Terhi 445 C
Robust und unsinkbar

Es ist nicht das größte, aber eines der zweckmäßigsten Modelle aus dem Programm des finnischen Bootsbauers Terhi. Längenmäßig sortiert sich das „445 C“ an Position vier im Reigen der 18 Boote umfassenden Modellpalette ein. Spitzenreiter beim ABS-Spezialisten mit derzeit 4,78 Meter sind die Modelle der „475-Serie“.

Von Michael Häßler

Dahinter braucht sich allerdings dieses Terhi nicht zu verstecken, das zu den Verkaufsrennern der Werft zählt. Wir haben den Wasserflitzer auf dem Ammersee aus der Reserve gelockt. Rund 43 Jahre ist Terhi, seit geraumer Zeit ein Zweig des weltweit operierenden „Otto Brandt Konzerns“, zu dem auch unter anderem Silver- und Sea-Star-Boote gehören, mit der Forschung und Entwicklung von extrem widerstandsfähigen Booten befasst, die so gar nichts mit herkömmlichen GfK-Schalen zu tun haben, obwohl sie sich auf den ersten Blick äußerlich kaum davon unterscheiden. „ABS“-Kunststoff heißt das Zauberwort, doch dazu später mehr. Und die Erfolgsquote dieser finnischen Produkte kann sich wahrlich sehen lassen. Denn kaum zu glauben – und eigentlich als Ruderboot konzipiert – jedoch motorisierbar bis zu 4,4 kW (6 PS), allein der Typ „385“, wurde über die Jahre hinweg 40 000 Mal verkauft. Bis sich das hier vorgestellte Boot in diese Produktions-Dimensionen hinaufgeschraubt hat, werden noch viele Tiefziehformen angewärmt werden müssen, doch auch dieser relativ junge Terhi-Spross ist auf dem besten Wege, in seiner Klasse das Prädikat „Primus“ zu erobern.

Schließlich ist es nicht nur der Ruf annähernder Unverwüstlichkeit, der Terhi-Booten vorauseilt. Tagtäglich stellen diese robusten Finnen ihre Einsatzmöglichkeiten bei unterschiedlichen

Maße:
Lüa 4,45 m; Breite 1,85 m

Gewicht beladen:
ca. 490 kg

Motorisierung:
bis 22 kW

Preis:
ab 5940 Euro
(ohne Motor)

Bedingungen in der Praxis unter Beweis. Egal ob als privates Just-For-Fun-Pleasure-Boat, Behördenfahrzeug, Arbeits- oder Angelboot sowie im harten, materialmordenden Charter-Einsatz.
Ein nicht unwesentliches Qualitätsmerkmal dabei die Unsinkbarkeit und somit ein kaum zu überbietender Sicherheitsfaktor. Der Raum zwischen der Rumpfunter- und Innenschale bis hinauf an den Süllrand wird unter tonnenschwerem Druck ausgefüllt mit geschlossenporigem, wasserabweisendem Polyurethanschaum. Dies hat zur Folge, dass, würde man den Bootskörper mittig auseinanderschneiden, beide Teile weiter schwimmfähig sind. Eindrucksvoll gelieferter Beweis einer Zweier-Crew bestätigten diese These. Mit einer Motor-Kettensäge direkt auf dem Wasser wagten sie diesen Schnitt und ruderten nach Beendigung der Aktion schlussendlich getrennt ans Ufer.

