



10,5 kn sind möglich: Während des Tests im Hamburger Freihafen stellt die Skager 660 ihre sehr guten Laufeigenschaften unter Beweis

Nordisches Volksboot

Skager 660

Die Skager 660 ist neu auf dem deutschen Markt. Der geräumige Verdränger mit stilvollem Klinkerrumpf stammt aus Norwegen und wurde bereits auf den Herbstmessen in Friedrichshafen, Hamburg und Berlin gezeigt. Kurz vor der Präsentation in Düsseldorf ergab sich die Möglichkeit zu einem ersten Praxistest.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Als Exklusivimporteur dieses typisch-nordischen Wasserfahrzeuges, das die in Langesund bei Larvik angesiedelte Werft Skager Service A/S recht werbewirksam als „Volksboot“ titulierte, betätigt sich die im baden-württembergischen Lorch-Waldhausen ansässige OMS Multi Service GmbH & Co. KG. Zu besichtigen ist die Skager 660 in Hamburg, wo OMS-Außendienst-Mitarbeiter und Verkaufsberater Thomas Bechtloff für Kundenanfragen zur Verfügung steht. Der anno 2004 gegründete norwegische Bootsbaubetrieb, der unter der Führung von Erling Nilsen zwölf versierte Fachkräfte beschäftigt, konzentriert sich auf die Produktion eines einzigen Modells. In ihrer skandinavischen Heimat gilt die Skager

660 völlig zurecht als Bestseller, denn seit dem offiziellen Debüt vor sechs Jahren wurden fast 600 Einheiten ausgeliefert.

Klassisches Konzept

Unsere Testkandidatin ist ein klassischer Schärenkreuzer nachempfunden und besitzt demzufolge einen formschönen Klinkerrumpf. Diese Art der Konstruktion basiert auf der legendären hölzernen „Snekke“, die als seegängiges, wind- und wetterfestes Angelboot noch immer in den meisten nordeuropäischen Revieren anzutreffen ist. Das gestreckte Unterwasserschiff mit einem tiefen, bis nach achtern gezogenen Kiel entsteht wie die Oberschale als reines Handlaminat, wobei die verwendeten GFK-Materialien offensichtlich eine adäquate

Qualität aufweisen. Was die Antriebskonzeption betrifft, wird die 6,60 m lange und 2,40 m breite Skager regulär mit bewährter Yanmar-Technik bestückt. Die Leistungsspanne der bekanntlich sehr zuverlässigen, wartungsfreundlichen und extrem sparsamen japanischen Diesel reicht von 6,6 bis 21,3 kW. Alternativ stehen verschiedene Aggregate aus dem Nanni- oder Volvo-Penta-Programm zur Disposition. Die Schubumsetzung erfolgt ganz konventionell über eine starre Welle mit Ruder-

blatt. Auf Kurs gehalten wird das unbelastet 1150 kg schwere Kunststoffboot wie in früheren Tagen per Pinne. Ein mittelschiffs inszenierter Steuerstand mit hydraulischer Lenkung und Skippersitz ist als kostenpflichtige Zutat erhältlich, für die ein Aufpreis von fair kalkulierten 1180 € entrichtet werden muss.

Platz für Zehn

Das mit einem Teakholzbelag versehene, selbstlenzende Cockpit wird von 10 cm breiten Gangborden umrahmt, die Bordwandhöhe in der achterlichen Sektion beträgt immerhin 65 cm. Laut vorliegendem Datenblatt bietet der Innenraum genügend Platz für zehn Personen, die sich auf der Hecksitzreihe, zwei nicht sonderlich stabilen und unzureichend konturierten Einzelstühlen und den vorderen Bänken verteilen. Selbige avancieren mit maßgeschneiderten Einlegeelementen zu einer Bedarfsdoppelkoje von 188 x 165 cm. Die in diesem Zusammenhang unbedingt empfehlenswerte Windschutzscheibe inklusive zentralem Durchstieg und Frontsofthtop schlägt mit happigen 4210 € zu Buche. Zu bemängeln sind die partiell ziemlich dürrtge Polsterstärke und die störanfällige Druckknopffixierung der mit dunkelblauem Segeltuch bespannten Bugmatratzen. Solide Zuglaschen wären hier eine bessere Lösung. Außerdem vermissen wir geeignete Aufsteller an den verriegelbaren Staukästen. Dass der Hauptschalter nicht in der Nähe der sachgerecht verzurrten Batterie, sondern im sorgfältig gekapselten Motorabteil montiert ist, sei als ein weiterer Kritikpunkt angemerkt, den die Werft zügig beseitigen sollte.

