

Das Silver Shark CCX" zeigt unter Fullspeed seine scharfen Zähne. Mit 140 Suzuki-PS am Spiegel beschleunigt der Testproband auf gut 64 km/h (35 kn).





Silver Shark CCX

Ein „Hai“ mit scharfen Zähnen

Wäre an den renommierten österreichische Schriftsteller Johannes Mario Simmel zu dessen Lebzeiten der Wunsch herangetragen worden, über das Produkt „Silver Boats“ ein Statement zu verfassen, das Resümee hätte sicherlich in einem seiner bekanntesten Romane gipfeln können: „Es muss nicht immer Kaviar sein . . .“. Soll im Umkehrschluss heißen, grundsolide, ausgereifte, praxisorientierte Technik, qualitativ hochwertige Verarbeitung vom Feinsten – ohne sich in unnötigen Schnickschnack zu verzetteln. Und genau so präsentiert sich auch unser Testproband, das „Silver Shark CCX“.

Text und Fotos: Claus D. Breitenfeld





Aufmerksamen Lesern des „MotorBoot-Magazins“ wird bereits bei der Lektüre der Ausgabe Oktober 2021, im Zusammenhang mit dem Testbericht über den neuen Antriebsboliden „Suzuki DF140BG“ nicht entgangen sein, dass dessen Fahrwerte am Spiegel dieses Silver-Exponates voll und ganz überzeugen konnten. Suzukis Entscheidung, mit ihrem brandneuen „Drive by-Wire-Triebwerk“ diese finnisch-japanische Koalition einzugehen, kam sicherlich nicht von ungefähr.

Einerseits perfekt die sich ergänzende Konfiguration zwischen Boot und Motor, zum anderen die seit Jahren absolut verlässliche, in Utting am Ammersee bestens etablierte „Boat Solutions GmbH“ als Partner mit Geschäftsführer Dominik Entzlinger, gelernter Bootsbauer, ehemaliger Leistungsrunder und darüber hinaus begeis-

terter Segler. Eine durchaus fruchtbare Symbiose in dieser sensiblen Branche, manifestiert durch Entzlingers unverrückbare Maxime: „Mein Arbeitsplatz am Wasser ist für mich nicht wegzudenken und genau das, was ich mir als junger Mensch erträumt habe“. Na, wenn das nicht beste Voraussetzungen sind für eine optimale Zusammenarbeit – und das auch zweifelsfrei im Sinne des Kundenservices – was dann . . . ?

Design, Konzept, Verarbeitung

Ähtäri, eine Kleinstadt im Südwesten unserer nördlichsten Nachbarn der europäischen Währungsunion, seit den frühen `90er Jahren die Wiege finnischer Silver-Boote inmitten der zehntausendfachen Binnenseenplatte, gilt zwar nicht als das Extrem-Wassersport-Revier dieser Region, dennoch, die Verbundenheit finnischer Boat-People zu ihren

„befahrbaren Feuchtgebieten“ endet nicht mit dem kalendrischen Winteranfang. Finnen nutzen in der Regel Gewässer ganzjährig, vornehmlich zum Fischen, aber auch für jedwede andere Freizeit- oder professionellen Aktivitäten. Dass unter diesem Aspekt größte Wertigkeit auf hohe Belastbarkeit des Gerätes gelegt wird, steht völlig außer Frage. Dies wiederum sollte nicht zwangsläufig mit der Vermutung einhergehen, dass alles, was der Praxis dienlich ist, auch unansehnlich sein müsste. Ganz im Gegenteil, Silver tritt hier den Beweis an, dass vordergründig unterschiedlichste Fakten sich zu durchaus gegenseitig befruchtenden Symbiosen entwickeln können.

Zugegeben, so ein – na ja – im weitesten Sinne als „nacktes“, fahrtechnisch apostrophiertes Wassersportgerät, ist vielleicht nicht jedermanns Sache. Soll und will es auch nicht sein. Wer allerdings

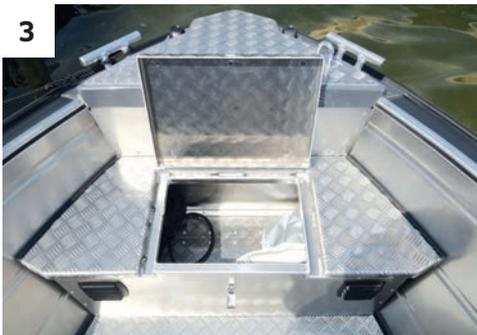
Kriterien unter dem Aspekt „Pfleger, Praxistauglichkeit, Robustheit und effizienter Investition auf Sicht“ einen höheren Stellenwert einräumt als vernachlässigbarem „Schickimicki-Plunder“, der kommt bei seiner Kaufentscheidung um die Berücksichtigung des „silbrigen Metalls“ kaum herum. Und `mal ehrlich, schon allein durch geringen, optionalen Zubehör-Aufwand, wie etwa einem Satz Sitzkissen, auch Bimini-Top oder Targa-Bügel, bekommt die ganze Chose schon wieder ein ganz anderes Gesicht.

