



Halle 13 / F59

Russendisko – **AluForce 710**



Leicht, langlebig, pflegeleicht und dabei grundehrlich – Argumente für Aluminiumboote, die nicht nur Sportfischer, Taucher und Profis überzeugen, sondern auch beim Freizeitskipper zunehmend Sympathien wecken. Der Markt wächst und mit der Marke AluForce präsentierten sich auf den Messen in Hamburg und Berlin Boote, die in russisch-deutscher Kooperation ihre konstruktiven und handwerklichen Wurzeln haben.

Text: Christian Schneider / Fotos: Oliver Schmidt (Ext.) / Christian Schneider (Int.)



Robustes Leichtmetall in schiffiger Optik mit guten Fahreigenschaften: Aluforce 710.

Nach 25 Jahren im internationalen Vertrieb tätig, weiß Jörg Riekhoff worauf es bei einer internationalen Kooperation ankommt: „Zuverlässigkeit, Liefertreue und der direkte, menschliche Draht ohne Umwege.“ Eigenschaften, die Riekhoff bei Partnern einer Werft in Sankt Petersburg findet, mit denen ihn schon eine lange Freundschaft verbindet. Für den Import aus einem Nicht-EU Land müssen die Boote in Deutschland nach CE-zertifiziert und ausgerüstet werden. „All das übernehmen wir. Damit gilt die AluForce UG aus Niedersachsen offiziell als Hersteller mit allen Rechten und Pflichten“, so Riekhoff, der weiß, dass dies auch für viele deutsche Kunden wichtig ist. Als Händler fungieren die Firma Nordic Yachting aus Neustadt in Holstein und die Wassersportzentrale Hannover.

Konzept, Design, Verarbeitung

Die 710 ist neben einer 740er und einer 820er der kleinste Vertreter der Pilothouse-Modellreihe der Werft, daneben gibt's eine Modelllinie mit Center-Konsole, eine Bowrider-Baureihe sowie ein RIB mit Alurumpf. Die Schiffe werden individuell auf Bestellung gebaut, konfiguriert und ausgerüstet, sodass der Kunde bei der Gestaltung seines Bootes auswählen kann. Folie, Lack oder das unbehandelte Aluminium als Außenhaut – der Kunde hat die Wahl. Mit den gegen Reflexionen, Blendung und Aufheizung des Innenraums nach vorne geneigten Frontscheiben, den seitlich abgewinkelten Dachflächen, der hohen Reling auf dem Vorschiff und dem negativen Sprung der Deckslinie präsentiert sich das Boot im robusten Workboat-Style, der nicht von ungefähr kommt: Die Werft baut seit über 16 Jahren Boote u.a. für Behörden und das Militär. Wer Feinspachtel und spiegelnde Hochglanz-Lackflächen erwartet, ist hier jedoch verkehrt. Auch mit Zeit- und damit Geld fressenden Yachtie-Details wie z.B. dem groben verschleifen der Schweißnähte wenigstens auf den zu lackierenden Flächen hat man sich gar nicht erst bemüht – trotzdem: die Verarbeitung wirkt ausgesprochen solide und versprüht die rustikale, solide Wertigkeit eines Arbeitsbootes, bei dem der funktional-praktische Aspekt klar im Vordergrund steht. Alle Schiffe werden aus seewasserbeständigem Aluminium ALMG 4,5 gebaut. Rumpf und Deck der 710 werden in 4mm Materialstärke gefertigt, die Aufbauten aus 3 mm. Mit 1,2 Tonnen Leergewicht (ohne Motor) und einer Breite von 2,45 Metern ist das Boot mit entsprechendem Zugfahrzeug auch ohne Ausnahmegenehmigung problemlos trailerbar.

Eine große achtere Plicht mit umlaufender hoher Verschanzung und großen Staufächern und sehr soliden ausklappbaren seitlichen Bänken, eine geräumige Kabine und ein erhöht eingedecktes Vorschiff mit Doppelkoje – die schiffige AluForce 710 ist geräumig und dabei gut proportioniert. Im Inneren fällt sofort die graue Zolotone-Beschichtung des Aluminiums der Aufbauwände auf. Dabei handelt es sich um eine Kunststoff-Beschichtung deren Oberfläche entfernt an eine Pulverbeschichtung erinnert, die haptisch überzeugt und die als sehr abrieb- und schlagfeste Beschichtung im industriellen, marinen oder auch im Automobil-