Sichere Wasserlage

Für den praktischen Teil des Tests haben wir uns die Hamburger Süderelbe und den zumeist sehr kabbeligen Freihafen

Der Yanmar leistet 21,3 kW. Alternativ ist ein Elektromotor in Vorbereitung

Die Teakholzausstattung unseres Testbootes wird als kostenpflichtiges Extra berechnet

Empfehlenswert: Optionaler Steuerstand mit hydraulischer Ruderanlage



querab der berühmten Landungsbrücken ausgesucht. Mit dreiköpfiger Crew, einem zu 75 Prozent gefüllten 60-l-Brennstofftank und eingekuppeltem Gang ergibt die erste Messung 2,9 kn. Wie es sich für einen waschechten Verdränger gehört, läuft die Skager einwandfrei geradeaus, um bei 1500 min⁻¹ knappe fünf Knoten Fahrt zu machen. Der Yanmar 3YM30, ein zweikreisgekühlter Dreizylinder-Saugdiesel, der seine 29 Pferdestärken aus bescheidenen 1115 cm³ Hubraum schöpft, beeindruckt mit der Laufkultur einer gut geölten Nähmaschine. Das in der Cockpitmitte installierte und daher perfekt zugängliche Motörchen benötigt eine Drehzahl von 2500 min⁻¹, um die Skager auf ein Reisetempo um die sieben Knoten zu bringen. Die dabei zu Protokoll genommenen 74 dB(A) klingen zwar relativ kernig, dennoch bleibt eine Konversation in normaler Lautstärke möglich. Mit abgelesenen 3000 Touren und gestoppten 8,3 nautischen Meilen pro Stunde bildet sich ein sauberer Abriss, und unter einer Volllastdrehzahl von 3500 min⁻¹ sind exakt 10,5 Knoten (19,5 km/h) zu notieren. Dass wir die im Prospekt versprochenen 13 Knoten Topspeed klar verfehlen, spielt in dieser Liga keine entscheidende Rolle. Viel wichtiger ist, dass die Skager selbst bei unausgewogener Belastung ei-

ne absolut ruhige Wasserlage beweist und mit großer Gelassenheit über die von der Berufsschiffahrt verursachten Wellenberge marschiert. Spritzwasser kommt dabei, wenn überhaupt, nur tröpfchenweise über. Bezüglich des Einlenkverhaltens in Vorausfahrt können wir unserer Testkandidatin ein uneingeschränktes Lob zollen. Über Backbord- und Steuerbordbug genügen 1,5 Längen zur kompletten Wende. Im Rückwärtsgang tritt die vielzitierte verdrängertypische Trägheit zutage, der man entweder mit der gebotenen Geduld und wiederholtem Korrigieren oder - was eine Investition von 3490 € bedeutet - mit der Bestellung des optionalen Bugstrahlers begegnen kann.

Fazit

Bezeichnend für die nach CE-Norm C zertifizierte Skager 660 sind die hervorragenden Laufeigenschaften, die speziell im Rauwassereinsatz optimal zur Geltung kommen. Das schnörkellos gestaltete und enorm viel Platz bietende offene Wanderboot lässt sich dank der kompakten Außenmaße und des geringen Gewichts problemlos transportieren. Folglich kann der Trailerkapitän auch ortsfremde Reviere in die Törn- und Ur-



Skager 660 von achtern mit rundlich zulaufendem Klinkerrumpf



Blick ins Cockpit: Der Motorkasten kann als Picknicktisch dienen



Die nur 1150 kg schwere Skager 660 lässt sich problemlos trailern



Hölzerne Getränkehalter sind mehrfach vorhanden



Ein Fahrverdeck wertet das Boot erheblich auf. Mit Zusatzpolstern entsteht in der Bugsektion des Skager-Cockpits eine Doppelkoje



Im Inneren der steuerbordseitigen Verlängerung der Heckbank wurden ein Handfeuerlöscher und die Starterbatterie installiert