Darüber hinaus – mit `nem Aluboot `mal soeben nach Lust und Laune auf `nen Kies- oder Sandstrand `raufzurutschen – was soll's?! Für „GfK'ler“ eine Horrorvorstellung, Gelcoat und Laminat mögen das nicht so gerne.

Wir gehen an Bord. Schnorkellos, konzeptionell typisches Silver-Prädikat widerspiegelnd, so präsent



1 Schnörkelloses, konzeptionell typisches Silver-Prädikat widerspiegelnd, präsentiert sich der Decksbereich dieses Center-Consol-Exponates. **2** Reichlich Platz im Vorschiff für ein Boot der knapp Sechs-Meterklasse. Besonders positiv zu bewerten, das erfreulich hohe Freibord unter dem Aspekt Sicherheit.



3 Maximaler Stauraum durch volle Platzausnutzung von Bordwand zu Bordwand, Klappe auf (oder zu . . .), Affe tot . . . **4** Sauber strukturierter Achterbereich vor der Motorwanne, wird dominiert von mittiger Backskiste. Diese wiederum flankiert von klappbaren, dennoch hochbelastbaren Sitzen. **5** Die Durchgänge auf die seitlichen Trittplätzen neben der Motorwanne werden gesichert durch im 90°-Gradwinkel schwenkbare Rückenlehnen und die abklappbaren Sitzflächen.

tiert sich der Decksbereich im Center-Consol-Format, sauberst verarbeitet, hoch belastbaren Eindruck vermittelnd. Beide Schalensitze mit Offshore-Funktion, in der Höhe variabel zu verstellen, voll drehbare für Rudergänger und Co, bestens dimensioniert, ergonomisch an die fahrtechnischen Bedienelemente wie Ruder, Schaltung, Trimm-Taps, diverse Kippschalter für Wischer, Navilicht, Bilgenpumpe, Troling-Funktion und Blick auf das Raymarine Flatscreen-Element angepasst. Dieses wiederum weitere fahrtechnische Infos bereitstellend, wie Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Spritverbrauch etc. Stabile Aluminium-Rundrohre rahmen die wirkungsvolle Windschutzscheibe ein, dienen gleichzeitig als solide



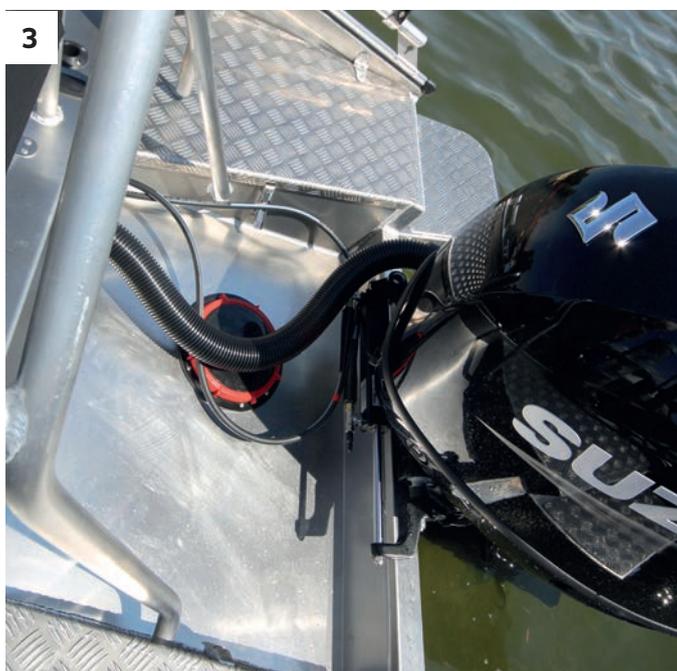
Rudergänger und Co. platzieren sich auf sauber und aufwendig verarbeiteten Schalensitzen mit hohem, effektivem Seitenhalt, umstellbar in Offshoreposition.



