

Hochprozentig: Four Winns Sundowner S 235 – “MIZU-Edition”

Zeitlos, kraftvoll, chic und schnell: Die Four Winns Sundowner S235 ist ein Daycruiser mit Übernachtungsmöglichkeit und bietet puren Motorbootspaß auf hohem Niveau.



Wenn ein Perfektionist und Geschwindigkeits-Fan wie Motorentuner Michael Zupritt, seines Zeichens Inhaber und Geschäftsführer der Motoren-, Boots- und Motorrad-Edelschmiede MIZU in Hilzingen nahe des Bodensees, die Gebiets-Vertretung für eine Motoryachtmarke übernimmt, deren Rumpfe eine hohe Fahrdynamik quasi serienmäßig eingebaut haben, ist kaum zu erwarten, dass er die Finger vom Motor des Vorführbootes lässt. Redakteur Christian Schneider probierte in den Abendstunden einen Sundowner der besonderen Art.

Text & Fotos: Christian Schneider

Design, Konzept, Verarbeitung

Der erste Schluck ist oft der Entscheidende und gibt Auskunft darüber, ob es geschmacklich passt oder nicht. Hier passt es: Four Winns versucht dankenswerterweise nicht das Rad neu zu erfinden, sondern gießt Bewährtes ins Glas. Ein zeitloses Design,

dessen gestreckte Linien mit einer Mischung aus sportlicher Eleganz und Muskelspiel ein kraftvolles Gesamtbild eines leistungsstarken Motorbootes ergeben. Mit anderen Worten: Das Boot sieht einfach richtig gut aus. Heute, morgen und auch noch in zehn Jahren. Auch beim Interieur: Hochwertige Materialien und eine gelungene, funktionale und optisch ansprechende Gestaltung, natürlich in verschiedenen



Oben: Da schlägt ein starkes Herz: Feinste Motorentechnik aus Hilzingen steigert die Leistung und mindert den Durst des Mercruiser V8- Benziners.

Links: Geräumige Platzverhältnisse im Cockpit der S235. Die Badeplattform und die Wasserskizugöse garantieren den Spaß auch außerbords.



Sportwagenfeeling mit dem „Stable Vee Hull“: Das Four Winns Rumpfdesign begeistert mit stabilen und sportlichen Fahreigenschaften.

Farbkombinationen erhältlich. Ein Daycruiser und Overnighter und damit nicht nur zum Sundowner, sondern auch für den Frühschoppen bestens geeignet. Ein Boot für den schnellen Sprint, die sportlich gefahrene Kurve, das Wasserskivergnügen oder den sonnigen Tag am Anker. Potenter Familiensportler oder rockiges Partyboot – kurzum ein Boot zum richtig Spaß haben.

Das Thema Verarbeitungsqualität können wir in Kürze abhaken und brauchen nicht jede handgenähte Ledernaht des Armaturenbrettes schön zu reden, oder dessen liebevoll, aber nicht aufdringlich adaptierten Retro-Look im Stile amerikanischer Sportwagen der 70er und 80er Jahre zu bewundern, jede der versenkbaren Klampen solide und glänzend zu beten und jede Kunststofffläche sauber laminiert zu loben: Sie sind es auch so.

In Sachen Ausstattung gibt's auch nichts zu meckern: Staufächer reichlich, Getränkehalter, Flip-up Sitze, Sony-Stereoanlage, Cockpit-

tisch zum Einstecken, Bimini- und Camperverdeck, Spülbecken, Sonnenliege mit verstellbarer Rückenlehne, optionale Polster vorne, Badeplattform und -leiter, Wasserskizugöse, Heckdusche... alles da oder aber optional erhältlich – noch ein kleiner Kocher und eine Kühlbox, dann ist das Weekender- Wohlfühlpaket rund. Ergo: Alles gut, Thema durch. Das Modell 235 S ist zudem neben der 215er und einer 265er Version die goldene Mitte der Four Winns Sundowner-Serie und liegt mit 2,55 Meter Breite und ca. zwei Tonnen Gewicht eben noch im Bereich dessen, was ohne Ausnahmegenehmigung mit einem kräftigen Zugfahrzeug trailerbar ist – anhängen bitte!

In Sachen Fahrdynamik liegt der sprichwörtliche Hase wie immer unterhalb des Wasserpasses im Pfeffer. Der „Stable Vee Hull“ ist ein geschützter Markenname dessen Unterschiede zu manchem Mitbewerber dem Laien auf den ersten Blick vielleicht nicht auffallen. So lässt sich das „Geheimnis“ der Rümpfe auch nicht an einzelnen Details er-



Handgenähte Ledereinfassung, Analog-Anzeigen, Kipp-schalter, Mahagoni-Lenkrad: Das stilvolle Armaturenbrett ist aufgeräumt und erinnert an amerikanische Sportwagen aus den 70ern und 80ern.



Für den Gang aufs Vorschiff wird klassisch die Frontscheibe nach vorne geklappt. Zwei ausklappbare Stufen erleichtern den Weg aufs Vordeck. Die Sony-Anlage garantiert Musikgenuss.



