



Skippi 650 Cruiser

Der schnelle Hubkieler für den kleinen Törn

Die Skippi gibt's in zwei Ausführungen, die – etwa 90-mal verkaufte – sportlichere Variante ist vor allem im Heimatland Polen beliebt. Jetzt kommt die Fahrtenboot-Ausführung auf den Markt. Hochbordiger, 100 Kilogramm schwerer und mit identischem Rigg ausgestattet. Der „Cruiser“ sieht trotz der höheren Bordwand noch ästhetisch aus, und bietet unter Deck genügend Lebensraum und Komfort, um zu Viert über das Wochenende, oder zu Zweit auch einen längeren Urlaub zu planen. Bei andauerndem Schlechtwetter sollte der Lebensraum allerdings mit einem großen Cockpitperssenning erweitert werden. Dank einer gut zu bedienenden Hubkiel-Vorrichtung ist das Ein- und Auswassern auf jeder Slipbahn möglich. Einem häufigen Revierwechsel steht – technisch betrachtet – nichts im Weg. Das ist trailerbootgerecht und kostengünstig.



Seine Stärken zeigt der „Skippi 650 Cruiser“ bei wenig Wind. Doch auch wenn es aufbrist, präsentiert sich das Boot als ausgewogene Konstruktion.

Wasserlinienbreite von nur 1,86 Metern begründet. Auch wenn diese labile Schwimmlage Segelboot-Einsteiger (innen) zunächst abschrecken könnte, so besteht doch keine Gefahr, was die Endstabilität (Kenterverhalten) dieser Konstruktion angeht. Die vom polnischen Konstrukteur Piesniewski berechnete Stabilitätskurve verspricht – betreffend des Wiederaufrichtens – ausreichende Sicherheit durch angemessen hohe Endstabilität.

Der Bodensee zeigte sich, wie so oft, von seiner zahmen Seite. Mehr als etwa drei Beaufort waren den atmosphärischen Druckunterschieden nicht zu entlocken. Aber dieses genügte, um ein paar generelle Segel- und Manövereigenschaften herauszufinden. Zunächst fiel auf, dass unser Testboot sich hervorragend und zentimetergenau steuern ließ. Das schmale, tiefgehende Ruderblatt zeigte bereits bei geringer Fahrt zuverlässige

Wirkung. Ähnlich wie bei einem Schwertkasten für ein Jollen-Steckschwert, lässt sich das Blatt der soliden Ruderanlage innerhalb des Kassetten-Ruderkopfes senkrecht rauf und runterbewegen. Das hat, gegenüber einem nach hinten schwenkbaren Ruderblatt, den Vorteil, dass der Ruderdruck bei Motorfahrt im Flachwasser (bei ebenfalls teilweise hochgeholttem Kiel) nicht drastisch zunimmt.

Fortsetzung auf Seite 120

Unter Segel

Der erste Tritt an Bord von „Baunummer Fünf“ vermittelte sofort ihre geringe Anfangsstabilität. Beim Schritt auf das Seitendeck neigte sich der Hubkieler kräftig zur Seite, blieb dann aber – mit Schräglage – natürlich stabil liegen. Dieses Verhalten ist in der knappen

It's made by TR(Y)VE

4.200 TDS D10

NEU

60 PS (44,2 kW) bei 2800 U/Min., 4 Zylinder, Zweikreiskühlung, 249 kg, Elektrostop, Turbolader

13.997,- € (unverb. Preisempfehlung ab Flensburg)