Fahreigenschaften

Leergewicht 240 kg, erlaubte Zuladung 525 kg. Hier werden – im Gegensatz zu vielen anderen, weit spektakuläreren, schwimmfähigen Objekten – die Verhältnisse doch einigermaßen auf den Kopf gestellt. Beispiel: Eine tonnenschwere Stahlyacht mit CE-abgesegneter Bunkermasse von etwa 2000 kg stellt schon ein Highlight dar. Diesem „Wasserfloh“ hingegen wird durch seine geschäumte Gesamtkonstruktion ein derart immenser Auftrieb verpasst, dass er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch noch ein paar Kilos mehr an Ballast wegstecken könnte.
Terhi gestattet als Motorisierungs-Obergrenze 22 kW (30 PS). Eine Grenze, die, wird das „445“ permanent solo oder zu zweit genutzt, absolut ausreicht. Auch die kleine Familie mit Picknickkorb und Badeutensilien kommt damit bestens zurecht, wie an unseren Fahrwerten unter Volllast bei 5900 U/min mit knapp 40 km/h (21,5 kn) abzulesen ist. Bei eng an den Spiegel getrimmtem Unterwasserteil des 30er-Honda verstreichen ca. sechs Sekunden, dann ist Gleiten angesagt. 4200 U/min, 16,1 km/h (8,7 kn). Ab dieser Fahrstufe sollte sich der Rudergänger mit der Wipptaste des Powertrimms im Schalthebel anfreunden. E ist eine Frage der Erfahrung, des Gefühls und der Lastverteilung, um den optimalen Anstellwinkel herauszufinden – beim Testprobanden ca. 60 Prozent über der Nullposition. Dann noch mal neun Sekunden draufgepackt, wir gleiten mit Maximalgeschwindigkeit über den See.

Rasant in scharfe Kurven

Doch jetzt kommt’s: Nun ist fester Halt angesagt – für die mitfahrende Crew – denn nach lediglich zweieinhalb Ruderumdrehungen von

Schnörkelloses, aufgeräumtes Erscheinungsbild.

Technik

Wer sich der „freien Enzyklopädie Wikipedia“ bedient, kann folgende Fakten über „ABS“-Kunststoffe nachlesen: Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymerisat ist ein synthetisches Terpolymer aus den drei unterschiedlichen Monomerarten Acrylnitril, 1,3-Butadien und Styrol. Eine Apostrophierung, mit der man bei Chemikern sicherlich offene Türen einrennt, dem Laien jedoch ein großes Fragezeichen vor die Füße wirft. Im Klartext, ein schier unverwüstlicher Platten-Kunststoff, unter hohen Temperaturen beliebig verformbar bis in den schmelzflüssigen Zustand. Bei Beschädigungen leicht zu reparieren, wie etwa durch Schweißen. Voraussetzungen, die sich für die Produktion von Bootskörpern vom Schlage eines Terhi mehr als ideal eignen.
Und so kurz und bündig kann auch dieser Testteil „abgefeiert“ werden. Keine Ecken, keine Kanten, alles rund und glatt, keine messerscharfen, ausfransenden GfK-Schnitt- oder Frässtellen und somit eine geschlossene Oberflächenstruktur, für die unter anderem die gefürchtete Osmose ein Fremdwort ist.
Pfiffig ausgeklügelt ist das Vorschiffskonzept mit den drei verschließbaren Backskisten, die gleichzeitig als Sitzflächen dienen, besonders komfortabel dann, falls die passenden Polster dazu geordert wurden. Voll ihrem Namen gerecht wird die Windschutzscheibe der Steuerstandkonsole samt stabilem Handlauf. Gut einsehbar der Drehzahlmesser, daneben die Trimmanzeige, Gläserhalter, 12-V-Steckdose, Bilgenpumpen- und Navilicht-Kippschalter. Ergonomisch aufeinander und fahrerfreundlich abgestimmt das kunststoffummantelte, fünfspeichige Ruder und die Einhebelschaltung. Platz satt in der ebenfalls zu verschließenden Achterquerbank neben Batterie und mobilem Außenbordertank. Seitliche Handläufe, eine nach vorne offene Bugreling, die aufgeräumte Motorwanne, Badeleiter, vier Festmacherbeschläge, Selbstlenzeinrichtung, eine stabile Scheuerleiste und der rutschfeste Bodenbelag komplettieren das Testexponat.

