



# CRUISERS 350 EXPRESS Schöne Familienkutsche

Die „Cruisers 350 Express“, das zweitgrößte Boot aus der Yachtserie dieses im US-Bundesstaat Wisconsin beheimateten Bootsbauers, zeichnet sich trotz kompakter Abmessungen durch ein räumlich wohlthuendes Ambiente aus, das mit diversen anderen Wettbewerbern und deren deutlich größeren Booten durchaus in Konkurrenz treten kann. Ein Familien-Cruiser im wahrsten Sinne des Wortes, den wir beim BootCenter Konstanz fahren konnten und bei dem der sportliche Touch nicht zu kurz kommt und dessen zeitloser Optik man so schnell nicht überdrüssig wird.

*Von Claus Breitenfeld*



Stöbert man in der Chronik der Cruisers-Werft und arbeitet sich bis an die Wurzeln dieses Unternehmens heran, dann wird manch einer erstaunt sein, dass wir es hier mit einer Bootsbautradition zu tun haben, die bereits vor über einem Jahrhundert von sich reden machte. 1904 wurde der Familienbetrieb „Thompson Bros. Boat Manufacturing Co.“ in der Kleinstadt Peshtigo, Wisconsin, gegründet. Die zweite Generation der Thompson-Familie begann Anfang der 50er-Jahre mit dem Bau von Kabinen-Kreuzern aus Holz und 1956 wurde der erste Bootskatalog herausgebracht. 1965 schließlich stieg Thompson komplett auf die neue Fiberglas-Technologie um, die sich

so gar nicht mit dem bisherigen Holzbootbau unter einen Hut bringen ließ. 1971 wurde die bereits in „Cruisers Inc.“ umbenannte Werft an die „Mirro Aluminium Company“ verkauft und Roy Thompson zog sich 1979 aufs Altenteil zurück. Ein Jahr später ging Cruisers in den Besitz von T. J. Bogart, Gründer der Mirro Marine, und T.A. Lisle über. Schließlich erkannte ein gewisser K.C. Stock Anfang der 1990er-Jahre das Potenzial der Werft, übernahm diese 1993. Er kreierte den bis heute aktuellen Namen „Cruisers Yachts“.

Die sich von den Thompson-Brüdern seinerzeit in den Gründerjahren selbst auferlegte Verpflichtung, Boote von höchster Qualität zu

**Maße:**

Lüa 10,80 m, Breite 3,80 m

**Gewicht:**

ca. 7484 kg

**Motorisierung:**

2 × 125 bis 2 × 316 kW

**Preis:**

ab ca. 359 000 Euro



bauen, ist lebendiger denn je und hat sich bis heute fortgesetzt. Am Firmensitz in Oconto in Wisconsin sind derzeit mehr als 450 Mitarbeiter in jedem Schritt damit beschäftigt, diesem hochgesteckten Anspruch bis ins kleinste Detail gerecht zu werden. Aus einst bescheidenen Anfängen ist heute einer der stattlichsten amerikanischen Bootsbauer geworden, der vom trailerfähigen Sport-Cruiser bis hin zur hochseetauglichen 60-Fuß-Yacht ein Palette von rund 16 Exponaten auf Kiel legt.

### Design, Konzept, Verarbeitung

Fließender und eleganter kann man einen Rumpf kaum gestalten. Keine die Harmonie störenden Deckssprünge, proportional perfekt in die Gesamtlinie integriert ist die Kombination aus Hardtop und Geräteträger. Mit den entsprechenden Persenning-Teilen wird aus der offenen Cockpit-Landschaft bei Bedarf ein geschlossener Deckssalon.

Der Steuerstand, streng nach ergonomischen Gesetzmäßigkeiten konzipiert, präsentiert sich als Technik-Dorado. Von hier aus hat der Ruderer alles im Griff, sei's das elektrohydraulische „Anlupfen“ des Motordeckels samt der kompletten Achtersektion mit Tisch und Bank oder die Bedienung der Ankerwinch sowie jeglicher anderer Bordfunktionen zur sicheren Bootsführung. ▶▶▶



*Sportliche Fahrweise, familiäres Ambiente und zeitlose Linien, damit punktet die „Cruisers 350 Express“.*

*Fotos: Claus D. Breitenfeld*

## UNTER DECK

Unter Deck präsentiert sich der gemütliche, aufwendig gestaltete Salon mit Doppelbett in der Bugspitze, voll funktionsfähiger Pantry an Backbord, darüber der Flachbild-TV und die sich daran anschließende Nasszelle mit Dusche und Toilette.

