

Skippy 650 Cruiser



Maße

Lüa 6,80 m, Breite 2,48 m,
Gewicht ca. 750 kg;
Segelfläche 21 m²;

Preis: ab 14 000 Euro



Rasender Preisschlager

Der Preis ist der Hammer. 14 000 Euro mit Großsegel und Fock. Die Tücher sind „gute Hausmannskost“, mit der man als Einsteiger durchaus leben kann.

Der engagierte Segler wird das Boot aber „nackt“ kaufen und sich vor Ort mit hochwertigeren Segeln eindecken.

Wie unterscheidet sich die Skippy 650 Cruiser von der Racer-Version, von der es am Bodensee mittlerweile schon einige gibt?

Sie hat eine etwas höhere Schale, also mehr Freibord und ein anderes Deck. Das Cockpit hat Längsduchten, was einerseits Platz für Hundekojen schafft und andererseits die Bequemlichkeit beim Sitzen im Cockpit erhöht. Weiterhin ist die Racer etwas umfangreicher ausgestattet und hat ein höheres Rigg.

Die Cruiser bietet allgemein mehr Platz und bescheidenen Komfort unter Deck. Der Lebensraum entspricht etwa dem eines 20 Quadratmeter Jollenkreuzers.

Damit ist die Zielgruppe definiert. Paare oder Familien mit ein bis zwei kleinen Kindern, die sportlich segeln und trotzdem am Wochenende mal auf dem Boot übernachten wollen.

Wer seine Komfortbedürfnisse etwas reduziert, kann mit der Skippy auch durchaus einen mehrwöchigen Segelurlaub verbringen. Es ist noch gar nicht so lange her, da hätte die sportliche Polin am Bodensee als eher geräumiges Boot gegolten. Wer vorher schon mal auf einer Jolle saß, hat es eindeutig leichter, wenn er die

Skippy besteigt. Sie hat wenig von einem stäbigen Kielboot, fühlt sich eher an wie ein agiler Jollenkreuzer. Allerdings mit wesentlich geringerer Anfangsstabilität. Wer seitlich auf das Deck steigt, merkt das gleich. Ab einem gewissen Krängungswinkel trägt dann der Ballast.

Der Tiefgang von 1,35 Meter lässt sich auf 38 Zentimeter reduzieren und mit einem Gewicht von etwa 750 Kilogramm kann man das Boot noch mit einem Mittelklasse-Pkw trailern. Der Klappmast ist mit wenig Aufwand gestellt, so dass man nicht unbedingt einen Wasserliegeplatz braucht. Mit entsprechendem Trailer reicht schon eine Slipbahn und man braucht nicht einmal einen Kran.

Unser Testboot hatte noch ein paar „Kinderkrankheiten“, die laut Händler aber zukünftig behoben sein werden. So war die Maststütze ein paar Zentimeter hinter dem Mast angebracht, sodass der Aufbau unter der Riggspannung etwas nachgab und keine ausreichende Vorliekspannung bei der Fock erzielt werden konnte. Außerdem hatte die fliegend gefahrene Fock keine Talje, um das Fall durchzusetzen. Der alte Vaurien-Trick, mit einem Mann im Vorstag, funktioniert bei dieser Bootsgröße eben nur noch eingeschränkt.

Konstruktion und Segeleigenschaften

An unserem Segeltag wehte es mit vier bis fünf Beaufort. In Böen auch mal mehr. Da war die Kreuz zunächst keine reine Freude. Der Fockdurchhang war viel zu groß und das Boot kaum zu halten. Also abfallen und Gennaker hoch. Dann kommt der Mast zwangsläufig nach vorne und das Fall kann richtig durchgesetzt werden.

Kaum war die Blase oben, beschleunigte die Skippy auf gute neun Knoten. Jetzt konnte sie zeigen, was sie drauf hat. Auch heftige Ruderbewegungen wurden exakt und prompt umgesetzt. Keinerlei Tendenz zum Strömungsabriss. Nie kam in irgendeiner Situation Unsicherheit auf, obwohl wir für den ultimativen Kick nochmal gut zwei schwere Segler auf der Kante hätten gebrauchen können. Dann wären mit Sicherheit die zehn Knoten gefallen.

