

Friesischer Charaktertyp

SK 1250 Pilot

SK ist die gebräuchliche Abkürzung für Sneek, und genau in jenem lebendigen friesischen Städtchen wird das niederländische Testboot dieser Ausgabe, die SK 1250 Pilot, auf Kiel gelegt. Wir erprobten den pieksauber verarbeiteten Stahlverdränger mit Deckssalon und offenem Achtercockpit auf dem Sneekermeer.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Treibende Kraft bei SK-Jachtbouw ist der 54-jährige Ingenieur Tjerk Tuinstra, der den anno 1974 gegründeten Bootsbaubetrieb im September 1995 übernahm. Der sympathische Werftchef betätigt sich als Konstrukteur sämtlicher SK-Yachten und zeichnet nebenbei für den Entwurf verschiedener kleinerer Fahrgastschiffe verantwortlich, von denen bisher sieben Einheiten ausgeliefert wurden. Private Kunden sehen sich mit einer beträchtlichen Auswahl an schmucken Freizeitbooten konfrontiert. Wie der aktuellen Broschüre zu entnehmen ist, hat das vierköpfige SK-Jachtbouw-Team momentan 23 Modelle in Längen von 22 bis 50 Fuß im Sortiment.

Klasse statt Masse

Exklusivität ist bei jeder einzelnen SK-Variante sozusagen genetisch bedingt, da die hierzulande wohl nur echten Insidern bekannte Werft eine ziemlich ungewöhnliche Marketingstrategie verfolgt. An internationalen Wassersport-Fachmessen wird nämlich prinzipiell nicht teilgenommen. Vielmehr setzt man auf regionale Events und vor allem auf Mundpropaganda, weil die SK-Konstrukte buchstäblich für sich sprechen. Dieses Konzept geht offenbar auf, zumal der Leitspruch Klasse statt Mas-

se gilt. So liefen in der Saison 2011 lediglich drei SK-Boote vom Stapel, die im Rahmen des Machbaren nach den individuellen Vorgaben ihrer Auftraggeber ausgebaut wurden. Das sorgfältige Verschweißen der Kaskos geschieht in der eigenen Montagehalle, während die Holz- und Lackierarbeiten von benachbarten Spezialisten erledigt werden. Um die akkuraten technischen Installationen kümmert sich die ebenfalls in Sneek ansässige Firma Jetten Yachting. Die Komplettierung der SK-Yachten mit anschließender Endkontrolle liegt dann in den Händen von Tjerk Tuinstra, der ganz besonderen Wert auf die Feststellung legt, dass seine Boote eine weit überdurchschnittliche Materialstärke im Rumpf- und Decksbereich aufweisen.

Aufteilung

Die 12,50 x 4,18 m messende SK 1250 Pilot betritt man über den 60 cm tiefen Hecksteg oder durch die beidseitig vorhandenen Relingspforten. Unser Bordrundgang beginnt im teakholzverzierten Cockpit, das von einem perfekt angepassten Cabrio-verdeck überspannt wird. Als tolles Detail beurteilen wir das um die gesamte Plicht herumgeführte Laufdeck mit stattlichen 47 cm Breite im Achterschiff und 40 cm auf den Gangborden. Diese werden von einer 32 cm hohen Schanz und der äußerst robusten Seereling flankiert. Eine leicht laufende Schiebetür

Der Salonbereich wartet mit 1,94 m Deckenhöhe auf. Wer Kirschholz anstelle von Mahagoni favorisiert, der zahlt 6000 € Aufpreis

Mit frei stehendem Rudersitz: Der Steuerstand der SK 1250 Pilot präsentiert sich klar gegliedert - beste Aussichten für den Skipper





Ein bildschöner niederländischer Verdränger, der durch seine grundsolide Konstruktion überzeugt: Die SK 1250 Pilot macht 8,5 kn Fahrt

ebnet den Weg in den Salon, dessen Deckenhöhe mindestens 194 cm beträgt. Die Einrichtung besteht aus feinem Kirschholz, die steuerbords inszenierte Sitzgruppe mit lederbezogenen Polstern gefällt durch einen komfortablen Härtegrad. Am klar gegliederten Steuerstand erfreut sich der Skipper einer astreinen Rundumsicht, für Frischluft von oben sorgt ein elektrisch zu öffnendes, transparentes Dachluk aus dem Hause Webasto. Die über eine dreistufige Treppe erreichbare, angenehm luftige untere Salonebene vereint die winkelige Küchenzeile mit der gegenüber liegenden Dinette, die bei Bedarf in eine 200 x 127 cm große Zusatzkoje umfunktioniert werden kann. Dass dem Esstisch eine Schlingerkante fehlt, darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, denn weitere Kritikpunkte sucht man vergebens. In der bequem zugänglichen steuerbordseitigen Gästekabine wurden zwei jeweils 200 cm lange Einzelbetten untergebracht. Obendrein gibt es genügend Stauvolumen für die persönliche Habe, zwei Bullaugen und vier Wandspots.

