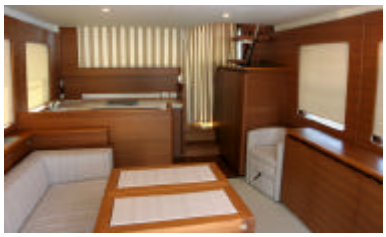
Fahrbericht Skagen 50

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright Seaway Group

Shipman aus Dänemark stand bei der Entwicklung dieses schnellen Trawlers Pate. Daher der nordische Name. Gebaut wird er in den slowenischen Bergen von den Brüdern J&J Jacopin. Hans Wischer hat den Prototypen der Skagen 50 vor Portoroz gefahren.

Die slowenische Küste misst in der Luftlinie gerade einmal knapp 40 km, bietet drei Marinas. Die größte von ihnen befindet sich in Portoroz. In einem Ort, der aufgrund der jahrelangen von Uwe Menzer organisierten Skippertreffen hierzulande allgemein bekannt ist. Dass in Slowenien zahlreiche Serienyachten konzipiert werden, wissen nur wenige: Das Konstruktionsbüro J&J ist in diesem EU- und € (für Jochen: Euro) -Land zuhause, nutzt als Testbasis die Marina von Portoroz gleich neben dem kleinen Flughafen für Privat-Jets.

So richtig in eine Klasse einordnen lässt sich die Skagen 50 eigentlich nicht. Die Bezeichnung Trawler trifft nur bedingt zu: Erhabenes Vorschiff, auf dem Hauptdeck rundum begehbar, überdachte Gangbords und akzeptable Rauwassereigenschaften. Das erhöhte Steuerhaus auf dem Hauptdeck und die luftige Flybridge und ein Spitzentempo von knapp 20 kn passen nicht so recht zu einem althergebrachten Trawler. Die Werft spricht von einer Raised Pilothouse Motoryacht, interpretiert sie auch als The Yachtsman´s Motoryacht.

Wie auch immer, die Skagen 50 dürfte Liebhaber klassischer Linien begeistern. Uns hat vor allem die Kurstabilität dank durchgezogenem Langkiel gefallen, der sie auch in rückwärtiger Fahrt nicht aus dem Ruder laufen ließ. Dabei drehte sie in langsamer Fahrt voraus nach Aktivierung des Bugstrahlruders auf nur rund 1 ¼ Bootslängen. Da sage mal einer, Langkieler reagieren träge. Allerdings zeigt ein Umsteuern der beiden Maschinen für ein Drehen auf dem Teller beim Anlegen nur wenig Wirkung. Das elektrische Vetus-Bugstrahlruder mit 6,8 kW ist schon notwendig, ein Heckstrahlruder wäre außerdem vorteilhaft. Immerhin ist die Minimalfahrt von 1,8 kn mit nur einer eingekuppelten Maschine äußerst angenehm, beispielhaft für so manch´ anderes Boot. Bei 55 bis 65 kn Sturm – den wir bei unsere Probefahrt nicht hatten – soll die Skagen 50 achterliche Wellen ohne Korrekturen am Steuerrad abreiten, attestiert ihr die Werft. Als Maximaltempo haben wir 19,8 kn gemessen, beim Übergang in die Gleitphase bei 12 kn reckte die Skagen 50 kurzzeitig die Nase in die Höhe. Die hohe Aufkimmung des bis zu 18 mm starken GFK-Multi-Knickspant-Rumpfes am scharfgeschnittenen Bug und mittschiffs (25°) weist Wellen und Gischt von vorn bestens ab, derweil die moderate Aufkimmung am Heck (8,2°) für die Gleiteigenschaften sorgt. Um das Gewicht über der Wasserlinie für die Minimierung von Roll- und Stampfbewegungen so gering wie möglich zu halten, bestehen Deck und Aufbauten aus einem leichtgewichtigen Sandwich mit je 6 mm GFK außen und 20 mm PU-Schaum dazwischen.

