

## SK-Kotter 1250 OK

Werft mit Herz, die Wünsche wahr werden lässt



„Wir bauen seit 1974 stilvolle, robuste Motoryachten aus Stahl. Ein gutes Gehör für die Vorlieben unserer Kunden haben in rund vier Jahrzehnten die prächtigen SK-Kotter zum Erfolg werden lassen und vielen Eignern zu jeder Menge Fahrspaß verholfen. Denn jeder Eigner hat spezielle Vorstellungen von seinem Schiff. Sei es die Yacht nur fürs Wochenende, für lange Reisen oder sogar als Wohnung auf dem Wasser. Wünsche, die wir im Rahmen technischer Möglichkeiten erfüllen“, so Werftchef Tjerk Tuinstra. Claus D. Breitenfeld ist dieser These auf den Grund gegangen.

Wer den „Oude Oppenhuizerweg“ in Sneek entlang fährt und nach der SK-Werft Ausschau hält, der muss schon ganz genau aufpassen, dass er nicht die unauffällige Einfahrt und das dahinter liegenden Werftgelände übersieht. Understatement denn protzige Darstellung ist das Image dieser kleinen, aber feinen Werft. Alles andere würde auch nicht zu Tjerk Tuinstra passen, der seit 1995 die Geschicke dieses bodenständigen Unternehmens leitet. Ein Mann, der sich nicht zu schade ist, selbst Hand in

der Praxis anzulegen, der von sich und seiner Werft unverblümt sagt, „wir sind nur ein kleiner Stahlschiffbauer, der im Schnitt vier bis sechs Schiffe im Jahr auf Kiel legt, diese aber völlig individuell nach Kundenwunsch gestaltet“.

Dennoch, seine Bescheidenheit hat immerhin dazu geführt, dass inzwischen begeisterte SK-Fahrer einen Club gegründet haben, den der „SK-Flotte“, dessen knapp 60 (!) Mitglieder im Mai 2013 bereits das fünfjährige Jubiläum feiern konnten. Allein die Stärke der stetig steigenden Mit-

gliederzahl zeugt von hoher Zufriedenheit rund ums Produkt „SK“ und der Reputation, die diese Werft inzwischen genießt. Wenn man so will, ein Geheimtipp unter Kennern.

### Fahreigenschaften

Testgewicht rund 18 Tonnen, die sich rekrutieren aus Stahl, Holz, Glas, Kunststoff, Kraftstoff und Wasser. Und mittendrin eines der bewährtesten Bootsdiesel-Aggregate im Freizeitschiffsbereich, der Volvo

Aus Praxiserfahrung geboren:  
Kerniger Koter mit soliden  
Fahreigenschaften.

Fotos: Breitenfeld/Werft



ren, die so gut wie identisch sind mit der theoretisch errechenbaren Rumpfgeschwindigkeit. Nämlich  $\sqrt[3]{\text{Länge Wasserlinie} \times 2,43}$ . Im Klartext:  $\sqrt[3]{\text{aus } 11,80 \text{ m} = 3,44 \text{ m}, \times \text{Faktor } 2,43 = 8,4 \text{ kn oder } 15,6 \text{ km/h}}$  – passt wie die Faust aufs Auge. Und um diesen Fahrwert bei glatten 3.000 U/min zu erreichen, sollte man aus ruheuder Position dem 1250er SK-Koter um die 25 sec. Zeit einräumen, den Turbolader auf volle Touren kommen lassen, abwarten bis die Ladeluftkühlung wirkt und sich dann an Vmax erfreuen.

Penta D3-110 mit 81 kW (110 PS) Leistung, die aus fünf Zylindern, verteilt auf 2.400 cm<sup>3</sup> geschöpft werden. Angesichts der zu bewegendem Masse etwas schwachbrüstig, dieses Maschinen? – Wird sich der eine oder andere fragen. Mitnichten, denn die Fahrwerte belehren Zweifler eines Besse-

Keine Frage, als Kanalgeschwindigkeit nicht unbedingt empfehlenswert, aber immerhin im freien Wasser zuweilen die Bestätigung, dass Schiff und Maschine bestens zusammen passen. Nicht unerwähnt bleiben soll in diesem Zusammenhang, dass die Messungen unter Bedingungen stattfanden, die nur maximal drei Meter

Wassertiefe unter dem Kiel boten. Bei entsprechend tieferen Lotungen kann davon ausgegangen werden, dass der Koter noch um zwei bis drei km/h schneller wird.

