

Tanz mit dem SCHLAUCH

Die markant designten Bootsmodelle der italienischen Zar-Formenti-Werft als bloße Schlauchboote zu bezeichnen, scheint untertrieben. Tatsächlich gehören die edlen Festrumpf-Flitzer zum Besten, was der Markt bereitstellt. Wir haben uns die Zar 59 SL beim Test auf dem Bodensee genauer angesehen.



Im Jahre 1979 gegründet und etwa 30 Kilometer südlich von Mailands Zentrum beheimatet, zählt Zar Formenti zu den bekanntesten italienischen Herstellern von Festrumpf-Schlauchbooten. Die 40-jährige Erfahrung im Bau von aufblasbaren Gummibooten hat die feine Manufaktur aus Motta Visconte mit eigenentwickelten modernen Fertigungstechnologien und hohem Qualitätsanspruch mit an die Spitze der europäischen RIB-Produzenten gebracht. Hierbei steht »RIB« für »Rigid Inflatable Boat«, kurz, für ein steifes Schlauchboot mit Festrumpf. Die von den Designern Ambrosini und Pincelli aus dem Team um Werftchef und Designer Formenti gezeichneten Boote der Modellreihen Zar und Zar Tender fallen vor allem durch ihre stilistisch eigenständige und patentierte GFK-Bugsektion auf, die frei von Tragschläuchen ist. Neben den bereits genannten Modellreihen, die in Längen zwischen 3,95 m und 9,70 m gefertigt werden, verfügen die Modelle der Baulinien Zar Mini und Makó in Längen zwischen 1,80 m und 6,80 m



1

hingegen über Tragschläuche auch am Bug und sind teils als faltbare Boote mit Luftböden und Luftkiel ausgestattet.

Die 6,09 m lange und 2,43 m breite Zar 59 SL gehört hingegen zur komfortablen »Sport Luxury«-Serie, die als exklusives RIB durchaus zu beeindrucken vermag. Bevor wir an Bord gehen, seien die Vorzüge des besonderen Bug- und Vorschiffdesigns erklärt. Anstelle des Tragschlau- ches bei Booten in konventioneller Bau- weise wartet das Zar-RIB am GFK-Bug mit einem selbstlenzenden Ankerkasten inklusive solider Buganker-Installation und rutschfestem Bodenbelag auf. Für optionale 2.847 Euro kann das gesamte Deck mit Flexiteek belegt werden. Wichtigster Vorzug des Bug- und Rumpfdesigns ist hingegen der Effekt, dass von vorn aufprallendes Wasser unter den Bug und gleichzeitig nach hinten abgeleitet

wird. Diese Spritzwasser-Minimierung verschafft dem Boot ein schnelleres Erreichen der wirtschaftlichen Gleitphase, erhöht den Fahrkomfort und sorgt aufgrund des aufgestellten Bugs und des bis zum Heck verlaufenden Zar-Rumpfes für exzellente Laufeigenschaften. Eine weitere Besonderheit ist die Konstruktion der fest mit dem Rumpf verklebten Tragschläuche, die bis auf ein Minimum reduziert wurden und vom vorderen Bootsdrittel bis scharf zum Heck verlaufen. Die widerstandsfähigen und witterungsbeständigen Trageschläuche aus französischem Orca-Hypalon weisen einen Durchmesser von 52 cm auf. Sie stabilisieren das Boot in Ruhelage und geben ihm bei forcierter Fahrt durch die Welle oder im Rauwasser zusätzlichen Auftrieb. Es sei vermerkt, das feuerfestes Orca-Hypalon auch im professionellen Bereich wie bei Arbeitsbooten oder bei

militärischen Anwendungen zum Einsatz kommt und leicht geklebt werden kann.

Im Cockpit dominiert die nach Steuerbord ausgerichtete 90 cm breite und 120 cm hohe Fahrkonsole. Die ebenso breite Steuersitzbank einer Sitzhöhe von 40 cm empfinden wir während der Fahrt als etwas zu niedrig, wenngleich sie zur besseren Voraussicht hochgeklappt werden kann. Beidseitige Tritte auf den je 72 cm hohen Bordwänden in Höhe des Steuerstandes erweisen sich als praktische Einstiegshilfen. Der Raum des 410 x 130 cm großen Cockpits wird mit U-Sitzgruppe am Bug und Hecksitzbank optimal genutzt. Es gibt eine Vielzahl an großen Staufächern im vorderen Bereich, unter der 135 x 75 cm großen Hecksitzbank, in Motornähe und in der verstellbaren Fahrer-Doppelsitzbank. Edelstahlgriffe- und Klampen, zwei Badeplattformen