Teakholz wurde im Außenbereich reichlich verarbeitet: Ob nun beim Gräting der etwa 6 qm großen Badeplattform, als Deckbelag, bei den Stufen in den Maschinenraum oder auf die Flybridge, auf der Flybridge selbst und als Handlauf auf dem Schanzkleid. Die elektrischen Verzurrwinschen und Poller sind großzügig dimensioniert. Auch durchdacht: Im Cockpit führt ein bequemer Treppenaufgang über das Schanzkleid auf die Opacmare-Passarelle.

Auf dem Vorschiff gibt es hinter einem Sofa eine große Sonnenliegewiese, in deren Kissen Gläser-halterungen eingeformt sind. Die Ankerkette wird per Kabelfernbedienung aus der Hand geführt. Der Tender

© 2006: Hans Wischer

(Extra) hat seinen Liegeplatz auf der Flybridge, wird per Opacmare-Kran mit 500 kg Tragkraft (ebenfalls Extra) zu Wasser gelassen. Auf die Flybridge führt außen eine steile Leiter, innen eine Treppe mit Handlauf. Beide Zugänge sind mit begehbaren Glasklappen zu verschließen. Das Instrumentenpaneel am Außensteuerstand hat eine kleine Regenwasserabdeckung. Neben dem Fahrer haben dort zwei Bordgäste auf der Sitzbank Platz. Auf der Sofarunde dahinter können es sich bis zu acht Personen bequem machen. Die Außenpantry vis-à-vis bietet Spülbecken, 2-Flammen-Ceranherd und Kühlschrank.

In der Lazarette – leider nur mit Kriechhöhe und durch eine kleine Luke zugänglich – unter dem etwa 12 qm großen Cockpit haben Cockpit-Klapptisch und –stühle ihren Stauraum, sind der Caterpillar-Generator (je nach Option 3,5 bis 18 kW stark und eine Landstromkabel-Aufwickeltrommel untergebracht. Von der Lazarette geht´s in den Maschinenraum. Auch der bietet keine Stehhöhe. Aber will man das auf einer 50-Fuß voraussetzen?

Das Interieur, Möbel und Holzapplikationen in den Bädern in seidenmattem, hellem Teakholz und Polster aus einem Schlangen-Leder-Imitat, stammen von slowenischen Zulieferern. Die Böden von Salon, Galley, Steuerhaus und Vorschiffsflur sind Teakholz belegt, die der Schlafkabinen mit fast weißem Velboursteppich ausgekleidet. Durchdacht: Wohltuend sind HFL-Air Condition (Extra) mit 45.000 BTU und Webasto-Heizung getrennt. Damit in kühlen Nächten kein Rauschen vom Air Condition-Gebläse den Schlaf stört.

Am ausklappbaren Salontisch sitzen vier Personen auf einem Sofa, können zwei Schalensessel und zwei Hocker hinzugestellt werden. Bei Nichtgebrauch finden die Hocker unter den Sesseln ihren Stauraum. Der Sharp-Aquos-Flachbild-TV fährt auf Tastendruck aus dem Sideboard empor. Mit ihren Unterschränken trennt die ansonsten offene Galley (Zwei Spülbecken und von Siemens zwei Kühlschränke, Tiefkühlschrank, 3-Flammen-Ceranherd) den Salon vom Steuerhaus ein paar Stufen höher. Für die Nachtfahrt lässt sich die Galley vom Steuerstand mit Rollo und Vorhängen abtrennen. Damit der Fahrer vom beleuchteten Salon nicht geblendet wird. Am Volant thront der Fahrer wahrhaft auf seinem eierschalenfarbigen, vielfältig verstellbaren Komfortsessel. Defrosterdüsen sorgen für freien Blick, falls die drei Frontscheiben beschlagen sollten. Die Bordelektronik (Instrumente, GPS-Kartenplotter, Radar, Autopilot, Echolot und UKW stammt von Raymarine, alternativ wird Simrad angeboten.

Unter Deck im Vorschiff gibt es drei Schlafkabinen und zwei Bäder. Das Eignerpaar nächtigt ganz vorn auf einem Kingsize-Doppelbett, hat ein Bad mit Elektro-WC und Duschkabine en suite. In der einen Gästekabine stehen zwei Einzelbetten, in der anderen eins. Dafür gibt es dort ein kleines Office mit Schreibtisch. Ihr Bad musste beim Prototypen auf eine Dusche verzichten. Wird sie gewünscht, verkleinert sich die Eignerkabine entsprechend.

