

# LEISTUNGS- TRÄGER

**CRANCHI Z 35:** Es gibt nur einen Z-Cruiser von der Traditionswerft – aber der hat es drauf und drin

Die italienische Werft Cranchi ist breit aufgestellt. Sie offeriert derzeit 18 Modelle – vom knapp 8 m langen Daycruiser für Außenbordmotoren bis hin zu Innenborder-Kabinenbooten, Trawlern und Yachten, die bei 19 m enden. Die Bootswerft existiert seit 1870 und zählt zu den modernsten Europas. Mit der Ausrichtung auf neueste Technik und höchste Qualität fährt sie erfolgreich; schon mehrfach wurden Cranchi-Boote als European Powerboat of the Year ausgezeichnet. Auch die Z 35 zählte zu den Nominierten für den diesjährigen Titel.

In puncto Verarbeitung außen und innen sowie technische und elektrische Installation hinterlässt sie insgesamt einen sehr sauberen Eindruck. Der Innenausbau

## TEST 1479

**Positives Gesamtbild** Die Z 35 ist erweist sich als modernes Sportboot mit vielen guten Ideen und jeder Menge Platz auf und unter Deck. Weiteres Plus: die angenehmen Fahreigenschaften





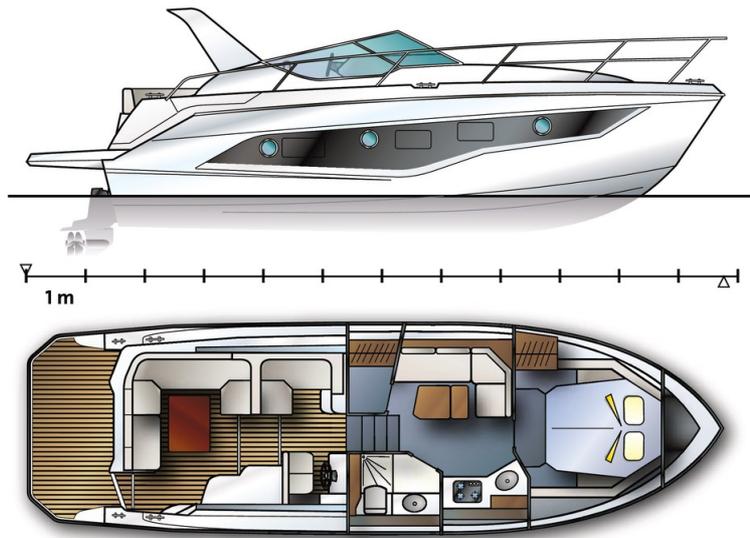
# DATEN

## DAS BOOT

**Werft** ..... Cantieri Nautico Cranchi/Italien  
**Typ** ..... Cruiser Z 35  
**CE-Kategorie** ..... B  
**Rumpf und Deck** ..... Kunststoff  
**Länge über alles** ..... 11,70 m  
**Breite** ..... 3,53 m  
**Verdrängung** ..... 7250 kg  
**Tiefgang** ..... 1,00 m  
**Durchfahrthöhe** ..... 3,45 m  
**Kraftstofftank** ..... 600 l  
**Wassertank** ..... 190 l  
**Fäkalientank** ..... k. A.  
**Kojen** ..... 4+  
**Kojenabmessung** ..... Bugkabine 1,95 m x 1,52 m  
 ..... Eignerkabine 1,80 m x 1,56 m  
 ..... Dinette 1,94 m x 1,13 m  
**Stehhöhe/Sitzhöhe** .. Bugkabine 1,90 m/0,90 m  
 ..... Eignerkabine 1,33–1,95 m/0,79–0,98 m  
 ..... Geräteträger 1,88 m; Toilette 1,88–1,92 m  
 ..... Pantry/Dinette 1,93 m  
**Cockpitgröße** ..... 3,18 m x 2,42 m  
**Sonnenliege** ..... Bug 2,03 m x 1,68 m  
 ..... Cockpit 1,80 m x 1,05 m  
**Freibord** ..... 0,70 m  
**Seitenhöhe Cockpit innen** ..... Hecktür 0,47 m  
**Wendekreise (Bootslängen)** .....  
 ..... vorw. Stb. 1 ¼, Bb. 1 ¼; rückw. Stb. 1, Bb. 1  
**Umsteuern von links nach rechts** ..... direkt  
**von rechts nach links** ..... direkt  
**Testbeladung** ..... 2 Personen, ½ Tank  
 ..... Testgewicht 8100 kg  
**mögl. Motorisierung** .... wie Testmotorisierung  
**Testmotorisierung** ..... 2 x Volvo Penta D4 EVC/E/  
 ..... DPH (je 191 kW/260 PS)  
**Preis Testboot Std. ab Werft** ..... 273 688,10 €  
**Händlerachweis** .....  
 Cantieri Nautico Cranchi S.p.A., Via Nazionale  
 1319, 23010 Piantedo (SO), www.cranchi.com