sowie eine doppelte Scheuerleiste vervollständigen den sehr guten Gesamteindruck. In CE-Seetauglichkeitskategorie C zertifiziert (Windstärke bis 6 Beaufort, Wellenhöhe bis 2 m, küstennahe Gewässer), darf das Boot bis zu elf Personen aufnehmen. In der Praxis sollte das bei knapp 5,5 Quadratmetern »Nutzfläche« aber eine Seltenheit sein. Für eine vierköpfige Familie oder vier Angelfreunde ist das Platzangebot hingegen optimal, solange man keine Schuh-Übergrößen hat oder in schweren

Arbeitsschuhen an Bord will. Die Fuß-Spielräume sind nicht gerade üppig bemessen. Doch die Zar 59 SL will kein Offshore-Arbeitsboot, sondern ein sportlich-luxuriöser offener Flitzer sein. Demzufolge gibt es optional zum guten Standard-Equipment auch eine Fülle von weiteren Ausstattungsdetails, die das Boot in Sachen Bordtechnik und Komfort zu einem Wunschobjekt machen. Ein klappbarer Navigationsbügel für 2.023 Euro kann Scheinwerfer, Navigationsbeleuchtung und Antennen

aufnehmen. Wer nicht auf eine elektrische Ankerwinde verzichten will, der sollte diese Arbeit für optionale 2.555 Euro von der Maschine verrichten lassen. Küstenfahrer können über einen Hilfsmotorspiegel nachdenken, der für 323 Euro zu haben ist. Das Volumen des vorinstallierten 160-l-Kraftstofftanks ist im Binnenbereich ausreichend. Im Küstenbereich könnten aber in Anbetracht des beladenen Gesamtgewichtes mit Motor von geschätzten 1.200 kg ein paar Liter mehr drin sein.



2



3



4

1. An der praktisch-übersichtlichen Steuerkonsole ist alles am richtigen Platz
2. Das Zar-RIB vermittelt einen wertigen und qualitativ hohen Eindruck
3. Im Achtercockpit gibt es variablen Gestaltungsspielraum
4. Im Cockpit finden vier Angler genügend Handlungsspielraum

TEST ZAR 59 SL

Die Fahreigenschaften der Italienerin sind wie das Sicherheitsgefühl hervorragend. Mit 110,3 kW (150 PS) maximal motorisiert, geht es bei eingekuppeltem Gang und 750 min⁻¹ mit zwei Knoten gemächlich voran und bleibt mit 55 dB(A) sehr leise. Kanalfahrt von 6,5 Knoten wird bei 1.750 min⁻¹ erreicht, doch es dauert nur einen kurzen Moment, bis es richtig zur Sache geht. Knapp über 2.600 min⁻¹ beginnt sich der Gleiter aus dem Wasser zu heben und erreicht bei 3.000 min⁻¹ sportliche 15,3 kn. Dabei bleibt es an den Ohren mit 75 dB(A) immer noch angenehm ruhig. Schnell stehen bei 5.500 min⁻¹ 36,7 Knoten auf dem Tacho, und bei glatten 6.000 min⁻¹ liegt Volllast mit

immerhin 38,6 Knoten (71,5 km/h) an. Die standardmäßige Hydrauliklenkung reagiert schön direkt und ein Vollkreis ist mit zwei Steuerraddrehungen vollzogen. Allein bei schnelleren, sehr eng gezirkelten und forcierten Kurven sollte der Motor maximal heruntergetrimmt sein, um dem Prop zu signalisieren, jetzt nicht nach Luft zu schnappen. Ansonsten werden Wellen sanft geschnitten, es kommt nirgendwo Wasser über und das Boot läuft sprichwörtlich wie auf Schienen.

