

Scorpion Strike



Ergonomisch und bequem: Scorpion Konsole und Ullman Seats.

Wasserskimast inklusive, sauberer Wasserablauf.

Unter Kennern bewundert, doch hier zu Lande eher unbekannt ist die britische Qualitätswerkstatt Scorpion. Ein Zustand der sich ändern sollte, gehören die RIBs vom Solent doch zu dem Feinsten, was es in der RIB-Szene zu erwerben gibt. Die Boote aus der RIB- Kunstschmiede aus Lymington sind erste Wahl bei genauso legendären wie berühmten Offshore Powerboatrennen wie Round Britain, London-Monte Carlo, Cowes-Torquay-Cowes und halten dort Rekorde.

Text+Fotos: Christian Schneider

Strike"- Schlag heißt das neueste Modell, das in Düsseldorf seine kontinentale Messepremiere feierte, und es beruht auf dem Stufenrumpf des Siegerrennbootes der Offshore RIB Racing Serie vor Athen 2010. WasserSport hatte als erstes deutsches Magazin die Chance zu testen, ob die Strike das Zeug hat hierzulande einzuschlagen oder eher ein Nackenschlag ist.

Design/Konzept

Nicht weniger als die Neudefinition des RIBs war die Zielsetzung beim neuen Modell, und so wurden alle Komponenten auf den Prüfstand gestellt und optimiert. Neben besten Fahreigenschaften sollte das neue Boot ein Musterbeispiel an Effizienz und Ökonomie sein und sowohl mit einer Einzel- als auch mit einer Doppelmotorisierung höchstmögliche Performance bieten. Andy Griggs – den Namen des studierten Industriedesigners, der

seine praktische Ausbildung bei BMW absolvierte, darf man sich merken, denn er zeichnet sich verantwortlich für die gelungene Verwandlung vom Rennboot zum schicken Sportster. Dynamik, Sportlichkeit und Eleganz strahlt das scharfgeschnittene Design des Bootes dann auch aus. Fließende Linien, elegant eingezogene Flanken vorn und achtern, eine geschwungene Steuerkonsole, die sauber im Rumpf eingefasst ist – das Design des Bootes wirkt wie aus einem Guss und schafft die Verbindung zwischen einem RIB und einem eleganten Sportboot, weit weg von dem raubeinige-aggressiven Design, das bei dieser Gattung Boot häufig anzutreffen ist. Wem die Farben des Testbootes nicht zusagen – sei's drum, die Werk fertigt nach Kundenwunsch.

Ausstattung/Qualität

Perfekt – damit ist eigentlich alles gesagt in Bezug auf die Bauqualität, und gemeint ist

damit nicht „ganz ordentlich“ oder „so kann man das machen“, nein – die Werk setzt Maßstäbe und arbeitet auf Premium-Niveau bis ins Detail: die sauber gearbeitete Trittstufe mit Teakbelag, der in Chromleder gefasste Griff für den Copiloten, alle Handgriffe sind genau dort wo sie gebraucht werden, die Holzarbeiten makellos, das Stabdeck unter Vakuum verklebt, Spaltmaße gleichmäßig, die Laminierstärken der Bauteile sowieso. Im Stauraum im Bug ist sogar ein fester Behälter für den Anker einlaminiert. Natürlich mit saugend passgenauem Deckel. Die Verklebungen der Übergänge der Schläuche – natürlich im Hause Scorpion selbst maßgefertigt aus Hypalon – zum Rumpfsindsauber und kaum auffällig, ein umlaufender Scheuerschutz ist selbstverständlich. Interessant: Die vollschalige, mit Carbon- und Aramidfasern verstärkte GFK Konstruktion des Decksbereiches, in der die Schläuche außen integriert sind. Der schlanke Rumpf erhält so eine ordentliche Steifigkeit,

auch die Bugsektion ist laminiert. Eine „Soft-Version“ mit umlaufendem Schlauch und vorderer Sonnenliege ist aber auch möglich. Riesige Stauräume, hochwertige Polsterung der Sitze, Ullman Suspension Seats am Fahrstand, ICOM-UKW Gerät als Standard – das Beste ist grad gut genug. Schon die Standardausstattung ist umfangreich und lässt nur wenige Wünsche offen.