Winkelige Pantryzeile mit allen wichtigen Küchengeräten. Diese werden jedoch teilweise als kostenpflichtige Extras ausgewiesen



Sehr gelungen finden wir die Lösung, den Sanitärbereich auf zwei Räume zu verteilen - einer mit Vakuum-Toilette, der andere mit Duschvorrichtung und Handwaschbecken. Das Eigenerpaar wohnt in der bis zu 193 cm hohen, symmetrisch gestalteten und eher schlicht möblierten Bugkabine mit einer 220 x 150 cm großen Schlafstatt. Diese wird von zwei rollengelagerten Schubladenschränken mit Selbststeinzug unterkellert.

Praxis

Antriebsseitig stehen alle gängigen Motorfabrikate zur Disposition, wobei Tjerk Tuinstra das Power-Limit auf 147 kW (200 PS) beziffert. Als leistungsmäßig völlig ausreichende Standardmaschine der SK 1250 Pilot kommt Volvo Pentas von Grund auf neu entwickelter D3-110 zum Zuge. Der kompakt bauende fünfzylindrige Turbodiesel, der seine 81 kW aus 2,4 Liter Hubraum schöpft und die umgerechnet 110 Pferdestär-

Das offene Achtercockpit ist der richtige Ort, um das Bordleben unter freiem Himmel zu genießen. Fehlt nur noch die Sonne...



ken über einen Fünf-Blatt-Bronzepropeller in Schub umsetzt, geht auf technischer Seite mit einem Common-Rail-Einspritzsystem und Piezo-Injektoren, sechsfach gelagerter Kurbelwelle, zwei obenliegenden Nockenwellen und einer elektronischen EVC-Fernbedienung an den Start. Kennzeichnend für den verbrauchsgünstig abgestimmten und bemerkenswert kultiviert klingenden schwedischen Selbstzünder sind die extrem niedrigen Emissionswerte. Mit eingelegtem Gang, 700 Umdrehungen pro Minute und minimalen 2,2 Knoten registrieren wir am Kommandopult kaum wahrzunehmende 47 dB(A). Steigert man auf 1300 min⁻¹ und 4,9 Knoten Fahrt, bleibt es mit 52 dB(A) weiterhin flüsterleise. Als ideale Drehzahl zum entspannten Wasserwandern mit sieben Knoten kristallisieren sich 2200 min⁻¹ heraus. Oben herum vermag die im positiven Sinne ungemein stämmig anmutende und entsprechend stabil laufende SK 1250 Pilot nochmals ein wenig zuzulegen. Eine dicke Bugwelle vor sich herschiebend, dampft das 17 Tonnen verdrängende Schwergewicht mit 8,5 Knoten, also 15,7 km/h, über das Sneekermeer. Akustisch untermalt von gut erträglichen 70 dB(A), ist selbst bei maximalen 2960 min⁻¹ eine gepflegte Konversation möglich. Das Einlenkverhalten unserer blau-weiß kolorierten Testkandidatin lässt sich kurz und bündig als mustergültig beschreiben, wenngleich immerhin 6,5 Ruderdrehungen zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag liegen. Im Notfall stoppt die originell designte Holland-Yacht



Durch die beidseitigen Einstiege gelangt man an Bord



Jeder Platz wurde genutzt: Hier ein Stauraum unterhalb der Salontreppe

nach etwas mehr als einer Bootslänge auf, und beim beherzten rückwärtigen Rangieren macht sich der serienmäßige Bugstrahler als stets einsatzbereiter Einparkassistent bezahlt. Wer jeglichen Stress beim punktgenauen Manövrieren im Hafenbecken von vorherein vermeiden möchte, der sollte nicht zögern, die geforderten 3550 € in ein Heckstrahlruder zu investieren.

Unterm Strich

An Bord kommen und sich wohl fühlen - die SK 1250 Pilot, die man eindeutig als Geheimtipp für den betuchten Touren-

Die Dinette befindet sich auf der Backbordseite der vorderen Wohnenebene. Mit wenigen Handgriffen entsteht eine Bedarfskoje



Lauf ruhig, sparsam und zuverlässig: Der fünfzylindrige Volvo-Dieselmotor vom Typ D3-110 generiert 81 kW, also 110 Pferdestärken



Eines der beiden Sanitärabteile, dieses hier mit Dusche



Stämmige Optik: Die 4,18 m breite SK 1250 Pilot von vorn



Die problemlos zugängliche Gästekabine beherbergt zwei gut polsterte und unterlüftete Einzelkojen mit jeweils 200 cm Länge