Je schneller das Boot wird, desto mehr stabilisiert es sich. Die Unterwasserlinien sind, wie schon von der Skippy Race bekannt, einfach klasse. Das Boot schiebt sich ohne viel Aufhebens auf seine Bugwelle und verlässt die Rumpfschwwindigkeit, so wie man es von gut konstruierten Jollen oder Jollenkreuzern kennt.

Gennaker runter. Wir gehen wieder auf die Kreuz. Das Fockfall ist jetzt ordentlich durchgesetzt. Das Segel steht, durch die mangelhafte Mastabstützung, noch nicht ganz optimal, aber schon wesentlich besser als vorhin. Auf das Vorliek hätte noch etwas mehr Dampf gehört. Das sei aber, wie uns Axel Düllberg, der Händler auf der deutschen Seeseite, versicherte, „Schnee von gestern“. Für uns gibt es danach keinen Zweifel, dass mit einem

steifen Deck und einem auf das „hohe C“ getrimmten Fockvorliek das Boot an der Kreuz auch bei mehr Wind abgeht „wie Schmidt's Katze“.

Ein weiterer Kritikpunkt trifft die Kombination von Großsegel und Großschotführung. Diese passen nicht optimal zueinander. Das Achterliek des Segels ist deutlich überrundet. An sich eine sehr effektive Segelkonstruktion, die an der Kreuz aber nur richtig funktioniert, wenn der Großschot-Zugwinkel mehr oder weniger nach Luv zeigt. Sonst schließt das Achterliek zu sehr und wirkt wie die Landeklappen beim Flugzeug. Maximaler Auftrieb bei minimaler Geschwindigkeit. Also Krängung statt Vortrieb. Ein Traveller würde hier Abhilfe schaffen.

Wer auf ein nicht unterteiltes Cockpit Wert legt, kann eine Hahnepot in Jollenmanier einbauen. Einfach mal bei den 420ern abgucken. Das bringt auch die Skippy auf Trab. Eine Hahnepot ist schnell montiert und sollte den Zweck erfüllen. Wünschenswert wäre noch ein anderer Fußblock mit Wirbelbasis. Bei dem montierten Violinblock ändert sich nämlich der Winkel der Klemme je nach Großbaumposition.

Allerdings hat der Violinblock auch seinen Sinn. Er trägt nicht unwesentlich zum Prädikat „Cruiser“ bei, weil man ihn schnell demontieren und eine Tischplatte aufs Klemmenpodest schieben kann. Da muss man halt Prioritäten setzen oder basteln.

Durch die beschriebenen Handicaps konnten wir die Skippy an der Kreuz nicht „laufen lassen“ sondern mussten in den Böen anluven. Selbst das komplett gefierte Großsegel war teilweise zu viel. Dadurch konnte das Boot

Technik

sein Geschwindigkeitspotenzial nicht ausschöpfen. Mit dem eingezogenen Reff ging es dann besser. Wir konnten etwas abfallen. Damit waren knappe sechs Knoten drin. Auch wenn das in etwa der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit entspricht, dürfte es noch nicht das Ende der Fahnenstange sein. Mit einem korrekten Trimm sollte einiges mehr drin sein, weil der Reffpunkt nach oben geschoben wird. Eventuell könnte man dann auch ganz aufs Reffen verzichten und den Druck komplett über den Twist ablassen.

Deckausrüstung und Beschläge

Das Cockpit der Skippy ist vergleichsweise riesig. Im Gegensatz zu ihrer rasanteren Schwester hat sie aber Sitzduchten.

Im Achterschiff ist ein großer, abgeschotteter Stauraum. Da kann man Dinge wie Pütz, Fender und Festmacher unterbringen. Was man etwas vermisst, ist eine Fußstütze vor den Duchten, an der man sich abstützen kann, wenn man auf dem Seitendeck sitzt. Das Boot hat keinen Süllrand und die Crew fällt ab einem gewissen Krängungswinkel einfach nach Lee.

Bis auf die bereits angesprochene Fockfallverstellung sind alle Trimmeinrichtungen ausreichend dimensioniert und lassen sich gut erreichen. Die Beschläge kommen von Ronstan und machen einen soliden Eindruck.

Die Klemmen auf dem Kajütdach will der Händler noch mit Frontbügeln ausrüsten, damit sie zuverlässiger halten und die Leinen leichter eingelegt werden können.