Fahreigenschaften

Über Manövriereigenschaften braucht bei einem RIB nicht viel gesagt werden. Vielleicht nur soviel, als dass die Scorpion dank des scharf geschnittenen Rumpfes etwas weiter eintaucht und so nicht wie eine Blase auf dem Wasser treibt, die Schaltung des Mercury Verado butterweich ein- und auskuppelt

und im Standgas gerade mal 1,5-2 Knoten bei 700 U/min anliegen und sich der neun Meter lange Bolide so punktgenau mit der elektrohydraulischen Lenkung manövrieren lässt. Ergonomisch sitzt es sich am Fahrstand. Die Ullmanns sind erwartungsgemäß bequem, die Füße finden eine perfekte Abstützung auf der abgeschrägten Fläche vor der Konsole, Steuerrad, Gashebel, Anzeigen,



Aufgeräumter Arbeitsplatz mit Raymarine-Plotter und ICOM Ukw.



Kurvenfahrt: sportlich auf die Backe.



Rockig aber sicher: Fahrverhalten auch in hart gefahrenen Kurven.

Handgriff des Copiloten – Alles da wo es hingehört, bestens bedienbar und gut ablesbar.

Fünf bis sechs Windstärken drücken in den Solent und bauen gegen die ausgehende Tide eine ruppige, kurze Hackwelle auf. 4,5 Knoten zeigt das GPS als wir mit 1000 Touren gegen die Tide den Hafen verlassen, 2-3 Knoten könnten hier also locker hinzu gezählt werden.

Das Konstruktions-Team überlässt nichts dem Zufall. Bereits in der Konstruktionsphase legen sich die Scorpion Konstrukteure auf favorisierte Motoren fest. Das Ergebnis ist ein perfekt abgestimmtes Paket. Bei ca. 2700 U/min haben wir die Gleitfahrtgrenze erreicht und bei 3000 U/min rutschen wir weich gefedert mit ca. 21 Knoten über Grund über den Solent, den Motor leicht getrimmt. Bei sattem 35 Knoten (!) und 4300 U/min pendelt sich ein entspannter Cruising-Speed ein, eine Hand locker am Rad, die andere spielt etwas mit dem Gas. Hohe Fahrt in ruppiger Welle: Kaum zu spüren, so weich setzt die Strike ein

und federn die Sitze. Es fährt sich komfortabel – sportlich aber lässig. Ca. einen Liter Brennstoff pro Meile genehmigt sich das Boot laut Werft bei dieser hohen Fahrt mit dieser Motorisierung unter guten Bedingungen – Chapeau!



Übersichtlich: Die E-Installation.

Mit 300 wilden Pferden am Spiegel soll ein entspannter Cruising-Speed ein, eine Hand locker am Rad, die andere spielt etwas mit dem Gas. Hohe Fahrt in ruppiger Welle: Kaum zu spüren, so weich setzt die Strike ein und geht doch zur Sache und legt sich dabei ordentlich auf die Backe. Die Abstimmung mit dem Mercruiser Verado ist perfekt, aber eher auf Kultur als auf Krawall ausgelegt. Wer es mit mehr Biss mag: Als Alternative zum 2,6 Liter V6 Mercruiser Verado empfiehlt die Werft den 4,2 Liter V6 Yamaha, ebenfalls mit 300 PS, aber durch den größeren Hubraum mit mehr Drehmoment.

300 PS am Heck sind nichts für britisches Understatement. Wohl an denn, ganz britisch auf die andere Art: Hebel on the Table! Instinktiv werden die Füße auf den Boden gepresst, wenn man als Fahrer eines solchen Geschosses den Pferdchen die Zügel freigibt. In Erwartung brachi-

al entfesselter Gewalten in grobem Seegang bleibt eine leichte Verkrampfung nicht aus.

Doch: Stets findet Überraschung statt, wo man es nicht erwartet hat. Mitzwardeutlicher Vehemenz und spürbarem Druck im Kreuz, doch gleichzeitig fast sanft und sehr li-



Ankerbox vorne.

near kommt die Strike in Fahrt, knackt locker die 40 und die 50 Knoten Marke ohne auch nur einen Moment an Schub zu verlieren oder sich Hänger in der Beschleunigung zu leisten. Erst auf den letzten 400 Touren oberhalb der 6000er Marke genehmigt sie sich ein paar Sekunden bis sich die Anzeige auf dem GPS bei 53 Knoten einpendelt. Mit 365 Litern randvoll getankt übrigens! Dabei scheint das Boot fast schwerelos zu sein. Nur leicht und genau richtig abgestimmt federn die Ullmanns ein, wenn die Strike von einem Wellenkamm zum nächsten jagt. Fahrgeräusche? Gibt es, klar – aber Wind und Wellen machen dabei den Großteil aus. Der Verado im Heck ist kein krakeelender Schreihaas, sondern hat Benimm. Der Scorpion Fahrstand stanz bei flotter Gangart ein amtliches Loch in die Atmosphäre. Die Crew sitzt geschützt. Wir fahren einen Bogen. Die schlanke Strike zeigt sich von der sportlichen Seite und legt sich wie ein Motorradfahrer steil in die Kurve bis sie sich mittschiffs sicher mit den Schlauchen auf der Wasseroberfläche abstützt.