1



2



3



Ein „Bild für Götter“, die es zu deuten wissen, der elegante Flachwellen-Heckwasser-Abriss, ins nasse Element verhalten zelebriert vom brandneuen Suzuki DF140BG.

Handläufe. Komplettiert wird vorstehend beschriebener Bereich durch eine breite Fußstütze, Handschuhfach, Gläserhalter, Stauraum in der Konsole samt Batterie und Feuerlöscher.

Rutschfest der Stand auf dem Alu-Riffelblech-Plichtboden nach achtern und ins Vorschiff mit zweistöckigem Etagen-Bugstaufach und vorinstallierten Leerrohren für den evtl. Einbau eines Bugschrauben-Thrusters. Entlang des kompletten Innenbereiches sichern flache, auf der Bordwandweigerung verschweißte Handläufe die seitlichen Durchgänge neben

dem Steuerstand, deren Stützen gleichzeitig die Aufnahme-funktion von Fenderleinen erfüllen.

Vor der Motorwanne schließlich die gepolsterte Multifunktions-Backskiste mit Batterie, Elektrikmodul und Filtertechnik, flankiert von zwei äußerst stabilen, ebenfalls gepolsterten Klapp-sitzen samt schwenkbarer Rückenlehnen, die wiederum den Durchgang auf die seitlichen Staukästen neben der Motorwanne verschließen. Die aufgeräumte Motorwanne als solche und den Cockpitbereich trennt eine Alu-rohr-Konstruktion, bestens

geeignet als Wasserskizugbügel oder schlechthin Schleppeinrichtung. Vier ordentliche Festmacherbeschläge, Navigations-Lichterführung, Teleskopbadeleiter und der bequem erreichbare Kraftstoff-einfüllstutzen an Bb. runden das positive Erscheinungsbild ab.

Der Vollständigkeit halber, zum Abschluss dieses Kapitels, hier die auseinandergeplückte Definition des Testboot-Preises bzw. dessen Zusammensetzung. Sie beinhaltet unter anderem Optionen wie den Suzuki DF140 BTGX inkl. digitaler Instrumente, Keyless-Start/

1 Innenleben der achterlich zentral ausgerichteten Backskiste mit Batterie, Elektrikmodul und Filtertechnik.

2 Stauraum satt in den seitlichen Tritten, die Motorwanne flankierenden Stauräumen.

3 Vorbildliche Motorwanne, wie man sie sich nur wünschen kann: Aufgeräumt, unkomplizierter Zugang zum Inspektionsluk und ein Riffelschlauch, der sämtliche Motorsteuerungs-Segmente bündelt.

Stopp-System und die elektrische Schaltung. Daneben Plotter Raymarine Axiom 9 Plus, Fischfinder-Sensor, Trimmklappen, Scheibenwischer, 100 Ah Starterbatterie, zweite Batterie, zusätzliche Scheuerleiste, Sitzpolster, die höhenverstellbaren Sitze, Suzuki-VA-Propeller, Neuboot-Pauschale samt aller Montagen und Frachtkosten.

Fahreigenschaften

Seidenweiches, so gut wie geräuschloses Einkuppeln in die jeweilige Getriebe-position mit nur zwei Fingern, spontane Gasannahme über den gesamten Drehzahlbereich,



und - wenn auch nicht explizit zur Nachahmung empfohlen - sollte `mal von „voll voraus“ aus irgendwelchen Gründen das plötzliche Umschalten auf „voll zurück“ vonnöten sein, auch diese Aktion überstehen Getriebe, Kegelräder und Antriebswelle absolut schadlos. Die Elektronik macht's möglich: Erst nach entsprechender Drehzahlreduzierung wird der eigentliche Schaltvorgang realisiert. Soviel bereits ver-raten in der vorausgegan-genen Präsentation des „Suzuki DF140BG“, im MotorBoot-Ma-gazin 10/2021.

Aus ruhender Position bis Volllast, 6.200 U/min, 64 km/h (34,6 kn), lediglich 12,5 Sekunden, egal, ob zwei- oder dreiköpfige Crewstärke, da kann nicht gemekert werden. Auch auf das Herum-probieren in Sachen Propel-ler-Dimensionierungen kann getrost verzichtet werden. Als optimal erwies sich die dreiblättrige VA-Variante „13 7/8 x 19“ RTR“.