Die Fockschoten enden nicht auf Winschen, sondern verlaufen durch Ratschblöcke und können von der





Oben links:
Einfache Technik, aber alles vorhanden, was man braucht. Der Mast steht auf einem klappbaren Fuß. Der Drehpunkt ist nach achtern verschoben, damit der Mast über den Bock der Kieltalje verläuft, wenn er gelegt ist.

Oben rechts:
Die Großschotführung ist nicht ideal. Der Steuermann kann bei gefiehrtem Segel die Schot nicht in die Klemme einlegen, ohne sein wertvolles Gewicht von der Luwkante zu nehmen. Auch muss bei einem Großsegel mit ausgestelltem Achterliek der Schotzug immer nach Luv verlaufen. Ist die Schot mittschiffs angeschlagen, schließt das Achterliek an der Kreuz viel zu sehr. Bei einem ausgestellten Großsegel sind Traveller, Bügel oder Hahnpot zwingend notwendig.

Unten links:
Alle Trimmleinen im Griffbereich der Crew. Die beiden versenkten Kontrollleinen im Vordergrund sind für den Gennakerbaum. Das Schiebeluk und die beiden Plexiglasführungen für das Steckschott machen einen wenig robusten Eindruck. 6 Millimeter sind dafür etwas zu wenig.

Unten rechts:
Die praktische Luke im achteren Bereich des Cockpitbodens nimmt Fender, Leinen und andere Utensilien auf.



Technische Daten Skippy 650 Cruiser



Länge über alles:	6,80 m
Rumpflänge:	6,50 m
Länge Wasserlinie:	6,20 m
Breite:	2,48 m
Gewicht:	750 Kilogramm
Ballast:	150 Kilogramm
Tiefgang:	0,38-1,35 m
Segelfläche:	21 m ²
Gennaker:	25 m ²
Motor: Außenbord optional	
Preis mit Groß und Fock ab Werft:	14 000 Euro

Vertrieb : Charter Transparenz Yachting,
Klosterstraße 4, 88085 Langenargen,
Telefon (0 75 43) 49 90 80, Fax (0 75 43) 49 90 81,
E-Mail: yachting@chartertransparenz.de,
www.chartertransparenz.de/yachting

Yachtwerft Wirz AG, Werftstraße 15, CH-9323 Steinach,
Telefon +41 (0) 71 4 46 12 42, Fax +41 (0) 71 4 46 83 13
www.yachtwerft-wirz.ch

Stärken und Schwächen

- + günstiger Preis
- + trailerbar
- + gute Segeleigenschaften
- + Hubkiel
- + hohes Geschwindigkeitspotenzial
- An Detaillösungen muss noch „gefeilt“ werden
- Ausgeschäumte Innenschale

Wohnen

Luvseite aus in die Klemmen gelegt werden. Eine einfache und ausreichende Lösung. Wem der Kraftaufwand zu hoch ist, kann bei mehr Wind eine Doppelschot einfädeln, wie das beispielsweise auf dem Starboot üblich ist.

Das Rigg-konzept

Der Mast steht auf dem Deck in einem klappbaren Mastschuh. Die Fock wird, in Jollenmanier, fliegend gefahren. Das Vorstag wird also nur dazu gebraucht, dass der Mast nicht umfällt, wenn das Vorsegel unten ist. Mit gesetztem Vorsegel muss es entlastet sein, weil der Zug einzig und allein auf den Draht im Segel wirken muss. Vorstag und Seitenkräfte werden von den Oberwanten über ein gefeiltes Salingpaar in die Rumpfstruktur übertragen. Zumindest optisch scheint das robust gelöst zu sein. Die Kräfte der Püttings werden auf eine einlamierte Traverse geleitet, die zwischen den beiden Wantknien sitzt, die als Schapps getarnt sind.

Die Stauchkräfte des Mastes wirken auf ein massives Edelstahlrohr, das auf einer Bodenwrange aus GFK steht, die auch die Kielkräfte aufnimmt. Die andere Seite des Kielkastens ist mit dem Kajütdach verbunden, was der Skippy eine schwere und aufwendige Bodenstruktur erspart.

Der Mast ist nicht verjüngt und hat weder Backstagen noch Achterstag. Diese sind grundsätzlich auch nicht notwendig, wenn das Fockfall, wie geplant, während des Segelns verstellt werden kann und das Achterliek des Großsegels durch eine Hahnepot entlastet wäre. Dann könnte die Mastkurve ans Segel angepasst werden und den Twist würde man einfach mit Baumniederholer und Schotzug kontrollieren.



