

BOOT MIT SEELE

Trailerbare Motorboote »mit Seele« – gibt's die noch? Aber ja! Die Variant 606 gehört zu dieser raren Gattung von Wasserfahrzeugen, die mit klassischer Formensprache und feiner Produktqualität auftrumpfen. SKIPPER Bootshandel erprobte den zeitlos-schönen Entwurf auf dem Schweriner See.



Mit dem 51,5 kW leistenden Yamaha-F70-Viertakter ist die Variant 606 während des Praxistests auf dem Schweriner See stimmig motorisiert

TEST VARIANT 606

Hinter dem Bootsfabrikat Variant steht die Bootsbau Schubert GmbH aus der mecklenburgischen Gemeinde Plate. Der gleich nach der Wende gegründete und direkt am Störkanal gelegene Handwerksbetrieb wurde bis zum 1. Januar 2015 von Bootsbaumeister und Chefkonstrukteur Jürgen Schubert geleitet. Als Nachfolger des heute 77-jährigen Branchenkenners, der gelegentlich an seiner vertrauten Wirkungsstätte vorbeischaute und nun in beratender Funktion viele gute Tipps parat hat, betätigt sich mit Martin Krebs (31) ein ehemaliger Angestellter. Der engagierte junge Mann, der in 2009 die Meisterprüfung zum Boots- und Schiffbaumeister ablegte und nun selber neun erfahrene Fachkräfte beschäftigt, betont bei unserem Besuch, dass man beabsichtigt, am bewährten Kurs des bodenständigen Unternehmens auch in Zukunft festzuhalten – was in Anbetracht der erfreulichen Auftragslage nicht überrascht und es Martin Krebs und seiner Belegschaft erlaubt, sich die Arbeit optimal einzuteilen. Oberste Priorität genießt die Kundenzufriedenheit, und deshalb werden, wenn es um die Qualität einer jeden Variant geht, prinzipiell keine Kompromisse gemacht. Neben der regelmäßigen Messepräsenz auf der Friedrichshafener Interboot zeigt Bootsbau Schubert natürlich auch anlässlich der in sieben Wochen beginnenden Boot Düsseldorf Flagge.

Das **Bootsprogramm** der sympathischen kleinen Werft, die auf Kunden im gesamten Bundesgebiet und sogar auf zufriedene Auftraggeber aus Österreich und der Schweiz sowie aus Schweden verweisen kann, beschränkt sich auf drei Grundmodelle. Der im Sportboot-Look designten, aber etwas rustikal anmutenden und im Verkaufssortiment eher eine Nebenrolle spielenden Variant 505 stehen die kultigen Kabinenboote Variant 606 und Variant 707 zur Seite. Genauso wie ihr größeres Schwesterschiff wird die kompaktere der beiden appetitlichen Klassik-

Versionen wahlweise mit Hardtop oder offenem Cockpit geliefert. Die 6,06 m lange und 2,18 m breite Variant 606 lief in den vergangenen 20 Jahren insgesamt 151 Mal vom Stapel, wobei auf die optisch wohl noch etwas ansprechendere Open-Cockpit-Ausführung exakt 89 Einheiten entfielen. Anzumerken ist, dass Bootsbau Schubert die handlamierten Rumpf- und Deckssegmente von der auf der Insel Rügen beheimateten, auf die Fertigung von Kunststoff-Komponenten spezialisierten Firma Wieker-Boote bezieht. In Plate kümmern sich dann die eigenen Monteure um die Bootskompletierung inklusive sämtlicher Holzarbei-

ten und übernehmen die professionelle Installation der technischen Details.

