



SEASCAPE 27 Segelt wie der Teufel

Ist die Seascape 27 das Boot, auf das die Seglerwelt am Bodensee jahrelang gewartet hat? Sie ist schmal, trailerbar, hat einen aufholbaren Kiel und segelt wie der Teufel. Dabei ist sie durchaus tourentauglich und stellt auch einhand kein Problem dar.

Von Michael Häßler



Das sind genau die Eckdaten, die viele Bodensee-Segler nennen, wenn sie über die Interboot schlendern und „wieder nichts für den Bodensee“ gefunden haben.

Regatta oder Familientörn

Die Seascape 27 taugt sowohl zum Regattasegeln, zum Einhand-Feierabendtörn und zur beschaulichen Urlaubsreise mit der Familie, vielleicht auch mal an einem Seerevier. Darüber hinaus stellt das Boot aufgrund seiner Maße und der Trailerbarkeit weder besondere

Ansprüche an den Liegeplatz noch ans Winterlager.

Die Seascape 27 ist also äußerst universell einsetzbar. Als modernes Regattaboot bietet sie einer Crew aus drei bis vier Personen Platz zum Übernachten. Es gibt zwei „Salonkojen“, zwei Hundekojen und das Vorschiff.

Beim Tourensegeln können vorne zwei Kinder übernachten und der abtrennbare Raum zwischen den beiden Schotten vor dem Mast kann Toilette, Gepäck oder Ausrüstung aufnehmen. Im „Race-Modus“ dient dieser Raum als „Nass-

Maße:

Lüa 7,99 m, Breite 2,54 m,
Tiefgang 1,95 m / 0,95 m

Gewicht:

ca. 1250 kg

Segelfläche:

46 qm

Preis:

ab 53 000,- Euro





Das moderne Rigg mit Squarehead-Groß und nur gering überlappender Fock macht ordentlich Druck und lässt sich einfach handhaben.



UNTER DECK

Dem Konzept entsprechend ist der Raum unter Deck rein zweckmäßig gestaltet. In dieser Disziplin ist das Boot aber über alle Zweifel erhaben. Der „Salon“ wird durch den Kielkasten mit seinen beiden klappbaren Tischplatten dominiert. An beiden Seiten gibt es Kojen, auf der auch große Personen nächtigen können. Die Hundekojen reichen teilweise unters Cockpit und sind daher etwas eng. Das ist aber immer auch eine Frage der Körpergröße und des individuellen Komfortanspruchs. Gleiches gilt für die Dreieckskoje im Vorschiff. Bei zwei Erwachsenen dürfte es dort etwas eng werden.

Im Prinzip hat das Boot drei abgeteilte Räume. Vor dem Kielkasten und der Maststütze ist Platz für ein WC oder für sonstige Ausrüstung. Dieser Raum kann durch einfache Türen mit Magnetschnäppern nach hinten und zum Vorschiff verschlossen werden.

Die Bordwände und die Decksunterseite sind

nicht verkleidet, sondern lediglich mit weißem Topcoat gestrichen. Durch die Sandwichkonstruktion ist das Boot aber gut isoliert und man muss nicht mit Schwitzwasser rechnen.

Im Salon und im Vorschiff sind Taschen als Stauraum für persönliche Ausrüstung angebracht, die im Cruising-Paket enthalten sind. Die unterste Stufe der Niedergangstreppe ist gleichzeitig der Deckel zur Kühlbox und die obere Stufe ruht auf einem Staufach, das beispielsweise Kleinteile oder Werkzeug aufnehmen kann. Unter den Salonkojen befindet sich weiterer Stauraum.

Wer mit dem Boot tatsächlich einen längeren Urlaubstörn plant, sollte sich um ein Cockpitzelt bemühen. Unter Deck kann die Wohnlichkeit durch individuelle Einbauten oder textile Verkleidungen noch deutlich verbessert werden. Das Vorschiff sollte aber nicht durch zusätzliches Gewicht belastet werden.



Blick vom „Nassraum“ an Kielkasten und Maststütze vorbei in die Hundekoje an Steuerbord. Die mit Netzmaterial bespannte Rohrkonstruktion ist Handlauf und Schwalbennest in einem. Dahinter zwei der insgesamt sechs Stautaschen, die im Cruisingpaket enthalten sind. Am Wantknie ist der einlaminierete Zapfen für die Rellingstütze deutlich zu erkennen. Das ist eine äußerst solide Konstruktion, denn bevor Zapfen oder Rumpf beschädigt werden, bricht die Stütze.



Unter dem 80 Quadratmeter großen Toppennaker geht es ordentlich zur Sache. Auch bei extremer Krängung liegt das Boot sicher am Ruder und man muss keinen Sonnenschuss befürchten. Zur extremen Steifigkeit trägt auch der flache Spantverlauf bei.

Foto: Zurfluh



Die Kiefflosse hängt komplett unter dem Boot. Lediglich das hintere Lager ist fest im Kielkasten montiert. Bewegt wird die Flosse mit einem doppelt wirkenden Hydraulik-Zylinder, der in der Maststütze versteckt ist.