Oben:
Platz ist in der kleinsten Hütte. Für die Bootsgröße bietet die Skippy erstaunlich viel Innenraum und bescheidenen Komfort.

Oben rechts:
Für zwei Kinder reichen die Vorschiffskojen allemal aus. Der Gennakerbaum ist das Zugeständnis an hohe Segelleistungen, wenn man sich nicht mit einem symmetrischen Spinnaker rumschlagen möchte.

Rechts:
Einfach aber effektiv. Die Kräfte der Püttings werden durch einen Wantenspanner in die Rumpfstruktur übertragen.

Unten:
Der „Salontisch“ ist einfach demontierbar und verschwindet in einer Halterung unter dem Cockpitboden.

Rechts:
Eine der „Stauwannen“ unter den Kojen. Die Unsinkbarkeit kostet viel Stauraum..





Unter Deck

Gemütlich sieht es aus und geräumig. Jedenfalls für ein Boot in dieser Größe. Im Vorschiff eine Doppelkoje, die allerdings für zwei Erwachsene etwas knapp ist. Zwei Kinder finden da aber ausreichend Platz. Achtern unter den Sitzdächern sind zwei Hundkojen angebracht. In Höhe des Kielkastens sind zwei kleine Schränkchen in die Innenschale integriert. Schwalbennester verlaufen über die gesamte Bootslänge und dienen gleichzeitig als Rückenlehne. Unter den Kojenpolstern sind „Stauwannen“ eingelassen. Besonders viel Stauraum ist nicht vorhanden. Man lebt aus der Segeltasche.

Der Raum zwischen Innen- und Außenschale ist, wie bei polnischen Booten üblich, ausgeschäumt. Das Argument dafür ist die Unsinkbarkeit des Bootes, das Argument dagegen sind die Wirkungen, die Wasser verursachen kann, das aus irgendeinem Grund in den Schaum gelangt. Auch wenn der Schaum als geschlossenzellig deklariert wird, heißt das noch lange nicht, dass er wirklich gar kein Wasser aufnimmt. Auch eine Reparatur oder eine Modifikation wird aufwändig, wenn sich der Bootsbauer erst durch GFK-Innenschale und Schaum den Weg zur Schadstelle freischneiden muss.

Hier muss der Kunde entscheiden, was ihm wichtig ist. Es sollte aber kein Problem darstellen, ein polnisches Boot auch ohne Schaum zu bekommen. Dann hätte man zumindest die Möglichkeit, den Zwischenraum zu belüften und die Bilge halbwegs trocken zu halten.

Laut Axel Düllberg sei die Werft überaus offen, was Sonderwünsche angeht. Man könne über alles reden.

Fazit: Hinter der Skippy Cruiser steckt eine hervorragende Konstruktion. An der Bauausführung klemmt es, wie bei manchem Boot aus osteuropäischer Fertigung noch etwas. Nicht dass die Skippy schlecht verarbeitet wäre. Das kann man nicht behaupten. Insgesamt macht das Boot einen soliden Eindruck. Es sind vielmehr kleine, für Laien unscheinbare Detaillösungen, die Auswirkungen auf das „System Segelboot“ haben.

Es ist aber kein Problem, diese Unzulänglichkeiten zu beseitigen. Ein wirklich fertiges Boot kann man fast nirgends kaufen, und schon gar nicht zu diesem Preis.

Die Maststütze hat die Werft mittlerweile geändert und eine Talje fürs Fockfall sei auch eingebaut. Wenn die Großschotführung vom Eigner noch mit einer Hahnepot versehen wird, ist die Skippy Cruiser ein flottes Boot, mit dem Einsteiger gut zurecht kommen. Gleichzeitig reagiert sie agil und spon-tan wie eine Jolle. Man kann sich auf ihr jenes Feingefühl aneignen, das zum ambitionierten Segeln unverzichtbar ist und das viele Dickschiffsegler nie kennengelernt haben.

Für 14 000 Euro bekommt man ein tolles Boot, das nicht nur rasant segelt, sondern bei dem man auch ohne Schuhklöffel in die Koje gelangt. Wer Jolenerfahrung hat, fühlt sich sofort zu Hause, die anderen müssen noch etwas üben. Es sind die Feinheiten am Ruder, beim Segel- und Gewichtstrimm, die den Unterschied zwischen „segeln“ und „feststampfen“ ausmachen. mh