



# AMERICAN SPIRIT

Monterey 264 FCS: eine Cuddy Cabin im typischen US-Stil.



**W**er nicht nur zum Baden, Relaxen und auf Entdeckungstouren gehen möchte, sondern auch mal die eine oder andere Nacht auf seinem Boot schlafen will, ist mit einer Cuddy Cabin wie unser Testboot Monterey 264 FCS gut bedient. Im Cockpit findet man reichlich Ausrüstung und Platz für das „Leben unter freiem Himmel“. Unter Deck stellen asymmetrische Koje und extra WC-Raum einen ansprechenden Reisekomfort für den Kurztrip sicher.

Gefertigt werden Monterey-Boote nicht – wie der Name vermuten lässt – an der Ostküste der USA, sondern an der Westküste in Florida. Dort erledigen die Bootsbauer ihre Arbeit bis auf wenige Ausnahmen ordentlich. Auf den Innenseiten von Rumpf- und Deckform gab es fast keine Lücken im Schutzanstrich und nur ganz vereinzelt mal eine Laminatspitze. Negativ fallen die spitz durchstechenden Blechschrauben für die Rahmenbefestigung am Staukasten (Heckdurchgang) auf. Besser: Klampen verschraubt die Werft mit Gewindebolzen durch verstärktes Laminat. Polsterer und Möbel-

bauer machten ihre Arbeit ebenfalls gut. Alle zusammen fertigen ein Boot, das knapp 2500 kg wiegt und mit 3,5-t-Trailer und entsprechendem Zugfahrzeug, wie Touareg und Co, zu trailern ist. Eingestuft ist das Boot in die CE-Kategorie B, was „außerhalb von Küstengewässern“ heißt.

#### Fahren und Manövrieren

Unser Testrevier, der Rhein bei Wiesbaden, liegt zwar mitten im Binnenland, doch darf man in dieser Rhein-Region den Wellengang auch nicht unterschätzen. Denn die Berufsschiffe wühlen ihn, besonders bei regem Gegenverkehr, kräftig auf. Eine kurze, kabbelige See, die den Rumpf ordentlich beansprucht. Unsere Test-Monterey setzt mit gut 30 kn weich in diese Kabbelsee ein, was jedoch auftritt, sind kräftige, seitliche Spritzwasserfontänen. Diese werden jedoch so weit abgewiesen, dass nichts ins Cockpit gelangt. Egal in welcher Richtung man Wellen überspringt, das Boot bleibt immer kursstabil. Das gilt selbstverständlich auch im ruhigen Wasser.

In der Übergangsphase von Verdränger- in Gleitfahrt bringt der V8 5,7 GI aus dem Hause

Volvo Penta die 264 FCS ruck, zuck „über den Berg“. Dabei spielt es für die Voraussicht nur eine geringe Rolle, ob der Antrieb getrimmt ist oder nicht. Ihre Höchstgeschwindigkeit liegt bei gut 40 kn mit 5100/min. Das sind 100/min über der zulässigen Maximaldrehzahl. Eine Differenz, die komplette Ausrüstung, gefüllte Tanks und mehr Personen an Bord ausgleichen.

Mit Vollgas laufen gut 2 l/sm Benzin durch die Leitung, was zusammen mit dem 303-l-Tank abzüglich 15 % Reserve eine

## TEST 1336

Reichweite von knapp 125 sm ergibt. Am wirtschaftlichsten läuft das Boot-Motor-Gespann um 3500/min mit 25,5 kn und kommt dann zum Bootstyp passende 173 sm weit.

Die Heckwelle fällt bei langsamer Gleitfahrt recht kräftig aus und flacht mit zunehmender Geschwindigkeit immer weiter ab. Das sind zusammen mit guter Beschleunigung passable Voraussetzungen zum Wasserskilaufen und Wake-



Fahren Im Rauwasser setzt der Rumpf weich ein, und es entsteht dabei eine kräftige Spritzwasserfontäne.