## DER MOTOR

**Hersteller** ..... Volvo Penta  
**Typ** ..... D4-260  
**Leistung** ..... 191 kW/260 PS  
**Vollastdrehzahl** ..... 3500 U/min  
**Zylinder** ..... R4  
**Hubraum** ..... 3,7 l  
**Kraftstoff** ..... Diesel  
**Kühlung** ..... Wasser/Zweikreis  
**Lichtmaschine** ..... 115 A  
**Getriebeübersetzung** ..... 1,85:1  
**Testpropeller** ..... F5



## STANDARDAUSRÜSTUNG

Wasser-Landanschluss; Aufrollbarer Schlauch; Grauwasser für Duscher; akustischer/optischer Bilgenalarm; selbstlenzender Ankerkasten mit Bugbeschlag, E-Ankerwinde mit Kette und Anker; 3 Batterien; Druckwasseranlage und Warmwasserboiler; Analogkompass; 230-V-Landanschluss mit automatischem Batterieladegerät; Cockpitdusche; 2 automatische Feuerlöscher (Motorenraum), 1 manueller (Cockpit); 6 Edelstahl-Bugfenderhalter; Teak (Cockpit); 1 Scheibenwischer; E-Seewassertoilette; 8 Belegklampen; selbstlenzendes Cockpit; Hecksitzbank mit Einlegepolster, zur Sonnenliege wandelbar; Cockpittisch/-stauräume; attestierte Navigationslampen; hydraulische Trimmklappen

## MESSERGEBNISSE

Drehz. U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch		Reichweite		Lautst. dB/A
	km/h	kn	l/km	l/sm	km	sm	
700	9,5	5	0,34	0,62	1514	818	70
1000	12,9	7	0,49	0,90	1044	564	73
1500	16,5	9	1,09	2,02	468	252	77
2000	22,6	12	1,50	2,79	339	183	81
2300	32,9	18	1,40	2,59	365	197	84
2500	40,3	22	1,22	2,25	419	227	82
2700	43,8	24	1,26	2,33	406	219	85
2900	49,3	27	1,26	2,33	406	219	84
3000	52,0	28	1,29	2,39	396	214	85
3600	65,7	35	1,66	3,07	307	166	84

■ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

Reichweite: 1 Tankfüllung (600 l) abzüglich 15% Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Lufttemp. 9 °C, Wassertemp. 8 °C, Motorraumtemp. 20 °C, Wind 1 Bft, Seegang 1, Testbeladung: 2 Personen, Testgewicht: 8100 kg

FOTOS: WERFT, ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN



**Das Cockpit ist nicht nur optisch in zwei Bereiche aufgeteilt. Hier findet jeder einen Platz, auf dem er komfortabel sitzen kann – oder liegen, wenn hinten der Tisch abgesenkt wird. Natürlich stehen auch Wetbar und Bimini-Verdeck auf der Zubehörliste**

fällt homogen aus, bei der Holzverarbeitung, der Lackierung und den Polstern innen und außen sammelt das Boot gute Noten. Die Z 35 ist übrigens trotz des Namens kein 35-Fuß-Boot, sondern knapp über 38 Fuß lang, misst also einen ganzen Meter mehr.