Unter dem Cockpitboden nach achtern schließlich ein offener Bereich, nutzbar als Kabine mit Vorhang oder Sitzgruppe samt Tisch. Reichlich Stauräume gibt es in Hängeschränken, unter Sitzen, Bänken und Schlafgelegenheiten, nutzbar in jedweder Form. Der Stauraum untermauert das Konzept eines Familienkruzers.

Verarbeitungsmäßig und qualitativ auch kritischen Betrachtern standhaltend, werden auf der Standard-Ausrüstungsliste unter anderem Positionen wie Antifouling, Cockpitdusche, Radarbügel, Wetbar, Mikrowelle, Heizung, Feuerlöschautomatik, Trimmklap-

pen und Radio-Entertainment-Center gelistet. Darüber hinaus bieten sich mögliche Optionen wie farbiger Rumpf, Walnuss-Holz ausbau, Hardtop, Bug-Sonnenliege, Generator, spezielle Bodenbeläge, TV, Bugschraube, Ice-Maker, Cockpit-Kühlschrank, elektrohydraulische Motorraumklappe, Teak-Cockpit- und Badeplattform, Unterwasserbeleuchtung, elektronisches Basis- oder Premiumpaket und Umrüstung auf Bodenseezulassung.

Gegenüber der Doppel-Steuerstandbank im Offshore-Look ist im Cockpit an Backbord eine Sitz- und Relax-Liegekombination. Die achterliche Back-to-back-Querbank wird umgebaut in eine große Sonnenliege verwandelt, deren Pendant auf dem Vorschiff weitere Sonnenanbeter einlädt. Wetbar, großes Sitz-U und der Ausstieg aufs Vorschiff durch die Windschutzscheibe komplettieren den Decksbereich.



*Die Kajüte ist einfach, aber zweckmäßig gestaltet.*



*Unter backbordseitiger Pantrybereich im Salon.*



Die Cockpit-Wetbar.



Blick nach achtern in Richtung Niedergang.



Das große U-Sofa an Steuerbord im Cockpit.



Ergonomisch ausgerichteter Steuerstand mit allen Raffinessen.



Blick von der Badeplattform ins Cockpit.



Kombination aus offenem Schlafraum in der Bugspitze und Salon.



Großzügige Dusch- und Toiletteneinheit.

### Fahreigenschaften

Wer flott unterwegs sein will, nicht gerade Langstrecken plant, der ist sicherlich gut beraten, die Option Benzinmotoren ins Kalkül mit einzubeziehen. Zugegeben, klingt vordergründig nicht unbedingt einleuchtend und schon gar nicht dann, wenn man sich für die hier installierten Kraftpakete „Volvo Penta V8-320“ mit dem beachtlichen Hubraum von je 5,7 Litern entscheidet. Wären da nicht zwei adäquate Dieselaggregate sinnvoller?

Mitnichten – denn, wie bereits eingangs angedeutet, wer lediglich eine überschaubare Betriebsstundenzahl pro Jahr abspult, der kann relativ lange unterwegs sein, bis er die Anschaffungs-Preisdifferenz zum deutlich teureren Diesel wieder reingefahren hat. Nicht zu vergessen die wesentlich aufwendigeren Wartungsarbeiten, die schließlich auch nicht „auf lau“ zu bekommen sind. Und überhaupt, wenn diese V8-Boliden erst einmal so richtig zubeißen, ihre brachiale Kraft über die stählernen VA-Duoprops ins Wasser quirlen, dann kommt so richtig Freude auf, dann werden ein paar Liter Sprit rauf oder runter zur nebensächlichsten Sache der Welt.

Gerade einmal sieben Sekunden verrinnen, werden aus ruhender Position die beiden Schalthebel nach vorne geschoben und etwa 8,4 Tonnen Testgewicht gehen bei 2700 U/min in Gleitfahrt über. Das GPS signalisiert 12,6 kn (23,4 km/h). 2,92 l pro Kilometer ziehen sich beide Maschinen in die 16 Zylinder. Dabei sollte man allerdings nicht vergessen, wir haben es hier mit stolzen 640 PS zu tun.

