

Robuster Allrounder

TEST MASTERPRO 550 DC

Aluminium-Boote erfreuen sich nicht nur bei Anglern großer Beliebtheit. Die MasterPro-Werft aus St. Petersburg bietet offene und nahezu unzerstörbare Leichtmetall-Modelle zu erschwinglichen Preisen an. Wir haben uns die 5,20 m lange MasterPro 550 DC näher angesehen.



Während des Tests auf dem Bodensee stellt die MasterPro 550 DC ihre guten Laufeigenschaften unter Beweis

TEST MASTERPRO 550 DC

Wer seinen Enkelkindern in Russland ein wertstabiles Investment hinterlassen möchte, der legt einen Teil seines Geldes in einem Aluminium-Boot der Marke MasterPro an. Für diese langlebigen Konstrukte soll es dort bisher kaum einen Gebrauchbootmarkt geben, denn sie werden, wenn überhaupt, meist nur unter der Hand weitergegeben. Auf Kiel gelegt werden MasterPro-Arbeits- und -Freizeitboote in der St. Petersburger »Admiralty Shipyard«-Werft, die zuvor Marine-Schiffe und U-Boote baute. Höchsten Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen genügend, verlassen sich auch russische Spezialkräfte wie Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehr auf Boote von MasterPro. Grund für die hohe Qualität ist der »Nordic Boat Standard«, eine Vorgabe maritimer Behörden aus den skandinavischen Ländern in Kooperation mit der Klassifizierungsgesellschaft DNV. Darü-

ber hinaus sind MasterPro-Boote mit dem finnischen VTT-Zertifikat, das jährlich neu vergeben wird, zertifiziert. Es sei auch vermerkt, dass MasterPro nach dem finnischen Hersteller Silver (TerhiTec Oy) einer der größten Produzenten von Alu-Booten in dessen Klasse ist.

blik vertrieben. Die Heinsohn & Schulze Bootspaß OHG aus Wedel bei Hamburg, die den Vertrieb organisiert, stellte uns das Testboot zur Verfügung. Optisch der größeren Schwester 600 nicht unähnlich, erwartet uns die 550 DC in der Sonderlackierung Iceblue, die optional für

1. Das Cockpit der 550 DC ist durchgängig begehbar und bietet vier Personen ausreichend Platz
2. Das Boot hinterlässt einen soliden und robust-kompakten Eindruck
3. Der Ein- oder Ausstieg kann auch über den Bug erfolgen, an dem sich ein E-Motor installieren lässt

Die erste Bekanntschaft mit einer MasterPro machten wir bereits 2017 während der Friedrichshafener Interboot (siehe SKIPPER Bootshandel 7.2018, Test MasterPro 571). In der Zwischenzeit erlangte die Marke auch hierzulande weitere Bekanntheit und wird nun über ein Händlernetzwerk in der Bundesrepu-

499 Euro zu haben ist. Das etwa 260 x 150 cm große und mit Aluminium-Riffelblech belegte Cockpit mit einer Freibordhöhe von 70 cm ist durchgängig begehbar und bietet vier Personen ausreichend Bewegungsfreiheit. Skipper und Beifahrer nehmen hinter zwei 80 cm hohen und 60 cm breite Konsolen mit



1



2

wasserdicht zu verschließenden Staufächern Platz. Dazwischen bleibt Luft für einen 44 cm breiten Durchgang zum Bug, der während der Fahrt von einer 72 cm hohen Tür und dem Mittelteil der 60 cm hohen Windschutzscheibe verschlossen werden kann. Die drei Segmente der 150 cm breiten und bruchfesten Acrylglas-Windschutzscheibe sind mittels Edelstahlrahmen, die auch als Handgriffe fungieren, auf den Konsolen angesetzt. Der Zutritt zum Cockpit kann auch über den Bug erfolgen, der mit einem Handlauf und Ankerschapp ausgestattet ist. Die Lehne der 160 cm breiten Hecksitzbank kann mittels Gasdruckfedern nach oben geöffnet werden und gibt dann ein langes und wasserdichtes Staufach frei, in dem sich auch der Batterie Hauptschalter befindet. Unter der Sitzfläche befindet sich ebenfalls ein 90 cm langes Schapp, welches allerdings zum Cockpitboden nicht wasserdicht abschließt und daher eher für Leinen- oder Nasszeug genutzt werden kann. Auch hier dienen Gasdruckfedern als Öffnungshilfe. Die beidseitigen Heck-Staufächer hinter der Sitzbank beherbergen backbords die Batterie und steuerbords ein weiteres Behältnis, neben dem sich die Kraftstoff-Einfüllöffnung verbirgt. Auch bei der MasterPro 550 DC gilt: Je tiefer man in das Boot hineinschaut, desto bewusster wird dem Betrachter die Tatsache, dass bei der Konstrukti-