Wasserstelle: Die Spüle hinter dem Fahrersitz sorgt für die Wasserversorgung an Bord.



Doppelkoje im Vorschiff mit Porta Potti unter den Kojen-brettern.

klären, die Gesamtheit macht's: Ein scharfer V-Spant im Vorschiff für ein weiches Einsetzen in der Welle, die nach unten abgeknickten Kimmwinkel zur seitlichen Stabilisierung bei Kurvenfahrt, zusätzliche Gleitstringer für die Kursstabilität und feste, nach oben hin abgestufte, achtere Sockel quasi als angeformte Heckanhänge hinter der Rumpf-Abrißkante, die die Funktion ähnlich denen von Trimmklappen übernehmen sollen, um schneller die Gleitphase zu erreichen. Alles letztlich keine Alleinstellungsmerkmale, aber die Abstimmung der Komponenten miteinander bestimmt das Endergebnis. Die Werft zumindest verspricht „ein Sportwagengefühl“ beim Fahren – na dann: „Gentlemen start engines please...“

Motorisierung, Fahreigenschaften

Bevor dem Gefährt in der Praxis auf den Edelstahlprop des Bravo 3 Z-Antriebes gefühlt wird, erhärtet sich beim Blick in den Motorraum der eingangs geäußerte Verdacht hinsichtlich eines leistungssteigernden Eingriffs. Hier wurde das – auch als Einzelkomponenten zum Nachrüsten erhältliche – Zubehörprogramm der Hilzinger Tuningschmiede an den im Boot implantierten Mercruiser MAG 350 MPI V8 mit serienmäßig 300 PS Nennleistung geflanscht. Jetzt sorgt die MIZU Carbon-Airbox für freies Ein- und die polierten, doppelwandigen P-MAX Edelstahl-Fächerkrümmer für ungehindertes Ausatmen des Aggregats. Dazwischen regelt das elektronische Modul „MIZU-Powermaster“ die effiziente Brennstoffzufuhr zur Atemluft. Neben einem geringeren Spritverbrauch und weniger Abgasen verspricht MIZU — na, was schon? – Klar! mehr Leistung! Belegt wird das mit Protokollen vom Prüfstand und mittlerweile reichlich Erfahrungswerten aus dem Auto-, Motorrad- und Motorbootbereich (Siehe auch WasserSport 08/2014 S. 31).

Womit wir dann auch beim Wesentlichen wären, und nehmen den Drink auf Ex: Mit wütendem Röhren gibt der mit feinsten Technik aus dem „Ländle“ gepimpte Ami-V 8 im Heck kernig Laut, und nach gerade mal 15 (!) Sekunden knackt die Four Winns beim obligatorischen Beschleunigungstest aus dem Stand mit vehementem Druck im Kreuz eben die 40 Knoten (ca. 74 km/h) Marke, und erreicht damit ihre Höchstgeschwindigkeit. Das fühlt sich nicht nur gut an, es kann sich auch hinsichtlich des Messwertes absolut sehen lassen! Doch was hat's da mit diesem „Stable Vee Hull“ nun auf sich? Das finden wir mit einem beherzter Dreh an der Mahagonihaspel bei 28 Knoten Marschfahrt heraus. Was dann passiert ist nur insofern der Rede wert, als das es einen breit grinsend zu weiteren Sperenzchen dieser Art verführt. Einhergehend mit der Steigerung der Geschwindigkeit. Und zwar solange, bis der Zeiger des Analog-Speedos den maximalen, in amerikanischen Landmeilen angezeigten Wert erreicht hat. Wer glaubt, solch rabiates Gehabe am Volant würde die Sundowner torkelnd zum Verlassen des vorgegebenen Kurses veranlassen, hat die Rechnung ohne die Four Winns Barkeeper – sprich Ingenieure – gemacht. Die haben hier ein perfektes Verhältnis gemixt, und beweisen wie gut die einzelnen Ingredienzien zum „Stable Vee Hull“ aufeinander abgestimmt sind. Wie versprochen zirkelt der mit der Akkuratess eines Sportwagens, dessen heißgefahrene Pneus am Asphalt kleben, in leichter aber stabiler Seitenlage wie auf Schienen fahrend auch durch enge Kurven. Und das ohne auch nur ansatzweise die Tendenz zum Wegschmieren des Hecks oder zum Einhaken oder gar zur Kavitation zu zeigen. Allerbest! Geisterste zu-

Die Gegenlichtaufnahme im Sonnenuntergang betont die sportlich-zeitlosen Linien, der Sundowner S 235.



erst noch die leise Befürchtung durchs Hirn, die vielgepriesene Fahrstabilität der Rumpfe könne gleichbedeutend sein mit Langeweile – nix da! Neigen viele besonders fahrstabile Boote zu großen Kurvenradien, schlägt die Sundowner S 235 mit lediglich knapp zwei Bootslängen aus hoher Fahrt heraus Haken wie ein Feldhase, und erzeugt ein wohligh, flaves Gefühl in der Magengegend einhergehend mit Adrenalinschüben und zerrenden G-Kräften. Sauber! DAS ist Motorboot fahren! Wir versuchen dem Rumpf mit harten, pendelnden Kursänderungen doch noch Schwächen nachzuweisen, haben aber keine Chance! Gefühlt sind da hinsichtlich der möglichen Leistungsgrenze noch Reserven nach oben. Auch auslaufende Heckwellen der Bodenseefähren oder anderer Motorboote nahm die Four Winns souverän und setzte weich ein. Auch in dieser Hinsicht scheint die Abstimmung der Konstruktion gelungen. Im Manöverbetrieb beträgt der Wendekreis mit voll eingeschlagenem Lenkrad lediglich eine gute Bootlänge. Nicht nur optisch ansprechend, sondern auch funktional wirkungsvoll ist das Design des stabilen Windschildes.

