

# Vom Profi zum S



Mittelkonsoleboote erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Denn sie sind meist sehr praktisch. Kein Wunder, wurden sie doch häufig als Arbeitsboot entwickelt.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Das gilt auch für die Uttern S64, die in der zu Brunswick gehörenden schwedischen Werft unweit des Polarkreises gebaut wird. Ein Boot für die dortigen Gewässer, das die Schweden hauptsächlich nutzen, um ihre Datschas auf den Inseln anzufahren, muss seetüchtig sein. Und so eilt der Uttern S64 der Ruf voraus, ein besonderer Rauwasserspezialist zu sein, der dazu noch über rasante Fahrleistungen verfügt.

Über Jahre immer wieder verbessert hat die Werft die

Uttern S64 heute vom Transportgerät zum Freizeitsportler weiterentwickelt. Geblieben ist der robuste Rumpf und die Mittelkonsole. Angepasst an den Wassersport wurde vor allem das Deckslayout und die Grundausstattung der Grundkonzeption.

#### **Satte Motorleistung**

Motorisiert mit einem Mercruiser V6 4.3 MPI, der 220 PS bzw. 164 kW leistet und für den Bodensee mit einem Kat ausgerüstet sein muss,

fahren wir gegen die Bise- wellen vor Friedrichshafen an. Je nach Geschmack stehen oder sitzen Fahrer und Beifahrer sehr gut gegen Wind und Spritzwasser geschützt hinter einer weit hochgezogenen Spritzschutzscheibe. Der Fahrerstand im Offshorestil ist aufwändig gemacht und sehr zweckmäßig. Er überzeugt mit guten Details wie Haltegriffen, Fußstütze oder Fenderhaltern, könnte allerdings etwas mehr gepolstert sein, denn der Rumpf weist zwar gute

# portgerät

## Uttern S64

### Maße:

Lüa 6,38 m, Breite 2,51 m  
Gewicht ca. 1400 kg  
Leistung 220 PS / 164 kW

### Preis

ab 44 190 Euro



Gleiteigenschaften auf, überträgt aber die kurzen bodenseetypischen Wellen gnadenlos mit harten Schlägen auf das Kreuz der Crew. Was wundert es, wenn man beim Blick auf die Logge feststellt, dass die Höchstgeschwindigkeit bei rund 40 Knoten liegt.

Der Übergang in die Gleitfahrt liegt bei etwa 15 Knoten, sparsame Marschfahrt wird bei 16 Knoten und 3000 U/min erreicht. Der Mercruiser gönnt sich dann allerdings mit einem Verbrauch



Gut geschützt im Sitzen oder Stehen.



von rund 20 Liter einen kräftigen Schluck aus dem 185 Liter fassenden Tank.

### Fahrverhalten

Stabil, wenn auch mit etwas viel Seitenneigung, ist die Kurvenfahrt. Ist der Powertrimm unten, zieht die Schraube keine Luft in engen Kreisen. Fahrverhalten und Fahrleistung machen deutlich, dass die Uttern S64 nicht unbedingt ein Kraftpaket für Neueinsteiger ist.

Ansprechend ist die Cockpitaufteilung. Mitfahrer kön-



nen auf einer Heckbank Platz nehmen oder auf den Sitzbänken im Bug, unter denen sich ansonsten zusätzlicher Stauraum befindet. Ein Tisch (Option) lässt sich im Vorschiff aufstellen. Er dient auch als Basis für die Sonnenliege.

### Verarbeitung

Die Uttern S64 ist gut verarbeitet. Die Beschläge sind robust und solide befestigt. Die Klampen sind groß dimensioniert. Massiv ist die Scheuerleiste, die dem Rumpf guten Schutz gegen Rempler gewährt. Gefällig ist die Badeplattform mit Edelstahlrahmen und Teakleisten sowie einer Teleskopbadeleiter.