Glattwasser kann jeder, also voll gegenan. Die Strike ballert mit 50 Knoten über den Solent, schneidet die Seen mit scharfer Klin-



ge, hebt sanft den Bug und nickt ganz schate... Ein neun Meter langes, scharfes Offshoregeschoss in kurzer Welle... alles locker – das hat wirklich Klasse und das sind nach oben noch viele Reserven! Kein Tropfen Wasser im Cockpit, weiches schwingen der Ullman Seats, sogar achtern lässt es sich bei dieser Fahrt geschützt sitzen und den Speed genießen. Mehr davon! „Vertikalbeschleunigungskräfte“, heißt das Zauberwort, mit dem in der professionellen Schifffahrt genau definiert wird, welche G-Kräfte auf die Crew bei hoher Fahrt im Seegang wirken dürfen. Da trennt sich schnell die

Spreu vom Weizen. Auch dies bezüglich: Fahrverhalten Premium-League tauglich, je doller es kommt, desto mehr zeigt das Boot seine Stärken.

Fazit

Keine Neuerung, doch eine Neudefinition – dem selbst gesteckten Ziel wurde die Werft vollends gerecht. Eine perfekte Symbiose aus sportlichem Racer, elegantem Cruiser, rockigem RIB und luxuriösem Sportboot. Die Strike vereint das Beste aus vielen Welten, ohne dabei faule Kompromisse zu machen. Die Bauqualität der englischen Werft ist

auf Premium Niveau. Die Fahreigenschaften und hier insbesondere die Rauwassereigenschaften sind kaum zu toppen, den Spaßfaktor gibt's serienmäßig mit vielen Reserven nach oben.

Scorpion RIBs sind Boote von Liebhabern und Kennern für Liebhaber und Kenner. Mit 94500,- britischen Pfund (ca. 109.000 Euro / Stand Mai 2011) in der von uns gefahrenen Konfiguration inkl. Motor und britischer Umsatzsteuer ist die Strike nicht billig, aber auch nicht außerhalb des Preisbereiches vergleichbarer Sportboote und ist angesichts der hohen Bauqualität und des guten Rufes der Werft in der Szene ihr Geld absolut wert.



Auch für eine E-Toilette geeignet.