Konzipiert ist die unbelastet etwa 850 kg schwere Variant als sogenannter »Wellenbinder« mit breiter Wasserlinie. Das wohlproportionierte Tourenboot läuft auch im unteren Geschwindigkeitsbereich einwandfrei geradeaus und reagiert spontan auf Kursänderungen. Dies macht sich nicht zuletzt beim häufigen Passieren von Schleusen und vor allem beim flinken Rangieren in der Marina bezahlt, wo gute Manövriereigenschaften auf engem Raum gefordert sind. Die notwendige statische Stabilität erlangt das Unter-



wasserschiff durch ein Steifigkeit verleihendes Spantensystem. Die gemäß der CE-Zertifizierung C für den Einsatz in »küstennahen Revieren, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen bei Windstärken bis 6 Beaufort und Wellenhöhen bis einschließlich zwei Metern« geeignete 606 verfügt über einen recht hochbordigen Rumpf mit Führungskiel. Zu den seit zwei Jahrzehnten unverändert beibehaltenen Details gehören die beidseitig angebrachten Schlingerleisten, welche die geklinkerten Bordwände bei unsanften Anlegeremplern vor ärgerlichen Beschädigungen bewahren sollen.

Im ebenso schnörkellos wie funktional gestalteten Cockpit – die Kombination aus hochglanzlackiertem Mahagoni und dem akkurat eingepassten Teakholz-Boden ist eine Augenweide – lässt sich im achterlichen Abschnitt ruckzuck eine Sonnenliege herrichten. Dazu werden die Polster-elemente der Heckbank vorgezogen beziehungsweise umgeklappt. Letzteres geht auch mit dem Beifahrersitz, der sich mitsamt seines Montagebretts nach vorne bewegen lässt und so, als Bestandteil des backbordseitigen Küchenblocks, als nützliche Ablagefläche fungiert. Die Pantryzeile breitet sich auf einer Länge von 169 cm aus und birgt einen zweiflammigen Dometic-Kocher nebst elek-

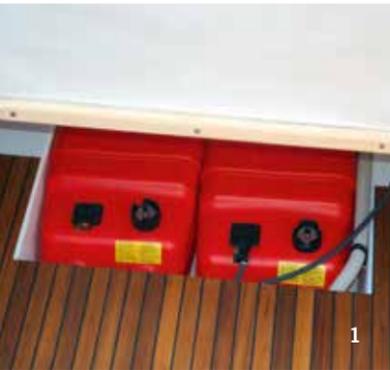
trisch bewässerbarer Edelstahl-Spüle. Obendrein gibt es rollengelagerte Schubladen und mehr als genügend Schrankvolumen für Teller, Tassen und Proviant. Sehr praktisch finden wir die vor dem Gestühl des Co-Skippers postierte Kühlbox, die bei Bedarf – und ehrlich gesagt ziemlich zweckentfremdet – als Fußstütze dient. Erwähnen muss man zudem das zentrale Bodenfach mit sachgerecht fixierter Batterieanlage und Platz für loses Equipment – und selbstverständlich den Steuerstand mit einem steil stehenden und angenehm leichtgängigen Sechspeichen-Ruder. Zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag liegen etwas mehr als vier Ruderdrehungen. Die vierteilige Echtglas-Scheibe, eingefügt in einen fein gearbeiteten hölzernen Rahmen, bietet einen astreinen Windschutz. Bevor wir die Bugkabine inspizieren, noch ein Satz zu den Anbauteilen im Achterschiff. Durchaus Sinn machen sowohl die sehr solide ausgeführten Badesitze als auch der als Einstieghilfe gedachte stählerne Heckbügel. Leider sind beide Accessoires, wie sollte es anders sein, als kostenpflichtige Extras gelistet. Gleiches gilt für den 62 Liter fassenden Einbautank, der mit 680 Euro zu Buche schlägt. Ersatzweise haben wir zwei tragbare Außenbordertanks an Bord, die nebeneinander stehend hinter einem