World of
Yachticon
Einfach gute Pflege

AQUA CLEAN
Trinkwasser – frisch & sicher

OWATROL
MARINE

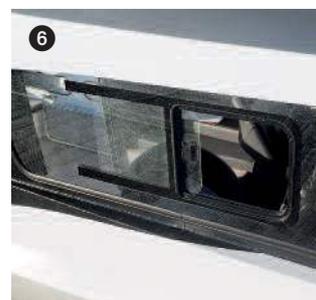
Yachtfarben
seajet

SEA LINES

wilckens
Marine & Protective Coatings

www.yachticon.de

Boot Düsseldorf Halle 11 Stand F08



Bereich beispielsweise bei der Beschichtung von Ladeflächen von Pick-Up Kleinlastern zum Einsatz kommt. Auch Interieur kann durch Solidität und ordentliche Handwerksarbeit punkten. Lediglich der Teppichbezug der Verkleidung unter dem Kabinen-Dach und im Vorschiff sollte gegen ein modernes, pflegeleichtes Material ausgetauscht werden. Am Beifahrerplatz wäre zudem ein Handgriff sinnvoll und in den fest vernieteten Flurplatten würden Inspektionsdeckel den Zugang zur Bilge ermöglichen. Praktisch sind die zahlreichen Staufächer seitlich unter den Sitzen und den hinteren Bänken, deren Deckel z.T. etwas sorgfältiger entgratet werden könnten. Alle Scheiben bestehen aus kratzfestem Sicherheitsglas und sind solide mit Gummidichtungen eingefasst. Sehr praktisch sind die beiden seitlichen Schiebefenster. Unser Testboot ist zudem mit einer leistungsfähigen Warmluftheizung ausgestattet, die sich an dem sonnigen aber kalten Tag auf der Lübecker Bucht sehr bewährt. Auftriebskörper aus Styrodur sollen gewährleisten, dass das Boot auch im vollgeschlagenen Zustand schwimmfähig bleibt. Die gefederten Fahrer- und Beifahrersitze gehören zu optionalen und empfehlenswerten Sonderausstattung. Eine robuster Alu-Lukendeckel mit stabilen Vorreibern für den Ankerkasten auf dem Vorschiff statt des einfachen Kunststoffdeckels würde besser zum Gesamteindruck des Bootes passen.

Fahreigenschaften

Der Deep-V Rumpf mit 21 Grad Kimmwinkel lässt auf gute Rauwasserqualitäten schließen, ein 200 PS Yamaha Außenborder am Heck auf entsprechende Fahrleistungen. Da trifft es sich gut, dass wir mit etwas Welle weiter draußen in der Lübecker Bucht Bedingungen vorfinden, die das Boot auch ein bisschen fordern. Krängt die AluForce im Hafen bei einseitiger Beladung aufgrund des V-förmigen Bodens auch z.T. bis zur Kimmkante weg, liegt sie dafür absolut neutral und spurstabil in Verdrängerfahrt auf dem Ruder. Kein Gieren, kein Pendeln – auch der Schleppangler kann so die Fuhre laufen lassen, den Haken neu bestücken oder die Ausrüstung kontrollieren, ohne ständig den Kurs korrigieren zu müssen. Kräftiger Schub und aktiver Motortrimm wird verlangt, um den Übergang in die Gleitfahrt zügig zu absolvieren. Das ist einerseits typisch für diese Rumpfe, die naturgemäß nicht so schnell aus dem Wasser glitschen, wie solche, die achtern flachbodiger sind und mehr Auftrieb haben, aber in diesem Falle dürfte auch die zu tiefe Montage des Motors an diesem ersten nach Deutschland gelieferten Boot ein Grund sein. „Da sammeln wir selber gerade unsere ersten Erfahrungen. Der Motor muss wohl etwas höher montiert werden“, so Henning Neumann von Nordic Yachting. Einmal in der Gleitphase, liegt das Boot mit etwas angetrimmten Motor recht gerade auf dem Kiel, die Übersicht vom Fahrstand aus ist dem entsprechend gut und das scharfe Vorschiff schneidet gut die Welle und neigt nicht zum Schlagen. Auch akustisch stellt sich bei flotter Gangart durch die kleine Polterwelle nicht das berüchtigte Dröhnen ein, das oft typisch ist für kleinere Aluminiumboote, deren rohe Metallrumpfe einen großen Resonanzkörper bilden. Möglicherweise hat hier die Beschichtung des Innenraumes auch eine schallschluckende Wirkung. Mit ca. 30 Knoten flotter Marschfahrt, bleiben Boot und Crew gelassen, auch wenn das Leichtmetallgeschoss zum kurzen Tiefflug vom Wellenkamm ansetzt. Zwar haben hier auch die gut funktionierenden Feder-sitze einen großen Anteil an der komfortablen Fahrt, aber eines ist schnell klar: Der seegängige Deep-V Rumpf bietet noch reichlich Reserven und läuft richtig gut. Wenn die Kurve etwas enger genommen

wird, neigt der Prop nicht zum ventilieren – allerdings erinnern wir uns: Der Motor war ggf. auch etwas zu tief montiert. Auch ausbrechen und einhaken ist kein Thema. Erst bei einem mutwillig immer enger gefahrenen Vollkreis, graben wir das Boot etwas ein, allerdings ohne dauerhaft einzuhaken. Kaum wird das Ruder wieder mittschiffs gelegt, legt sich auch die AluForce wieder brav auf ebenen Kiel und drückt mit satterm Punch aus der Kurve heraus. Sauber!