Technische Daten

| <p>Herstellerland: England Werft: Scorpion RIBS Ltd. – Haven Dury Mill Lane, Lymington, Hampshire, SO41 9AZ, Tel.: 0044-1590-677080, sales@scorpion-ribs.com, www.scorpionribs.com</p> | <p>Schließhöhe: Sechse Kammer, Material Hypalon mit unlaufender Gummischleuerleiste</p> | <p>Extras: Raymarine oder Simrad GPS Kartplotter elektrische Toilette elektrische Ankerwinch, Anker und Kette Extra Sitze zweite Batterie All-Wetter Komplett Persenning Bimini Kaltwasserduche mit 80 Liter Tank Wegnehmbarer Cockpittisch aus Teakholz Zweifarbige Schläuche Trailer</p> | <p>Bohrung: 82x 82 mm Arbeitsweise: 4-Takt Kraftstoffart: Benzin Kraftstoffsystem: elektr. Direkteinjektion Kühlsystem: Thermost. Wassergekühlt Generator: 70 Amp/882 Watt Steuerung: elektro-hydraulisch Trockengewicht: 294 kg</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--------------|-------|------------|-------------|-------------|-------------|------|-------------|-----------|----|-------------|-----------|------|-------------|----------|----|-------------|-------------|----|-------------|-------------|--------|-------------|-------------|
| <p>Länge ü. A.: 9,00 Meter Rumpflänge: 7,93 Meter Breite Innen: 1,80 Meter Breite ü. A.: 2,75 Meter Tiefgang: 0,50 Meter Leergewicht: 1,66 t Zuladung: 0,64 t Tankkapazität: ca. 365 Liter CE Kat.: B</p> | <p>Brennstoffsystem: GFK Integritank ca. 365 Liter, Brennstofffilter mit Wasserabscheider, 200mm Inspektionsluke im Deck, Tanksensor, Schnellverschlussventil</p> | <p>Ausstattung: 2 Ullman Federstühle für Pilot und Copilot, Scorpion Sportkonsole mit großem Staufach Achtere Sitzbank und Sonnenliege Vordere Sitzpolster Wartungsfreie Batterie 12 V Panel mit Sicherungen Batteriehauptschalter 2 elektr. Bilgepumpen Fußpumpe Edelstahlmast mit Wasserskizugöse Navigationslichter Persenning für Sitze und Konsole Feuerlöcher Kompass Heißaugen Bugauge Anker mit Kettenvorlauf und Leine Lenco Trimmklappen ICOM UKW Gerät</p> | <p>W/min Geschwindigkeit (kn)</p> <table border="1"> <tr><td>700</td><td>2</td></tr> <tr><td>1000</td><td>4,5</td></tr> <tr><td>2000</td><td>7,8</td></tr> <tr><td>3000</td><td>21</td></tr> <tr><td>4000</td><td>32</td></tr> <tr><td>5000</td><td>43</td></tr> <tr><td>6000</td><td>51</td></tr> <tr><td>6400</td><td>53</td></tr> </table> | 700 | 2 | 1000 | 4,5 | 2000 | 7,8 | 3000 | 21 | 4000 | 32 | 5000 | 43 | 6000 | 51 | 6400 | 53 | | | | | | | | |
| 700 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1000 | 4,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 7,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3000 | 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4000 | 32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5000 | 43 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6000 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6400 | 53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Konstruktion: Zweifach abgestufter Rumpf mit Deep-V Spant, 24 Grad am Spiegel 60 Grad am Bug, zwei Gleitstringer pro Seite, Deckschale mit halbschalenförmigen Aufnahmen der Schläuche, Bugsektion als GFK Formteil.</p> | <p>Baumaterial: Rumpf/ Deck: GFK-Laminat im Handauflegeverfahren, Isophthalsäureharz und Vinylsterharze, multiaxiale Glasmatten, Carbon- und Aramidverstärkungen, Stringer und Spanten aus GFK/ Schaum-Sandwich; Spiegel aus GFK-Sperholz sandwich, GFK-Schaum.</p> | <p>Preis: 59.995 Pfund Sterling netto, ohne Motorisierung</p> | <p>Beschleunigung 0-Vollast/53 Knoten ca. 33 Sekunden</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Fahrtwerte:</p> | <p>Testfahrt: Vollgetankt gegen den Tidestrom ca. 3 Knoten / Wind 5-6 Bft., Wellenhöhe ca. 0,5 sign.</p> | <p>Motorisierung: Mercruiser Verado D/DHC Bauart / Zylinder: V 6 Zylinder 24 Ventil Leistung bei U/min: 224kw (300 PS) bei 6400 U/min Hubraum: 2589 ccm</p> | <p>Wermessungen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Geschw. (kn)</th> <th>U/min</th> <th>Zeit (sec)</th> </tr> <tr> <th>Messung 1/2</th> <th>Messung 1/2</th> <th>Messung 1/2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10</td><td>1800 / 2200</td><td>4,6 / 5,7</td></tr> <tr><td>20</td><td>2500 / 3000</td><td>6,7 / 6,9</td></tr> <tr><td>30</td><td>3300 / 3800</td><td>9,2 / 10</td></tr> <tr><td>40</td><td>4200 / 4800</td><td>13,5 / 14,9</td></tr> <tr><td>50</td><td>5400 / 6000</td><td>19,8 / 21,4</td></tr> <tr><td>0 55,5</td><td>6400 / 6400</td><td>29,2 / 31,6</td></tr> </tbody> </table> | Geschw. (kn) | U/min | Zeit (sec) | Messung 1/2 | Messung 1/2 | Messung 1/2 | 10 | 1800 / 2200 | 4,6 / 5,7 | 20 | 2500 / 3000 | 6,7 / 6,9 | 30 | 3300 / 3800 | 9,2 / 10 | 40 | 4200 / 4800 | 13,5 / 14,9 | 50 | 5400 / 6000 | 19,8 / 21,4 | 0 55,5 | 6400 / 6400 | 29,2 / 31,6 |
| Geschw. (kn) | U/min | Zeit (sec) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Messung 1/2 | Messung 1/2 | Messung 1/2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 1800 / 2200 | 4,6 / 5,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 2500 / 3000 | 6,7 / 6,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 30 | 3300 / 3800 | 9,2 / 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 40 | 4200 / 4800 | 13,5 / 14,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 50 | 5400 / 6000 | 19,8 / 21,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 55,5 | 6400 / 6400 | 29,2 / 31,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |