

Regal 2250 Cuddy

Custom-build von der Stange



Fotos: Breitenfeld



So um die 4000 Boote von 18 bis knapp 43 Fuß verlassen Jahr für Jahr die Regal-Werft in Orlando im „US-Sunshine-State“ Florida. Für amerikanische Verhältnisse eine „gemäßigte Stückzahl“, doch das hat auch seinen Grund, denn sie werden ausschließlich auf Bestellung und nach Wunsch des Eigners gebaut. Custom-build „von der Stange“ – wenn man so will. Da macht auch das Regal 2250 Cuddy keine Ausnahme.

Fahrbericht

Maße

Lüa 6,70 m, Breite 2,50 m,
Gewicht 1900 kg,
Motor 191 kW / 260 PS

Preis: ab 45 000 Euro

Werftboss Paul Kuck, be-
kennender Deutschlandfan,
kann mit Fug und Recht von
seinen Schiffen behaupten,
dass sie sich von der breiten
Masse im Detail mitunter
wohltuend abheben.

Das beginnt beim patentier-
ten Stufen-Rumpf, festge-
schrieben im Kunstwort
„FASTRAC“, mit dem die
Werft die Spurtreue ihrer
Rümpfe berechtigt werbe-
wirksam anpreist. Auch
nicht bei jedem Bootsbauer
eine Selbstverständlichkeit,
die kostenlose Farbauswahl
der Innenausstattung bzw.
des Rumpfdesigns. Unter
rund 17 Varianten sollte ei-
gentlich jeder Eigner etwas
Passendes finden. Zudem:
Vielfach werden noch Strips
als Dekor nur aufgeklebt.
Nicht bei Regal, hier wird
ins Gelcoat einlamiert.

Und: Regal zählt zu den we-
nigen US-Werften, die seit
Jahrzehnten als Familien-
betrieb geführt werden, nie-
mandem verpflichtet sind.
Das wiederum hat den Vor-
teil der freien Motorenwahl.
Es werden sowohl MerCruiser
als auch Volvos instal-
liert, selbst VW-Marine hat
inzwischen einen Fuß in der
Tür.

Problemlose Fahreigenschaften

191 kW (260 PS) im Bauch
(für den Bodensee ist der
Benziner nur mit Kat-
Umrüstung zugelassen), da
sollte schon was kommen,
auch wenn über zwei Ton-
nen Testgewicht bewegt
werden mussten. Nach adä-
quater Warmlaufphase –
der drehfreudige V8 5.0
MPI-MerCruiser präsen-
tierte sich jungfräulich mit
null Betriebsstunden – scho-
ben wir sanft den Schalthe-
bel in Fahrtrichtung, Trimm
in unterster Position. An-
statt des standardmäßigen
Drei-Blatt-Props, spendiert
Regal dem Alpha-Z-Antrieb
serienmäßig einen Vierflü-
gler aus Edelstahl. Und der
bringt's wirklich. Aus ru-
hender Position wird nach
gerade mal 5,5 Sekunden
fast übergangslos die Gleit-
phase erreicht, ohne dass
dabei das Vorschiff sonder-
lich die Nase in den Himmel
reckt. Den Hebel auf Voll
stehen lassen, gut 12 Sekun-
den zugeben, der Drehzahl-
messer pendelt sich bei
4800 U/min Vmax ein, sig-
nalisiert das GPS 75,6 km/h.
Und man kann davon aus-

Technik

gehen, dass sich dieser Wert noch um einige Punkte nach oben verschieben wird, ist die Maschine erst richtig frei. Als optimale Reisegeschwindigkeit können 3000 bis 3200 U/min festgeschrieben werden, die sich dann bei 42 bis 46 km/h einpendeln.

Vorteile durch die Rumpfform

Das schnelle Erreichen der Gleitphase ist die eine Sache, sie zu stabilisieren bei möglichst niedriger Drehzahl, die andere. Dabei lässt der FASTRAC-Rumpf erstmals seine Stärken aufblitzen. Knapp 2500 U/min liegen an und der Rumpf plant immer noch übers Wasser. Resultat der eingeförmten Stufe? Wir führen es darauf zurück, denn die mit Wasser benetzte Fläche reduziert sich dadurch in der Tat. Auch unter Vollast kann das Ruder bedenkenlos freigegeben werden, je zwei stark ausgeprägte Längstringer und die scharfe, seitliche Abrisskante des Rumpfes, garantieren tadellosen Geradeauslauf. Kein Gieren oder Ausbrechen. Diese Unterwasserkonstruktion zeichnet auch dafür verantwortlich, dass beim Sprung über die Welle weiches Einsetzen garantiert ist.

