

ENTDECKE DIE MÖGLICHKEITEN

TEST SANDSTRÖM Z63 EXPEDITION

Mit der Z63 Expedition durchlief ein interessantes GFK-Boot der schwedischen Sandström-Werft unseren Praxistest. Wir erprobten den geräumigen Center Console mit einem Yamaha F130 AETL EFI, der mit seinen 130 Propellerwellen-PS wunderbar ins Bild passt.



Unter Ausnutzung aller Reserven und mit deaktiviertem automatischem Trimm-system beschleunigt die Sandström Z63 Expedition auf hurtige 34,5 Knoten



1



2

Diese Feststellung gilt nicht nur in Bezug auf das pure Leistungsvermögen des in smartem Metallicblau lackierten vierzylindrigen Außenborders, sondern auch in Sachen Produktqualität. Man hat es hier eindeutig mit japanischer Spitzentechnologie zu tun, und die legendäre Zuverlässigkeit eines Yamaha-Motors ist sozusagen genetisch bedingt. In erster Linie geht es in diesem Test jedoch um die Sandström Z63 Expedition, für deren deutschlandweiten Vertrieb die Firma Kieler Bootsschau verantwortlich zeichnet. Geschäftsinhaber Martin Baran (33) hat die in der Ortschaft Käge an der rauhen Nordwestküste des Bottnischen Meerbusens gefertigten Kunststoff-Boote als Exklusivimporteur im Programm. Gegenwärtig umfasst die Sandström-Flotte 25 Modelle in Längen von 11 bis 22 Fuß. Neben den sehr einfach gehaltenen Angeljollen für Motoren mit Pinnensteuerung beinhaltet die Range einige eher rustikal anmutende Kabinen-Kreuzer und mehrere für vielfältige Einsatzzwecke konzipierte offene Sportboote mit zentralem Fahrstand. In diese Gattung sortiert

sich die 6,67 x 2,23 m messende Testkandidatin ein. Die Baunummer 1 dieses Typs wurde im Juni 2019 aus der Form gehoben, fast 100 weitere Einheiten, die auf eine beträchtliche Nachfrage schließen lassen, gesellten sich bis heute hinzu.

Wir machen mit der Sandström Z63 Expedition, die Prospektangaben zufolge 800 kg auf die Waage bringt, im Olympiahafen von Kiel-Schilksee Bekanntschaft. Das soeben eingeslippte Vorführboot ist wirklich nigelnagelneu, und die blütenweiße Gelcoat-Beschichtung strahlt mit der Frühlingssonne um die Wette. Erstmals überprüft wird die einwandfreie Fishfinder-Funktion des optionalen Humminbird-Plotters und die Passgenauigkeit der Druckknöpfe an den Polsterauflagen, die gerne eine Nummer dicker ausfallen beziehungsweise straffer gefedert sein könnten. Für den Skipper und dessen Beifahrer(in) gibt es körpergerecht konturierte, dreh- und verstellbare Schalensitze. Die Rückenlehne der 83 cm breiten Heckbank lässt sich ganz simpel umlegen, so dass man entweder gen Heck oder nach vorne blickt. Der hinter

der achterlichen Abschottung liegende Bereich kann dank einer Antirutschstruktur risikolos betreten werden, um auf die stählernen Mini-Badestege zu gelangen. Jener an Backbord birgt eine Teleskopleiter. Der von 55 bis 63 Zentimeter hohen Bordwänden flankierte Cockpitboden ist natürlich ebenfalls rutschhemmend strukturiert und mit einer permanenten Selbstlenzung versehen. Einen wichtigen Pluspunkt verbucht die Sandström für ihre praxisingerecht dimensionierten und an richtiger Stelle verschraubten Beschläge. Sehr gut gefällt uns vor allem die aus 30-mm-Rohr gebogene Niro-Reling, deren Höhe mit 21 cm protokolliert wird. Die mittschiffs angeordnete Steuerkonsole wurde mit einer perfekt abgestimmten hydraulischen BayStar-Lenkung ausgestattet, zwischen den Anschlägen liegen etwa fünf Ruderdrehungen. Überdies gibt es eine ungetönte Acrylglas-Windschutzscheibe, deren extrem scharfkantige metallische Winkelstücke dringend modifiziert werden sollten. Zwei Dinge gehören auf die Schnelle noch thematisiert – gemeint sind die vier in die Bordwand eingelassenen, 17 cm tiefen und leider