Gleitgrenze, das ist eine Fahrstufe, die dem Chronisten stets so vorkommt, als führe er mit einem voll beladenen, untermotorisierten Pkw im viel zu großen Gang einen steilen Berg hinauf. Daher legen wir einen Zahn zu und tasten uns an die Ökonomie heran. 800 Einheiten mehr, 3500 U/min und schon sieht die Welt ganz anders aus. Leicht und locker tänzelt der 350er-Cruiser mit 43,5 km/h (23,5 kn) nach etwa zwölf Sekunden bei optimaler Z-Antriebsposition – ca. 50 Prozent des kompletten Trimmwinkels ausnutzend – über die Wellen des Schwäbischen Meeres, macht seiner Zusatz-Apostrophierung „Express“ alle Ehre. Und jetzt kommt's: Wer glaubt, dass sich in dieser Fahrstufe die dicken „V-8er“ von ihrer besonders durstigen Seite zeigen, der irrt gewaltig. Ganz im Gegenteil, ziemlich genau einen halben Liter weniger Sprit auf den gefahrenen Kilometer wird jetzt eingefordert. Lassen wir's



Riesiger Stauraum unter der achterlichen Sitzbank im Cockpit.



Sauber installiert, die beiden Volvo-Penta-320-V8-Benzin-Boliden.



So übersichtlich ist das Elektropaneel.

richtig angehen, ist nach einer knappen halben Minute schließlich Vmax erreicht, immer von der ruhenden Position als Basis ausgehend. Das sind bei 5000 U/min 68,2 km/h (36,8 kn), am „relativen“ Spritverbrauch ändert sich so gut wie nichts. Wir erreichen nur deutlich schneller unser Ziel.

Hydraulisch unterstützt zwingen wir den Cruiser bei Vollast und 4,5 Ruderumdrehungen von Seite zu Seite in die Kurve. Sauber und spurtreu, ohne auch nur die geringsten Anzeichen von Einhaken, achterlichem Wegschmieren oder Untersteuern folgt der Rumpf dem anliegenden Kurs bei unveränderter Trimmposition. Auch keine ungeliebten Kavitationserscheinungen bei hart gelegtem Ruder entstehen, egal in welche Richtung wir die Gaszufuhr aus dem Stand bis zum Anschlag steigern. Weich, satt und souverän ist das Einsetzen nach jedem Sprung von einem zum anderen Wellenkamm, ohne dass man dabei überkommender Gischt

ausgesetzt ist. Und schließlich noch ein paar Manövrier-Spielchen mit dem Joystick, Drehen auf dem Teller – funktioniert auch bestens mit gegenläufigen Maschinen – dwars an den Steg ran, es ist die helle Freude, wie exakt und minutös genau der 350er-Cruiser auf jeden Befehl reagiert.

## UNSER FAZIT

Diese Cruisers 350 Express kann ganz nach Wunsch den jeweiligen Bedürfnissen künftiger Eigner angepasst werden und avanciert damit zu einem „Semi-Custom-Build-Boat“. Souveräne, sportliche Fahreigenschaften, elegantes Erscheinungsbild, unproblematisches, auch solobedienbares Handling dank technisch perfektionierter Features und hervorragende Raumausnutzung lassen den Testprobanden zu einem attraktiven Vielzweck-Boot werden. ■

## DATEN

Länge über alles	10,80 m
Länge Wasserlinie	10,00 m
Breite	3,80 m
Höhe	3,10 m
Gewicht leer	7484 kg
Testgewicht	8400 kg
Kabinenhöhe	2,00 m
Tiefgang	1,10 – 0,86 m
Kojen	2
Kabinen	1
Sitzplätze	5 bis 6
Zuladung	625 kg
Motorisierung	2 × F125 – 2 × F316 kW
Tank	878 l
Kraftstoff	Benzin

### Testmotorisierung:

2 × Volvo Penta 320 C, DP, EVC, V8,  
2 × 235 (320) kW (PS)

U/min	km/h	l/h	dB(A)
750	3,09	3,80	58
750	8,46	7,60	60
1500	12,69	28,80	66
2700	23,39	68,30	71
3500	43,48	105,20	74
4500	62,39	156,00	79
5000	68,19	163,60	81

**Preis Testboot mit Motor und Ausstattung:**  
397 000 Euro

### Vertrieb / Testboot

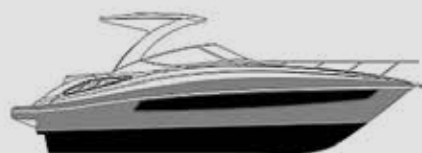
BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG  
Reichenaustraße 53  
D-78467 Konstanz  
Telefon +49 (0) 75 31 / 89 33 0  
Telefax +49 (0) 75 31 / 89 33 22  
www.bootcenter.com

### Hersteller

Cruisers Yachts, 804 Pecor Street, Oconto,  
Wisconsin 54153

### Stärken und Schwächen

+	Bauqualität
+	zeitloses Design
+	Raumangebot
+	Fahreigenschaften
+	gutes Allround- und Familienboot



