



52 | TEST BRIG Eagle E340

Die E340 in Aktion: Das kleinste Modell aus der Eagle-Serie von BRIG überzeugt durch gute Laufeigenschaften

Froschkönig

BRIG Eagle E340

Die in der Ukraine gebauten Schlauchboote von BRIG sind seit 17 Jahren auf allen Meeren zu Hause. Sie gehören mit einer Angebotspalette von 2,00 bis 6,45 Meter und jährlich über 200 gebauten Einheiten nicht mehr zu den Unbekannten. Wir testeten den kleinsten Vertreter der Eagle-Baureihe, das Modell E340.

Text und Fotos: Ullrich Holstermann

Bei jedem Test bleibt nur wenig Zeit, sich mit dem Boot vertraut zu machen. Da hilft es doch, wenn das Boot den Tester gleich zu Beginn freundlich anlächelt. Mit dem Bugbeschlag und den Positionslichtern hat das kleine Eagle fast etwas von einem freundlichen Froschgesicht. Und so sind wir gespannt, was uns der „Froschkönig“ nach dem bekannten Kuss zu bieten hat.

Praxis

Bei besten Wetterbedingungen geht es aus dem großen modernen Yachthafen Baltic Bay von Laboe auf die Förde. Kaum

aus dem Hafen, geben wir Gas. Steil stellt sich die BRIG mit ihrem 22,1 kW (30 PS) starken Dreizylinder-Viertakt-Außenborder von Tohatsu an. Der Skipper muss sich nur kurz aus seinem Sitz erheben und etwas nach vorne trimmen, und schon fliegt der „Adler“ los. Im wellenarmen Bereich vor Schilksee ist es dann leicht, die 30-Knoten-Marke zu knacken. Und auch zu zweit sind mit der Testschiffmotorisierung noch 26,8 Knoten drin. Durch die Sitzposition am Heck tut sich die kleine BRIG Eagle E340 mit einer Person an Bord etwas schwer, in die Gleitlage zu kommen. Es fehlt bei den Testbedingungen mit einem Fahrer zwar nur ein Hauch an Gewicht im Bugbereich, aber trotzdem, es fehlt. Es dürfte schon reichen, einen guten Anker nebst Kette sowie die anderen Habseligkeiten im Bugstauraum zu positionieren. Gespannt sein darf man allerdings, wenn das

maximale Motorgewicht von 100 kg an den Spiegel gehängt wird. Ein Abfahren der Drehzahlwerte nebst Schallpegelmessung ist aufgrund des nicht installierten Drehzahlmessers (optional) bei unserem Test nicht möglich. So ergeben sich nur die Werte „Maximal“, „Gleitfahrt“ und „Standgas“. Auch die Überprüfung der richtigen Propellerwahl ist nicht möglich, da wir nicht feststellen können, ob die gewünschte maximale Drehzahl von 6250 Umdrehungen pro Minute erreicht wird.

Auch bei extremem Trimm und schneller Fahrweise fährt das RIB trocken und sicher. Aufgrund einer Länge in der Wasserlinie von unter drei Metern verständlicherweise bei der Kabellesee der Förde sehr unruhig. Für das solide und trockene Fahrverhalten sorgen nicht nur der Schlauchdurchmesser von 0,46 m und das tiefe spitze V des GFK-Rumpfes, sondern auch die Auftriebsverlängerung am Rumpf. Auf der Suche nach einigen Wellen werden wir wieder einmal in der steilen Hecksee der Lotsenboote fündig. Das Abheben ist kein Problem, doch wie der Körper die Landung in sitzender Position aufnehmen wird,

wollen wir wissen. Erstaunlich weich setzt das Boot ein und lässt uns auch als 2er-Crew völlig trocken. So zeigt die BRIG, was sich hinter dem freundlichen (Frosch-)Gesicht versteckt, das uns schon im Hafen anlächelte.

Innenraum

Natürlich kann man in einem Schlauchboot mit etwas mehr als zwei Meter Innenmaß keine großen Spielflächen erwarten. Durch die kompakte Innenschale ergeben sich zwei separierte Cockpitbereiche. Beide sind selbstlenzend und durch Hebelverschlüsse zu schließen. Sollte trotzdem Wasser in den Bug- oder Heckstauraum kommen, kann dies durch die serienmäßige elektrische Lenzpumpe automatisch abgepumpt werden. Vier Polster gehören in der Standardversion ebenfalls dazu. Unter der Steuerkonsole versteckt sich der 33 Liter fassende Kunststofftank. Sollten einmal Reparaturmaßnahmen an Tank oder Steuereinheit notwendig werden, lässt sich die Steuerkonsole



Der vordere und hintere Innenraum des Cockpits ist selbstlenzend und durch einen Hebel zu schließen



