

# AUSGEREIFTE WOCHENEND- BEGLEITERIN

Es ist später Vormittag, als mich die Sonne und ein strahlender Alexander Antrecht auf dem Betriebsgelände der Firma FSA Segelsport empfangen. Heute werde ich die Scandinavia 650 auf dem Steinhuder Meer erproben. Die leichte Brise soll noch auffrischen, ideale Bedingungen also für den nun anstehenden SKIPPER-Test.



**M**ein Gastgeber ist kein Unbekannter in der Segelszene. Aktuell segelt Alexander Antrecht Regatten im Flying Dutchman auf europäischem Niveau und steht dort regelmäßig auf dem Treppchen. Zusammen mit seinem Vater, Klaus Antrecht, leitet er die FSA Segelsport GmbH in Mardorf am Steinhuder Meer und übernimmt dort Verkauf und Service des zu testenden Bootes. Ich war also gespannt, wie der versierte »Profi« mit der Scandinavia 650 umgehen würde. Bevor wir aber zum Hafen aufbrechen, nehme ich mir ein nagelneues Exemplar auf dem Trailer vor der Halle vor, um mir die Verarbeitung, den Innenausbau und die technischen Details anzuschauen. Der Riss des kompakten Kunststoff-Segelbootes ist nicht neu, sondern beruht auf der Skipki 650, die bereits in 2004 debütierte und seit 2013 von Scandinavia Yachts im polnischen Skarzysko-Kamienna, rund 150 km südlich von Warschau, unter der aktuellen Typenbezeichnung gebaut wird. Die Cruiser-Version ist schon bei der Markteinführung und auch bei Übernahme durch Scandinavia Yachts getestet worden. Mich interessiert daher, wie es gegenwärtig mit der Produktqualität, den Segeleigenschaften und den »add ons« durch FSA Segelsport aussieht.

### Unter Deck und »Wohnfaktor«

Die 6,80x2,48 m messende Scandinavia 650 ist kein »Wohnwagen auf dem Wasser« mit Stehhöhe bis nach vorne. Als Zielgruppe werden Segler angesprochen, die mal eine Nacht auf dem Boot verbringen wollen oder einen Schauer unter Deck abwettern müssen. Unter Deck kann man sich gut bewegen, auch die Sitzhöhe auf den seitlichen Kojen geht klar. Alle Oberflächen von Rumpf- und Deckschale sind mit Stoff bezogen, auch in den Schapps findet man keine offenen GFK-Flächen, sondern versiegeltes Laminat. Gut gefallen hat mir der am Kielkasten einzuhängende Tisch. Wird er nicht

gebraucht, verschwindet er in einer Aufnahme unter dem Cockpitboden. Dort befindet sich auch Platz für ein optionales Chemie-WC. Schapps im Bereich der Querschotten nehmen die kleinen Gegenstände auf, zusätzlich gefallen die hinter den Rückenlehnen durchgängig vorhandenen Ablagemöglichkeiten, die auch bei moderater Krängung noch funktionieren. Unter den Kojen sind weitere Staumöglichkeiten vorhanden. Erfreulich ist, dass die Werft an einen Solarlüfter im Vorschiff gedacht hat, der Feuchtigkeit auch in der Zeit im Hafen aus dem Boot befördert. Die beiden Längskojen sind für Erwachsene ausgelegt, die Polster erweisen sich als angenehm straff. Im Vorschiff reicht die Schulterbreite für zwei großgewachsene Crewmitglieder aus, die Kojen laufen aber aufgrund der Linien schnell spitz zu, sodass sich hier in der Praxis wohl nur ein Erwachsener oder eventuell zwei Kinder aufhalten werden.