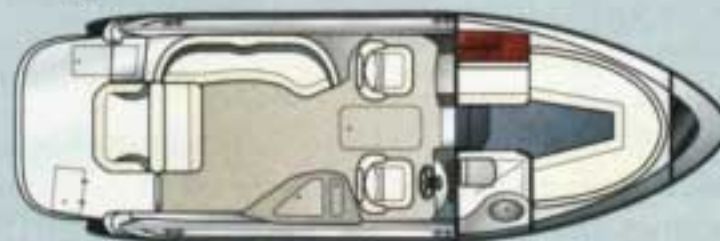
**DATEN UND MESSWERTE**

**DAS BOOT**

Werft	Monterey/USA
Typ	264FSC
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	8,10 m
Breite	2,50 m
Verdrängung	2450kg
Tiefgang	0,85 m
Durchfahrtshöhe	1,60 m
Kraftstofftank	303 l
Frischwassertank	57 l
Fäkalientank	34 l
Kojen	2
Kojenabmessung	1,10 m x 2,24 m
Steh-/Sitzhöhen	Kabine 1,33 m/0,84 m Nasszelle 1,20m/0,84 m Cabriovertdeck 2,10 m
Cockpitgröße	2,10 m x 3,53 m
Sonnenliege	1,90 m x 1,00 m
Freibord	0,45 m (bei Heckdurchgang)
Cockpitseitenhöhe innen	0,88 m
Wendekreise (Bootslängen)	vorwärts Stb. 1 1/2, Bb. 1 1/2 rückwärts Stb. 1, Bb. 1
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	von Stb. nach Bb. nur mit Abfangen möglich von Bb. nach Stb. 8 s
Testbeladung	2 Personen, 1/4 Tank, Testgewicht 2700 kg
Mögliche Motorisierung	Diesel- und Benzininnenborder 154-312 kW (209-437 PS)

**DER MOTOR**

Hersteller	Volvo Penta
Typ	5.7 GI DP
Leistung	224 kW (305 PS)
Vollastdrehzahl	5000/min
Zylinder	V 8
Hubraum	5700 ccm
Kraftstoff	Benzin
Kühlung	Wasser/Einkreis
Lichtmaschine	12 V/75 A
Getriebeübersetzung	1,95:1
Testpropeller	F4



**STANDARDAUSRÜSTUNG**

Servolenkung, Fahrer-, Beifahrersitz, Bimini Top, 2 Kojen, Polster, Sitzecke, Sonnenliege, Tisch, Wetbar (mit Spülbecken und Mülleimer), Eisboxen, Badeplattform mit Leiter, Chemieklo, Kraftstoff-, Frischwassertank, 6 Klampen, Zugösen vorn und achtern, Wasserskizugöse, Handläufe, Ankerkasten, Druckwasseranlage, Motorraumgebläse, Batterie, Hauptschalter, elektrische Lenzpumpen, Signalhorn, Navigationsbeleuchtung (ohne Zulassungsnummer), Tank-, Volt-, Kühlmitteltemperatur-, Betriebsstunden-, Trimm-, Öldruckanzeige, Drehzahlmesser, Echolot, Radio Anlage.

**TESTMOTORISIERUNG**

Das Testboot war mit einem Benzininnenborder ausgerüstet. Typ Volvo Penta 5.7 GI 224 kW (305 PS) mit Duoprop-Antrieb.



**DIE MESSERGEBNISSE**

Drehz.	Geschw.		Verbrauch*		Reichweite**		Lautst.
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
1000	8,4	4,5	0,67	1,23	386	209	63
1500	12,4	6,7	0,75	1,39	343	185	65
2000	14,6	7,9	1,10	2,04	234	126	72
2500	27,0	14,6	0,87	1,62	295	159	80
3000	38,4	20,7	0,81	1,49	319	172	81
3500	47,4	25,6	0,80	1,48	321	173	81
4000	56,1	30,3	0,84	1,55	308	166	86
4500	66,1	35,7	0,96	1,78	268	145	87
5100	74,7	40,3	1,12	2,07	230	124	93

□ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

\* Verbrauch: 1 Motor \*\*Reichweite: 1 Tankfüllung (303 l) abzüglich 15 % Reserve  
Lautstärke: 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 37 °C, Lufttemperatur 19 °C, Wassertemperatur 16 °C, Wind 1-2 Beaufort, Seegang 0.

max. **40,3** kn  
ökon. Geschwindigkeit  
**25,6** kn

68 698 Euro  
mit 305-PS-Benzininnenborder

**UNSER TEST-URTEIL**

	↑	→	↓
Gleitfahrt			
Verdrängerfahrt			
Manövrieren			
Lenken			
Schalten			
Verarbeitung Kunstst.			
Verarbeitung Ausstatt.			
Installationen techn.			
Installationen elektr.			
Bewegungssicherheit			
Feuerlöscheinrichtung			
Lenzeinrichtung			
Absperrhahn			
Batterie Hauptschalter			
Servicefreundlichkeit			
Schallsisolierung			
Motorraumbe- und -entlüftung			
Reichweite			
Instrumentierung (Motor)			
Instrumentierung (Navigation)			
Positionslaternen			
Windschutzscheibe			
Scheibenwischer*			
Sitze			
Polster			
Sonnenliege			
Stauräume			
Klappen			
Reling			
Handläufe			
Badeleiter			
Ankern			
Kabriovertdeck*			

\*abgewertet, weil nicht serienmäßig

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

boarden. Wer eine enge Kurve ziehen möchte, erledigt das am sinnvollsten mit heruntergetrimmtem Z-Antrieb. Es treten dabei keine Allüren wie Schaukeln oder Einhaken auf, festhalten muss sich die Fahrgemeinschaft trotzdem ordentlich,

## Keine Allüren beim schnellen Fahrmanöver

denn der Rumpf zieht so enge Bahnen, dass starke Seitenkräfte auftreten. Dagegen ist das Herauslenken aus dem Kreis mit der leichtgängigen Steuerung ein Kinderspiel. Verreißt man das Lenkrad, setzt das Heck weich ein, und beim Sla-

lomkurs folgt die Monterey direkt den Lenkeinschlägen.