Der steuerbords platzierte Fahrstand mit kleinem Niro-Ruder kostet 1180 €



Die Gangborde sind immerhin 10 cm breit

Technische Daten

Länge ü.A.: 6,60 m	Motor im Testboot:
Breite: 2,40 m	
Tiefgang: 0,70 m	Yanmar 3YM30, Einbaudiesel mit Zweikreis- küh- lung, Leistung 21,3 kW (29 PS), Zylinderzahl: 3, Bohrung x Hub: 76 x 82 mm, Hubraum: 1115 cm ³ , Nenn- drehzahl: 3600 min ⁻¹
Gewicht: 1150 kg	
CE-Kategorie: C	
Max. Personenzahl: 10	
Bedarfskojen: 2	
Brennstofftank: 60 l	
Baumaterial: GFK	
Motorisierung: Einbaudiesel mit Wellen- antrieb, Leistung bis 21,3 kW (29 PS)	
Grundpreis: 29 990 € mit Basismotor Yanmar 1GM10, Leist. 6,6 kW (9 PS)	
Grundpreis mit Testmotorisierung: 35 900 €	

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Selbstlenzendes Cockpit mit Antirutschstruktur, Ruderpinne, Edelstahl-Badeleiter, internationale Navigationsbeleuchtung, Handfeuerlöscher, Batterieinstallation inklusive Hauptschalter, acht Fenderhaken, stählerne Bugöse, Scheuerleiste, Ankerkasten mit Wasserablauf, 60-l-Einbautank mit Füllstandanzei-

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Windschutzscheibe mit Scheibendurchstieg und Verdeck (4210 €), Steuerstand mit hydraulischer Lenkung und Rudersitz (1180 €), Kompass (265 €), Antifoulinganstrich (1150 €), Festmacher- set (360 €), elektr. Ankerwinde mit Fernbedienung (3490 €), Polstersatz (ab 830 €), elektr. Lenzpumpe (475 €), GPS/Echolot (1000 €), Teakboden im Cockpit (2950 €), Chemie-WC (225 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 900 min ⁻¹	57 dB(A)	0 kn	Revier: Süderelbe und Hamburger Freihafen, Crew: 3 Pers., Messung: GPS (mehrfach), Wasser: 10°C, Luft: 10°C, Wind: 1-2 Bft., Tank: Diesel 45 l (75 %)
900 min ⁻¹	58 dB(A)	2,9 kn	
1000 min ⁻¹	60 dB(A)	3,4 kn	
1500 min ⁻¹	65 dB(A)	4,9 kn	
2000 min ⁻¹	70 dB(A)	5,7 kn	
2500 min ⁻¹	74 dB(A)	7,0 kn	
3000 min ⁻¹	78 dB(A)	8,3 kn	
(Volllast) 3500 min ⁻¹	83 dB(A)	10,5 kn	

Informationen und Werft

OMS Multi Service GmbH & Co. KG (Skager-Exklusivimport und Lieferant des Testbootes), Mühlstr. 90, 73547 Lorch-Waldhausen, Tel.: 01 78-71 00 291 (Außendienst Hamburg, Thomas Bechtloff), www.skager.de

Skager Service A/S, Stathelleveien 145, N-3970 Langesund, www.skager.no



Die Polsterfixierung mittels Druckknöpfen beurteilen wir nicht als Ideallösung. Besser wären aus unserer Sicht solide Zuglaschen



An der Bugspitze eingelassen: Der Ankerkasten ist vom Cockpit aus gut erreichbar



Thomas Bechtloff von der Firma OMS Multi Service ist für den Skager-Verkauf zuständig

laubsplanung einbeziehen. Mit der bestenfalls für strömungs- freie Gewässer Sinn machenden 6,6-kW-Basismaschine wird die robust verarbeitete Skager ab 29 990 € offeriert. Wesentlich mehr Fahrvergnügen bereitet die harmonisch abgestimmte Testmotorisierung, die den Einstandspreis auf 35 900 € anhebt. Spendiert man der im Standard recht mager ausgestatte- ten Norwegerin einige komfortsteigernde Extras aus der um- fangreichen Zubehörliste, summieren sich bis zu 55 000 €.