Erste zaghafte Kurvenfahrten unter Full-Speed, sowohl ausgetrimmt als auch mit abgesenktem Antrieb, schaffen Vertrauen in die Fahrsicherheit. Kein Wegschmieren oder Einhaken, sauber folgt der Rumpf dem vorgegebenen Kurs durch das leichtgängige, servounterstützte Ruder. So ermutigt, quälen wir Antrieb und Spiegel vehementer. Aus voller Fahrt das Ruder hart gelegt, dreht das 2250 Cuddy wie auf Schienen in die Kurve, egal, ob über Steuerbord oder Backbord. Keine Spur des gefürchteten



1 *Sauber installiert, der 5.0 MerCruiser MPI samt Feuerlöschanlage. Allerdings würde man sich etwas mehr Schalldämmung wünschen. Für den Bodensee muss der Benziner mit Katalysator ausgerüstet werden.*

2 *Ausreichend Kopfhöhe zum Sitzen für zwei Personen in der 1,30 Meter hohen Schlupfkajüte. Schlafplatz für zwei Personen nach dem Umbau.*

3 *Prima Idee: Die beiden Tritte neben der Kajüttür als Ausstiegshilfe aufs Vorschiff können nach dem Entriegeln horizontal verdreht und arretiert werden.*

4 *Übersichtlich, ergonomisch und elegant gestaltet, der Arbeitsplatz des Rudergängers. Blendfrei installiert, die Instrumente.*

5 *Von der üblichen Norm abweichend, die modern gestaltete Heckpartie mit asymmetrisch zulaufendem Motorkasten.*





2

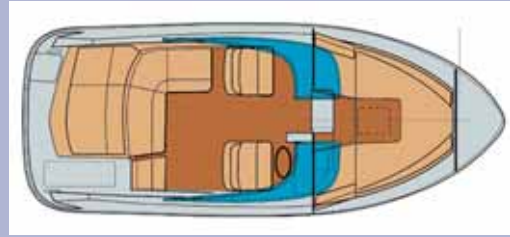


3



4

Technische Daten Regal 2250 Cuddy



Länge über alles: 6,70 m
Rumpflänge: 6,40 m
Länge Wasserlinie: 5,80 m
Breite: 2,50 m
Leergewicht: 1900 kg
Testgewicht ca.: 2150 kg
Tiefgang: 0,40 m / 0,80 m
Motorisierung: MerCruiser 5.0 L V 8, Leistung Propeller: 191 kW / 260 PS

Preis ab ca.: 45 000,- Euro
Standardausrüstung: u.a. Bimini-Verdeck, herausnehmbarer Cockpit-Teppich, Kühlbox, Batterie mit Umschalter, Badeleiter, Echolot, Edelstahl-Windschutzscheibenrahmen, 4-Blatt-Edelstahlpropeller, versenkbare Festmacherbeschläge, Cockpitplane, patentierter „FASTRAC“-Rumpf, Chemie-Toilette, höhenverstellbares Ruder, Radio mit CD und vier Lautsprecher.

Messwerte: U/min		Geschwindigkeit / km/h	Geräusch dB(A)*
550	1	Leerlauf	59
1000		5,9	65
1500		11,3	73
2000		19,1	75
2250	2	23,7	77
2500		29,8	78
3000	3	41,9	80
3500		52,6	82
4000		62,2	84
4500		70,6	88
4800	4	75,6	91

Werft: Regal Marine Industries, Inc., Orlando, Florida, 32809 (USA), 2300 Jetport Drive. European sales office: Wilfried Weiland, www.regalboats.com

Gefahren bei: Boots-Center A. Fröhlich, Robert-Bosch-Straße 20, D-88131 Lindau/Bodensee, Tel. (0 83 82) 7 90 65, Fax 7 32 53, E-Mail: info@Boote-Center.de, Internet: www.Boote-Center.de

Stärken und Schwächen

- + gute Verarbeitung
- + modernes Unterwasserschiff
- + solide und praxisingerechte Technik
- + Bau nach Kundenwunsch
- + gute Fahr- und Manöviereigenschaften

„Luftziehens“, der so genannten Kavitation am Propeller. Bis zur Scheuerleiste legt sich der Rumpf zwar auf die Backe, jedoch ohne das Gefühl von Unsicherheit aufkommen zu lassen.

Die Manöviereigenschaften: Voraus über Bb. und Stb. unwesentlich mehr als eine Bootslänge bei voll eingeschlagenem Ruder und niedrigster Drehzahlstufe von knapp 600 U/min. Nach achtern in beide Richtungen unter gleichen Bedingungen fast auf dem Teller. Auch die Geradeausfahrt nach achtern kein Problem.

Die doppelschalige Bauweise und partielle Ausschäumung verleihen Rumpf und Deck hohe Verwindungssteifigkeit. Besondere Laminat- und Metallverstärkungen an allen neutralgischen Punkten untermauern die extrem hohen Stabilitätskriterien, die sich die Werft selbst gesetzt hat. Ein Grund mehr, warum es sich Regal leisten kann, eine so genannte „lifetime“-Garantie auf den Rumpf einzuräumen und fünf Jahre lang für Osmose-Schäden geradezustehen.

Ausstattung und Verarbeitung

Die CE-Entwurfskategorie gibt grünes Licht für sechs Personen. Das ist auch okay, mehr sollten es aber nicht sein, denn sonst wird's doch ein bisschen eng an Bord. Fahrer und Copilot kann's zwar egal sein, beide nehmen Platz in zwei perfekt geformten Schalenitzen mit gutem Seitenhalt, dreh- und horizontal verschiebbar. Achtern ist die L-Bank mit vier Personen gut ausgelastet.

