinerkollegen her. Während das Otto-Antriebsaggregat mit etwa drei Sekunden glänzte, um aus ruhender Position das Hiltner Royal ins Gleiten zu befördern, musste der Selbstzünder noch zwei Sekunden drauflegen. Und auch bei der Spitzengeschwindigkeit hatte der Benziner die Nase mit 79,8 km/h vorn. Der Selbstzünder brachte es aber dennoch auf immerhin ansehnliche 73,7 km/h. So gesehen kein Drama.

Um der Gleitphase noch Rechnung tragen zu können, sollte der Benziner nicht unter die 2.200 U/min-Marke in seiner Drehzahlabsackern, dann plant er noch mit 27,9 km/h übers Wasser, als Testcrew zwei Personen und Sicherheitsausrüstung an Bord. Kein Urlaubsgepäck. Die Dieselbestückung verlangt nach 29,1 km/h bei 2.000 U/min und gleicher Beladung. Hier machen sich offensichtlich die 98 kg Mehrgewicht des Motors bemerkbar.

Und auch bei Verdrängerfahrt, was reinrassige Gleiterrümpfe eigentlich gar nicht so gern mögen, werden kaum Ruderkorrekturen erforderlich. Auch dafür zeichnet die Stringerkonstruktion verantwortlich. Dass es unter diesen Voraussetzungen auch an den Manövriereigenschaften nichts zu meckern gibt, versteht sich eigentlich von selbst. Unter dem Strich: Wer sportliches Fahren in Reinkultur erleben möchte, der sollte sich bei der Werft für einen Probeschlag vormerken lassen.

Technische Daten

Herstellerland: Deutschland

Werft: Hiltner Royal Bootswerft, Bernd Hiltnergerke, Zur alten Werre 7, D-32584 Löhne-Gohfeld, Tel.: 05731-82032, www.Hiltner-Royal-Boote.de

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C“ (küstennahe Gewässer)

Länge ü. A. (m): 6,60
Rumpflänge (m): 6,60
Länge WL (m): 5,90
Breite ü. A. (m): 2,30
Tiefgang ca. (m): 0,80
Freibord ca. (m): 0,90
Höhe über WL (m): 1,30
Gewicht ca. (kg): 1.400
Testgewicht ca. (kg): 1.700
Baumaterial: GfK
Rumpfform und Konstruktion: V
Motorisierung kW (PS): 96 – 235 (130 – 320)
Volvo Penta-Test-Motorisierungen kW (PS): 140 (190) Diesel und 165 (225) Benziner
Antriebsart: Z
Kraftstofftank ca. (l): 185
Wassertank ca. (l): 20 – 40
Zuladung/Nutzlast (kg): 600

Max. Personen: 6
Schlafplätze: 2
Sitzplätze: 5 – 6
Kabinen: 1
Preis ab ca. €: 39.000,- (Benzin), 51.000,- (Diesel)

Motorendetails Diesel: Zylinderblock- und Kopf aus Aluminium, Turbolader mit variabler Geometrie, zwei oben liegende Nockenwellen, Spritzöl gekühlte Kolben, elektronisches Motormanagement, Röhrenwärmetauscher. Benziner: Elektronische Kraftstoffeinspritzung, eine Nockenwelle, Ausgleichswelle mit Zahnradantrieb, zwei Kraftstoffförderpumpen, seewassergekühlte Abgassammelrohre.

Messwerte 4.3 GXi DPS (Benzin):

U/min	km/h	(kn)	dB(A)
750	Leerlauf	-	55
2.200(1)	27,9	(15,1)	74
3.000(2)	46,3	(25,0)	81
4.000	61,9	(33,4)	83
5.000(3)	79,8	(43,1)	88

Messwerte D3 190 DPS (Diesel):

U/min	km/h	(kn)	dB(A)
700	Leerlauf	-	58
2.000(1)	29,1	(15,7)	75
3.000(2)	50,5	(27,3)	82
4.000	71,8	(38,8)	89
4.100(3)	73,7	(39,8)	89

Testparameter: (1 = Gleitgrenze; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Volllast; Testcrew: 2 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 50%; Wind- und Wasserverhältnisse: 0 – 1; Manövrieren/Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl: 1 bis 1,5 Bootslängen in jede Richtung; Beschleunigung aus dem Stand in Gleifahrt/Sekunden: Benzin ca. 3; Diesel 5.