Anders sieht es beim Umsteuern in langsamer Rückwärtsfahrt aus. Von Backbord nach Steuerbord verzögert sich das Umschwenken des Bugs um etwa 7 s. In die andere Richtung funktioniert es erst, wenn man das Boot mit „kurz voraus“ abfängt und dann wieder rückwärts einkuppelt. Das Limit für schnelle Rückwärtsfahrt liegt bei gut 2000/min. Ab dieser Grenze schwappt Schwellwasser ins Cockpit. In langsamer Vorwärtsfahrt zwischen etwa 4 kn und 6,5 kn giert das Boot gering, muss jedoch nur ab und zu etwas korrigiert werden. Gewichtsverlagerungen von einer erwachsenen Person beeinflussen den Kurs nur gering. Welchen Kurs er genau eingeschla-



**Fahrstand** Die dunkle Instrumententafel hält die Spiegelungen in der leicht getönten Windschutzscheibe gering.

gen hat, kann der Skipper nicht ablesen, denn der wichtige Kompass fehlt, obgleich es sich um ein Kategorie-B-Boot handelt. Als serienmäßige Navigationsinstrumente gibt's Speedanzeige und Echolot (teilweise vom Lenkrad verdeckt). Bis auf leichte Spiegelungen lassen sich Motor- und Geschwindigkeits-

anzeige gut ablesen. Gut zu erreichen und exakt sind Lenkung und Einhebelschaltung. Fahrer und Beifahrer sitzen auf sportlich gepolsterten Schalen-sitzen, die auf soliden Rohren stehen, und zum Festhalten findet der Beifahrer einen seitlichen Kunststoffgriff. Sitzend schauen beide durch die Sicher-

## DIE WERFT SAGT



Wir haben eine Vielzahl von Ingenieuren, die unsere Boote mit den neuesten Technologien entwickeln. Die 264 FSC bietet der Fahrgemeinschaft reichlich Spaß und Spannung, kann aber genauso gut zum Übernachten genutzt werden. Um sicher in das gut ausgerüstete Cockpit zu gelangen, führt der Weg über den breiten Heckeingang.

## WIR SAGEN

Die Qualität und Installationen des Bootes zeigen einen guten amerikanischen Standard. Details, wie die in drei Stufen verstellbare Sonnenliegen-Lehne, sind praktische Lösungen. Bei den Nutzungsmöglichkeiten stimmen wir der Werft uneingeschränkt zu. Beim Thema Sicherheit fehlen uns serienmäßig Kompass, Scheibenwischer und Handlenzpumpe.

heitsglas-Windschutzscheibe im stabilen Metallrahmen. Letzteren hat der 1,80 m große Fahrer im Sichtfeld, wenn er sich auf das hochgeklappte Sitzpolster hockt. Stellt er sich richtig hin, bekommt er zwar den vollen Fahrtwind ab, hat aber ansonsten einen guten Blick nach vorn. Wer bei Regen fährt, erkennt sofort ein Manko: Scheibenwischer Fehlanzeige.

### Motor, Tank, Elektrik

Der V-Achter steht auf soliden Fundamenten in einem geräu-

migen und servicefreundlichen Motorraum, den man über die hochgeklappte Sonnenliege achtern gut erreicht. Negativ fällt auf, dass die Klappe beim Öffnen und Schließen seitlich am Bankpolster scheuert. Um die Motorengeräusche zu dämpfen, verklebt die Werft eine selbstverlöschende Schallsolierung. Bis zur Marschfahrt kann sie ihre Aufgabe passabel erfüllen, darüber hinaus wird's bis maximal 93 dB/A aber laut.

Die Installationen von Leitungen und Schläuchen zeigen

den üblichen amerikanischen Standard genauso wie die Installation eines Ventils anstatt eines Benzinahns in der Kraftstoffleitung. Gleiche Beurteilung gilt für die Spritreinigung mit nur motoreigenem Filter und die Befestigung der Schläuche mit lediglich einer Schraub-schelle. Zwei gut dimensionierte 88-Ah-Batterien (mit Riemen gesichert) versorgen Motor und 12-V-Bordnetz. Um sie entsprechend schalten zu können (1 oder 2 oder beide), installiert die Werft einen

Wahlschalter, den man genauso gut im Wetbar-Schrank erreicht wie die dazugehörigen Automaten.