Fazit: Die Skagen 50 ist ein zeitloser Klassiker im Verdränger-Look. Aber mit guten Gleiteigenschaften, wenn auch nicht so rasant in der Beschleunigung wie ein reinrassiger Gleiter. Aber stets mit sicherem Tritt rundum.

Seaway und J&J

Die slowenischen Brüder Japec und Jernej Jacopin haben sich seit Gründung von J&J im Jahre 1983 als Konstrukteure einen guten Namen gemacht. Sie übernehmen die gesamte Produktentwicklung für diverse Werften. Darunter beispielsweise für Bavaria mit den Segel- und Motorboot-Linien. Unter dem Namen Seaway fertigen sie seit 1990 auch eigene Boote. Zunächst waren es Einzelbauten, mit der Shipmann 50,

einem Segelboot, das im Vakuumverfahren entsteht, stiegen die beiden mit der Seaway-Werft vor drei Jahren zusätzlich ins Seriengeschäft ein. Und nunmehr auch mit einem Motoryacht, der Skagen 50. Das Design-Office befindet sich in Bled, einem Erholungsort etwa auf halbem Wege zwischen der slowenischen Hauptstadt Ljubljana und dem österreichischen Klagenfurt, wenige Kilometer entfernt werden in Begunje die Boote gebaut. Wobei in Kranj Bauteile für andere Werften entstehen, wie Ruder für die Bavarias.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht Skagen 50

Von Hans Wischer

130 Mitarbeiter werden direkt beschäftigt, zählt man die der Subunternehmer hinzu, sind es 260. Ein Hallenneubau in Begunje soll die Baukapazitäten auf 5 Skagen 50 und 10 Shipman 50 im Jahr erweitern und Platz für die bisher in Velenje stationierte Formen-Fräse schaffen. Die schneidet passgenau aus Schaumstoffblöcken die Formen für die eigentlichen Formen. Ähnlich denen, die in Rostock (Sunseeker Shipyard), Poole (Princess), Forli (Ferretti), Bergamo (für Azimut) und Gebze (Numarine) stehen.

Daten

Länge ü.A.	16,55 m
Rumpflänge	14,99 m
Breite	4,80 m
Tiefgang	1,35 m
Höhe ü.WL	5 m
Verdrängung	20 t (ungeladen)
Motorisierung	2 x 309 kW / 2 x 450 PS (Caterpillar 3126 B, 6-Zylinder- Diesel mit Wellenantrieb und Aquadrive), alternativ Yanmar mit 2 x 490 PS
Propeller	4-Blatt (SBM)
Treibstoff	3.860 l
Reichweite	600 sm bei 16 kn, 1.100 sm bei 8,2 kn
Bordelektronik	Instrumente, GPS-Kartenplotter, Radar, Autopilot, Echolot, UKW (Raymarine, alternativ Simrad)
Frischwasser	610 l
Warmwasserboiler	45 l (von der Motorwärme aufgeheizt & elektrisch)
Abwasser	Blackwater 180 l
Seewasseraufbereitung	Extra (Spectra mit 60 l/h)
Klassifizierung	CE A
Konstruktion, Exterieur- u. Interieur-Design	J&J
Werft	Seaway Group Pot na Lisice 2, SI-4260 Bled (Slowenien), Tel. +386 40 671 00, E-Mail info@skagen50.dk
Internet	www.skagen50.dk

Fahrwerte

Wir maßen auf der Adria vor Portoroz bei Wind- und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel bei 75 % Ladung und 7 Personen an Bord

Maximal	19,8 kn bei 2.800 U/min / 73 dBA am Innensteuerstand, 74 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 73 dBA im Salon, 83 dBA in der Eignerkabine
Minimal	mit 1 Maschine und Drehzahlabsenkung auf 500 U/min 1,8 kn, mit 2 Maschinen 4,6 kn bei 700 U/min / 64 dBA am Innensteuerstand, 69 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 63 dBA im Salon, 58 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	12 kn bei 2.050 U/min / 73 dBA am Innensteuerstand, 70 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge, 72 dBA im Salon, 74 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer