

TEST SILVER TIGER BR



AHTIS WASSERTAXI

Mit der »Z-Range« präsentiert der finnische Aluminium-Boot-Hersteller Silver Boats erstmals eigene GFK-Modelle, die zudem mit einer patentierten Rumpfkonstruktion aufwarten. Beim Praxistest auf dem Bodensee gingen wir mit der neuen Silver Tiger BR auf Tuchfühlung.

Die auf dem Bodensee getestete Silver Tiger BR benötigt nur fünf Sekunden, um in Gleitfahrt zu kommen

TEST SILVER TIGER BR

Bevor wir mit der Silver Tiger BR zu unserer Testfahrt starten, müssen wir uns mit der Historie eines innovativen Bootsprojektes beschäftigen. Bereits im Jahre 2016 stellte der finnische Konekesko-Konzern mit der Yamarin 81 DC einen Daycruiser vor, der in der Fachwelt für Furore sorgte. Die 8,05 m lange Yamarin 81 DC machte mit einer von Eker-Design aus Norwegen gezeichneten, recht futuristisch wirkenden Linienführung auf sich aufmerksam. Das Unterwasserschiff präsentierte sich mit dem nach dem Entwickler Peter Bjersten sogenannten »Petestep«-Rumpf eines Stockholmer Konstruktionsbüros als Weltneuheit. Mit der vom Rennsport abgeleiteten Rumpftechnologie fuhr der offene Gleiter in rauen Gewässern ruhiger, verbrauchte weniger Kraftstoff und punktete

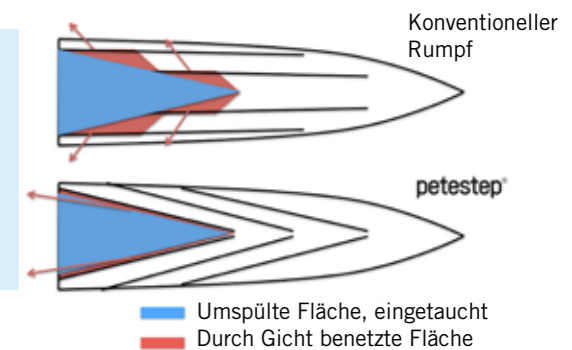
mit hohem Fahrkomfort. Die kreative Zusammenarbeit von Yamarin, Eker Design und Petestep führte zu einem Boot mit außergewöhnlichem Styling. In die Entwicklung sollen mehrere Millionen Euro geflossen sein. Dennoch liefen nur acht Einheiten vom Stapel. Einen Testbericht von der Yamarin 81 DC veröffentlichten wir in SKIPPER Bootshandel 1.2017. Nachdem die Marke Yamarin Boats kurze Zeit später in den globalen Yamaha-Konzern eingegliedert wurde, stellte man die Fertigung der Yamarin 81 DC wegen zu hoher Produktionskosten ein. Damit schlug die Stunde der zur finanzstarken Otto-Brandt-Gruppe gehörenden Werft Terhitec Oy, die daraufhin die Rumpf- und Bootsdesign-Rechte erwarb und nun mit den Eker-Design- und Petestep-Büros kooperiert. Bereits im Frühjahr 2018 trug die Zusammenarbeit erste

Früchte, als auf der Finnboat-Show die stark an die Yamarin 81 DC erinnernde Silver Raptor präsentiert wurde. Derzeit stehen in der Z-Serie drei verschiedene Modelle zur Wahl, von denen wir uns nun den Bowrider Silver Tiger BR aus der Nähe ansehen.

Mit ihrem markanten Layout und dem hohen Freibord hebt es sich die Silver Tiger BR bereits am Steg von der Konkurrenz ab. Badeplattform, Cockpit, Bug und feste Tritte sind mit Teak-Laminat belegt. Die mittig aufklappbare Frontscheibe reicht mit nahtlos anschließenden langen Windschilden bis zur hinteren Bankreihe, um auch die Passagiere auf den Rücksitzen vor Fahrtwind zu schützen. Das Cockpit mit einer inneren Bordwandhöhe von 82 cm vermittelt Geborgenheit und gefällt mit einer