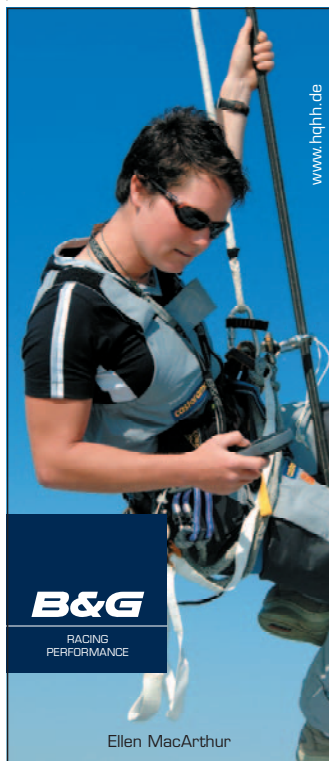
Marine-Diesel von 10 bis 320 PS (7,8-235,5 kW)

nannidiesel
energy in blue

IMS
GmbH

Schäferweg 10 · D-24941 Flensburg
 Fon: 0049-(0)461-318 813-0 · Fax: 0049-(0)461-318 813-30 · www.nannidiesel.de · ims@nannidiesel.de

...silent power



Alles aus einer Hand!

Steuerung und Kontrolle: kabellos!

Ob Segelwechsel oder Mann-über-Bord-Manöver: Steuern Sie alle Geräte mit nur einer Hand! Mit der RemoteVision überwachen Sie alle Schiffsdaten wie Geschwindigkeit, Windstärke, grafische Windhistorie, Tiefe oder anliegender Kurs.



Simrad GmbH

Lollfuss 43-45 · 24837 Schleswig
Tel. 04621-96 13 0 · Fax 04621-96 13 29

Dithmarscher Straße 13 · 26723 Emden
Tel. 04921-96 86 0 · Fax 04921-96 86 77

www.SIMRAD.de

SIMRAD

THE FULL PICTURE

Nachteil: Bei Grundberührung kommt das Blatt nicht selbstständig hoch. Es sollte daher der Kiel, und nicht das Ruderblatt, die tiefste Stelle sein. Achtung: Die über die Kiel-Vorkante weit herausragende, torpadoähnlich geformte Gewichtsprobe ist prädestiniert, vor allem Fischernetze nicht nur aufzuspießen, sondern sie kann sich auch unwiderstehlich darin verhaken. Danach kommt viel Befreiungsarbeit auf die Crew zu. Mit Gewichtstrimm nach Lee und drei Windstärken schoben wir ordentlich Schräglage, so etwa 30 Grad. Sinn dieser Übung war es, die zunehmende Luvgiebigkeit zu prüfen. Und da war ich doch erstaunt: Das Boot ließ sich mit Großsegel und Fock selbst bei dieser Schräglage noch leicht und sicher steuern. Das spricht für eine ausgewogene Konstruktion der Rumpflinien. Erst bei „Wasser an der Scheuerleiste“ trat die übliche Luvgiebigkeit auf. Später mit Gennaker lag das Boot noch ausgeglichener auf dem Ruder. Klar, die große Fläche dieses bunten Raumschots-Segels drückt das Vorschiff nach Lee. Und somit reduziert sich die Luvgiebigkeit.

Die Lateralflächen von Kiel und Ruderblatt sind, wie bei den meisten modernen Konstruktionen, knapp bemessen. Das macht schnell und drehfreudig. Hat aber zufolge, dass – vor allem bei Leichtwind- keine Höhe „geknüppelt“ werden darf. „Laufen lassen“ heißt die Devise, den Kiel- und Ruderblatt-Profil wollen möglichst schnell umströmt werden, um effizient arbeiten zu können. Wer dieses nicht beachtet, muss mit erhöhter Abdrift rechnen.

Die vorläufige Yardstickzahl der Skippi-650-Sportversion liegt auf dem Bodensee bei 99. Die der Cruising-Ausführung dürfte etwas darüber liegen. Beide Zahlen sprechen für ein hohes Geschwindigkeitspotenzial des nur 6,20



Aufgrund knapp bemessener Lateralflächen darf mit der „Skippi“ besonders bei Leichtwind keine Höhe „geknüppelt“ werden.

Meter in der Wasserlinienlänge messenden Bootes.

