SK Kotter 13.50 Pilot

Großzügiges Designkonzept und modernes Ambiente eines „harten Kerls“

❶ Zeitlos elegantes Erscheinungsbild, an dem man sich auch nach Jahren nicht satt sehen wird. Fotos: Breitenfeld / Werft

❷ Backbordseitiger, ergonomisch konzipierter Steuerstand im Deckssalon.

❸ Blick in den Salon vom Cockpit.

SK-Jachtbouw zählt zu den kleineren Werften der Freizeit-Stahlbootbau- Metropole Sneek in der holländischen Provinz Friesland. Und die gerade dadurch mögliche Flexibilität der Crew um Werftchef Tjerk Tuinstra macht sie bekannt und prädestiniert, besondere Wünsche ihrer Kunden individuell zu realisieren. Jüngster Spross aus der umfangreichen Baupalette, der „SK Kotter 13.50 Pilot“. Claus D. Breitenfeld hat den Probeschlag auf dem Sneeker Meer vollzogen.

Die Typen-Range, die die SK-Werft derzeit anzubieten hat, kann sich wahrlich sehen lassen und spiegelt ihre mehr als 40-jährige Erfahrung wider, gegründet im Mai 1974. Beeindruckend auch die Treue zum Unternehmen der beachtlich großen „SK-Eigner-Familie“, die dem Ruf zur Jubiläumsfeier von „Tjerk“ – so gut wie alle sind mit dem Werftchef auf „Du und Du“ – in überwältigender Zahl von 53 (!) Schiffen folgten. Mehr demonstrierte Kundenzufriedenheit geht kaum. Rund 20 Standard-Typen werden derzeit von SK aufgelegt. Sie splitten sich in die Modellreihen „Sedan“, „Pilot“, „AC“ und „Cabrio“, begonnen bei ca. acht Metern Länge ü. A., bis hinauf zu knapp 15 Metern. Doch auch totale Individualisten können bei SK fündig werden. Für sie gibt’s bei der Werft die Abteilung „Spezial“. Dahinter verbergen sich die Baureihen „Vlet“, „Rundspant-Kutterjacht“, „Sportsman m/v in Aluminium“, „Serengeti“ und „Professionelle Sonderbauten“.

Design, Konzept, Verarbeitung

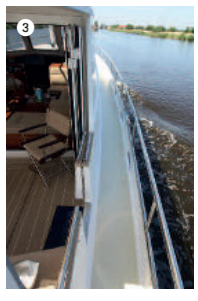
Tjerk Tuinstra stellt beim Vergleich des hier vorgestellten Testprobanden der Kotter-Pilot-Baureihe mit den übrigen Modellen stets gern die Apostrophierung des „harten Kerls“ in den Raum: „Jede unserer SK-Motoryachten demonstriert eindrucksvoll ihr robustes Naturell, jedoch ist der SK Kotter Pilot der stämmigste aus der Familie. Er gleicht den Schiffen, mit denen Rettungsdienste unterwegs sind. Damit ist die Yacht besonders geeignet für all jene, die bei jedem Wetter auf dem Wasser sein wollen“.

Ein weiteres Plus des 13.50ger Kotters ist es, dass die Werft besonderen Wert darauf gelegt hat, die Crew im wahrsten Sinne des Wortes neben dem Schiffsführer ins aktuelle Fahrgeschehen einzubinden. Das steuerbordseitige Sofa, das sich üblicherweise mehr nach achtern zum Cockpit hin orientiert und trotzdem in diese Richtung genutzt werden kann – mit integrierter Kühlkiste und Stauraum – wurde erhöht und bis auf eine Linie mit dem Steuerstand an Bb. positioniert. Vorteil: Alle Crewmitglieder haben – so wie der Rudergänger – nicht nur freie Sicht voraus, sondern dies auch um 360° ohne Einschränkungen. So entgeht einem nichts von all dem, was sich rund um das schwimmende Eigenheim abspielt, sei es in positivem oder negativem Sinne – und das lässt zuweilen das Stimmungsbarometer gehörig nach oben schnellen.

Weiterer, angenehmer Nebeneffekt dieses Konzeptes: Durch die Erhöhung der Sitzposition in der Salon-Steuerhaus-Kombination wurde zudem mehr Platz geschaffen für die tiefer liegenden Sektionen, was wiederum dazu führt, dass auch die Unterflurkabine der Gäste platzmäßig davon profitiert. Ansonsten wurde sich weitgehend an das Konzept des Kotter-Typen mit offener Plicht angelehnt und viel Wert auf Großzügigkeit in Sachen Raum und Gestaltung gelegt. Nicht zu vergessen das elektrische Schiebedach mit Sonnenschutz-Jalousie.