Wie dem auch sei, wir sprechen hier nicht von einem „fliegenden Holländer“. Wer mit Schiffen dieser Art liebäugelt, der weiß ganz genau was er will, der ist vordergründig an komfortablem Reisen interessiert, nicht an Geschwindigkeitsrekorden. Daher runter mit der Drehzahl auf 2.200 U/min, die Geschwindigkeit pendelt sich bei kanalfreundlichen 12,2 km/h (6,6 kn) ein, die Heckwelle verflacht fast vollständig und wir notieren einen Stundenverbrauch von 4,5 Litern Diesel. Damit kann man leben. Wie Werftchef Tuinstra zu berichten weiß – wir haben es hier mit einem Eignerschiff zu tun – fährt dieser fast permanent mit nochmals reduzierten Umdrehungen auf 1.900 U/min. Ergebnis: 3,5 l/h. Ein

Salonperspektiven.



Perfekter, übersichtlicher Steuerstand mit allem Drum und Dran.







Blick vom Pantry-Dinette-Bereich in Richtung Vorschiffskabine.



Dinette an Bb.



Zufriedener SK-Werftchef Tjerk Tuinstra himself am Ruder.



Eigener Waschsalon an Bord.



Hell und freundlich, die Sanitärabteilung.

Wert, der freundschaftliche Beziehungen zu Tankstellenbetreibern auf ein Minimum reduziert.

Mit den Manöviereigenschaften schlägt bei einem Verdränger in der Regel die Stunde der Wahrheit. Doch auch da braucht dieser SK-Kotter sein Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Vorzügliche Geradeauslaufeigenschaften, dank des lang durchgezogenen Kiels, kaum der Rede wert etwaige Ruderkorrekturen, egal in

welchem Drehzahlbereich auch immer. Ohne Firlefanz die Konstruktion des Ruderblattes, einfach glatt, und dennoch äußerst effektiv bei einem Einschlag von 45° zu jeder Seite mit Drehkreisen von fast auf dem Teller bis maximal 1,5 Bootslängen bei einer Drehzahl von immerhin 1.400 U/min voraus back- und steuerbords, ohne merkliche Krängungserscheinungen. Nach achtern mit niedrigster Drehzahl von 700 U/min zwischen einer und 1,5 Boots-

längen. Und wenn's 'mal ganz dick und eng kommen sollte, dann sind da noch zwei „Pinneken“ am Steuerstand, die die beiden Querstrahlruder vorn und achtern aktivieren. Dann dreht sich alles um die Mittelachse.



V-Koje im Vorschiff.



Klare Linie im Motorraum.



Aufbau-Ankerwisch auf dem Vorschiff.

## Ausstattung und Verarbeitung

Allein die bereits erwähnte Tatsache, dass sich derzeit fast 60 SK-Fahrer zu einem Club zusammengeschlossen haben, lässt kaum vermuten, dass es sich dabei um eine unzufriedene, konspirative Vereinigung handelt. Ganz im Gegenteil, man ist stolz auf „seine SK“. Und das rundherum, sowohl technisch als auch qualitativ. Sauerste Holzverarbeitung, feinste Lackierung, übersichtliche, servicefreundliche Installationen, unterstrichen durch einen Blick in den vorbildlich aufgeräumten Motorraum. Daher erübrigen sich langatmige Detailausführungen und wir konzentrieren uns aufs große Ganze.

Das insgesamt relativ flache Erscheinungsbild dieses Kotters birgt den Vorteil in sich, dass mit diesem Schiff viele Revier befahren werden können, ohne Behinderung der Höhe von Brückendurchfahrten bzw. aufwändiges Abbauen vornehmen zu müssen. Zudem erleichtert das niedrige Freibord von unter einem Meter das Anbordkommen erheblich, unterstützt von Schanzkleidöffnungen an den Relingsdurchbrüchen, in die der Fuß gesetzt werden kann.

An Bord empfängt den Betrachter ein klar gegliedertes Deckslayout mit klappbarem Gerätemast auf dem Vorschiff, Aufbauwisch im Bugbereich, stabile, einreihige 35 mm starke VA-Reling, ordentliche Festmacher-Doppelpoller vorne und achtern, dazwischen jeweils drei (!) Springleinenbeschläge. Die achterliche Sektion wird abgerundet durch Fenderhalter, Badeplattform samt Badeleiter und ein großzügiges, offenes Cockpit mit breiter Backskiste, die gleichzeitig als Sitzmöbel dient und dahinter noch Platz für ungehinderten Rundlauf ums gesamte Schiff bietet.

Ebenerdig der Übergang in den mit feinsten Eiche ausgebauten Unterdecksbereich,



Der Cockpit-Freisitz.

reich, abzutrennen durch eine schwere, vierflügelige Teaktür. Im Vorschiff die geräumige V-Kabine unter Ausnutzung optimalster Staumöglichkeiten unter den Betten, in Schränken und Ablagen – was im Übrigen auch für alle anderen Sektionen des Schiffes gilt. Zu öffnende Bulleys und Deckenluks sichern den Luftaustausch.