Sehr stabil fällt die gut abweisende, leicht getönte, in VA-Rahmen gebettete Windschutzscheibe aus, die, mittig aufgeklappt, den Weg aufs Vorschiff freigibt. Da auf ein Gangbord zu Güns-



6
H
O
7
D
K
te
8
d
9
a
gl
ge



6 Aufwändig gearbeitete Schalensitze mit gutem Seitenhalt. Horizontal verstell- und drehbar. Die Vorderkante kann in Offshore-Stellung hochgeklappt werden.

7 Bequemer Durchgang an Steuerbord auf die Badeplattform. Darunter das Batterie-Staufach und der Platz für den Heckanker. Darüber hinaus ließe sich hier auch noch die zweite Batterie installieren. Stauraum satt.

8 Selbstlenzende Vertiefung vor dem Kajüteingang. Da bleibt der Unterdecksbereich trocken, auch wenn's richtig schüttet.

9 Variationen zum Sitzen und Liegen: Die Kombination von achterlicher Querbank, Innenleben der Motorabdeckung und gleichzeitige Sonnenliege, lässt vielfältige Umbauten zu. Passgerecht verstaut, die Polsterteile.



Fahrbericht

ten der Pflichtbreite gänzlich verzichtet wurde, ließen sich die Regal-Konstrukteure variable Trittstufen einfallen. Um 90° drehbar, damit der Einstieg unter Deck nicht eingeengt wird. Ohne Schnickschnack, mit rutschfester Antislipstruktur (gilt auch für alle übrigen Trittflächen im Boot), präsentiert sich das Vorschiff mit getöntem Lüftungsluk, großem Ankerkasten, Navigationslicht, versenkbaren Beschlügen (insgesamt sechs rund ums Boot, sogar eine mittige Springklampe) und flachen Handläufen. Gegen Aufpreis kann eine – wie beim Testprobend – um knapp 30 cm „erhöhte“ Reling geordert werden. Die Schalensitze lassen sich in Offshore-Position umfunktionieren, vor dem Beifahrer ein riesiges, abschließbares Handschuhfach.

Der ansprechend gestaltete Steuerstand verfügt über ein vertikal verstellbares Ruder im Wurzelholzlook, Anzeigen für Drehzahl, Geschwindigkeit und Trimmstellung, Voltmeter, Wassertemperatur, Kraftstofftank und Öltemperatur. Über diverse Kippschalter werden elektrische Funktionen wie Blower, Horn, Navigationsbeleuchtung und Bilgenpumpe etc. aktiviert. Etwas sehr schmal fallen schlitzförmige Ablagen beidseitig in der Wegerung für Fahrer- und Co aus.

Achtern an Backbord eine geteilte L-Sitzbank mit riesigen Stauräumen darunter, die unter anderem auch die Kühlkiste, Abfalleimer und den im Cockpit aufzupflanzenden Tisch samt Steckfuß aufnimmt. Highlight ist jedoch die Kombination aus Sonnenliege und Motorabdeckung mit variablem Polster. Wird das Polster angehoben kommt darunter eine ausklappbare Verlängerung zum Vorschein, die mit Hilfe der Kopfstütze zu einem be-

quemen Sofa mutiert. Ein zusätzliches Polster verlängert die Querbank zu einer zweiten Sonnenliege. Geschickt genutzt der schmale Durchgang an Steuerbord auf die Badeplattform. Davor hinter einem Schapp Hauptschalter und Sicherungen. In voller Länge unter dem Bodenluk das Batteriefach und eine Halterung für den zweiten Anker. Für Wasserskifreaks sicherlich eine Augenweide, die üppige Badeplattform mit verdeckter Teleskop-Badeleiter.

Unterstützt von Gasdruckfedern wird die Sonnenliege-sektion angehoben und es öffnet sich die Herzkammer des Regal 2250 mit dem MerCruiser Benziner 5.0 MPI. Sauber installiert, bestens zugänglich von allen Seiten, flankiert von Stauraressourcen neben der Maschine.

Wer sich für dieses Cuddy entscheidet, dem bietet sich auch die Möglichkeit, an Bord zu übernachten. Kein Problem in der Schlupfkajüte für zwei Personen. Decke und Wände sind mit Skai bzw. Teppichboden ausgekleidet. Eine massive, dunkel getönte Plexiglas-schiebetür, die nach Bb. in der Abschottung verschwindet, verschließt den Unterdecksbereich.

Fazit: Seine wahren Fahreigenschaften spielt der Rumpf eigentlich erst bei Motorisierungen um die fünf Liter Hubraum und jenseits der 180-kW-Grenze (250 PS) aus. Zwar sind auch Dieselmotorisierungen im Angebot, Einstiegsmarke um 110 kW (150 PS), aber dann hält sich bei voller Ballastausnutzung der Fahrspaß sicherlich in Grenzen. Dieses Boot verlangt einfach nach Power.

Claus D. Breitenfeld