Klassischer, zeitloser Kotter im Sedan-Format, dessen Ausstrahlung und Erscheinungsbild man auch nach Jahren nicht überdrüssig sein wird. Fotos: Breitenfeld / Werft

Hier ist der Eigner Bauherr und individueller Gestalter

SK Kotter 1250 Sedan

Geräumiges, überdachtes, mit aufwändig gepolsterten Backskisten ausgestattetes Sedan-Cockpit.

Bestens ausgestattet und ergonomisch konzipiert, der übersichtliche Steuerstand mit verstellbarem Ruder.

Wer sich für eine SK-Yacht entscheidet, der schlägt mindestens zwei Fliegen mit einer Klappe: Er trifft zum einen auf ein professionelles Team von Schiffsbau-Experten und zum anderen wird ihm so gut wie jeder Wunsch nicht nur von den Augen abgelesen, sondern auch realisiert. Claus D. Breitenfeld hat mit dem drittgrößten Modell aus der SK-Kotter-Sedan-Serie, dem Typ „1250“, einen Probeschlag auf dem Sneekermeer gefahren.

Werftchef Tjerk Tuinstra kann auf einen mehr als 40-jährigen Erfahrungsschatz in Sachen Stahlbootbau zurückgreifen. Das sich dabei im Laufe der Zeit entwickelte Portfolio basiert auf vier Grundmodellen, allesamt „SK-Kotter-Modelle“, die sich in die Varianten „Sedan“ – wie unser hier vorgestellter Testproband – „Pilot“, „AC“ – steht für Aft- oder Achterkabine – und „Cabrio“ splitten. Diese wiederum werden in jeweils fünf, der Typ „Cabrio“ sogar in sechs Längen-Kategorien aufgelegt, begonnen bei acht Metern bis hin zu 14,50 m über Alles.

Doch damit nicht genug. Tjerk Tuinstra ist besonders stolz auf die Flexibilität seiner kleinen, aber feinen Werft, die über das Normalangebot hinaus auch noch einige sogenannte „Specials“ auf der Pfanne hat. Es sind unter anderem diverse Vlet-Modelle, Sloepen, der variable Aluminium Sportsman, Rundspant-Kutteryachten, eine dem italienischen Stil gefertigte Serengetti aber auch professionelle Schiffe wie Arbeitsboote als Tonnenleger oder Passagierschiffe für Rundfahrten. Darüber hinaus ist SK die erste Stahlbootbauwerft, die vom „European Certification Bureau Nederland“ (ECB), ein „TDS Zertifikat“ (Technical Dossier System) erhalten hat. Das Prüfschema beinhaltet alle Anforderungen, die im Zusammenhang mit dem Gesetzt über Freizeitfahrzeuge erfüllt werden müssen.

Das Vertrauen der Eigner-Klientel in diesen friesischen Stahlbootbauer, das sich SK im Laufe der Jahrzehnte erworben hat, schweißt sie quasi zu einer großen Familie zusammen. Als im Jahre 2014 die Werft zum 40-jährigen Betriebsjubiläum einlud, machten nicht weniger als 53 (!) SK-Yachten am Kanalabschnitt zwischen Somerrak und Houkesloot fest. Ein unvergessenes, imposantes Bild. Auch anlässlich der bevorstehenden, traditionellen „Motorboot-Herbst-Show“ in Sneek vom 03. bis 05. November 2017, können Interessierte wieder hinter die Kulissen von SK blicken und Erfahrungen mit vielen Gleichgesinnten austauschen.