#### **Fahren und Manövrieren**

Zwei Motoren plus Bugstrahlruder garantieren Wendigkeit bei langsamen Manö-

vern wie zum Beispiel beim An- oder Ablegen. Während der langsamen Passagen (7 kn) lassen wir beide Motoren maximal 1000 U/min drehen, damit die vom Boot erzeugten Wellen nicht stören. Mit ganz beigetrimmten Antrieben und Trimmklappen auf Nullstellung geht die Z 35 bei guter Voraussicht und ohne sich allzu viel zu vertrimmen, zügig von Verdränger- in Gleitfahrt über. Die kleinstmögliche Gleitfahrt messen wir bei Tempo 18 kn (2300

U/min), die Höchstgeschwindigkeit mit knapp 35,5 kn und 100 U/min über Nenndrehzahl. Angesichts der Beladung spricht das für passende Propeller. Nach Auswertung unserer Messwerte zeigt sich, dass die Z 35 in einem Bereich zwischen 2500 bis 3000 U/min oder von 22 bis 28 kn in schneller Gleitfahrt wirtschaftlich unterwegs ist. Eine Tankfüllung reicht dann theoretisch für 227 bis 214 sm und bei Vollgas für etwa 166 sm zuzüglich 15 % Reserve. Soll erfüllt – gut.

Alle mit Höchstgeschwindigkeit gefahrenen Extremmanöver absolviert die Z 35 mit Bravour: sowohl bei der imaginären Slalombahn, bei der man das Boot über die Längsachse zum Schwingen bringt, ohne die Insassen zu gefährden, als auch beim Verreißen des Ruders, wo es klaglos dem einmal eingeschlagenen Kurs folgt. Das Gleiche gilt für die 180°-Wenden, die im Radius von etwa eineinhalb Bootslängen in einem Rutsch absolviert werden, ohne dass der Rumpf einhakt. Nur wenn die Antriebe in getrimmter Position verbleiben, macht sich das mit einer Setzbewegung bemerkbar, die jedoch nicht zu stark ausfällt. Hervorragend: Zur Not lässt sich das Testboot auch mit nur einem Motor fahren; es ist dann etwas mehr als 11 kn schnell und kommt mit vollem Tank theoretisch knapp 150 sm weit (zuzüglich Reserve).

Unser Testrevier ist die Laguna di Marano an der nördlichen Adria zwischen Venedig und Triest, wo sich auch das Testcenter von Cranchi befindet. Stahlblauer Himmel und eine nur leicht kabbelige See taugen nicht zum Rauwassertest, also müssen die eigenen und die von Fischerbooten erzeugten Wellen herhalten. Die bewältigt das Testboot ohne großes Aufheben und vermittelt, dass man auch mit größeren Kalibern umzugehen vermag.

Der Skipper sitzt auf einer nicht verstellbaren Bank mit teilweise klappbarer Sitzfläche und hat alle Instrumente sowie das Geschehen auf dem Wasser gut im Blick; wenn die Fenderkörbe bestückt sind, schränken sie das Sichtfeld jedoch ein. Außerdem stören uns die Reflexionen in der Windschutzscheibe, deren Tönung für unser Empfinden ein kleines bisschen

UNSER TESTURTEIL



Abwertung:  
\* nicht serienmäßig

▲ gut ► ausreichend ▼ mangelhaft



BOOTE-MAGAZIN.DE  
WEBCODE: # 48013

KONKURRENTEN

**1 Jeanneau Leader 36 (F);**  
11,47 m lang, 3,62 m breit,  
Verdrängung 6616 kg.  
Mit 2 x D4-260-PS-Motor  
244 069 €



**2 Bavaria S36 open (D);**  
11,66 m lang, 3,59 m breit,  
Verdrängung 6613 kg.  
Mit 2 x D3-220-PS-Motor  
206 703 €



**3 Sea Ray 355 Sundancer (USA);**  
11,20 m lang,  
3,48 m breit, Verdrängung  
6900 kg. Mit 2 x 250-PS-  
Motor 235 600 €



heller ausfallen dürfte. Zudem ist sie aus Kunststoff und erscheint aufgrund der geringen Kratzfestigkeit für den Einsatz von Scheibenwischern wenig geeignet.

Die hydraulische Steuerung arbeitet durchweg leichtgängig, solange man das Ruder nicht zu schnell bewegt. Hektische Bewegungen dämpft in diesem Fall ein sich aufbauender Widerstand, was auch der Sicherheit dient.