Gut einsehbare Armaturen und griffiges Ruder mit lediglich zweieinhalb Umdrehungen von Seite zu Seite.

Wirkungsvoll windgeschützt hinter der Steuerstandscheibe.

Ergonomisch installierte Aufbauschaltung.

Praktisch ist das Vorschiff mit dem Ausstieg und Stauraum unter den Sitzen.

Unter der Sitzbank gut zugänglich der Tank und die Batterie.

Großzügige Sitzbank vor der Motorwanne.

Automatische Lenzeinrichtung im Cockpitboden.

Inspektionsluk im Bootsboden.

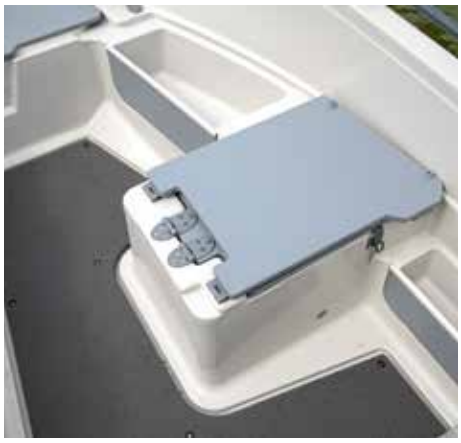
Doppelkippschalter und 12-V-Steckdose.

Seite zu Seite liegt dieses hart an. Und das geht verdammt schnell, sodass sich auch bei „nur“ 40 km/h unverhofft beachtliche Zentrifugalkräfte entwickeln. Spurtreu, ohne achterliches Wegschmieren oder Einhaken, bei gemäßigtem Krängungswinkel rauscht das Terhi in einen Kreisbogen von etwa drei Bootslängen, ohne dabei auch nur geringste Anzeichen von Kavitation zu zeigen. Egal ob über Steuerbord oder Backbord, leichtgängig ist der Kurswechsel durch Umsteuern mit der präzise verbauten Teleflex-Lenkung am 30er-Honda, der ebenso linear leistungsmäßig vom Leerlauf bis zur maximalen Nenndrehzahl ohne Einknicken durchzieht und sauber beschleunigt.
Lobenswert darüber hinaus ist die absolut kursstabile Geradeausfahrt und der saubere trockene Lauf durch das steil aufgekimmte Vorschiff ohne überkommendes Spritzwasser, das auch mal einen nicht einkalkulierten Sprung über eine unerwartete Welle mit sattem Wiedereinsetzen ins nasse Element quittiert. Hier werden unter anderem die unbestreitbaren Vorteile der hohen Festigkeit des Rumpfes durch die Ausschäumtechnik deutlich. Nervige, hohlklingende Joghurtbecher-Akustik gibt es jedenfalls nicht.

Motorisierungsvarianten
Noch ein abschließendes Wort in Sachen Motorisierung. Wie bereits eingangs erwähnt, sind maximal 22 kW (30 PS) durchaus okay. Dass dieses Terhi jedoch auch mit deutlich mehr Power am Spiegel keineswegs überfordert wäre, steht außer Frage, man muss nur damit umgehen können. Dieser Einwurf aus der Überlegung heraus, dass, falls die CE-konforme Höchstzuladung von 525 kg jemals voll ausgereizt werden würde, Geschwindigkeitsverluste nicht wegdiskutiert werden können. Vielleicht ringt sich die Werft ja in diesem Punkt zu einem 33,5-prozentiges Zugeständnis durch, damit wären dann 7,4 kW (10 PS) und somit maximal 40 PS drin.