3



4

1. Blick ins selbstlenzende Cockpit, dessen innere Bordwandhöhe bis zu 63 cm beträgt. Die stählerne Bugreling fällt besonders solide aus
2. Sehr vorteilhaft ist die unter Beweis gestellte Kippstabilität der Z63
3. Da kommt Freude auf: Yamahas F130-Viertakter hat ordentlich Biss
4. Punktabzug – die metallischen Winkel an der Windschutzscheibe sind sehr scharfkantig. Hier sollte die Werft dringend nachbessern ...



1. Die guten Seitenhalt gebenden Einzelsitze am Fahrstand sind individuell verstellbar
2. Eine vorzügliche Note verdienen sich die praxisgerecht dimensionierten Edelstahl-Beschläge
3. Mit der Sandström Z63 hat die schwedische Werft ein typisches Trailerboot am Start
4. Dieses zierliche Accessoire ist aufpreispflichtig. Es ersetzt den gängigen »Quickstop«
5. Mehrere voluminöse Schapps schlucken lose Ausrüstungsgegenstände aller Art
6. Nicht das Gelbe vom Ei – die Polsterauflagen werden mit störanfälligen Druckknöpfen fixiert
7. Übersichtlich gestalteter Steuerstand mit hydraulischer Lenkung und optionaler Navi-Elektronik



kederlosen Schwalbennester zum blitzartigen Verstauen von losem Equipment und die robuste Gummi-Scheuerleiste, die den einen oder anderen Anlegerepler schadlos verkraften dürfte ...

Egal, ob man die laut der CE-Zertifizierung C für sechs Personen geeignete Sandström zum gemütlichen Cruisen oder vorwiegend zum Aufspüren und Anlanden von Schuppenwild nutzen möchte – der bei Bedarf als imaginärer Anker zu aktivierende, an der Bugspitze montierte Minn-Kota-E-Motor hält wie von Geister-

hand die angedachte Position. Die Angeruten können also ausgepackt werden. Spätestens jetzt registriert die Crew eine superbe Seitenstabilität und genießt die beim Fischen erforderliche Bewegungsfreiheit. Wie verhält sich das Boot in Fahrt? Prinzipiell sicher und gut beherrschbar. In kabbeliger See macht jedoch kontrollierte Offensive Sinn, wenn die Bandscheiben geschont werden sollen. Und auf das installierte automatische Trimmsystem könnte man getrost verzichten. Wir starten die Messungen mit 700 min⁻¹ und 1,7 kn, steigern all-

mählich auf 2.800 min⁻¹ und verlassen mit 9,5 Knoten den Verdrängerbereich. Bei 3.500 Touren und 15,4 kn liegt Gleitfahrt an. Wer mit dem Yamaha F130 ans Limit geht, der sieht sich bei finalen 6.000 min⁻¹ mit 34,5 Seemeilen pro Stunde konfrontiert. Kurzes Fazit – die einschließlich Frachtpauschale ab 24.970 Euro erhältliche Z63 Expedition ist ein adrettes Trailerboot, mit dem vor allem Angler auf ihre Kosten kommen. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,67 m
Breite: 2,23 m
Tiefgang (Antr. angehoben): 0,30 m
Gewicht (o. Motor): 800 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 6
Brennstofftank: 90 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder (Langschaft), maximal zulässige Motorleistung 110,3 kW (150 PS)
Grundpreis (ab Kiel): 24.970 Euro, Preis des Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung und fahrfertig montiertem Yamaha F130 AETL EFI: 56.982 €

