

# Ein Gigant wächst weiter

Umsatzmässig ist die Brunswick Corporation weltweit das grösste Unternehmen im Bereich «pleasure boating». Mit MerCruiser-Innenbordmotoren, Mercury- und Verado-Aussenbordern sowie gegen 40 verschiedenen Bootsmarken – darunter so bekannte Namen wie Sea Ray, Boston Whaler und Bayliner – wurden zuletzt über fünf Milliarden Franken Jahresumsatz realisiert. Und das Wachstum geht weiter.

TEXT: LORI SCHÜPBACH  
FOTOS: RUEDI HILBER

Sonnige Zeiten für Brunswick: Die Umsätze in den verschiedenen Geschäftsbereichen stimmen, die Produkte-Pipeline hat einige Highlights zu bieten und nach Umstrukturierungen ist auch das Europa-Business – Brunswick Marine in EMEA – auf Kurs. Als hätte es noch einen zusätzlichen Beweis benötigt, präsentierte sich das Wetter von seiner allerbesten Seite, als der amerikanische Branchen-Primus Mitte Juni am und auf dem Gardasee seine Neuheiten und Pläne für die nähere Zukunft präsentierte. Drei Produkte standen im Mittelpunkt des Interesses und werden auch auf dem Schweizer Markt mit Sicherheit noch für Aufsehen sorgen: Der erstmals gezeigte Verado 350-PS-Aussenbordmotor, das Axios-Steuersystem für Doppelmotorisierungen mit Z-Antrieb sowie die neuen Black-Fin-Schlauchboote. Letztere sind zwar in der Schweiz noch nicht erhältlich, werden aber – dank hervorragendem Konzept und einwandfreier Qualität – ihren Weg auf die hiesigen Gewässer sicher noch finden.

Hingegen sind die Valiant-Festrumpf-Schlauchboote (s. «marina.ch» 12, Juni 2008) in der Schweiz bekannt. Präsentiert wurden zwei Modelle mit Innenbordmotor: das eine mit dem 100 PS starken MerCruiser Vazer (Benzin), das andere mit dem CMD 150 PS (Diesel). Schlauchboot und Innenborder? Eine ungewohnte, aber durchaus bemerkenswerte Kombination.

## Elegant: Elegance

Vorgestellt von Black Fin wurden die beiden Modelle «Elegance 25» und «Elegance 28». Interessant war der Vergleich auch deshalb, weil das kleinere Boot mit einem Verado F300 motorisiert war, das grössere dagegen mit



zwei Verado F225. Einfache Motorisierung versus Doppelmotorisierung. Einen grundsätzlichen Testsieger zwischen diesen beiden Konfigurationen gab es nicht – beide Versionen überzeugten. Klar ist, dass die Doppelmotorisierung das Manövrieren auf engem Raum enorm erleichtert. Dies umso mehr, als das SmartCraft DTS, das digitale Schalt- und Gassystem von Mercury, ohne jeden Kraftaufwand und ohne unangenehmes Schleifen beim Einkuppeln funktioniert. So können alle Manöver ohne Stress und ohne Angstschweiss auf der Stirn durchgeführt werden. Das einzige was es braucht, ist etwas Geduld vom Fahrer – damit das Boot ohne Hektik genau dort hin gelangt, wo man es haben will.

Unterwegs waren die Unterschiede geringer. Das kleinere Boot mit dem F300 verhält sich etwas agiler und beschleunigt schneller. Das hängt allerdings auch damit zusammen, dass es leichter ist. Bemerkenswert bei beiden Modellen ist das hervorragende Fahrverhalten. Der auffallend schlanke Bug sorgt für Kursstabilität, dank etwas Gewicht im Vorschiff (Ankerkasten) geht diese auch bei Wellen nicht verloren. Der alte Trick, bei Schlauchbooten einen Sandsack oder eine Bleiplatte im Bug zu «versorgen», ist bei den Elegance-Modellen von Black Fin kein Thema. Wann genau Black-Fin-Schlauchboote auch in der Schweiz erhältlich sein werden, ist laut Alain Grandgirard von Brunswick Marine in Switzerland noch nicht klar.



## Praktisch: Axios

Bereits verschiedentlich im Einsatz – auch in der Schweiz – ist das Axios-System von MerCruiser (Test Bavaria 37sport in «marina.ch» 12, Juni 2008). Axios funktioniert in Kombination mit zwei individuell arbeitenden MerCruiser Bravo 3 Z-Antrieben, welche einzeln angesteuert werden. Mittels Joystick lässt sich das Boot so in jede beliebige Richtung bewegen – wie von Zauberhand. Die beiden Z-Antriebe geben unabhängig voneinander mehr oder weniger Schub in unterschiedliche Richtungen und erlauben präzises Steuern – auch bei engen

Platzverhältnissen in überfüllten Häfen oder bei Seitenwind.

Der Praxistest im Hafen von Peschiera del Garda auf einer Maxum 2900 SE zeigte, dass das System wirklich ausgereift ist. Präzises seitliches Anlegen wird dank Axios zum Kinderspiel. Tatsächlich bemerkte ein erfahrener italienischer Journalist ironisch, dass er sich seiner wichtigsten Aufgabe an Bord einer Motoryacht «beraubt» fühle – dem Manövrieren. Mit dem Joystick würden sich seine Kinder besser auskennen...



Trotz der intuitiven und problemlosen Bedienung von Axios braucht es tatsächlich etwas Erfahrung im Umgang mit dem Joystick. Insbesondere in der Rotation wirken die Kräfte ziemlich stark. Und auch beim seitlichen Anlegen mit Axios gilt es zu beachten, dass ein Boot im Wasser nicht wie ein Auto auf der Strasse gebremst werden kann.

## Kräftig: Verado 350 SCi

Als neues Zugpferd bei den Aussenbordern wurde erstmals der Verado 350 SCi präsentiert. Wie seine «kleinen» Brüder (225 bis 300 PS) überzeugt auch der neue Reihen-6-Zylinder-Motor mit einer erstaunlichen Leistung. Dank Kompressorladung mit Ladeluftkühlung und elektronischer Ladedruckregelung erreicht er ein ausserordentliches Drehmoment und eine herausragende Beschleunigung – trotz «nur» 2,6 l Hubraum. Selbstverständlich kommen das SmartCraft DTS sowie eine elektro-hydraulische Servolenkung zum Einsatz. Ein weiteres Plus ist das Gewicht: Gegenüber der Konkurrenz ist der Motor gut 50 kg leichter. In Europa sollte der Verado 350 SCi auf die Saison 2009 hin erhältlich sein.

Weitere Infos: [www.brunswickmarineemea.com](http://www.brunswickmarineemea.com)