Auf die Plattform schraubt die Werft eine massive Teak-Kiste, die Heckanker und Leinen fasst, was in erster Linie für den Einsatz in den Schären eine zweckmäßige Sache ist. Der Motor und die Aggregate sind gut zugänglich. Bei einem Blick in den Motorraum kann man sich zudem von der fachgerechten Installation überzeugen.

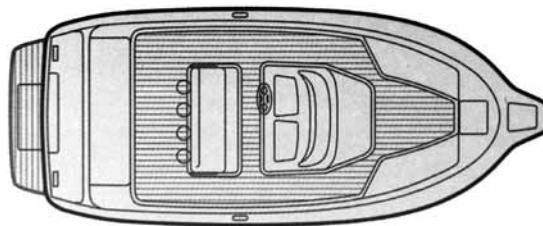
Die alltagstaugliche Grundausstattung kann sich ebenfalls sehen lassen. Sie umfasst GPS mit Fishfinder, Drehzahlmesser, Tank- und Trimmanzeiger, Kompass und manches mehr.

### Schutzkabine

Die mit Plexiglasfalttüre und Deckel verschließbare Kabine ist knapp bemessen und eher als Stauraum gedacht. Als Nachtunterkunft ist sie maximal für eine Person geeignet, zur Not können hier auch mal zwei Personen vor schlechtem Wetter Schutz suchen. Der Nutzwert der Uttern S64 lässt sich allerdings dadurch erhöhen, wenn man das Heckverdeck mitbestellt, mit dem man das Boot mit wenigen Handgriffen schließen kann. Ansonsten werden Steuerstand und Sitzbank im Hafen einfach mit zwei Persenningen geschützt. Der Cockpitboden wirkt zwar auf den ersten Blick wie edles Teak, ist aber Laminat. Der Pflegeaufwand für die Uttern S64 schrumpft damit auf ein Minimum.



Mittelsteuerstand mit guter Ausstattung und im Offshoredesign.



### Zahlen

6,38 m	<b>Länge</b>
2,51 m	<b>Breite</b>
ca. 1400 kg	<b>Gewicht</b>
7	<b>Personen</b>
220 PS	<b>Leistung</b>
4.3 MPI	<b>Mer cruiser Benzin</b>
44 190 €	<b>Preis Testboot</b>

Werft: **Uttern Batar AB**  
**Näsudden 14**  
**Skelleftehamn**

Vertrieb: **Schnur Boote und Service, Hauptstraße 27,**  
**D-78337 Wangen**  
**Tel. +49 (0) 77 35 / 7 51**



Fenderhalter am Steuerstand.



Badeplattform mit Ankerkiste.



Gut zugänglich: der 4.3 MPI.

## Fazit

Solide und gut verarbeitet zeigt die S64 was sie kann, wenn die 220 PS den weniger als 1400 kg schweren Rumpf beschleunigen. Mit etwas hoher Seitenneigung, aber ohne Kavitation und mit großer Spurtreue in Geradeausfahrt setzt sie ihr Leistungspotenzial um. Die Crew fühlt sich wohl in dem gelungenen Cockpit, das dank der Mittelkonsole viel Bewegungsfreiheit bietet. Alles wichtige ist an Bord, vom Kartenplotter bis zum Feuerlöscher. Nicht zur Grundausstattung gehören Tisch und Sonnenliege sowie das Verdeck, deren Anschaffung aber lohnt. Die Uttern S64 ist ein Boot, um schnell und sicher eine längere Distanz zurückzulegen. Als Weekender ist sie trotz der Kabine und wegen des kleinen Platzangebotes nicht geeignet.

### Grundausstattung:

Kartenplotter, Fishfinder, Servolenkung und Instrumente, Teaklaminatboden, Badeplattform mit Teakkasten, Badeleiter, Fenderhalter, Offshore-Steuerstand, Feuerlöscher.

### Extras:

Verdeck, Teaktisch, Sonnenliege.