1. Die ausgeklappt immerhin 169 cm lange Küchenzeile befindet sich backbords unter freiem Himmel
2. Bei mehr als 80 cm innerer Bordwandhöhe macht ein mobiler Tritt durchaus Sinn. Dieser hier wird als Extra mit 100 Euro berechnet
3. Die beiden Einzelsitze fallen recht zierlich aus. Im Beifahrer-Fußraum steht eine optionale Kompressor-Kühlbox, die 465 Euro kostet
4. Werftinhaber Martin Krebs (31) demonstriert, dass man im 147 cm hohen Kabinenbereich der Variant 606 aufrecht sitzen kann
5. In wenigen Augenblicken lässt sich das Kabineninterieur in eine komfortable Doppelkoje umgestalten

Vorhang auftauchen und mit 50 Litern Flüssigfutter für den Antrieb aufwarten.

Jetzt aber die Acrylglas-Schiebetür geöffnet und hinein ins 147 cm hohe »Wohnzimmer«, das sich mithilfe der optionalen Webasto-Heizung wohlig-warm temperieren lässt. Das Interieur präsentiert sich schön schlicht und dennoch zweckmäßig. Die gegenüberliegenden Sitzbänke lassen sich mühelos in eine komfortabel gefederte Doppelkoje verwandeln, in der zwei Erwachsene und eventuell ein Kind bequem nächtigen können. Viele Interessenten wird es freuen, dass zum Ausstattungsstandard der Variant ein steuer-

TEST VARIANT 606



1. Anstelle des optionalen Einbautanks haben wir zwei 25-l-Kanister an Bord
2. Niro-Handgriff am Scheibenrahmen
3. WC-Abteil mit Klo und Waschbecken
4. Ein Blick ins sehr geräumige Cockpit. Die vorderen Einzelsitze könnten gerne eine Nummer größer ausfallen
5. Der Yamaha F70 mobilisiert 51,5 kW
6. Beidseitige Heckstege sind vorteilhaft
7. Steil stehendes klassisches Ruder mit umlaufendem Griff aus Edelstahl



bords angeordneter WC-Raum zählt. In Kauf nehmen muss man aber, dass das Chemie-Klosett mit 170 Euro und eine Elektro-Toilette inklusive Septiktank, Solarlüfter, Waschbecken und Decksabsaugung mit 3.150 Euro berechnet werden ...

Wir starten den vierzylindrigen Yamaha-F70-Viertakter und nehmen Kurs auf den Schweriner See. Auf dem Weg dorthin werden bei konstanten 2.000 min⁻¹ exakt fünf Knoten gestoppt. Mit 3.000 Touren pro Minute liegt ein Sight-seeing-Speed von 6,3 Knoten an. Eine

nochmalige Drehzahlerhöhung auf 4.000 min⁻¹ bewirkt einen Tempozuwachs auf hurtige 13 Knoten. Am nächsten Messpunkt – mit 5.000 min⁻¹ und abgelesenen 18,3 kn – deutet sich dann an, dass die Variant kein Boot zum schnellen Cruisen ist – und auch gar nicht sein soll. Ihre Trümpfe spielt die 606 vielmehr beim genussvollen Wasserwandern aus, das gerne auch zügig vonstatten gehen kann. Als Maximum sind knappe 23 Knoten drin, die man aber nur in Ausnahmefällen abrufen sollte. Wir resümieren, dass das picobello verarbei-

tete Liehaberstück aus Mecklenburg ein Boot mit Seele ist, das viel Freude macht und bereits mit relativ geringer Motorleistung prima zurechtkommt. Das für 22.560 Euro erhältliche Basismodell verlangt förmlich nach einer individuellen Sonderausstattung – wie auch bei unserem taufrischen Testboot geschehen. Das gute Stück kostete als fahrfertiges Gespann mit Yamahas tollem 70-PS-Außenborder 47.753 Euro.