Insgesamt bietet die Zar 59 SL eine sehr überzeugende Vorstellung. Die penible Verarbeitung, hochwertige Materialien, große Staufächer, reichlich Zubehör und

ein geringes Trailergewicht von unter 1.000 kg machen das Boot vor allem für Küstenfahrer und Entdecker interessant. Der Einstiegspreis ohne Motorisierung von 39.150 Euro ist zwar beileibe kein Pappenstiel, aber angesichts des Qualitätsanspruchs, der Fahreigenschaften und der Wertigkeit durchaus angemessen. Weil ein Zar-RIB kein Boot von der Stange ist, drückt es auch die Individualität seines Besitzers aus. Mit einer Zar 59 SL fährt man auf jeden Fall in der ersten Reihe. ■

Text & Fotos: Rex Schober

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,09 m

Breite: 2,43 m

Schlauchdurchmesser: 0,52 m

Anzahl der Luftkammern: 6

Gewicht: 590 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 11

Brennstofftank: 160 l

Wassertank (opt.): 60 l

Baumaterial: Rumpf aus GFK, Schlauchsystem aus Hypalon (CSM)

Motorisierung: Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung 51,5 bis 110,3 kW (70-150 PS)

Grundpreis (ab Werft, ohne Motor): 39.150 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inklusive Motor und Sonderausstattung 59.000 €

MOTOR AM TESTBOOT

Suzuki DF150, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung 110,3 kW (150 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 97 x 97 mm, Hubraum 2.867 ccm, Gewicht: 215 kg, max. Drehzahlbereich 5.000-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 19.800 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Ankerkasten, Bugspriet mit Stahlplatte und Vorbereitung für elektr. Ankerwinde, 160-l-Kraftstofftank, höhenverstellbare Doppelsitzbank für Fahrer und Beifahrer mit integriertem Staufach, Steuerkonsole mit Sportlenkrad und hydraulischer Lenkung, doppelte Scheuerleiste, sieben Edelstahlgriffe, drei D-Ringe für Befestigung von Krangurten, integrierte Badeleiter, Reparaturkit, Kolbenpumpe, Manometer

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Ankerwinde inkl. Ankerkette mit Bedienung an der Konsole (2.555 €), elektrischer Kühlschrank (950 €), Edelstahl-Geräteträger (2.023 €), Suchscheinwerfer (273 €), Navigationsbeleuchtung inkl. Ankerlicht (521 €), Duschsystem mit Pumpe und 60-l-Tank (880 €), Hilfsmotorspiegel (332 €), Trailer-Persenning (860 €), Konsolen- und Sitzabdeckung (352 €), Krangurte (272 €), Schaltpanel (442 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	750 min ⁻¹	53 dB(A)	0 kn
	750 min ⁻¹	55 dB(A)	2,0 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	4,1 kn
	1500 min ⁻¹	64 dB(A)	5,4 kn
	2000 min ⁻¹	68 dB(A)	7,4 kn
	2500 min ⁻¹	72 dB(A)	8,5 kn
	3000 min ⁻¹	75 dB(A)	15,3 kn
	3500 min ⁻¹	77 dB(A)	20,4 kn
	4000 min ⁻¹	75 dB(A)	23,9 kn
	4500 min ⁻¹	78 dB(A)	27,3 kn
	5000 min ⁻¹	80 dB(A)	31,9 kn
	5500 min ⁻¹	82 dB(A)	36,7 kn
(Volllast)	6000 min ⁻¹	84 dB(A)	38,6 kn

Revier: Bodensee vor Friedrichshafen, Crew: 2 Personen, Messung: GPS, Wasser: 20° C, Luft: 22° C, Wind: 2-3 Bft., Tank: Benzin 160 l (100 %)

- ⊕ Sportliche und sichere Laufeigenschaften
- ⊕ Leicht zu handhaben und problemlos zu trailern
- ⊕ Unverwechselbares und elegantes Design
- ⊕ Geräumige und zahlreiche Staufächer
- ⊕ Durchdachte Detaillösungen
- ⊕ Recht umfangreiche Standardausstattung
- ⊕ Großzügiges Platzangebot

- ⊖ Fahrersitzbank etwas zu niedrig
- ⊖ Selbstbewusste Preisgestaltung

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootezentrum Nürnberg (Lieferant des Testbootes), Melli-Beese-Str. 4, 90768 Fürth, Tel. 0911-93288103, www.bootezentrum.de

Zar Formenti, Vigna della Pace, I-20086 Motta Visconti (MI), Liste der deutschen Händler unter www.zar-formenti.net/de



1



2



3



4



5



6

1. Das Cockpit präsentiert sich aufgeräumt und wirkt wie aus einem Guss
2. Alle Installationen sind sauber ausgeführt und »unter Tage« verlegt
3. Detail der variablen Gestaltungsmöglichkeiten des Achtercockpits
4. In den Bordwänden verstecken sich mehrere große Seitenfächer
5. Das Bimini-Top lässt sich schnell über das ganze Cockpit ausklappen
6. Zahlreiche große Schapps im Bugbereich machen das Zar-RIB zu einem echten Stauraum-Wunder