

BRIG FALCON 420 T

FÜR DEN SCHNELLEN EINSATZ

Spezialisiert auf Festrumpf-Schlauchboote, bietet die ukrainische BRIG-Werft derzeit drei Baulinien mit Modellen von 3,00 bis 10,00 m Länge an. Den Einstieg bildet die Falcon-Tender-Serie, deren Entwürfe für den Einsatz als Beiboot gedacht sind. Wir haben eine pechschwarze BRIG Falcon 420 T auf dem Bodensee ausprobiert.



Praxistest auf dem Bodensee: Motorisiert mit einem 36,8 kW leistenden Mercury F50 EFI, bringt es die sehr stabil laufende BRIG 420 T auf 31 Knoten Maximalgeschwindigkeit

Von Slava Rodionow, einem einstigen Kampfpiloten der Sowjetarmee, und dessen Bruder anno 1992 im ostukrainischen Char-kow gegründet, konstruiert seither ein Team aus ehemaligen Luftfahrt-Ingenieuren, Mathematikern und Physikern die weithin bekannten BRIG-Schlauchboote. Von Anfang an trugen ein hoher eigener Anspruch und entsprechende Qualitätsstandards dazu bei, die Marke BRIG international zu etablieren und populär zu machen. So konnte BRIG mit technischem Knowhow und besten hydrodynamischen Eigenschaften zum Marktführer in Australien, Schweden und den Niederlanden werden. In Deutschland werden die sehr ansprechend gestylten RIBs von drei Händlern vertrieben, zwei im Norden und einer im Süden.

Die Falcon-Tender-Typen werden momentan in sechs Längen von 300 cm bis 480 cm angeboten, so dass die passende Beiboot-Größe vom Käufer gewählt werden kann. Mit einem Kunststoff-Bugsriet, einer Sitzbank mit Rückenlehne und in den Tragschläuchen eingearbeiteten GFK-Heckstufen bietet die mit einem »T« gekennzeichnete Tender-Reihe mehr Komfort als die herkömmliche Falcon-Rider-Baureihe.

Neben der 85 cm breiten Doppelsitzbank und einem Sitz im Bugbereich verfügt die 420 T über zwei weitere Einzelsitzplätze mit darunterliegenden Schapps, die jeweils vor und neben der Steuerkonsole angeordnet sind. Das selbstlenzende Cockpit kommt auf die Innenmaße 240 x 95 cm. Die schwarzen Tragschläuche des überaus kompakt und solide wirkenden Bootes haben einen Durchmesser von 48 Zentimetern und bestehen in der getesteten Standardversion aus einem fünfteiligen Verbund-Kunststoff aus HEYtex-PVC.

Dahinter verbirgt sich der deutsche Produzent für innovative Textilien, HEYboats aus dem niedersächsischen Bramsche, der spezielle PVC-beschichtete und hoch belastbare High-Tech-Materialien für

Schlauchboote, RIBs, Rafting-Boote, Kajaks und Rettungsinseln herstellt. Für einen Aufpreis von 3.300 Euro sind die Schläuche auch aus Orca-Hypalon zu haben. Die Verarbeitung zeigt sich rundum tadellos, insgesamt sind zehn Handschlaufen auf den Oberseiten der Schläuche und vier Handgriffe an den Seiten bombenfest aufgeklebt. Das Gestänge für das optionale Bimini-Top zu 595 Euro steckt beidseitig in ebenfalls sicher und heißgeklebten Railblaza-Montagehalterungen, die bei Anglern als Grundmontage für Rutenhalterungen beliebt und universell verwendbar sind. Die Polster der drei Sitzkategorien – Hecksitzbank, Einzelsitze und Bugsitzfläche – weisen unterschiedliche Stärken zwischen fünf und acht Zentimetern auf. Der als Extra berechnete 43 Liter fassende Kraftstoff-Einbautank wird mit Einfüllstutzen in der Steuerkonsole montiert und schlägt mit 1.200 Euro zu Buche. Gehört eine mechanische Lenkung zur Standardausstattung, so sind für die prinzipiell empfehlenswerte Hydraulik-Variante zusätzliche 1.430 Euro zu berappen. Für einen rutschfesten Cockpitboden sorgt optionales SeaDek, das für 875 Euro zu haben ist. Je nach eigenem Anspruch können zur umfangreichen Grundausstattung weitere kostenpflichtige Optionen gebucht werden.

Leise beginnt der bewährte Mercury F50 EFI an der Spiegelplatte der BRIG 420T zu schnurren. Den Gang eingekuppelt, vernehmen wir nur ein leichtes Säuseln mit 54 dB(A), was einer normalen Unterhaltung entspricht. Bei 3.000 min⁻¹ wird ein Kanalfahrttempo von knappen sechs Knoten erreicht. Bei etwa 3.200 min⁻¹ hebt sich das kompakte RIB für den anstehenden Eintritt in die Gleitphase aus dem Wasser. Jetzt macht es Spaß, noch mehr Gas zu geben. Der kleine Gummiflüter schwebt förmlich übers Wasser und bleibt dabei auch bei der erreichten Maximalgeschwindigkeit von 31 Knoten (57 km/h) einwandfrei auf Kurs. Die verbaute Seilzuglenkung reagiert weich