on Praktiker am Werke waren. Für Angelfreunde bietet das Boot eine solide Grundlage für individuelle Tuning-Möglichkeiten, auch ist für zusätzliche 525 Euro ein Targabügel erhältlich.

An dieser Stelle wollen wir noch auf ein paar interessante Details des 5,20 m langen und 2,02 m breiten doppelwandigen Flitzers eingehen, dessen Struktur aus einem Rahmen aus Längs- und Querprofilen gebildet wird und dessen Profile auf ganzer Länge fixiert werden – nicht nur durch Punktschweißungen. Die Boote bestehen aus vier Millimeter starkem Marine-Aluminium und werden komplett von Hand geschweißt. Nieten kommen nur bei Befestigungen des Innenausbau-



3

zum Einsatz. Die Füllung besteht aus ölbeständigem und hygroskopischem PU-Schaum, der das Boot unsinkbar macht sowie Fahr-, Tritt- und Schallgeräusche dämpft. Wer es noch »gedämpfter« haben möchte, der kann zu einem optionalen und 1.980 Euro kostenden Kenyu-Bodenbelag »Made in Germany«, aus EVA-Schaum greifen, der mit seiner Antirutsch-Oberfläche für beste Trittschall- und Stoßdämpfung sorgt. Bei stabilitätskritischen Teilen wurde auch auf die Verwendung von GFK und Plastik verzichtet. Hier klappert nichts! Die Unverwundlichkeit des Bootes mit selbstlenzendem Cockpit und standardmäßigem 120-Liter-Benzintank beeindruckt und der Vergleich mit einem »Kampfwerg« scheint durchaus angebracht.

Mit Suzukis 73,6 kW (100 PS) leistendem DF100ATL-Viertakter maximal motorisiert, begeben wir uns hinaus auf den Bodensee. Gemäß der Seetauglichkeitskategorie C zertifiziert (Windstärke bis 6 Beaufort, Wellenhöhe bis 2 m), ist das Boot auch ideal für die küstennahen Gewässer von Bodden und Ostsee geeignet. Die Hydrauliklenkung spricht direkt an, der Geradeaus-Kurs wird wie auf Schienen eingehalten. Mit zwei Personen an Bord geben wir Gas und spüren, dass die Maschine am Heck für kräftigen Vortrieb sorgen und ihrer Bestimmung ge-

recht werden will. Förmlich in die Sitze gepresst, begibt sich der kräftig aufgekimmte V-Rumpf bei etwa 3.000 min⁻¹ und damit verbundenen 9,3 Knoten in Gleitfahrt. Fortan geht die Geschwindigkeits-Post ab. Ab 3.500 min⁻¹ wird das Boot zum Flitzer und erreicht nun bereits 18,2 Knoten. Der Suzuki DF100ATL zieht dabei temperamentvoll durch und bleibt angenehm leise. Bei 5.000 min⁻¹ überschreiten wir die 30-Knoten-Marke und gleiten mit 31,5 kn über das leicht kabbelige Wasser. Dabei lässt sich die Wasserlage des Bootes per Powertrimm gefühlvoll feinjustieren. Die Spitzengeschwindigkeit von 34,6 Knoten erreichen wir mit 6.000 min⁻¹ – das kann sich sehen lassen! Die von den Fährschiffen verursachten Bodensee-Wellen überquert die Russin sanft

und sportlich, die unbelastet 510 kg schwere Testkandidatin lässt sich nicht aus der Spur bringen. Trotz ihrer »Kürze« von 5,20 m nimmt die MasterPro 550 DC in keiner Situation Wasser über und vermittelt in Verbindung mit der sehr guten Rauwassertauglichkeit auch ein außerordentlich hohes Sicherheitsgefühl. Nicht zuletzt deshalb wird das Boot im Angelsektor immer beliebter, wengleich es sich natürlich um einen kleinen offenen Daycruiser handelt, der bei rauem Wetter nach abgehärteten und hartgesottene Typen verlangt.