Testmotorisierung jeweils Volvo Penta:

	D3 190 DPS (Diesel)	4.3 GXi DPS (Benzin)
Bauart/Zylinder:	Reihen-5-Zylinder	V6
Leistung Propeller kW(PS):	133 (181)	165 (225)
Hubraum (cm³):	2.400	4.300
Ventile:	4 pro Zylinder	2 pro Zylinder
Arbeitsweise:	4-Takt	4-Takt
Max.-Drehzahlbereich (U/min):	4.000	4.800
Kraftstoffart:	Diesel	Benzin
Kraftstoffsystem:	Common Rail	elektron. Einspritzung
Getriebeuntersetzung:	2,11:1	2,3:1
Kühlkreise:	2	2
Generator (A):	140	75
Elektrische Anlage (V):	12	12
Gewicht (kg):	330	419
Beschleunigung Stand/Gleiten/Sek.:	6	4
Propeller:	F7 VA Duoprop	X8 Composit Duoprop

Ausstattung & Verarbeitung

Zwar wird dieses 660 offiziell als so genanntes Sportboot gehandelt, dennoch kommt es einem waschechten Daycruiser gleich. Dafür steht schon allein die für diese Bootsgröße nicht gerade kleine Kabine im Vorschiff, verschlossen von einer zweiflügeligen Klapptür aus lackiertem Holz mit permanenten Lüftungsschlitzen. Die V-Koje bietet zwei Erwachsenen ausreichend Platz zum Schlafen und Stauen, darüber hinaus reichlich Ablagemöglichkeiten hinter den breiten Rückenlehnen. Selbst dringende „dringende, menschliche Bedürfnisse“ müssen nicht bis zum nächsten Anlegen hinausgezögert werden, ein „Lidbag-Töpfchen“ im Bugbereich macht „Erleichterungen“ möglich. Wird das Mittelpolster der Liegefläche in der Kabine herausgenommen, können dort auch bis zu fünf Personen sitzen.

Klar und übersichtlich gegliedert, der Steuerstand. Ausgestattet mit fußfreundlicher Stütze, Radio/CD und Lautsprechern im Cockpit, Kraftstoffvorratsanzeige, Drehzahlmesser, Trimmmanzeige, EVC (Volvo Electronic Vessel Control zur komfortablen Motorüberwachung), eine Navman-Multifunktionsanzeige Fish 4431, Trimmklappen, Kompass und Kühlwassertemperatur. Diverse elektrische Funktionen, wie Blower, Lenzpumpe, Scheibenwischer, Instrumentenbeleuchtung, Echolot, Horn etc. werden über Kippschalter aktiviert, installiert in eine Paneele rechts neben dem Ruder. Natürlich fehlt auch eine 12-V-Steckdose nicht. Elegant das sportliche, hydraulische Holzruder, das ergonomisch bestens auf die Schaltung abgestimmt ist. Hervorragenden Seitenhalt bieten die aufwändig gearbeiteten Schalensitze mit vielfältigen Verstellmöglichkeiten für Fahrer und Copilot, die in Offshore-Position umzuklappen sind, dahinter die Möglichkeit, einen kleinen Tisch im Cockpitboden einzupflanzen.

Nach achtern schließt sich eine breite Querbank an, deren Sitzfläche und Rückenlehne mit geringem Aufwand so umzubau-

en ist, dass in Verbindung mit der ohnehin schon gut bemessenen Sonnenliege, die gleichzeitig als Motordeckel fungiert, eine riesige Räkeliwiese entsteht. Den Sicherheitsaspekt unterstützend, werden Teile der Rückenlehne so ringsherum um die Liegefläche eingesteckt, dass dadurch ein Abrollen mit großer Wahrscheinlichkeit verhindert wird.

Aufgeräumt und übersichtlich geht es im Motorraum zu. Sauber die Installation, ordentlich die Schalldämmung bei beiden Testprobanden, was sich mit 55 bis 58 dB(A) im Leerlauf niederschlägt. Handläufe bis achtern auf die integrierte Badeplattform, dort selbst nochmals einer quer montiert, an Bb. die Badeleiter und mittig der Wasserskizughaken, runden diese Bootssektion ab.

Eine klappbare Tritthilfe für Sportliche, montiert an der Zarge der Kabinentür, erleichtert den Ausstieg aufs Vorschiff durch die fünfteilige, leicht getönte Windschutzscheibe, die in einem stabilen Alurahmen sitzt. Wem die Kletterei zuwider sein sollte, der nutzt das etwas schmale, aber immerhin vorhandene Gangbord. Vor dem großen Lüftungsluk sitzt ein komfortabler Ankerkasten und auf der Bugspitze eine Belegklampe. Jeweils zwei weitere beidseitig, die das Legen einer Spring erlauben. Eingerahmt wird das Vorschiff von flachen VA-Handläufen.

Zusammenfassung

Mit dem Hiltner Royal SPM 660 bekommt der Eigner ein grundsätzliches, durch und durch sportliches Familienboot, dem man



jeden Geschmack garantiert, egal, ob mit kleinster Motorisierung von 130 PS oder maximaler Power bis 320 PS (!). Dann allerdings

Fahrspaß ist in jeder Hinsicht und für jeden Geschmack garantiert!

vom bloßen Betrachten längst nicht ansieht, was fahrtechnisch in ihm steckt, problemlos mit Mittelklassezugfahrzeugen zu trailern. Fahrspaß ist damit in jeder Hinsicht und für

ist wahrscheinlich nur noch Fliegen schöner. Die Frage, ob Benzin oder Diesel als Motorisierung, hängt allein von der Art und Dauer des Einsatzes ab. Claus D. Breitenfeld