Die GFK-Stufen am Heck sehen zwar chic aus, haben aber keine weitere Funktion



Das mäßig aufgekimmte Unterwasserschiff besteht aus weißem GFK



Solide Steuersäule mit vorgeformten Positionen für verschiedene Instrumente. Das sportlich designte Dreispeichen-Ruder liegt gut in der Hand

Das freundlich dreinschauende „Froschgesicht“ besitzt neben den Positionslichtern, die nicht BSH-attestiert sind, eine stählerne Lippklüse für die Vorleine

Der 22,1 kW starke Tohatsu bringt das RIB auf gut 30 kn



9/2008 Skipper





Hier schneller! In rauem Gewässer kommen sich Zündschlüssel und Knie des Steuermanns gefährlich nah



Beim Übergang ins Gleiten ist Körpertrimm von Vorteil

nach dem Lösen von zwei soliden Schrauben umklappen. Serienmäßige Heißaugen, Tragegriffe und kräftige Scheuerleisten runden das Paket in der Standardversion ab. Dazu gehört auch im Bugbereich das schon erwähnte „Froschgesicht“. Ein aufgeklebtes GFK-Teil, das neben den Positionslichtern und einer Lipplüde auch Trittfläche für das Anbordkommen bietet. Charakteristisch für die Eagle-Serie von BRIG sind auch die Schlauchenden. Alle Boote besitzen eine GFK-Endkappe, die mit trittstufenähnlichen Vertiefungen versehen sind. Als Badeleiter oder Tritte sind diese aber nicht zu benutzen. Der Bereich zwischen Sitzplatz des Fahrers und dem Lenker beziehungsweise der Schalteinheit ist für einen 1,80-m-Mann im Grenzbereich. Das Knie ist nur wenige Zentimeter vom Schlüssel entfernt. So war es kein Wunder, dass dieser nach unserem Testtag etwas verbogen war.

Verarbeitung

Alle Schlauchboote von BRIG sind in PVC oder Hypalon erhältlich. Das hochwertigere Hypalon macht das Boot im Durchschnitt allerdings um rund 2000 € teurer. Das bei unserem Testschiff verarbeitete PVC ist sauber und exakt verklebt. Auch die GFK-Innenschale zeichnet sich durch gute und solide Glasfaserverarbeitung aus. Bei einem Blick in das Innenleben können wir ebenfalls eine fachgerechte und kräftig laminierte Bauweise feststellen.

Fazit

Die auf der METS 2007 zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellte Eagle E340 von BRIG besticht durch gute Schlauch- und GFK-Verarbeitung. Hinzu kommt, dass das kleine Boot schon serienmäßig reichhaltig bestückt ist. Es besitzt sehr sichere Fahreigenschaften. Einzig der Gewichtstrimm bei leistungsstarker Maschine könnte verbessert werden. Denn Bewegungen im Boot, die den Trimm nach vorne verlagern sollen, sorgen nicht unbedingt für die Sicherheit der Crew.

Technische Daten

Länge U.A.: 3,40 m
 Länge innen: 2,09 m
 Breite: 1,78 m
 Schlauchdurchmesser: 0,46 m
 Anzahl der Luftkammern: 3
 Gewicht ohne Motor: ca. 180 kg
 CE-Kategorie: C
 Max. Personenzahl: 4
 Zuladung: 600 kg
 Brennstofftank: 33 l
 Baumaterial: GFK-Rumpf, Schläuche wahlweise aus PVC oder Hypalon
 Motorisierung: Außenborder (max. 100 kg), Leistung bis 25,7 kW (35 PS)
 Grundpreis ohne Motor: 7500 €
 Grundpreis mit Testmotorisierung: 12 830 €

Motor am Testboot:

Tohatsu MFS30B EPTL, Dreizylinder-Viertakt-Außenborder, Hubraum: 526 cm³, Propellerwellenleistung: 22,1 kW (30 PS) bei 6250 min⁻¹, Gewicht: 81 kg

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Elektrische Lenzpumpe, vier Heißaugen, internationale Navigationsbeleuchtung (nicht BSH-konform), Einbautank, Tankanzeige, solide Scheuerleiste, vier Tragegriffe, vier Polster

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Abdeckplane, Hebegeschirr, Steuerstand, diverse Anzeigeräte

Schall- und Fahrtmessung

Eingekuppelt	1,9 kn	Revier: Strander Bucht vor Laboe/Ostsee, Crew: 1 Person, Messung: GPS, Wasser: 15° C, Luft: 19° C, Wind: 2-3 Bft., Tank: 33 l (100 %)
Gleitfahrt	14,8 kn	
Volllast	30,8 kn	

Informationen und Verft

Volvo Penta Europe, Am Kiel Kanal 1, 24106 Kiel, Tel.: 0431-39 940, www.volvopenta.de

BRIG Inflatable Boats, Lozovskaya 88, Dergachy 62303, Kharkovskaya obl., Ukraine, www.brig.ua