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	50 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	51 dB(A)	1,7 kn
	1000 min ⁻¹	54 dB(A)	3,0 kn
	1500 min ⁻¹	58 dB(A)	4,9 kn
	2000 min ⁻¹	61 dB(A)	6,3 kn
	2500 min ⁻¹	66 dB(A)	7,8 kn
	3000 min ⁻¹	69 dB(A)	11,5 kn
	3500 min ⁻¹	73 dB(A)	15,4 kn
	4000 min ⁻¹	76 dB(A)	20,6 kn
	4500 min ⁻¹	78 dB(A)	25,0 kn
	5000 min ⁻¹	81 dB(A)	27,9 kn
	5500 min ⁻¹	83 dB(A)	30,6 kn
(Vollast)	6000 min ⁻¹	85 dB(A)	34,5 kn

MOTOR AM TESTBOOT

Yamaha F130 AETL EFI, Viertakt-Außenborder mit 16-Ventil-Technik und elektronischer Benzineinspritzung, Leistung: 95,6 kW (130 PS), Zylinderzahl: 4, Bohrung x Hub: 81 x 88,8 mm, Hubraum: 1.832 ccm, Gewicht: 175 kg, max. Drehzahlbereich 5.300-6.300 min⁻¹, Einzelpreis: 16.045 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbsttlenzendes Cockpit, hydr. Lenkung, 90-l-Einbautank mit Füllstandsanzeige und Vorfilter, LED-Navigationsbeleuchtung, elektrische Trimmklappen, elektr. und manuelle Bilgenpumpe, Edelstahl-Heckstege mit backbordseitiger Teleskopleiter, Ankerkasten, Steuerstand mit Acrylglas-Windschutzscheibe und Niro-Rahmen, erhöhte Niro-Reling, zwei gepolsterte Einzelstühle, gepolsterte Heckbank mit klappbarer Rückenlehne, vier seitliche Ablagefächer, Batterieschalter, Feuerlöscher

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Maßgefertigte Hafenebene (1.490 €), Fusion-Bluetooth-Radio mit Lautsprechern (590 €), Humminbird-Plotter inklusive Fishfinder (1.850 €), Antifouling-Anstrich inklusive Grundierung (1.490 €), Doppelbatteriepaket mit Sicherungsautomat und Batteriewandler (1.150 €), Umrüstung auf automatische Trimmklappen mit Mente-Marine-Kontrolleinheit (790 €), elektrischer 24-Volt-Bugmotor Minn Kota Riptide Ulterra (5.290 €)

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Strande, **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 5° C, **Luft:** 15° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tank:** Benzin 45 l (50 %)

- ⊕ Geräumiges Trailerboot mit hoher Seitenstabilität in Ruhelage
- ⊕ Ideal dimensionierte Edelstahl-Beschläge, sehr stabile Reling
- ⊕ Angenehm leichtgängige, präzise arbeitende Hydrauliklenkung
- ⊕ Gelungene Aufteilung, reichlich Stauvolumen für loses Zubehör
- ⊕ Sauberes GFK-Finish, strukturierte Trittsflächen am Bug u. Heck
- ⊕ Sehr gut gewählte Motorleistung mit den notwendigen Reserven
- ⊕ Umfangreicher und praxisorientierter Standard-Lieferumfang

- ⊖ Scharfkantige metallische Winkel an der Windschutzscheibe
- ⊖ In schneller Fahrt etwas eingeschränkte Rauwassertauglichkeit
- ⊖ Recht weich abgestimmte Sitzauflagen mit Druckknopf-Fixierung

INFORMATIONEN UND WERFT

Kieler Bootsschau Martin Baran e. K. (Sandström-Exklusivimporteur und Lieferant des Testbootes), Rendsburger Landstr. 206, 24113 Kiel, Tel. 0431-687048, www.kielerbootsschau.de

Sandström Innovation AB, Norrlängträsk, S-93495 Kåge, www.sandstrombatar.se