Design, Konzept, Verarbeitung

Die SK-Grundphilosophie basiert auf dem Konzept des individuellen Eingehens auf die Wünsche künftiger Eigner. Einen in ein vorgefertigtes Raster gepressten, unabänderlichen Standardplan aus der Schublade zu ziehen und danach zu bauen, das wäre für Werftchef Tuinstra zu billig. Seine Maxime ist es, im persönlichen Gespräch mit dem Kunden dessen Traumschiff bis ins kleinste Detail zu entwickeln. Dabei ist es wichtig, die richtige Abstimmung zu finden, welche Motorisierung passt zu seinem Fahrgebiet, Navigationsanforderungen, wie will er das Schiff nutzen, Kurztrips oder Langzeitfahrten, evtl. sogar auf der Yacht dauerhaft wohnen, die Bordstromversorgung, Bedürfnisse im Sanitärbereich, Heizung, Isolation, Grundeinteilung, Holzarten, Polsterei und, und, und . . .

Wer ein Schiff vom Kaliber unseres Testprobanden von außen betrachtet, der würde wohl jede Wette eingehen, dass sich der Unterdecksbereich in mindestens zwei, wenn nicht gar drei Kabinen und einen Salon aufteilt. Doch weit gefehlt. Dem ausdrücklichen Wunsch des Eigners Rechnung tragend, präsentiert sich dort nur eine Mastercabin im Vorschiff, getrennte „Sanitärs“ in Form von Dusche sowie elektrischer Toilette und die Kombination aus Ruderhaus, Pantry und Salon. Fertig. Alles entsprechend großzügig dimensioniert, fast wie zu Hause. Und wo legen mitfahrende Gäste ihr Haupt zur Ruhe hin? Nirgends! Die müssen sich dann eben an Land eine Bleibe suchen. Ungewöhnlich, aber so will's der Eigner, so bekommt er's, getreu im Sinne der Werftindividualität.

Dass mit diesem Konzept jede Menge Raum für persönliche Bedürfnisse geschaffen wird, steht außer Frage. Enorm die Staumöglichkeiten im Vorschiff in Schränken und unter dem großen Kingsize-Doppelbett. Keine hinderlich aufschwingende Tür stört, ein nach Bb. in die Abschottung zu verschiebendes Element verschließt diesen Raum. Gepflegt der Mahagoni-Innenausbau in Quermaserung, der sich durch gesamte Schiff erstreckt, ausgenommen der Teaklaminat-Fußboden und die Echtteak-Beplankung im achterlichen Cockpit.

Im für diese Schiffsgröße riesigen Salon an Bb. der perfekt ausgestattete Steuerstand, ergonomische Gesetzmäßigkeiten einhaltend, mit elektrischer Schaltung, Bug- und Heckquerstrahlruder, in den Flatscreen integrierte Rückfahrkamera, Ruderlageanzeige, Fernsteuerung für den Suchscheinwerfer auf der Bugspitze etc. 10,5 Umdrehungen des hydraulischen Ruders von Seite zu Seite erscheinen ziemlich viel, doch auch das ein Wunsch des Eigners, der zudem auf ein möglichst kleines Steuerrad optierte. Ungehindert der Rundumblick durch große, in Alurahmen eingelassene Thermopen-Sicherheitsglasfenster und darüber das elektrisch

bedienbare Glasschiebedach. Nach achtern, hinter der für zwei Personen konzipierten Steuerstandbank und integriertem Apothekerschrank, ein langgestrecktes Sideboard mit Flachbild-TV. Gegenüber aufwändig gepolstert das L-Sofa, selbstredend Stauraum satt darunter. Dies gilt für das gesamte Schiff wo immer möglich, wie zum Beispiel unter dem großen Salonbodenluk. Eine Stufe tiefer schließlich an Stb. auf Höhe des Steuerstandes die U-förmige, praxisgerechte Pantry mit reichlich Arbeitsfläche, erfreulicher Weise nicht in die unteren Katakomben verbannt.

Bei geöffneter, vierflügeliger Tür zwischen Salon und überdachtem Cockpit auf einer Ebene, wird aus beiden Räumen eine wahre Wohnlandschaft. Mittig, achtern unter den nach Bb. ausgerichteten L-Backskisten, der Zugang zum Ruderkoker und Querstrahler. Steuerbords daneben der Durchgang auf die Badeplattform mit integrierter Badeleiter, die auch von den Gangbords aus über um 90°gewendelte Niedergänge erreicht wird. Vorbildlich und servicefreundlich der Maschinenraum unter dem Cockpitboden.