Und so verwundern die beiden von uns gemessenen Geschwindigkeiten bei guten drei Beaufort nicht. Hoch am Wind mit nur zwei Personen auf der Luvkante, zeigte das Speedometer stolze 5,6 Knoten. Die „Theoretische Rumpfgeschwindigkeit“ (Wurzel aus der Wasserlinienlänge mal 2,43) liegt bei 6,1 Knoten. Raumschots mit Gennaker erreichten wir gar 6,8 Knoten. Die Höhe am Wind lag bei etwa 40 Grad. Dieser gute Wert ist vor allem auf die weit innenliegenden Fockschot-Holepunkte zurückzuführen.

Der beim Testboot montierte 2,3 PS-HONDA-Viertakter mit Langschaft ließ sich mit der Halterung weit genug aus dem Wasser heraushebeln. Der Propeller tauchte auch dann noch genügend tief in das Wasser ein, wenn eine Person das Vordeck belastete und somit den Spiegel etwas hochhebelte.

An Deck

Der 7/8-getakelte Mast steht an Deck und ist klappbar. Aussagen über die Sicherheit der Verstägung lassen sich bei drei Beaufort nicht machen. Nach Beendigung des Tests schrieb uns der Vertreter: „Der Mastfuß wird mit stärkerem La-

minat und einer Metallplatte von innen verstärkt.“

Großsegel und Fock werden ohne Streckvorrichtungen gesetzt. Beim Großsegel ist das im ungeriffen Zustand noch akzeptabel, kann doch das Vorliek mit einem Cunningham-Strecker bei zunehmendem Wind durchgesetzt werden. Diese Möglichkeit entfällt allerdings, wenn das gereffte Segel mit dem Fall stramm durchgesetzt werden muss. Beim Fockfall jedoch vermisste ich eine praktikable Streckvorrichtung. Die Werft verspricht Abhilfe. Praktikabel wären zwei Kajütdach-Winschen für Groß- und Fockfall, mit deren Hilfe auch die Fockschoten dichtgeholt werden könnten. Denn auch diesbezüglich fehlt es an Erleichterung beim Dichtholen unter windigen Amwind-Bedingungen.

Die vom Mastbereich zum Cockpit hin umgelenkten Leinen lassen sich ergonomisch bedienen und in sechs Curry-Klemmen (mit Bügeln) belegen. Das gilt auch für die Talje des 140 Kilogramm schweren Hubkiels. Negativ empfinde ich, dass das Großsegel-Vorliek ohne Mastrutscher versehen ist; es wird mit einem Liektau direkt in die Mastnut eingeführt. Ergebnis: Beim Reffen staucht sich das Liek im unteren Teil, beim Ausreffen springt das Liektau aus der Nut heraus. Bei-



Unter Deck bietet der kleine Kreuzer erstaunlich viel Raum.

des mal muss die Crew mühsam per Hand korrigieren. Der beim Test anwesende Vertreter: „Alle Yachten mit „Lazy-Jacks“ (Hilfsleinen, in welche das geborgene Großsegel hineinfällt.) werden in Zukunft mit Mastrutschern ausgestattet.“ und: „Der Einfädelungsmechanismus wird geändert, so dass das Segel vom Cockpit noch leichter gesetzt werden kann.“

Unter Deck

Unter Deck geht es geräumig zu. Die Stehhöhe in Salonmitte beträgt 1,33 Meter. Dabei ist zu bedenken, dass die Rumpflänge nur 6,50 Meter beträgt, und das Boot dabei auch noch ästhetisch aussieht. Es werden vor allem vier geräumige, bequeme Schlafmöglichkeiten geboten. Beide Salonkojen messen 2,05 mal 0,67 Meter; auch die Doppelkoje im Vorschiff zeigt sich mit 2,13 mal 1,41 (Schulterbreite) Metern großflächig. Hier wird die Be-