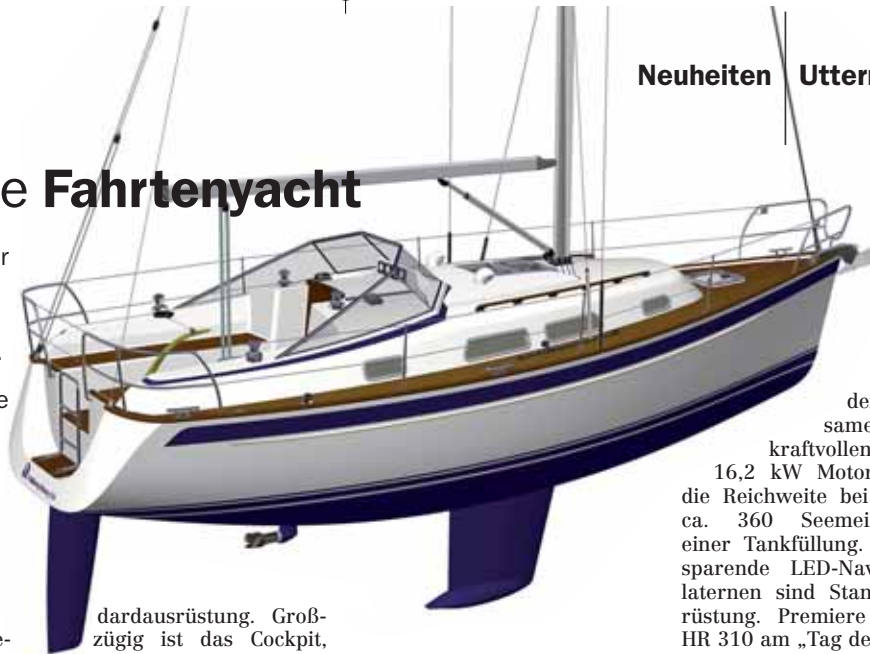
### Stärken und Schwächen

- + Fahrleistung
- + Fahrerstand
- + Ausrüstung
- + Bewegungsfreiheit
- + Stauraum
- Seitenneigung
- enge Kabine

Neuheiten Uttern S 64

# Eine schicke Fahrtenyacht

Die Hallberg-Rassy 31 war jahrelang der Bestseller der schwedischen Werft. Über 2145-mal verkaufte die Werft die 31-Fuß-Yacht, die 16 Jahre lang produziert wurde.



Jetzt kommt das Nachfolgemodell. Die kleinste im Programm von HR ist ein von Grund auf neuer Riss von German Frers. Das neue Modell ist leicht mit kleiner Crew zu segeln, es hat einen zeitgemäßen Rumpf und einen modernen Segelplan mit nur leicht überlappendem Genuafock. Als Extra kann man eine Selbstwendefock bestellen.

Die Segelfläche kann zudem mit einem Code Zero oder einem Gennaker hochgerüstet werden. Beide werden zwischen Masttop und einem wegnehmbaren Bugspriet gefahren. Die Furlex TD Rollflockanlage mit unter Deck montierter Rolle ist jetzt erfreulicherweise Stan-

darandausrüstung. Großzügig ist das Cockpit, das 2,35 Meter lang ist. Wesentlich verbessert ist der Einstieg von Achtern über die Badeleiter und eine kleine Badeplattform. Geblieben ist die Hallberg-Rassytypische Windschutzscheibe, eine integrierte Scheuerleiste und eine tiefe Bilge.

Die Einrichtung ist hell und luftig und der Salon ist lang und breit für diese Bootsgröße. 14 Lichteinlässe, alle zum Öffnen, plus zwei zusätzliche Luken als Option sorgen für Helligkeit und Luft unter Deck. Alle neun Seitenfenster sind zum Öffnen und haben die gleiche Größe wie die auf der Hallberg-Rassy 43 Mk II. Die

Maststütze ist am Hauptschott platziert und stört nicht im Salon.