### Segeln und »Spaßfaktor«

Der Hubkiel mit Bleibombe lässt sich über die Talje gut bedienen, wobei sich der Kraftaufwand in Grenzen hält. Als Option bietet die Werft ein verstärktes Kajütdach mit zentraler Winch an. Generell sind die Schotführungen gut postiert und für Steueremann und Vorschoter mühelos erreichbar. Auch das Einhandsegeln ist einfach möglich, da alle Trimmleinen und Fallen ins Cockpit geführt sind. Kein Wunder, denn die Cruiser-Version ist abgeleitet von der Race-Version. Die Scandinavia 650 hat eine schmale Wasserlinie. Sie holt ihre Stabilität aus dem Hubkiel mit Guss-Bombe und reagiert auf Gewichtsverlagerung im Cockpit. Das ist typisch für die Linien des Rumpfes und die Größe des Bootes, insgesamt aber präsentiert sich die getestete Cruiser-Version gut ausgewogen, und zwar auch für den Freizeit-Segler. Auf dem flachen niedersächsischen See frischt der Wind mehr und mehr auf und weht nun mit 3 Beaufort. Wir sind nah am Ufer und haben

den Kiel zu 50 Prozent gefiert. Die Fock des Testbootes über die Rollanlage ausgerollt, das Groß aus den Lazyjacks gezogen, den E-Außenborder hochgeklappt und los geht's. Innerhalb von gut zehn Minuten lässt sich die Scandinavia vom Hafen- in den Segelmodus bringen. Ich taste mich heran ans Boot, spüre dessen Bewegung und Agilität, wenn die leichten Böen einfallen. Mit Alexander Antrecht und mir auf der hohen Kante und der Großschot in der Hand, wandelt die 650er den Winddruck schnell um in Geschwindigkeit. Das GPS zeigt 5,4 Knoten am Wind, ein guter Wert. Das Boot lässt sich an der Windkante fahren und die Trimmfäden an Fock und Groß zeigen, wie die Profile der Foliensegel arbeiten. Wenden und Halsen funktionieren gut, die Großschot-Talje unterstützt durch sinnvolle Untersezung und justierbarer Klemme, und auch die Fockshot-Führung ist für Alexander, der bei unserem Test als Vorschoter agiert, gut erreichbar. Geht es um die verstellbaren Rückengurte. Sie sind eine prima Sache für den Fahrtensegler, lassen sich aber auch für sportliche Segler soweit fieren, dass das Mannschaftsgewicht problemlos nach außen verlagert werden kann.

### »Add Ons« von FSA Segelsport

In Revieren, in denen wie beim Steinhuder Meer auch mal Flachwasserbereiche »ersegelt« werden sollen, ist es sinnvoll, den Hubkiel variabel fahren zu können. Hier bietet FSA die dann notwendige Verstärkung des Kielkastens an, um die auftretenden Kräfte bei Krängung sicher abzuleiten. Trotz höherer Abdrift lässt sich das Boot trotzdem noch passabel über Großschot und Gewichtsverlagerung aufrecht segeln. Ein guter Kompromiss für die meisten Fahrtensegler. Der aus der Race-Version als Option erhältliche »Rüssel« ist nicht jedermanns Sache, nimmt er doch auch Platz im Vorschiffsbereich der Kabine ein. Unser Testboot-Lieferant hat hier eine saubere Alternative parat. Ein Bug-



1



2

1. Elektrische Installation des Testbootes, Blick ins Vorschiff, Kielkasten inklusive Aufnahme des Salontisches
2. Schapps für kleine Gegenstände. Gut zu sehen: die Lasten der Püttinge werden in den Rumpf geführt
3. Testboot-Lieferant Alexander Antrecht demonstriert, dass auch unter Deck ausreichend Sitzhöhe vorhanden ist
4. Der Salontisch wird während des Segelns in einer eigenen Aufnahme unter dem Cockpit gestaut



3



4



1



2



3



4



5

1. Eine Alternative zum Bugspriet: der Bugtritt mit Anschlagpunkt für den Gennacker
2. Großes Staufach im Cockpit. Die Leine wird in die Kabine geführt und sichert die Luke gegen unberechtigtes Öffnen
3. Hubkiel-Vorrichtung mit Talje. Die Bedienung ist ohne großen Kraftaufwand möglich
4. Vordeck mit Luke, Solar-Lüfter und Ankerkasten
5. Segelposition und Anordnung der Fallen. Der Rückengurt ist eine sinnvolle Ausstattung
6. Schmale Wasserlinie, flacher Boden und ein offenes Cockpit mit Steckeruderblatt. Die Maststütze wird als Option verbaut