Unser Fazit

Wer ein Boot sucht, das problemlos mit jedem Mittelklassezugfahrzeug getrailert werden kann, absolut pflegeleicht daherkommt, anschaffungs- und betriebskostenmäßig keine finanziellen Klimmzüge erfordert, dennoch Fahrspaß pur zulässt, der ist fraglos gut beraten, entscheidet er sich für das Terhi 445 C. Auch führerscheinfrei für bestimmte Reviere mit 15-PS-Motorisierung lieferbar. ■



Da hat sich die Werft etwas dabei gedacht: Mit einfachen Mitteln und guten Ideen wurden zahlreiche Sitzvarianten und Staumöglichkeiten geschaffen.

Daten

Länge über alles	4,45 m
Länge Wasserlinie	4,00 m
Breite	1,85 m
Tiefgang	0,30 / 0,70 m
Freibord	0,60 m
Höhe	1,45 m
Gewicht leer	240 kg
Testgewicht	490 kg
Kabinenhöhe	1,55 m
Personen	max. 5
Sitzplätze	bis 7
Zuladung	525 kg
Motorisierung	22 kW
Tank (mobil)	25 l
Motor	Außenborder

Testmotorisierung:
Honda BF 30, Reihen-3-Zylinder
Leistung Kurbelwelle 22 kW (30 PS)

Messwerte: Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A)
800	4,7	(2,5)	51
3000	11,0	(5,9)	66
4200	16,1	(8,7)	74
4500	21,2	(11,4)	78
5000	27,1	(14,6)	79
5500	35,8	(19,3)	80
5900	39,8	(21,5)	82

Preis ohne Motor:
5940 Euro

Preis Testboot mit Motor und Trailer und Komplettausstattung:
ca. 15 000 Euro

Vertrieb:
Hans Fischer, Gottlieb-Daimler-Straße 7,
D-78467 Konstanz,
www.schulz-fischer.de

Boat Solutions GmbH, Seestraße 8,
D-86919 Utting am Ammersee,
Tel.: +49 (0) 88 06 / 95 65 90,
www.boat-solutions.de

Hersteller:
Terhitec Oy, Huhdantie 6,
FI-21140 Rymättylä, www.terhi.fi

Stärken und Schwächen
+ Bauqualität
+ pflegeleicht
+ robust und unsinkbar
+ Cockpitlayout
+ gutes Allroundboot
+ trailerbar
– Kurvendynamik

Seemannschaft konzentriert

Die Abwesenheit von Seemannschaft bei vielen Bodensee-Skippern wird immer wieder bemängelt. Wer etwas dagegen tun möchte, dem sei das Buch „Profiwissen für Segler“ des Engländers Tom Cunliffe wärmstens empfohlen.

Cunliffe beschreibt anhand spezifischer Situationen in sechs Kapiteln praktisches Wissen nicht nur für Segler. Auch der Motorbootfahrer wird bei der Lektüre des Buches manches Aha-Erlebnis „erleiden“ und seine Fertigkeiten als Skipper spürbar erweitern können.

Das Kapitel „Bootshandhabung“ richtet sich an alle Disziplinen und auch bei „Seemannschaft“ können Motorbootfahrer viele praktische Tipps finden. „Navigation“ ergänzt grundlegendes Wissen und ist allen Wassersportlern empfohlen, die beispielsweise als Charterer ihren Horizont auf Seerevieren erweitern möchten. „Segeln und Segeltrimm“ beschränkt sich einerseits auf grundlegendes Wissen für Fahrtensegler, behandelt aber auch das Segeln in engen Gewässern wie Hafeneinfahrten oder Flussläufen. Im Kapitel „Skipper-Fähigkeiten“ geht es um Crewführung, um soziale Kompetenzen und darum, wie eine gute Stimmung an Bord erhalten werden kann. Das Kapitel „Notfälle“ behandelt so handfeste Situationen wie auf Grund laufen, Fischernetz oder Leine im Propeller, Schleppen, praxisnahe Mann-über-Bord-Manöver sowie die Bergung von Personen sowohl aufs Boot als auch aus der Luft.