Technik und Sicherheit

Eine Bodenluke gibt im Cockpit den Zugang zum Motorraum frei. Beanstanden müssen wir, dass diese nicht gegen Motorraumausschnitt und Cockpitdrainage abdichtet und dadurch auch den Motorenlärm austreten lässt. Als Einstiegshilfe fungieren zwei Stufen. Mit zwei Motoren, Zubehör und Aggregaten ist der Motorraum gut gefüllt, zumal die Decke (Cockpitboden) nicht allzu hoch über den Motoren angesiedelt ist. Hinunter geht man nur, wenn man muss, und bei Service- oder Reparaturarbeiten ist ein schlanker Monteur im Vorteil. Für die Revision lässt sich die Motorraumdecke entfernen.

Die Hauptschalter findet man leicht zugänglich in der Cockpit-Pantry und die Thermoisierungen in der Schalttafel im

Salon. Kritik gilt dem sparsamen Umgang mit Handläufen und Haltegriffen im Cockpit sowie dem Staufach für die Gasflasche unter dem Fahrersitz, dessen Entlüftung nicht der deutschen Norm entspricht. Und wenn schon (eigentlich lobenswert) Kraftstoffvorfilter installiert werden, dann bitte auch mit Wasseralarmensoren. Ohne sie macht diese Vorrichtung wenig Sinn. Ebenfalls unpassend:

FAZIT

In der Summe ist die Z 35 ein sauber verarbeitetes Boot mit ansprechendem und vor allem sicherem Fahrverhalten, das man jedem an die Hand geben kann. Die Räumlichkeiten auf und unter Deck gefallen, es bräuchte allerdings ein paar Haltegriffe mehr. Die Werft veröffentlicht realistische Verbrauchsdaten, die Zahlen stimmen mit unserem Test nahezu überein.



**Ob im Salon mit Bugkabine (o.) oder in der Eignerkabine (M.): An Platz oder Funktionalität besteht kein Mangel. Auch bei der Pantry oder dem Bad (u.) bleiben fast keine Wünsche offen. Materialien und Dekor sind aufeinander abgestimmt, Fenster und Skylights sorgen allenthalben für jede Menge Licht und Luft**

Der Schwanenhals der Tankentlüftung endet weit unterhalb des Einfüllstutzens.

Ansonsten werden alle von uns geforderte Standards erfüllt, wie zum Beispiel Feuerlöschanlage, fernabschaltbare und mechanische Kraftstoffhähne oder manuelle und elektrische Lenzpumpen. Beim Brenntest einer entnommenen Probe der allseitig vorhandenen Motorraumdämmung zeigt sich diese als brennbar, aber selbstverlöschend. Auch dank ihrer guten und vor allem sicheren Fahreigenschaften erhält die Z 35 in dieser Kategorie also insgesamt eine hohe Punktzahl.

### **Wohnen, Cockpit und Ausrüstung**

Das Unterdeck füllen die Bugkabine, die Eignerkabine achtern und dazwischen der Salon mitsamt der voll ausgestatteten Pantry und der zur Notkoje wandelbaren Dinette. Nicht zu vergessen: ein Bad mit See-toilette. Bis auf die für den Tester etwas zu schmal geschnittenen Türen der Kabinen und des Bads stimmen in allen Bereichen die Maße. Geschlafen wird auf gut dimensionierten Doppelkojen, und dank der Räumlichkeiten und Fensterfronten erscheint der Wohnkomfort unter Deck mehr als angenehm. Dass es weder hier noch auf Deck an Stauraum mangelt, gehört zum Konzept.

Im Cockpit dominiert achtern die zur großen Liege wandelbare Sitzgruppe und vorn eine Sitzgelegenheit plus Fahrstand. Zur Sonnenliege vorn gelangt man entweder über Treppenstufen und das klappbare Scheibenmittelteil oder über die Seitendecks. Reling und Scheibenrahmen bieten dabei guten Halt. Von achtern betritt man die Z 35 entweder über die zentral montierte Gangway oder über die ausladende Badeplattform und Hecktür an Steuerbord.

Noch ein Wort zum Thema Ausstattung: Die Werft liefert die Z 35 fahrfertig aus. Durch eine gut bestückte Zubehörliste hat man die Möglichkeit, das Boot individuell auszurüsten und auf den persönlichen Geschmack zuzuschneiden. Dass man auch Notwendiges wie Fäkalientank, Echolot, Verdeck oder Persenning dazukaufen muss, gehört zum Marketing wie anderswo auch. *Peter Lässig*