Uns gefällt die problemlos trailerbare und vielfältig einzusetzende MasterPro 550 DC als robustes, nahezu unzerstörbares Arbeits- und Freizeitboot für praktisch orientierte Skipper. Was

für den harten Alltag auf dem Wasser für russische Behörden wie Polizei und Rettungsdienste das Maß der Dinge ist, das dürfte wohl auch anspruchsvolle Freizeitskipper zufriedenstellen. In der Summe präsentiert sich die grundsollide Russin als ziemlich perfektes Allround-Boot, das ohne Motor bereits ab 15.990 Euro zu haben ist und – wie anfangs erwähnt – ein solides Investment verspricht. Abschließend noch der Hinweis, dass auch für dieses Boot ein erstklassiger Edelstahl-Straßentrailer des niederländischen Anbieters Vanclaes zum vorteilhaften Paketpreis erworben werden kann. ■

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 5,20 m

Breite: 2,02 m

Tiefgang: 0,33 m

Gewicht: 510 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 6

Brennstofftank: 120 l

Baumaterial: Marine-Aluminium

Motorisierung: Außenborder (Langschaft), werftseitig empfohlene

Leistung 44,1 bis 73,6 kW (60-100 PS)

Grundpreis: 15.990 €, Preis des fahrfertigen Testbootes inklusive

Sonderausstattung 31.990 €

MOTOR AM TESTBOOT

Suzuki DF100ATL, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoff-Direkteinspritzung, Leistung: 73,6 kW (100 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 86 x 88 mm, Hubraum 2.044 ccm, Gewicht: 182 kg, maximaler Drehzahlbereich 5000-6000 min⁻¹, Einzelpreis: 13.390 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Komfortsitze für Fahrer- und Beifahrer, internationale Navigationsbeleuchtung, Einbautank mit Füllstandsanzeige, automatische Bilgenpumpe

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Deluxe-Paket mit Handschuhfach, Staufächer in den Konsolen, BSH-Beleuchtung, Hydrauliklenkung (699 €), Fahrpersenning (1.199 €), elektrische Trimmklappen (1.299 €), Targabügel (525 €), Plotter-Paket Axiom 7 (799 €), Transport-Persenning (599 €)

FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	56 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	58 dB(A)	2,5 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	3,6 kn
	1500 min ⁻¹	63 dB(A)	4,6 kn
	2000 min ⁻¹	65 dB(A)	5,8 kn
	2500 min ⁻¹	67 dB(A)	6,7 kn
	3000 min ⁻¹	70 dB(A)	9,3 kn
	3500 min ⁻¹	73 dB(A)	18,2 kn
	4000 min ⁻¹	74 dB(A)	22,9 kn
	4500 min ⁻¹	75 dB(A)	26,3 kn
	5000 min ⁻¹	77 dB(A)	31,5 kn
	5500 min ⁻¹	79 dB(A)	32,9 kn
(Vollast)	6000 min ⁻¹	80 dB(A)	34,6 kn

Revier: Bodensee vor Friedrichshafen, **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 15° C, **Luft:** 17° C, **Wind:** 3 Bft., **Tank:** Benzin 60 l (50 %)

- ⊕ Sehr sichere und sportliche Fahreigenschaften
- ⊕ Hervorragend laufender Rumpf
- ⊕ Ausgezeichnete Rauwassertauglichkeit
- ⊕ Leicht und bequem trailerbar
- ⊕ Gute Verarbeitung und hohe Stabilität
- ⊕ Sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis

- ⊖ Staubbox unter der Hecksitzbank leider nicht wasserdicht

INFORMATIONEN UND VERTRIEB

Heinsohn & Schulze Bootspass GmbH (deutscher MasterPro-Distributor und Lieferant des Testbootes), Pinneberger Straße 161, 22880 Wedel, Tel. 040-950637410, Liste der deutschen Händler unter www.masterproboat.eu



1. Am stabilen Edelstahlbügel über dem Steuerstand ist die Windschutzscheibe montiert
2. Im Cockpit mit Riffelblech-Fußboden gibt es auch zwei längliche Seitenfächer
3. Die nach außen klappbare Tür schließt die Lücke zwischen Steuer- und Beifahrerkonsole
4. Staufächer und Schapps werden, wie hier im Heckbereich, wasserdicht verschlossen