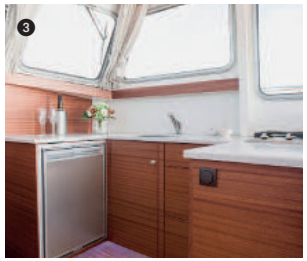
Äußerst stabil die hohe, Sicherheit vermittelnde, einreihige, 35 mm starke, VA-Reling über dem Schanzkleid, vorn und achtern mit Festmacher-Doppelpollern bestückt, komplettiert durch dazwischenliegendem Springbeschlag. Auf dem Vorschiff sodann noch eine Aufbau-Ankerwinsch, deren VA-Kette durch den Rumpf geführt wird. Sicher verstaut die beiden Gasflaschen backbords unter dem Gangbord im gut belüfteten Kasten. Komplettiert wird das äußere Erscheinungsbild durch den achterlichen, zu legenden Gerätemast auf der Cockpitüberdachung.

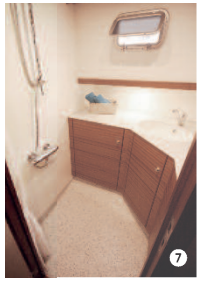
Fahreigenschaften

Da es nicht das erste SK-Schiff ist, das „WasserSport“ von dieser Werft unter seine Fittiche nahm, gehen wir davon aus, die CE-Kategorie „C“ – sie steht für küstennahe Gewässer – diesem Prädikat auch gerecht wird. Das Sneeker Binnenmeer als Testrevier kann diese Voraussetzungen leider nicht bieten. Zu klein, zu ruhig.

Sei's drum, die gewonnen Fahreindrücke unter diesen Voraussetzungen konnten dennoch überzeugen. Nach lediglich 13 Sekunden lag ökonomische Marschfahrt bei 1.900 U/min mit 12,8 km/h (6,9 kn) an. Bei einem Stundenverbrauch von 6, 1 Litern Diesel reicht die Tankkapazität dabei für satte 942 km, zehn Prozent Reserve bereits heruntergerechnet. Dies kommt auch in etwa der üblichen Kanalgeschwindigkeit gleich. Wer's allerdings besonders eilig hat und die nach 25 Sekunden erreichte Fullspeed mit 16,1 km/h (8,7 kn) dauerhaft anliegen lassend will, der muss in den sauren Apfel beißen und das 2,5-fache an Spritverbrauch kalkulieren. Zwar völlig normal für die Testparameter bei ca. 16 Tonnen Leergewicht, aber dennoch nicht sinnvoll. Wasserwandern ist angesagt, nicht „Flüchten“.

Im grünen Bereich auch die Manövriereigenschaften. Kursstabilität garantiert der lang durchgezogene Kiel, das Ruderblatt mit schützender Hacke für den Propeller gegen Grundberührung und einem Kompletteinschlagwinkel von 90°. Damit sind Vollkreise von 0,5 bis 1,5 Bootslängen bei niedrigster Drehzahl möglich. Im Zusammenspiel mit Bug- und Heckschraube sollte somit kaum ein Rudergänger in die Verlegenheit kommen, An- und Ablegeaktionen zu vermasseln. Auch unter Volllast und hart gelegtem Ruder gefahrene Kurswechsel bringen den Rumpf nicht in Verlegenheit, die Krängungserscheinungen bleiben moderat und unter Deck alles an Ort und Stelle. Das Gesamt-dB(A)-Spektrum über den kompletten Drehzahlbereich entspricht ebenso der Norm, 55 bis 75 Einheiten. Da kann nicht gemeckert werden.





1 Klar strukturierte Kombination aus Salon, Steuerhaus und Pantry. Der standardmäßige Tisch war zum Testzeitpunkt noch in der Schreinerei.