### Sicherheit

Lob bekommen gute Fahreigenschaften, passende Cockpitseitenhöhe innen, großes Fluchtluk, serienmäßiges Motorraumgebläse und die Feuerlöschanlage im Motorraum. Zwei elektrische Bilgenpumpen sind komfortabel, können aber den BOOTE-Standard aufgrund der fehlenden Handlenzpumpe, die auch ohne Strom funktioniert, nicht ausreichend erfüllen – zumal das Cockpit in die Bilge lenzt.

Wer bequem ins und aus dem Wasser steigen möchte, macht das über eine lange Leiter an der angesetzten riesigen Badeplattform. Das Ausklappen der Leiter und Anheben des darüber-

**Unter Deck** Helle Farben sorgen für eine gemütliche Atmosphäre. Anstatt der Chemietoilette bekommt man auch ein Pump-WC gegen Aufpreis.

## DIE KONKURRENTEN

**1** Crownline 266 SC Sundeck (USA): 8,13 m lang, 2,59 m breit, Verdrängung 2721 kg. Mit 300-PS-Benzinmotor: 81 100 €.



**2** Rinker 246 CC (USA): 7,97 m lang, 2,59 m breit, Verdrängung 2291 kg. Mit 305-PS-Benzinmotor: 57 168 €.



**3** Stingray 250 CR (USA): 7,60 m lang, 2,59 m breit, Verdrängung 2150 kg. Mit 305-PS-Benzinmotor: ab 63 110 €.



liegenden Deckels kann man vom Wasser aus jedoch nur schwerlich erledigen. Einfach aufs Vorschiff gelangt man über breite Stufen in der Kabinentür, festhalten kann man sich dabei am Scheibenrahmen und an einem Handgriff an der Tür. Auf dem Vordeck geben Antislipstrukturen und Reling die Bewegungssicherheit.

### **Wohnen und Ausrüstung**

Unter Deck befindet sich eine Sitzecke, die man zur asymmetrischen Koje wandeln kann, ausreichend Stauraum, ein kleiner WC-Raum mit Chemietoilette (Pump-WC ist auch möglich), Spülbecken, herausziehbarem Brausekopf und Fußbodenablauf. Die Stehhöhe von etwa 1,20 m lässt aber nur das Duschen sitzend (auf Toi-

lettendeckel) oder hockend zu. Gleiches gilt fürs Benutzen des Waschbeckens wie beispielsweise beim Zähneputzen.

Eine weitere Duschmöglichkeit gibt es als Außendusche am Heckeingang. Der besondere Clou des Cockpits ist eine große Polsterfläche im Heckteil, dessen Lehne sich in drei Stufen verstellen lässt: 1. Lehne Heckbank, 2. Kopfstütze für Sonnenliege, 3. als Liegefläche für eine große Sonnenliege. Lob verdient außerdem der solide Handlauf zur Badeplattform. Nach vorn schließt sich eine in Längsrichtung eingebaute Bank an, deren Polster ebenso fest ausfallen wie die der Sonnenliege. Halt findet man im Cockpit an Verdeckgestänge, Hecktür und einem Handlauf um die Wetbar. Die Bar rüstete die

Werft mit Spüle, Mülleimer und passender Arbeitsfläche aus. Für kühle Getränke und zum Frischhalten von Speisen gibt es zwei Eisboxen (für Trocken- und Crash-Eis) serienmäßig und einen Kühlschrank gegen Aufpreis. Stauraum für die Ausrüstung findet man reichlich in großen Kästen. Das Ankerschirr kommt in einen geräumigen selbstlenzenden Kasten im Bug. Dort sitzt außerdem eine weitere Badeleiter zum Ausklappen. Als Beschläge installiert Monterey eine Öse vorn, zwei Ösen achtern, eine Wasserskizugöse und sechs versenkbare Klampen. Zur Fenderbefestigung bieten sich Reling und Verdeckgestänge an, und bei kleinen Remplern schützt eine ausreichende stabile Scheuerleiste den Rumpf.



**Motorisierung Leistungsstarke Benziner sind die erste Wahl. Unser 5,7-l-Test-V-Achter beschleunigt das Boot problemlos.**

Als Navigationslichter sitzen zwei Seitenlichter und ein Rundumlicht-Steckmast auf unserem Testboot. Zulassungsnummern suchten wir vergeblich. Die Radioanlage und das Topp-Teil des Cabrioverdecks liefert die Werft serienmäßig, für die Seitenteile oder Hafenersenning muss man dagegen Aufpreis zahlen.

*Ralf Marquard*