wegungsfreiheit durch den eingezogenen Gennakerbaum ein wenig eingeschränkt. Die Höhe über den Salonkojen ist ausreichend, um entspannt auf den acht Zentimeter dicken, stoffbezogenen Polstern sitzen zu können. Die sauber verarbeitete, teilweise bis zu den seitlichen Längs-Staufächern hochgezogene Innenschale, bietet ausreichende Staumöglichkeiten. Beispielsweise unter den Kojen mit den Abmessungen 79 mal 38 mal 21 Zentimetern. Viel Kleinkrams passt auch in die 1,67 und 2,05 Meter langen Seitenborde. Beidseits des Kielkastens, der übrigens gar nicht so sonderlich stört, ist Schrankraum vorhanden. In erster Linie für die Verpflegung gedacht. Die backbordseitige, 47 mal 44 große Ablagefläche lässt sich behelfsmäßig als Navigationstisch verwenden. Nach dem Entfernen der soliden Niedergangsstufe bietet sich ein großer Stauraum unterhalb des Cockpitbodens. Werauf einem 6,50-Meter-Boot ein WC oder Chemi-Klo sucht,

wird enttäuscht sein. Eine Pütz kann im achtern Stauraum gelagert werden.

Fazit

Diese kleine, flotte Hubkieler erscheint solide verarbeitet, hat die Werft doch etwa 90-fache Erfahrung in der Herstellung der Sportversion. Er glänzt durch hervorragende Leichtwindeigenschaften,

hält jedoch auch nicht zurück mit einer überdurchschnittlich geringen Anfahrstabilität. Die vier Kojen sind –in Anbetracht der Bootslänge- ungewöhnlich geräumig. Die beschriebenen Mängel: fehlender Fockfall-Streckmöglichkeit, Großsegel-Vorliek klemmt beim Reffen/ Ausreffen und unbequemer Niedergang ließen sich teilweise werftseitig beheben. *Peter Schweer*

| | |
|---|------------------------------|
| Konstrukteur | J.Piesniewski |
| Bauweise Rumpf | GFK-massiv |
| Bauweise Deck | GFK-Sandwich |
| Rumpflänge | 6,50 m |
| Länge über Alles (LüA) | 6,70 m |
| Länge Wasserlinie (LWL) | 6,20 m |
| Breite | 2,48 m |
| Wasserlinienbreite (LWL) | 1,86 m |
| Gewicht, cirka | 750 kg |
| Ballast | 140 kg |
| Tiefgang | 0,30 – 1,35 m |
| Segelfläche (Großsegel und Fock) | 21,00 m ² |
| Genacker | 25 m ² |
| Masthöhe | 9,60 m |
| Kojen | 4 |
| Sicherheit | Unsinkbar durch Ausschäumung |
| CE-Zertifizierung | C (nahe Küste) |
| Motor | Außenbordmotor |
| Preis der Standardausführung (ab Werft) | 14.000 Euro |

In der Standardausführung sind enthalten (Auszug): Vier gepolsterte Kojen, Salon/Cockpit-Holztisch, Ankerkasten, Seereling mit Bug- und Heckkorb, auf dem Kajütdach: acht Curry-Klemmen und zwei Winschen, Hubkiel-Bedienung, Mastfuß zum Klappen.

Generalimporteur: Inter-Yacht-West, Am Vogel-sang 23, 50374 Erftstadt, Tel.: (02235) 46 94 94, Fax: (02235)

46 94 95, interyachtwest@t-online.de, www.interyacht-west.de.

Händler: Das Testboot wurde geliefert von Firma CHARTER TRANSPARENZ, Axel Düllberg, Klosterstraße 4, 88085 Langenargen/Bodensee, Tel.: (07543) – 49 90 80, Fax: (07543) – 49 90 81, yachting@chartertransparenz.de, www.chartertransparenz.de/yachting



Hanseboot Hamburg, Halle 4

HAUSMESSE 18. Nov. - 20. Nov. 2005 Beratung und Verkauf nur zu den gesetzlichen Öffnungszeiten