Nach achtern schließen sich getrennte Sanitärabteilungen für Dusche und WC an, gefolgt von der backbordseitigen Dinette mit gegenüberliegenden Sitzbänken, die in Schlafplätze umzuwandeln sind und an Stb. die Pantry, bestückt mit 3-flammigem Gaskocher, Kühlschrank, Spüle, Wrasenabzug und schwerer Granitarbeitsplatte. Die Waschmaschine findet ihren Platz steuerbords neben dem Salon-Niedergang, darin wiederum Platz für den Abfallcontainer.

Im Salon an Stb., dem Steuerstand gegenüberliegend, ein Beifahrer-Doppelsitz mit Arbeitsplatz davor, sich daran anschließend ein bequemes Sofa mit Schubfächern darunter die sich selbständig zuziehen – eines davon als Kühlfach konzipiert. Steuerbords das sich über die gesamte Salonlänge erstreckende Sideboard und weiterer Stauraum unter dem Salonboden. Dreh- und Angelpunkt schließlich an Bb. der übersichtlich und ergonomisch gestaltete Steuerstand mit bester Rundumsicht. Freisitzfeeling garantiert schlussendlich das große, elektrische Schiebedach. Der schiffige, auf Teak getrimmte Fußboden basiert auf Laminatmaterial, für die Decken kommen Kunststoffpaneele zum Einsatz, bestückt mit LED's als Lichtquelle und im Cockpit wurde echte Teakholzware ausgelegt.

## Zusammenfassung

Einen SK-Kotter zu fahren ist kein Problem, zumindest nicht was das Handling betrifft. Ihn nach eigenen Wünschen „auf die Schnelle“ zu ordern, auch nicht. Nur etwas Geduld müssen künftige Eigner mitbringen, denn die kleine feine Werft im friesischen Sneek lässt sich nicht hetzen, Qualität nicht zaubern. Dafür ist jedes Schiff ein Unikat mit persönlichem Charakter. Und darauf lohnt es sich in jedem Fall ein bisschen zu warten.

Claus D. Breitenfeld

## Technische Daten

Herstellerland: Holland  
 Werft: SK-Jachtbouw B.V., Oude Oppenhuizerweg 29, NL-8606 JA Sneek,  
 Tel.: 0031-(0)-515-418050,  
[www.sk-jachtbouw.nl](http://www.sk-jachtbouw.nl)

Länge ü. A. (m): 12,50  
 Breite ü. A. (m): 4,18  
 Tiefgang ca. (m): 1,00  
 Höhe ü. WL ca. (m): 2,45  
 Kabinenhöhe (m): 1,95  
 Gewicht leer ca. (kg): 17.000  
 Baumaterial: Stahl  
 Motorisierung von – bis kW (PS): 81 – 147 (110 – 200)  
 Motorenart: Diesel  
 Antriebsart: Welle, Ø 40 mm  
 Kraftstofftank (l): 500  
 Frischwassertank (l): 400  
 Fäkalientank (l): 150  
 Zuladung/Nutzlast (kg): 1.450  
 Personen, zul. max.: 6  
 Schlafplätze: 2 - 6  
 Kabinen: 1 + Salon (Testboot), zusätzliche Kabinen möglich  
 CE-Kategorie C/B (Option)  
 Preis ab € 234.347,-

## Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Volvo Penta/D3-110, Diesel  
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 81 (110)  
 Propeller: 22 x 15“, 5-Blatt, Bronze, rechtsdrehend

## Messwerte:

### Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) <sup>4</sup>
700 <sup>1</sup>	5,1	(2,8)	53
1.000	7,2	(3,9)	59
2.000	11,3	(6,1)	64
2.200 <sup>2</sup>	12,2	(6,6)	65
3.000 <sup>3</sup>	15,6	(8,4)	72

**Testparameter:** (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Vollast; (4 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wasserge-räusche; Wassertiefe ca. 3 m unterm Kiel; nach ca. 25 sec. aus ruhender Position Vmax; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise in Bootslängen bei 1.400 U/min: voraus über Stb.1; über Bb. fast auf dem Teller; achtern über Bb. 1 bis 1,5; Rudereinschlagwinkel zu jeder Seite 45°.

**Standardausstattung:** Auszug aus Liste – automatischer Feuerlöscher im Motorraum, hydraulische Ruderan-lage, Bugschraube, 50-l-Heißwasserboiler, komplette Pantry, Warmluftheizung, Mahagoni-Innenausbau, Cockpitboden in Teak, Sitzflächen im Cockpit in Teak, 50 mm Wand- und Dachisolierung mit Steinwolle und 4 mm Kork, Bodenplatten mit schweren Gummimatten isoliert, Antifouling, Mahagoni-Mast.