1. Das Cockpit der Silver Tiger BR zeigt sich praktikabel, schlicht und aufgeräumt
2. Der Skipper nimmt auf einem bequem abgestimmten Schalensitz platz
3. Der Einstieg ins offene GFK-Boot erfolgt über rutschfeste Tritte am Heck
4. Typisch für einen Bowrider – der Durchgang zur Bugsektion mit Sitzbänken



strapazierfähigen steingrauen Polsterung aller Sitzflächen. Dazu gehören die U-Sitzgruppe achtern sowie die U-Sitzgruppe am Bug. Unter allen Sitzen verbergen sich große Staufächer, die unter der Hecksitzbank sogar mittels einer Abloy-Schließgarnitur gegen unbefugten Zugriff und Diebstahl gesichert sind. Dass sämtliche Schapps und Deckel an Bord mit Gasdruckfedern ausgestattet sind, versteht sich fast von selbst. Wie viele der finnischen Tageskreuzer kommt auch die Silver Tiger ohne überflüssigen Zierrat aus, aber wartet neben dem besagten Rumpf mit einer Reihe von technischen Raffinessen auf. Allein die Heckpartie des 6,06 m langen Gleiters hat es in sich. So verbergen sich unter den hochklappbaren »Kotflügeln« sowohl die Fender als auch die Einfüllstutzen für Kraftstoff und Wasser. Die Badestege sind ein fester Teil des Rumpfes und keine zusätzlich angebrachten Plattformen.

Die achterliche Sofa-Gruppe kann zu einer Sonnenliege, zur Essecke oder mittels Baldachin in eine Schlafstatt verwandelt werden. Ein auf clevere Art und Weise verstecktes Bimini-Verdeck kann jederzeit unkompliziert und schnell aus Heck und Seitenwänden ausgeklappt werden. Fahrer und Beifahrer sitzen jeweils auf gut gepolsterten Einzelsitzen, die sich bei Bedarf austauschen lassen. Der Steuerstand des vom deutschen Generalimporteur, der Firma Boat Solutions aus Utting am Ammersee, bereitgestellten Testbootes glänzte mit Marine-Technik vom Feinsten. Auf einem Raymarine Axiom 12-Zoll-Touchscreen-Multifunktionsdisplay, welches als 2.178 Euro teures Upgrade zum standardmäßig verbauten Axiom 9 RV erhältlich ist, bekommt man unter anderem sogar die Trimmposition des Außenbordmotors angezeigt. Ein Fusion-Audio-Player, das Display des Suzuki-Motormanagements so-

wie die Bedieneinheit der optionalen Trimmklappensteuerung von Mente Marine runden das Bild ab. Eine steuerbordseitige Armauflage für den Skipper haben wir jedoch vermisst. Ein knapp 50 cm breiter Durchgang führt zum Vordeck mit zwei gegenüberliegenden Bänken. Zum eigenständig geformten Bug, der auch als Bootseinstieg fungiert, gelangt man geradeaus über zwei Tritte.

Doch nun wollen wir ablegen und wissen, wie sich der Petestep-Rumpf in der Praxis macht. Mit minimalen 660 min⁻¹ und bei 51 dB(A) flüsterleise abgelegt, schippern wir mit 2,5 Knoten gemächlich aus dem Hafen. Auf dem glatten Bodensee schiebt sich das Boot an, bereits bei 12 Knoten und knapp über 2700 min⁻¹ ins Gleiten zu kommen. Nun beginnt die »Flugphase«, und so, wie die Geschwindigkeit zunimmt, hebt sich das Boot immer mehr aus dem Wasser, um dieses

TEST SILVER TIGER BR

förmlich zu überfliegen. Dieser Prozess geschieht so geschmeidig, wie man es nur selten erlebt. Bei der mit 5.700 min⁻¹ erreichten Maximalgeschwindigkeit von 38,6 Knoten ist mit ein bisschen Feinabstimmung sogar noch Spielraum nach oben. Hervorragender Geradeauslauf, eine stabile Kurvenlage sowie beste Rauwassereigenschaften machen das Boot zu einem Klassenprimus. Dank des Petestep-Rumpfes macht es richtig Spaß, mit der Silver Tiger unterwegs zu sein. Im Gegensatz zu einem herkömmlichen V-Rumpf mit mehreren Längsstringern leiten hier sogenannte »Deflektoren« das

Spritzwasser nach achtern. Dadurch wird das Boot schneller angehoben und bekommt frühzeitig mehr Schubkraft zugespielt. Die mit Wasser benetzte Oberfläche verringert sich, was wiederum zu einem niedrigeren Energiebedarf führt. Hier gehen einige Pluspunkte an den Petestep-Rumpf, detaillierte Infos zu dessen Technologie gibt es unter www.petestep.com