Zumindest in sitzender Position besteht kein Grund sich Sorgen um die Frisur zu machen. Die Sicht nach vorne und zur Seite hin ist gut.

Fazit

Der MIZU-Sundowner aus der Four Winns Bar ist eine hochprozentige Mischung mit besten Zutaten, dessen Genuss Suchtpotential hat, aber keinen dicken Kopf macht. Das Boot überzeugt durch ein bekanntes, aber rund umgesetztes Konzept, viel Komfort, ein sportlich-zeitloses Design und eine gute Bauqualität. Beeindruckend sind die sportlichen und gleichzeitig sehr stabilen Fahreigenschaften, die das Boot auch damit für einen großen Kundenkreis interessant machen. Das attraktive Preis-Leistungsverhältnis mit einem Einstiegspreis von 55.800,- Euro für die Basisversion mit dem 260 PS starken Mercruiser 5.0L MPI/ A1 und von ca. 87.000,- Euro (Preise Stand 10/2014) für die hier vorgestellte, überkomplette Testversion mit dem leistungsstärkeren, MIZU getunten 350 MAG hinterlässt auch im Abgang keinen bitteren Nachgeschmack, sondern macht Lust auf mehr.

Kontakt:

Testschiff gefahren bei:
MIZU Technology GmbH,
Weidgang 3-5, 78247 Hilzingen,
Tel. +49(0)7731-9067-0
Fax: +49 (0)7731-9067-67,
E-Mail: info@mizu.eu,
www.mizu.eu

Importeur:

Gebr. Salomon GmbH,
Carl-Zeiss-Str. 24, 52477 Alsdorf /
Aachen, Tel. +49(0)2404 - 9 43 20
Fax +49(0)2404 - 94 32 50,
E-Mail: info@salomon-boote.de,
www.salomon-boote.de

Technische Daten:

L.ü.a.: 7,11 Meter
B.ü.a.: 2,55 Meter
Tiefgang Antrieb angehoben/
abgesenkt: 0,43 / 0, 86 Meter
Brennstoff: 197 Liter
Bauaterial Rumpf/ Deck: GFK
Aufkimmung: 20 Grad
Zuladung max: 816 kg
Leergewicht: 1980 kg
CE-Kat: C / 9 Pers.
Motorisierung: Volvo Penta oder
Mercruiser 260 -380 PS
Motorisierung Testschiff: Mercruiser
MAG 350 MPI / 224 kW (ca. 300 PS)
Kraftstoffart: Benzin
Antrieb: Z-Antrieb Bravo 3
Startpreis in Standardausführung
(ab Bremerhaven): 67.000,00 Eur.
inkl. 19 % MwSt. (Stand 10/2014)

Ausstattung Testschiff (Auszug):

Bimini-Top, VA-Platte mit Bugöse,
Flip-up Polstersitze, Klampen
versenkbar, Teppich im Cockpit,
Mahagoni-Tisch, Mahagoni-Lenkrad,
Seagrass-Teppich, Teakholztritte,
Teakholz auf d. Badeplattform,
3D-Chrom Rumpfdesign, Cockpit-
persenning, Sonnenpolster, Camper-
verdeck achtern, elektrische Anker-
winde, Batterie mit Wechselschalter,
Chemie WC, Heckdusche, MIZU
Carbon Airbox, MIZU Powermaster,
MIZU P-Max Fächerkrümmer,
Edelstahlpropeller.

Preis Testschiff Vorführboot:

69.900,- Eur./ als Neuboot: ca. 87.000,-
Eur. inkl. MwSt. (ab Hilzingen)

Messwerte:

Fahrstufe	Drehzahl U/Min (km/h)	Geschwindigkeit Kn	Brennstoff L/h
Standgas eingekuppelt:	800	2,9 (ca. 5,4)	nicht gemessen
Revierfahrt:	1500	6,3 (ca. 12)	
Gleitfahrt:	2500	13 (ca. 26)	
Marschfahrt:	3800	28 (ca. 52)	
Vmax:	5000	40,3 (ca. 75)	
Beschleunigung 0-Vmax:	ca. 15 Sekunden		
Drehkreis Marschfahrt:	ca. 2 Bootslängen		
Drehkreis Manöver:	ca. 1,5 Bootslängen		

Testbedingungen:

Revier: Bodensee • Wind: 1-2 Bft. • Wellenhöhe: ca. 0,1 Meter
Personen an Bord: 2 • Brennstoff: ½ (ca. 100 Liter) • Wasser: -