2 Locker Platz für zwei Personen auf der backbordseitigen Steuerstandbank.

3 Platz satt und klar Schiff in der Pantry.

4 Die Kabine im Vorschiff, zweckmäßig nach Wunsch auf die Bedürfnisse des Eigners zugeschnitten.

5 Bequemer Zugang in den Motorraum vom Cockpit aus.

6 Elektrisches Glasschiebedach über Steuerstand und Pantry.

7 Geräumige, separate Dusche.

8 Seitliche, um 90° gewendelte Niedergänge von den Gangbords auf die Badeplattform.

Fazit

Dieser „SK Kotter 1250 Sedan“ präsentiert sich als grundsolide Fahrtenyacht und zeitlos schönes, schiffiges Exponat. Kein übertriebener Design-Firlefanz, bodenständige Schiffsbaukunst in höchster Qualität. Und nach dem Motto „nichts ist unmöglich“ darf sich der Eigner hier auch gleichzeitig als Bauherr fühlen. Seine individuellen Gestaltungsvorstellungen sind sogar erwünscht. Denn mit jedem, auf den Kunden zugeschnittenen Schiff, erweitert auch die Werft ihren Erfahrungsschatz und Horizont. Solide die Standardausstattung und somit auch das Preis- Leistungsverhältnis. Dennoch, auch ein Blick in die gut sortierte Optionsliste lohnt. Claus D. Breitenfeld

Werftkontakt:
SK-Jachtbouw,
Oude Openhuizerweg 29,
NL 8606 JA Sneek (Niederlande)
Tel.: 0031-(0)-515-418050
Mobil: 0031-(0)-6-15060395
Mail: info@sk-jachtbouw.nl
www.sk-jachtbouw.nl

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)	
0-Marschfahrt	13
0-Vmax minus 1 kn.	25
Drehkreis in Bootslängen	0,5 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	10,5

Testbedingungen	
Revier	Sneekermeer
Wind (Beaufort)	2 - 3
Wellenhöhe (Meter)	0,2
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	200
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	300

Technische Daten	
Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	SK-Jachtbouw / Kotter 1250 Sedan
Konstruktion/Design	SK
Länge ü. A. (m)	12,50
Rumpflänge (m)	12,50
Länge Wasserlinie(m)	11,50
Breite ü. A. (m)	4,18
Tiefgang max. ca. (m)	1,00
Durchfahrtshöhe max/min ca. (m)	2,50
Kabinenhöhe ca. (m)	1,95
Gewicht leer/max. load (kg)	16.000 / 1.000
Baumaterial	Stahl
Rumpf/ Bauart	Knickspant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Volvo Penta D3 110, Reihen-5-Zylinder, 2,4 l, Turbolader, 81 (110)
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	22 x 16, 4-Blatt, Bronze, rechtsdreh.
Motorisierung von – bis kW (PS)	Standard 81 (110), max. 110 (150)
Antriebsart	Welle, Ø 40 mm
Kraftstofftank (l)	500
Frischwassertank (l)	600
Schmutzwassertank (l)	150
CE-Kat./Personen	C, (B möglich) / 6
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	Eignerwunsch: 1 + Salon
Preis Standard/Testschiff (€)	287.500,- € / 317.000,- €

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit kn	Geschwindigkeit (km/h)	Verbrauch l/h	Verbrauch l/sm	Verbrauch l/km	Reichweite* sm	Reichweite* km	Schallpegel** dB(A)
Standgas eingekuppelt 1 Motor	800	3,00	5,56	1,20	0,40	0,22	1125,00	2083,50	55
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.800	6,40	11,85	5,70	0,89	0,48	505,26	935,75	65
ökonomische Marschfahrt	1.900	6,90	12,78	6,10	0,88	0,48	509,02	942,70	67
schnelle Marschf.	2.500	7,80	14,45	13,50	1,73	0,93	260,00	481,52	71
V-max.	2.800	8,70	16,11	19,80	2,28	1,23	197,73	366,19	75

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 450
** Gemessen am (Innen) Fahrstand