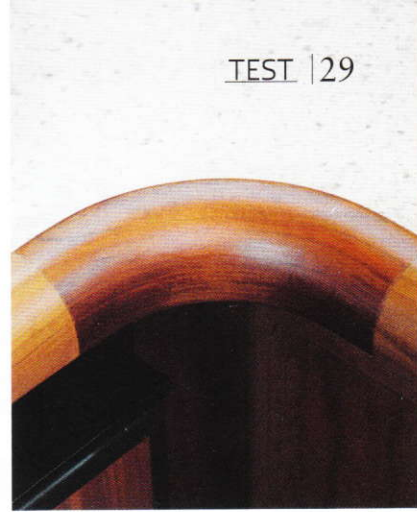




Maßgeschneiderter Wetterschutz: Heckansicht mit Fahrverdeck



Gegebbares Laufdeck am Achterschiff und 60 cm tiefer Steg



Alle Holzarbeiten an Bord sind hochprofessionell ausgeführt

Technische Daten

Länge ü.A.: 12,50 m
 Breite: 4,18 m
 Höhe ü. Wasserlinie: 2,45 m
 Tiefgang: 1,00 m
 Gewicht: 17 000 kg
 CE-Kategorie: C
 Max. Personenzahl: 6
 Kojenzahl: 4 (+2)
 Brennstofftanks: 2 x 250 l
 Wassertank: 600 l
 Septiktank: 150 l
 Baumaterial: Schiffbaustahl
 Motorisierung: Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leist. bis 147 kW (200 PS)
 Grundpreis: 246 550 €
 Preis des Testbootes: 303 089 €

Motor im Testboot:

Volvo Penta D3-110, Turbodiesel mit Vierventil-Technik, sechsfach gelagerter Kurbelwelle, Common-Rail-Einspritzsystem und Piezo-Injektoren, Leistung: 81 kW (110 PS), Zylinderzahl: 5 in Reihe, Bohrung x Hub: 81 x 93,2 mm, Hubraum: 2,4 Liter, Nenndrehzahl: 3000 min⁻¹

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Mahagoni-Mast, manuelle Ankerwinde, Anker mit Kette, Bugstrahlruder, 230-Volt-Landanschluss, Dieselheizung, hydraulische Ruderanlage, Fluchtluke in der Bugkabine, Warmwasserversorgung, Pflicht-Bodenbelag in Teakholz, besonders aufwendige Schalldämmung, Edelstahl-Seereling, elektr. Signalhorn, BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung, Antifoulinganstrich

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Ankerpfahl mit Handwindsch (1275 €), elektrisch zu öffnendes Webasto-Dachsiebeluk (8595 €), Dimmerschalter für Innenbeleuchtung, vierfach (960 €), elektrische Toilette (850 €), Mikrowelle inklusive Montage (612 €), Dunstabzug oberhalb der Kochplatte (975 €), Salon-Bodenbelag aus Teakfurnier (2000 €), Interieur in Kirschholz (6000 € Aufpreis zum standardmäßigen Mahagoni), Fahrverdeck fürs Achtercockpit (3076 €), Autopilot/Echolot Raymarine ST70 (5400 €), elektrohydraul. Mastleger und -aufsteller (1750 €), zusätzlicher Scheibenwischer (354 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 700 min ⁻¹	47 dB(A)	0 kn	Revier: Sneekermeer bei Sneek (NL), Crew: 2 Personen, Messung: GPS, Wasser: 17°C, Luft: 20°C, Wind: 1-2 Bft., Tanks: Diesel 100 l (20 %), Wasser 450 l (75 %)
700 min ⁻¹	47 dB(A)	2,2 kn	
1000 min ⁻¹	49 dB(A)	3,4 kn	
1300 min ⁻¹	52 dB(A)	4,9 kn	
1600 min ⁻¹	56 dB(A)	5,6 kn	
1900 min ⁻¹	59 dB(A)	6,3 kn	
2200 min ⁻¹	61 dB(A)	7,0 kn	
2500 min ⁻¹	65 dB(A)	7,5 kn	
2800 min ⁻¹	67 dB(A)	8,1 kn	
(Volllast) 2960 min ⁻¹	70 dB(A)	8,5 kn	

Informationen und Werft

SK-Jachtbouw bv, Oude Oppenhuizerweg 29, 8606 JA Sneek, Niederlande, Tel.: 00 31-51 54 18 05 0, www.sk-jachtbouw.nl

skipper bezeichnen kann, präsentiert sich im Praxistest in ihrem Heimatrevier als Stahlkreuzer der Extraklasse. Aus jedem Blickwinkel wirkt die charaktervolle friesische Motoryacht, die eine Durchfahrthöhe von 2,45 m aufweist und die Kriterien der CE-Kategorie C erfüllt, wie aus einem Guss. Sofort ins Auge fallen die exzellente Qualität der Lackierung und die ergonomische Gestaltung des Wohntraktes. Als ausbaufähig konfigurierte Standardversion kostet der in seiner Gesamterscheinung absolut hitverdächtige Knickspant-Verdränger 246550 €, das mit vielen schönen Details aufgewertete Vorführboot ist laut offizieller Preisliste für 303 089 € zu haben.

Schlicht und gemütlich: Das Eignerzimmer im Vorschiffbereich der SK 1250 Pilot. Dominierendes Einrichtungsstück ist die Doppelkoje



Im Unterbau der 220 x 150 cm großen Schlafstatt wurden zwei voluminöse Schubladenschränke mit Selbststeuzug positioniert