Was das Buch besonders auszeichnet, sind kleine, überschaubare Kapitel mit vielen Bildern und knappen, aber trotzdem ausführlichen Texten. Der Autor fängt nicht bei „Pontius und Pilatus“ an, sondern konkret dort, wo das Problem erklärt wird.

Profiwissen für Skipper ist ein Buch, das an Bord gehört und nicht im heimischen Bücherregal verstauben sollte. *Von Michael Häßler*

Tom Cunliffe, Profiwissen für Segler, Hardcover 216 Seiten, 39,95 Euro, www.ibn-online.de/shop

Umgang mit dem Feuerlöscher

Am 9. April veranstaltet der Freiwillige Seenot-Dienst e.V. (FSD) eine Brandschutzübung im Rahmen seiner Fortbildungen für Skipper. Zusammen mit Spezialisten der Feuerwehr werden an einem Nachmittag die Brandgefahren in Theorie und Praxis speziell im Bootssport behandelt. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, selbst mit Feuerlöschern zu üben. Ziel der Veranstaltung ist die Sensibilisierung für Brandgefahren im Wassersport und deren Bekämpfung. Der FSD bietet in Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen immer wieder Erste-Hilfe-Kurse, Funkkurse, andere Schulungen an. Interessenten können sich beim zuständigen Revierverantwortlichem für den Bodensee Thomas Ball für diesen Kurs anmelden.

www.fsd-info.de

Handfunkgeräte zulassen

Lesermeinung zum Thema Funk am Bodensee

Im Seefunk ist ein Handfunkgerät zugelassen, auf deutschen und Schweizer Binnengewässern jedoch nicht. Obwohl mein ICom technisch für Binnenfunk und Seefunk registriert werden kann, hat man mir eine ATIS-Kennung für den Binnenfunk versagt mit dem Hinweis, dass dies ein Handfunkgerät sei. In den Niederlanden ist das möglich und eine ATIS-Registrierung mittlerweile ab 2010 sogar Pflicht.

Frustriert habe ich mich an den Petitionsausschuss des Bundestags gewandt, die Handgeräte nun endlich für den Binnenfunk zuzulassen, ohne Ergebnis. Also kurz zusammengefasst, ein Einbaugerät im Radioformat, das ich ohne Weiteres ausbauen kann und mit einer 12-V-Batterie überall betreiben kann, wird für den Binnenfunk zugelassen. Ein schwimmfähiges Handfunkgerät darf ich nicht nutzen?

Man stelle sich auch einen auf dem Rhein fahrenden Holländer mit einem Handfunkgerät vor. Der kann nach Deutschland auf dem Rhein einreisen, aber den Deutschen wird die Nutzung untersagt. Man kann nur hoffen, dass Handfunkgeräte auch im Binnenfunk aufgrund des Sicherheitsgewinns endlich zugelassen werden – auf den Weltmeeren hat man dieses bereits erkannt und umgesetzt. Es wäre schön, wenn nun unsere lediglich drei Anrainerstaaten es schaffen würden, sich auf die Einführung der internationalen und weltweit gültigen Richtlinien zu einigen. Die Rufbereitschaft am See auf Kanal 16 ist ein guter Anfang und zeigt, dass ein Wille und die Einsicht vorhanden ist. *Dr. Boris Hinz per Mail*

Anzeige

Leg an
Das Hafenhandbuch

49,50 €
65,- CHF

Luftaufnahmen sowie detaillierte Beschreibungen von sämtlichen Häfen und Anlegestellen.

Bei größeren Häfen informiert zusätzlich ein Hafenplan über die Anlage.

Das Magazin für Wassersport am Bodensee

IBN-Verlag, Abt. Bootssport, Pf. 100264, D-72334 Balingen
Telefon +49 (0) 7433 / 266-100, Fax +49 (0) 7433 / 266-237
E-Mail: bootssport@ibn-online.de,
Internet: www.ibn-online.de
Preise zzgl. Porto- und Versandkosten. Preisänderungen vorbehalten.

IBN