Beginnen wir unseren „Stubendurchgang“ achtern. Schon beim ersten Betreten des Cockpits wird klar, hier hat jemand über den eigenen, Tellerrand hinausgeschaut. Durchstrukturiertes, modernes Design empfängt den Betrachter mit pflegleichtem Flexiteak auf dem Achterdeck, das sich designmäßig im Salon fortsetzt, wenn auch in farblich unterschiedlichem Kunststoffpaneel. Vier riesige Türflügel lassen in geöffneter Position Salon und Cockpit zu einer üppigen Wohnlandschaft zusammenwachsen, deren Charakter in seiner Großzügigkeit noch dadurch verstärkt wird, dass der Außenbereich durch die passgenaue Persenning wie ein gewolltes Ganzes erscheint.

Bemerkenswert, weil in sich abgeschlossen, die Cockpitsektion mit integrierter Backskiste als gut gepolstertes Sitzmöbel, Tisch davor und Zugang zum aufgeräumten, servicefreundlichen Maschinenraum, in dem der150er Volvo Penta Diesel D3 zuverlässig seinen Dienst verrichtet. Stufenlos auf einer Ebene, das umlaufende Gangbord. Ins Cockpit selbst führen zwei seitliche Durchbrüche im „Innenschanzkleid“. Über eine Leiter geht’s backbords schließlich auf die Badeplattform. Vom Steuerstand aus elektrisch fernbedienbar der zu legende Mast



❶ Großzügiges Raumgefühl auf einer Ebene bei geöffneten, vierflügeligen Salontüren zum Cockpit.

❷ Perfekte Pantry, die keine Wünsche offen lässt.

❸ Breite, trittsichere Gangbords aufs Vorschiff.

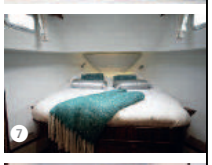
❹ Bequeme Dinette für vier bis sechs Personen.

und das Ankerspill. Wer sich den Aufwand mit dem am Grund festzukrallenen „Kettenhund“ bei geringer Wassertiefe sparen möchte, der bedient sich alternativ der Handkurbel auf dem Vorschiffsdach. Ankerpfahl nennt man so etwas und wird in möglichst weichen Boden gerammt. Allerdings hapert’s dann mit der Nutzung des Landanschlusses, der, um langes Strippenziehen zu vermeiden, auf Vorschiff und achtern installiert wurde.

Gepflegte, qualitativ hochwertige Moderne in feinstem Nussbaum-Ausbau setzt sich unter Deck fort. Klare, schnörkellose Linien bestimmen das Design, von LED’s indirekt aber auch über Deckenspots ins rechte Licht gerückt. Im Salon an Bb. ein vierfach geteiltes Sideboard mit integriertem TV, um 180° zu öffnende Türen für ungehinderten Blick aus allen Winkeln. Vorbildlich, ergonomisch und technisch auf neuestem Stand bestückt, der Steuerstand mit allen zur sicheren Schiffführung erforderlichen Instrumentarien, wie unter anderem Raymarine Hybrid-Touch, Drehzahl, Echolot, Kraftstoffverbrauch mit Restfahranzeige, Durchschnitts- und momentaner Verbrauch, Bug- und Heckschraube etc. Der Stahlrohr-Steuerstandstuhl und diverse ähnliche, metallene Design-Sitzmöbel, Eigenkreationen der Werft. Nicht auf den ersten Blick erkennbar, unter dem sauberst eingepassten Bodenluk im Salon, ein unglaublich riesiger Stauraum, der bei geschickter Nutzung Platz für eine dritte Kabine hergeben könnte.

In der tiefer liegenden Winkel-Pantry Richtung Vorschiff an Stb. alles vorhanden, was die Bordfrau sich wünscht, vom Kühlschrank über 4-flammigen Gasherd mit Dunstabzug, Designer-Spüle und Wasserkran, Mikrowelle, nebst großflächigem Naturstein-Arbeitsbereich. Gegenüber an Bb. die Dinette für sechs Personen, Raumteiler mit Stauraum zum Steuerstand und als Gag eine großflächige Fototapete. Nach Gemütszustand problemlos zu wechseln.

Die Unterflurkabine mit zwei vollwertigen Einzelbetten erstreckt sich an Stb. unter Teile des Salonbodens. Separate Dusche und Toilette flankieren den Eingang zur Eignerkabine im Vorschiff mit riesigem, französischem Bett und reichlich Staumöglichkeiten in Schränken und Schapps. Unter dem Luk im Pantryboden der Zugang zum Abwassertank.



❺ Sichtlich entspannter SK-Werftchef Tjerk Tuinstra an der Haspel seines Kotter 13.50 Pilot.

❻ Servicefreundlicher Motorraum unter dem Cockpitboden.

❼ Die Eignerkabine im Vorschiff.

❽ Schnörkellos gestalteter Sanitärbereich.