Unter diesen Voraussetzungen das hydraulische Ruder hart gelegt, gerade `mal fünf Umdrehungen von Seite zu Seite, null Kavitation, kein achterliches Wegschmieren oder Einhaken des Rumpfes, saubere Reaktion auf jede noch so kleine Lenkkorrektur. Weiches Wiedereinsetzen ins nasse Element nach dem Ab-reiten von Wellentälern, Dreh-zahlbegrenzung bei Übertrim-mung oder freiem Propeller ohne Wasserberührung.

Und als besonderes Schmankerl für die „wurm-badende Fraktion“, der „Trolling-Modus“. Stufenweise regulierbar zwischen 700 und 1.200 U/min. Je nach Gusto kann damit eine gewünschte Geschwindigkeit ohne Schalt-hebel-Aktivierung fixiert oder verändert werden. Bei Betä-tigung desselben, Wiederher-stellung des „Status quo“, ergo, ab geht die Post. Resümee: Alles im grünen Bereich, Fahr-kultur vom Feinsten.

Kontakt

Boat Solutions GmbH
Seestraße 8
D-86919 Utting am Ammersee
Tel.: 0049-(0)-8806-956590
Fax: 0049-(0)-8806-1533
Mail: office@boat-solutions.de
www.boatsolutions.de

Suzuki-Kontakt:
Suzuki Deutschland GmbH
Suzuki-Allee 7
D-64625 Bensheim
www.suzuki-marine.de



Silver Shark CCX

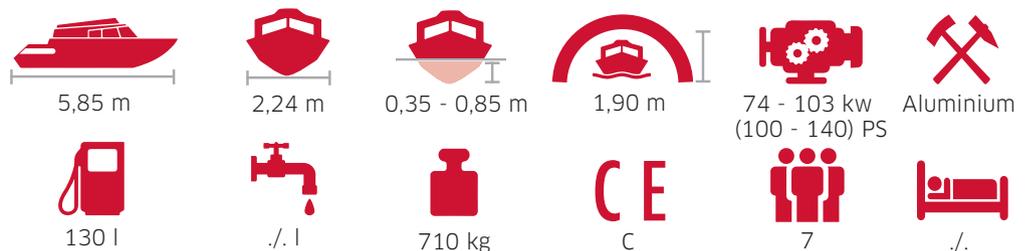
Herstellerland	Finnland
Motorisierung Test KW (PS)	Suzuki DF140BG "Drive-by-Wire"
Antriebsart	Außenborder, 4-Zylinder, 4-Takt
Preis Standard/Testschiff (E)	29.400,- ohne Motor / 49.900,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Schallpegel* dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	
Standgas eingekuppelt	700	1,70	3,15	0,80	0,47	0,25	48
Revierfahrt (ca. 6,5 kn / 12 km/h)	2450	6,50	12,04	5,70	0,88	0,47	60
Gleitfahrtgrenze	3000	9,40	17,41	8,70	0,93	0,50	71
Marschfahrt	4000	20,20	37,41	12,50	0,62	0,33	76
V-max.	6200	34,60	64,08	45,00	1,30	0,70	89

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 12,5, Drehkreis in Bootslängen = 0,75 - 1,5, Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 133 (246) / 189 (349)

*Gemessen am (Innen)Fahrstand



TESTBEDINGUNGEN: Revier: Ammersee, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 1 - ./.
- 0,25, Personen an Bord: 2 und 3, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 70 - ./.

Mein Fazit

Obwohl wir es hier mit einem reinrassigen Vertreter der ultimativen Aluminium-Fraktion zu tun haben, soll nicht verschwiegen werden, dass Silver insgesamt drei unterschiedliche Bausysteme präferiert. Neben dem hier vorgestellten Exponat aus der „X-Reihe“ sind im weiteren Portfolio gelistet die „Y-Baureihe“, ein Mix aus Aluminiumrumpf mit GfK-Innenschale und daneben die „Z-Serie“, waschechte Kunstharz-Laminat. Wenn man so will, für jeden Silver-Fan-Topf der passenden Deckel. Dennoch, ein echter Alu-Enthusiast wird sich nur schwerlich umstimmen lassen. Schier unverwüstlich, kompromisslos pflegeleicht, fahrtechnisch in seiner Klasse kaum überbietbar, so präsentiert sich diese „Silver Shark CCX“. Ein „Hai“ mit scharfen Zähnen. Chapeau!



Claus Breitenfeld - Testredakteur