Die Pantry ist seegängig und seitlich so versetzt, dass derjenige, der in der Pantry arbeitet, nicht im Weg steht für den, der in die Achterkabine möchte. Es gibt tiefe doppelte Spülbecken und einen großen Kühlschrank. Die Arbeitsfläche ist schon als Standard aus Plexicor, einem homogenen Kompositstein. Die Achterkoje ist 206 Zentimeter lang und 143 Zentimeter am Kopfende sowie 100 Zentimeter am Fußende breit.

Das Tankvolumen ist sehr großzügig für diese Bootsgröße. In Verbindung mit

dem sparsamen und kraftvollen 22 PS / 16,2 kW Motor beträgt die Reichweite bei 2/3 Gas ca. 360 Seemeilen mit einer Tankfüllung. Energiesparende LED-Navigationslaternen sind Standardausrüstung. Premiere hat die HR 310 am „Tag der offenen Tür“ vom 21. bis 23. August auf der Werft in Ellös.

**Technische Daten HR 310**  
 Rumpflänge 9,50 m; Wasserlinienlänge 8,80 m; Breite 3,18 m; Tiefgang 1,80 m (andere Kiele möglich), Verdrängung 4,35 t, Bleikiel 1,68 t, Segelfläche mit Genuafock 47,2 m<sup>2</sup>, Stehhöhe im Salon 1,87 m, Motor Yanmar 3YM20C / SD20

## Üppig ausgestattet und leicht

Umweltfreundliche und leistungsstarke Technik, das vereint der Honda BF 60, der ab Herbst in den Regalen der Händler steht. Mit moderner Motorsteuerung und vier Ventilen pro Zylinder ausgestattet, ist der neue BF 60 nicht nur der leichteste (110 kg), sondern gleichzeitig einer der sparsamsten in der 60 PS-Klasse.

Wie bei den Modellen BF 40 D/BF 50 D ist auch im BF 60 eine computergesteuerte Benzin-Einspritzung eingebaut. Dieses elektronische Einspritzsystem (PGM-FI) sorgt für leichtes Starten und schnelles Ansprechverhalten beim Beschleunigen. Zudem kann die jeweils benötigte Menge

an Kraftstoff exakt dosiert werden. So können gute Beschleunigungswerte erzielt und der Kraftstoffverbrauch erheblich reduziert werden. Die Lamdasonde kontrolliert permanent die Regelung des Luft- / Kraftstoffgemisches. Dadurch werden



bei der Verbrennung entstehende Schadstoffe wie NOx, HC und CO minimiert. In allen Modellen des BF 60 wird das bereits bewährte und etablierte BLAST™-System (Boosted Low Speed Torque) von Honda eingesetzt. Damit wird das Ansprechverhalten bei der Beschleunigung unterhalb von 3500 U/min entscheidend verbessert und die Gleitfahrt schneller erreicht. Möglich wird dies durch Frühzündung des Kraftstoffgemisches bei gleichzeitiger Veränderung des Mischungsverhältnisses.

Ideal ist er für RIB-, Angel- und kleinere Frei-

zeitboote, wohingegen das Schubmodell der passende Partner für schwerere Boote ist. Ausgestattet mit einer Schnittstelle verfügt der Honda BF 60 über NMEA 2000 Kompatibilität, bei der der Motor in ein Netzwerk elektronischer Zusatzgeräte wie GPS, Radar, Fishfinder oder Chart Plotter eingebunden wird und Informationen austauschen kann. Weitere Details sind die neu gestaltete Multifunktionspinne mit vielen Funktionen oder das hydrodynamisch optimierte Getriebe.

**Technische Daten**  
 4-Takt-3-Zylinder SCHC, 4 Ventile, 990 cm<sup>3</sup>, 44,1 kW / 60 PS, 5000 – 6000 Touren, elektronische Kraftstoffeinspritzung, Gewicht ab 110 kg.