Fazit

Rustikal, solide, kernig – das Boot versprüht einen rauen Charme. Die knuffige Russland-Deutsche ist ein grundehrliches Boot, das unter seiner soliden Aluhaut jede Menge russische Seele und Leidenschaft für die Crew und die See bereithält. Kräftige Motorisierungen ermöglichen sportliche Takte auch beim Beat der Ostseewelle. Dabei sind die Fahreigenschaften mit entsprechender Motorisierung druckvoll – sportlich, aber immer auf der sicheren Seite. Wer Glitzerkugel und Cocktailbar erwartet, muss woanders gucken, stattdessen gibt's solide Funktionalität und individuelle Ausstattung nach Kundenwunsch zum attraktiven Preis.

- 1 Große Plicht mit pfiffigen, stabilen Klappbänken. Ein Cockpittisch ist optional möglich.
- 2 Übersichtlich und ohne Schnörkel: Der Fahrstand mit genug Platz für kleine bis mittelgroße Aufbaugeräte.
- 3 Das Boot krängt nur bis zur Kimmkante und liegt dann stabil.
- 4 Die geräumige Kabine mit der Vorschiffskoje.
- 5 Pflicht für Petrijünger: Die Rutenhalter.
- 6 Sinnvoll und praxisgerecht: die seitlichen Schiebefenster.

Kontakt:

Nordic Yachting
Ancora marina- An der Wiek 7
23730 Neustadt in Holstein
Tel.: +49 4561 7149933
➔ www.nordic-yachting.com

Wassersportzentrale Hannover
Hägenstr.12, 30559 Hannover
➔ www.wassersportzentrale.de

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	5
0-Marschfahrt	11
0-Vmax minus 1 kn.	24
Drehkreis in Bootslängen	2
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	5

Testbedingungen

Revier	Ostsee / Lübecker Bucht
Wind (Beaufort)	3
Strom (Knoten)	0,5
Wellenhöhe (Meter)	0,5
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	0
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	50%

Technische Daten

Herstellerland:	Russland / Deutschland
Werft/Modellbezeichnung:	Aluforce 710
Konstruktion / Design:	Aluforce-Werft
Länge ü. A. (m):	7,1
Rumpflänge (m):	6,5
Breite ü. A. (m):	2,45
Tiefgang max. ca. (m):	0,38
Durchfahrts Höhe max/min ca. (m):	2,35
Kabinenhöhe ca. (m):	2
Gewicht leer / max. load (kg)	1200 / 2188
Baumaterial:	Aluminium ALMg4,5
Rumpf/ Bauart	Gleiter/ Deep-V
Motorisierung Test (Hersteller / Modell/ kW (PS)):	Yamaha / F200G/ 147 (200)
Brennstoff:	Benzin
Propellergröße Test:	14,6 x 17" / 4 Blatt
Motorisierung von – bis kW (PS):	max. 147 (200)
Antriebsart:	Außenborder
Kraftstofftank (l):	250
Frischwassertank (l):	80 (optional)
Schmutzwassertank (l):	80 (optional)
CE-Kat. / Personen.:	C / 6
Schlafplätze/ Kabinen (ggf.+Salon):	2+1
Preis Standard / Testschiff (€)	32.500,- / 54.300,- (ohne Motor)

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	600	3,78	7,00	1,50	0,40	0,21	566,95	1050,00	70
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1500	6,48	12,00	5,40	0,83	0,45	269,98	500,00	72
untere Gleitfahrt	2300	11,34	21,00	11,40	1,01	0,54	223,80	414,47	81
ökonomische Marschfahrt	3400	22,68	42,00	21,70	0,96	0,52	235,14	435,48	83
schnelle Marschf.	4200	28,08	52,00	34,00	1,21	0,65	185,81	344,12	85
V-max.	5400	39,42	73,00	69,00	1,75	0,95	128,53	238,04	92

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 225

** Gemessen am (Innen) Fahrstand



Inox-expert®

Drahtseile, Kleinteile, maritimes Zubehör aus rostfreiem Edelstahl VA

Mitglied im WARENZEICHENVERBAND EDELSTAHL Rostfrei E.V.

Katalog: www.inox-expert.com Tel. 04202 7600754, Fax. 04202 7600753, shop@inox-expert.com

Besuchen Sie uns auf der boot Düsseldorf in Halle 12 / A68