6

tritt mit Anschlagpunkt für den Gennacker. Eine gute und praktische Lösung, denn damit gelangt man auch sicher vom Steg aufs Boot. Die Segelausstattung kommt werftseitig mit klassischen Dacron-Segeln daher. Beim Testboot hat der Eigner die Firma FSA beauftragt, einen Satz Foliensegel zu liefern. Profilierung und Verarbeitung machen Spaß, setzen die Segel doch jede Böe in direkte Beschleunigung um. Auch die Einstellung des Profils ist durch Fall, Unterliekstrecker und Achterstag-Talje fein zu justieren. Eine sinnvolle Investition für alle diejenigen Skipper, die noch etwas mehr Geschwindigkeit bei allen Windbedingungen herausholen wollen.

### Verarbeitung

Sauber geklebte Fenster, kein »Knarzen«, wenn man übers Deck läuft, und auch die Verbindung zwischen Rumpf- und Deckschale im Bereich des Süll-Ansatzes macht einen guten Eindruck. Selbst in der Cruiser-Version sind kugelgelagerte Blöcke, Klemmen und Umlenkrollen verbaut, die durch sinnvolle Auslegung den Kraftaufwand in Grenzen halten. Die Verarbeitungsqualität zeigt sich gerade an einigen wichtigen Ausrüstungskomponenten wie den Reling-Stützen. Diese sind gut fundiert und absolut fest – da wackelt also nichts. Das



ist insbesondere dort erforderlich, wo die Reling im Cockpit durch einen Rückengurt ersetzt wird. Hängen sich hier nämlich einmal zwei bis drei Schwergewichte bei der Klubregatta rein, müssen die Stützen dies sicher abkönnen.

### Mein Fazit

Schiffes Aussehen und gefällige Linien, ein relativ großes Cockpit mit der Segelausrüstung an der richtigen Stelle und dazu noch der bewährte Innenausbau ... Für Eigner, die mal eben eine Runde

segeln möchten, um dabei Spaß an Geschwindigkeit und agilen Segeleigenschaften zu haben, ist die angenehm zu handhabende Scandinavia 650 auf jeden Fall eine gute Wahl. Dabei zeigt sich die Kajüte vernünftig dimensioniert und sinnvoll ausgestattet, um gelegentlich auch einige Tage am Stück unterwegs sein zu können.

Text & Fotos: **Stefan Naust**

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 6,80 m  
**Rumpflänge:** 6,50 m  
**Breite:** 2,48 m  
**LWL:** 6,20 m  
**Tiefgang:** 0,50 m – 1,55 m (Hubkiel mit Ballastbombe)  
**Ballast:** 290 kg  
**Verdrängung:** 850 kg (leer)  
**Mast:** Aluminium  
**Masthöhe:** 9,60 m  
**Großbaum:** Aluminium  
**Segel:** FSA Segelsport GmbH  
**Segelfläche gesamt:** 21,2 m<sup>2</sup>  
**Groß:** 13,00 m<sup>2</sup>  
**Rollfock:** 8,2 m<sup>2</sup>  
**Gennaker:** 25,00 m<sup>2</sup>

**CE-Zertifikat:** C-4  
**Konstruktion:** Jerzy Piésniewski  
**Markteinführung:** 2013  
**Batterie:** 2 x Starter- und 2 x Versorgungsbatterien  
**Preis:** Standard segelfertig 25.895 Euro, gesegelte Ausführung 34.658 Euro

**Sonderausstattungen (Auszug)**  
 Kielkastenverstärkung € 379,00  
 Racingsegel Triradial Folie € 1.380,00  
 Maindropsystem inkl. Lazyjacks € 549,00  
 Mastlegevorrichtung € 954,38  
 Elektrikpaket inkl. Navi € 1.070,10  
 Trailer inkl. GFK-Formauflagen € 3.995,00

**WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN**  
[www.segelsport-fsa.de](http://www.segelsport-fsa.de)  
[www.scandinavia-yachts.com](http://www.scandinavia-yachts.com)