Unser Fazit ist ein Plädoyer für ein außergewöhnliches Boot. Hatten es Boote aus Finnland nicht zuletzt wegen ihrer selbstbewussten Preisgestaltung bisher

oftmals schwer, den deutschen Markt zu erobern, dürfte die Silver Tiger möglicherweise Türen öffnen. Der Einstiegspreis des motorlosen Bootes beläuft sich auf 37.950 Euro. Mit dem übers gesamte Drehzahlband temperamentvoll antretenden Suzuki DF150 APX und einigen kostenpflichtigen Extras bestückt, erhält man für 62.682 Euro einen absolut hippen Begleiter, der auch gut in den Fuhrpark des finnischen Meeresherrn Ahti gepasst hätte.

Text & Fotos: **Rex Schober**

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,06 m
Breite: 2,36 m
Gewicht: 1.150 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 8
Brennstofftank: 170 l
Wassertank (opt.): 40 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder (Langschaft), maximal zulässige Motorleistung 110,3 kW (150 PS)
Grundpreis: 37.950 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inklusive Motor und Sonderausstattung 62.682 €

MOTOR AM TESTBOOT

Suzuki DF150APX, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung: 110 kW (150 PS), Zylinderzahl: 4, Hubraum: 2.867 ccm, Bohrung x Hub: 97 x 97 mm, Gewicht: 241 kg, maximaler Drehzahlbereich 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 20.690 Euro

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Abloy-Schlösser in der Heckbackskiste, Hydrauliklenkung, Bugöse, Composite-Teak, Navigationslicht, Raymarine Axiom 9 RV Kartenplotter mit Tiefensonar, elektrohydraulische Trimmklappen, Badeleiter, elektrische Bilgenpumpe, zwei Scheibenwischer, Heck- und Fahrpersenning

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Webasto-Standheizung (3.449 €), duales Batteriesystem (630 €), Kühlschranksystem (1.575 €), Frischwassersystem mit Spüle (990 €), Gaskocher (249 €), Abloy-Schlösser für Ankerkästen (243 €), Wasserski-Bracket (595 €), Kühlfach (780 €), Raymarine-12-RV-Kartenplotter-Upgrade (2.178 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	51 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	53 dB(A)	2,5 kn
	1000 min ⁻¹	61 dB(A)	3,8 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	5,2 kn
	2000 min ⁻¹	66 dB(A)	6,3 kn
	2500 min ⁻¹	67 dB(A)	7,2 kn
	3000 min ⁻¹	71 dB(A)	14,1 kn
	3500 min ⁻¹	73 dB(A)	20,1 kn
	4000 min ⁻¹	75 dB(A)	23,9 kn
	4500 min ⁻¹	78 dB(A)	28,0 kn
	5000 min ⁻¹	78 dB(A)	32,4 kn
	5500 min ⁻¹	82 dB(A)	36,7 kn
(Vollast)	5700 min ⁻¹	83 dB(A)	38,6 kn

Revier: Bodensee vor Friedrichshafen, **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 15° C, **Luft:** 18° C, **Wind:** 1 Bft.,
Tanks: Benzin 170 l (100 %), Wasser leer

- ⊕ Hervorragende Lauf- und Manövriereigenschaften
- ⊕ Innovativer und patentierter Petestep-Rumpf
- ⊕ Modernes Design und äußerst solide Verarbeitung
- ⊕ Gelungenes Gesamtkonzept mit vielen pfiffigen Details
- ⊕ Sehr umfangreiche Standard-Ausstattung
- ⊕ Robuste, passend dimensionierte Scheuerleiste

⊖ Bisher keine Armauflage für den Skipper am Steuerstand

INFORMATIONEN UND WERFT

Boat Solutions GmbH (Silver-Generalimporteur für Deutschland, Österreich, Schweiz und Lieferant des Testbootes), Seestraße 8, 86919 Utting am Ammersee, Tel. 08806-956590, **Händlerverzeichnis unter www.boatsolutions.de**
Terhitec Oy, Silver Boats, Sorvitie 4, FI-63700 Ähtäri, www.silverboats.fi



1. Der eigenwillige designte Bug mit LED-Scheinwerfer
2. Die Persenning wird aus der Hecksitzbank geklappt
3. Staufach unter der Hecksitzbank mit Abloy-Schloss
4. Raffiniert – Fender werden im »Kotflügel« verstaut
5. Das Raymarine-Axiom-Display zeigt alle wichtigen Daten an. Sogar die Trimmposition des Motors