Fahreigenschaften

Zwar nach CE-Kategorie „B“, außerhalb von Küstengewässern, zertifiziert, konnte der Kotter-Pilot auf dem Sneeker Meer seine Leistungsfähigkeit nur partiell unter Beweis stellen. Dennoch, aufgrund des Längen/Breitenverhältnisses, geringer Durchfahrtshöhe, der Multi-Knickspant-Konstruktion und des tiefen Schwerpunktes, kann davon ausgegangen werden, dass nach „B“ abzuspulende Törns entspannt anzugehen sind.

Auch die Beschleunigungswerte können sich für einen 20-Tonner sehen lassen. 30 Sekunden von Null bis Volllast mit 2.950 U/min bei 17 km/h (9,2 kn), da kann nicht gemeckert werden. Und wem die ökonomische Fahrstufe von mit 10,6 km/h (5,7 kn) bei moderaten 1.500 U/min und schon fast flüsternden 59 dB(A) sympathisch erscheint, dem kann zu seinem gesunden Menschenverstand nur gratuliert werden. Belohnt wird’s obendrein durch Reisekasse schonenden Kraftstoffverbrauch von lediglich 4,5 Liter pro Stunde oder 0,43 Liter pro abgespultem Kilometer.

Unter Volllast die mit sechs Ruderumdrehungen ausgereizte Haspel hart gelegt, beschreibt der Rumpf einen Vollkreis von ca. zwei Bootslängen, ohne dabei aufregendes Krängungsbegehren an den Tag zu legen. Bei niedrigster Drehzahl sind’s eine halbe Länge weniger. Spurtreu, dank lang durchgezogenem Kiel, die Kursstabilität, Korrekturen sind so gut wie nicht erforderlich, egal, in welchem Drehzahlbereich. Und die Manövriereigenschaften? Mit Bug- und Heckschraube könnte man seinen Namen ins Heckwasser schreiben – vorbildlich.

Fazit

Wer eine kleine – aber feine – nicht Schickimicki orientierte Werft sucht, die in der Lage ist, individuell das umzusetzen, was man sich als Eigner zu realistischem Preis und adäquater Qualität wünscht, ernst genommen wird und dem man auch zuhört, dann sind Tjerk Tuinstra und seine „Chefin“ Betsy Westerhuis fraglos die richtigen Ansprechpartner. Egal ob traditioneller Yachtbau oder das gewisse Etwas, „SK“ kann’s und macht’s. Unser Testproband, „der harte Kerl“, steht dafür gerade.

Claus D. Breitenfeld

Werftkontakt:

SK-Jachtbouw B.V.,
Oude Oppenhuizerweg 29,
NL-8606 JA Sneek,
Tel.: 0031-(0)-515-41 80 50,
Tel.: 0031-(0)-6 15 06 03 96,
Mail: info@sk-jachtbouw.nl
www.sk-jachtbouw.nl

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)	
0-Gleitfahrt	
0-Marschfahrt	ca. 15
0-Vmax minus 1 kn.	ca. 35
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	6

Testbedingungen	
Revier	Sneekermeer
Wind (Beaufort)	1 - 2
Strom (Knoten)	
Wellenhöhe (Meter)	0,2
Personen an Bord	3
Tankinhalt Wasser (Liter)	100 %
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	100 %

Technische Daten	
Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	SK-Jachtbouw / Kotter 13.50 Pilot
Konstruktion/Design	SK-Jachtbouw
Länge ü. A. (m)	13,70
Rumpflänge (m)	13,10
Länge Wasserlinie(m)	12,70
Breite ü. A. (m)	4,43
Tiefgang max. ca. (m)	1,25
Durchfahrtshöhe max/min ca. (m)	2,80
Kabinenhöhe ca. (m)	2,00
Gewicht leer/max. load (kg)	20.000 / 1.850
Baumaterial	Stahl, 5 / 6 mm
Rumpf/ Bauart	Multiknickspant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Volvo Penta D3, 110 (150) / 2,4 L Reihen-5-Zylinder / Common Rail
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	25 x 21" , 4-Blatt, Bronze, rechtsdreh.
Motorisierung von – bis kW (PS)	Eignerwunsch, auch Twin-Anlage
Antriebsart	Welle, Ø mm
Kraftstofftank (l)	800
Frischwassertank (l)	700
Schmutzwassertank (l)	200
CE-Kat./Personen	B / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	4 / 2 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	334.400,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km	
Standgas eingekuppelt 1 Motor	700	2,80	5,19	1,10	0,39	0,21	1832,73	3394,21	45
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.700	6,50	12,04	6,50	1,00	0,54	720,00	1333,44	61
untere Gleitfahrt									
ökonomische Marschfahrt	1.500	5,70	10,56	4,50	0,79	0,43	912,00	1689,02	59
schnelle Marschf.	2.000	7,10	13,15	10,00	1,41	0,76	511,20	946,74	68
V-max.	2.950	9,20	17,04	27,90	3,03	1,64	237,42	439,70	77

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 720
** Gemessen am (Innen) Fahrstand