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,06 m
Breite: 2,18 m
Tiefgang (Motor angehoben): 0,32 m
Gewicht: 850 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 6
Kojenzahl: 2 (+1)
Brennstofftank (opt.): 62 l
Wassertank: 19 l
Septiktank (opt.): 50 l
Baumaterial: GFK/Mahagoni
Motorisierung: Außenborder (Langschaft), werftseitige Leistungsempfehlung 18,4 bis 73,6 kW (25-100 PS)
Grundpreis: 22.560 € für getestete offene Ausführung, Hardtop-Version ab 24.760 €, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung und fertig montierter Testmotorisierung 47.753 €

MOTOR AM TESTBOOT

Yamaha F70AETL EFI, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 51,5 kW (70 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 65 x 75 mm, Hubraum 996 ccm, Gewicht: 119 kg, maximaler Drehzahlbereich 5300-6300 min⁻¹, Einzelpreis: 11.085 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Cockpit- und Kabinenpolster, seitliche Schlingerleisten, Echtglas-Windschutzscheibe mit Holzrahmen, Signalmast mit BSH-attestierter Navigationsbeleuchtung, Batterieschalter, Holzruder mit stählernem Kranz, Bugankerkasten, Scheuerleiste, stählerne Haltegriffe am Scheibenrahmen, Oberlicht in der Kabine, stählerne Bugregler

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Mehrteiliges Cabriovertdeck (3.360 €), 62-Liter-Benzintank (680 €), zwei Badestege inkl. Teleskopleiter (680 €), Webasto-Heizung mit zwei Ausgängen (2.880 €), Marine-Radio mit zwei Lautsprechern (670 €), Teak-Boden im Cockpit- und Kabinenbereich (2.530 €), el. Ankerwinde plus Ankergeschirr (3.100 €), Signalthorn (190 €), Chemie-Toilette (170 €), Landanschluss mit FI-Schutz (1.170 €), el. Marine-WC mit Septiktank und Decksabsaugung plus Waschbecken und Solarlüfter (3.150 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	50 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	58 dB(A)	1,4 kn
	1000 min ⁻¹	55 dB(A)	2,1 kn
	1500 min ⁻¹	63 dB(A)	3,7 kn
	2000 min ⁻¹	65 dB(A)	5,0 kn
	2500 min ⁻¹	66 dB(A)	5,6 kn
	3000 min ⁻¹	72 dB(A)	6,3 kn
	3500 min ⁻¹	73 dB(A)	8,3 kn
	4000 min ⁻¹	80 dB(A)	12,9 kn
	4500 min ⁻¹	83 dB(A)	14,7 kn
	5000 min ⁻¹	83 dB(A)	18,3 kn
	5500 min ⁻¹	84 dB(A)	20,7 kn
(Volllast)	5900 min ⁻¹	87 dB(A)	22,7 kn

Revier: Schweriner See, **Crew:** 2 Personen,
Messung: GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 20° C, **Wind:** 1 Bft.,
Tanks: Benzin 25 l (50 %), Wasser leer

- ⊕ Sehr geräumiges Wanderboot im originellen Klassik-Look
- ⊕ Mit geeignetem Zugfahrzeug völlig problemloser Trailertransport
- ⊕ Viele durchdachte Detaillösungen, die den Bordkomfort erhöhen
- ⊕ Hohe Produktqualität mit einigen liebevoll inszenierten Zutat
- ⊕ Echtglas-Windschutzscheibe, die tatsächlich vor Wind schützt
- ⊕ Sehr gute Staumöglichkeiten im Cockpit- und Kabinenbereich
- ⊕ Leichtgängige Lenkung, gute Lauf- und Manöviereigenschaften im unteren und mittleren Drehzahlbereich

- ⊖ Das Boot verliert im oberen Drehzahlbereich an Fahrstabilität
- ⊖ Für kräftig gebaute Personen zu zierlich geratene Einzelsitze
- ⊖ Recht magere Ausstattung relativiert den attraktiven Grundpreis

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootsbau Schubert GmbH (Werft und Lieferant des Testbootes), Büdnerecke 2, 19086 Plate, Tel. 03861-2155, www.bootsbau-schubert.de