## FEINE FASERN ZUR REINIGUNG

Gläser, Scheiben und Spiegel glänzen und blinken mit dem neuen Top Silk Mikrofaser Tuch von Rotweiss. Und das aufgrund der Struktur und Größe einfach, blitzblank und absolut fusselfrei. Das Top Silk Mikrofaser Tuch empfiehlt sich zur „Trocken-Anwendung“. Ansonsten ist das gelbe Mikrofaser Tuch von Rotweiss nach wie vor das beste Hilfsmittel zur Glasreinigung im gesamten Haushalt. Auf vielfachen Wunsch wurde auch das altbekannte Mikrofaser Tuch „Fein“ von Rotweiss wieder ins Programm aufgenommen, und zwar in der kleineren Variante von 40 x 40 cm. Das Mikrofaser Tuch „Fein“ ist aus hochfeinem Mikrofasergewebe. Festigkeit und Feinheit der Faser werden durch das besondere Fertigungsverfahren gewährleistet. Die speziell entwickelten Fasern sind 100-mal feiner als das menschliche Haar. Das Mikrofaser Tuch reinigt im trockenen



Neu von Rotweiss ist das Mikrofaser-Schwammtuch.

Zustand mit der Kraft der statischen Elektrizität, die so den losen Schmutz bindet und entfernt. Idealer Einsatz bei Scheiben oder ebenso zum Abledern von frisch gewaschenen Fahrzeugen. Das Tuch ist bevorzugt feucht anzuwenden. Ein ganz neues Produkt ist das Rotweiss Mikrofaser-Schwammtuch, das die positiven Eigenschaften von Schwamm und Mikrofaser vereinigt. Es ist saugfähig wie ein Schwamm und reinigt zugleich mit der Kraft der Mikrofaser. Das Mikrofaser-Schwammtuch ist 23 x 23 cm groß und ist universell einsetzbar, sowohl im Haushalt, an Fahrzeugen ebenso wie zur Reinigung in Büros und Arbeitsräumen. Es ist waschbar bis 95°C. Preise ab 4,95 Euro.  
[www.rotweiss24.de](http://www.rotweiss24.de)

## ALLES FÜR DIE FAHRZEUGPFLEGE

Die Seilflechter Tauwerk GmbH hat in Zusammenarbeit mit der Dr. Keddo GmbH eine Pflege- und Reinigungsserie für die Bereiche Wassersport, Offroad und Do-It-Yourself (DIY) auf den Markt gebracht. Das Sortiment von Seilflechter umfasst mehr als 20 Produkte zum Reinigen und Pflegen von Booten, Yachten, Pkws, Bussen, Caravans und anderen Fahrzeugen. Ob Pflegemittel für Holz, Metall, Lack und glasfaserverstärkte Kunststoffe (GfK), Reiniger für Boote, Tanks, Leitungen, Fender und Schlauchboote, Acrylglas-Kratzerentferner, Dieselschlammentferner, Imprägnier- und Anti-Schimmelsprays oder Frostschutzmittel. Sämtliche Produkte werden über den Fachhandel vertrieben.



Reinigt und poliert Edelstahl und Chrom – die Metallpflege.

## SCHUTZ VOR BEWUCHS



Mit diesem Dünnschicht-Antifouling kann man sehr glatte Oberflächen erzielen, die kaum Möglichkeiten bieten, dass sich Algen, Pilze, Seepocken und Muscheln festsetzen. Daneben trägt ein Kupferanteil von ca. 33 Prozent, das sogenannte PTFE – Polytetrafluorethylen – zur Verhinderung des Bewuchses bei. PTFE ist ein Kunststoff, der eine sehr glatte Oberfläche hat und äußerst beständig gegen sehr viele chemische Verbindungen ist.

Es gibt so gut wie keine Materialien, die an diesem Kunststoff haften bleiben. Bekannt ist dieses Material als Beschichtung von Bratpfannen und Kochtöpfen, wo es unter verschiedenen Handelsbezeichnungen firmiert. Dieses Antifouling kann auf Holz- und GfK-Yachten aufgebracht werden. Es kann direkt überstrichen werden, ein Anschleifen bei einem Wiederholungsanstrich ist nicht erforderlich. Das Dünnschicht-Antifouling ist geeignet für alle Binnengewässer sowie die Brackwasserbereiche der Nord- und Ostsee. Den Anstrich gibt es in zwei Gebindegrößen – 750 ml und 2500 ml – sowie in zwei Farben, Graphit und Kupfer. Die kleine Dose kostet 44,95 Euro.