Der Fockholepunkt wird über zwei Barberholer eingestellt. Statt Blöcke gibt es Aluringe.



Blick vom „Salon“ ins Vorschiff. Dazwischen ist der „Nassraum“, der auf Regatten nasse Gennaker beherbergt und beim Tourensegeln Platz für eine Toilette bietet oder als Stauraum für größere Gegenstände dient.





Motor in Fahrposition. Das entsprechende Segment aus dem Schachtdeckel wurde entfernt.



Der Motor wird aus einer liegenden Position heraus in den Schacht geschwenkt.



Zwei Falлтüren trennen den Nassraum vom Vorschiff und Salon ab. Wahlweise können sie auch – zusammengeklappt – den WC-Raum verschließen. Magnetschnapper halten die Türen geschlossen.

TECHNIK

Deck und Schale werden im Vakuuminfusionsverfahren aus Schaum, Glaslagen und Vinyl-esterharz gebaut. Diese Bauweise verspricht höchste Festigkeit bei geringem Gewicht und langer Haltbarkeit. Ein Vinylester-Bauteil kennt praktisch keine Osmose-Problematik und die Vakuuminfusion sorgt für höchsten Glasanteil und minimale Luft einschlüsse.

Kielkasten und Maststütze sind aus einem Stück und werden unter Zuhilfenahme von Carbonfasern laminiert.

Das Rigg und der Bugspriet werden ebenfalls aus Kohlefasern gebaut. Interessant ist dabei die Mastbauweise. Basis ist ein vergleichsweise preiswert industriell hergestelltes, gewickeltes Rohr, auf das die aus Carbon laminierte Nut aufgeklebt wird. Der Mast wird von durchgehenden Ober- und Diagonalwanten über zwei gepfeilte Salingpaare verstagt. Die Unterwanten sitzen auf nach innen verlegten Püttings. Das erlaubt eine etwas größere Überlappung der Fock und erleichtert, quasi als Nebeneffekt, den Gang aufs Vorschiff.

Das Vorsegeldreieck ist verkürzt und die Vorsegelspannung kommt ausschließlich von den Wanten. Auf ein Achterstag wurde verzichtet. Es müsste, wegen des Großsegels, ohnehin doppelt geschoren werden.

Interessant ist die Vorsegelgarderobe. Statt Fock und Genua werden wahlweise zwei unterschiedlich große Focks gesetzt. Das größere Segel greift mit seinem Hals vorne am Steven an und wird am Vorstag befestigt. Das kleinere Segel kommt an einen Anschlagpunkt hinter dem Ankerkasten und wird fliegend auf einem Fockroller gefahren. Für raumere Kurse steht ein Code Zero zur Verfügung und für „bergab“ ein Gennaker. Der Größere geht ins Topp und der Kleinere wird auf Vorstaghöhe gesetzt.

Der Kiel wird hydraulisch mit einer Handpumpe aufgeholt, die sich unter der steuerbordseitigen Salonkoje befindet. Auf Wunsch ist auch eine Elektropumpe von der Werft lieferbar. Die Struktur der Kielflosse besteht aus Stahl und der Ballastbulb aus Blei. Die beiden Kielschalen sind in Epoxid gebaut.

Die beiden angehängten Ruderblätter sind durch spielfreie Gummigelenke mit einer Stange verbunden, an der die Pinne befestigt ist.

Im Bug sorgt eine Crashbox für passive Sicherheit und drei Kubikmeter Festauftrieb halten die Seascape auch im gefluteten Zustand schwimmfähig.

Die eigentlich geniale Idee des Schachtmotors wird hier wieder aufgegriffen und optimiert.

Der Motor liegt bei Nichtgebrauch in seinem Stauraum unter dem Cockpitboden und die Klappe im Bootsrumpf ist geschlossen. Wird er an seiner Halterung nach unten ins Wasser geschwenkt, kann ein Segment aus dem Cockpitdeckel entfernt werden und der Motorkopf ragt dann über den Cockpitboden hinaus. Dabei zeigt sich einer der wenigen Kritikpunkte: Wenn man nicht aufpasst, besteht die Gefahr, dass ein Tappen zwischen Motor und Cockpitdeckel in den Schacht fällt und sich um den Propeller wickelt. Wenn keine Leinen herumliegen, kann aber auch nichts passieren. Das Boot steckt voller technischer Innovationen, die den aktuellen Stand der Ocean-Racer-Szene wiedergeben. Das kommt nicht von ungefähr, denn Samuel Manuard, der französische Konstrukteur, kann auf diverse Erfolge in der Mini-Szene und bei den Open 40 zurückblicken. Diese Abstammung kann die Seascape nicht verleugnen.

Der Raum unter den Kojen im Achter- und im Vorschiff dient als Auftrieb und ist geschlossen. Durch eine Klappe unter dem Cockpitboden kann weitere „nasse“ Ausrüstung wie Fender, Festmacher oder andere Leinen verstaut werden. Das Ankergeschirr findet im Ankerkasten Platz.

DATEN

Länge über alles	7,99 m
Breite	2,54 m
Ballast	580 kg
Gewicht	1250 kg
Tiefgang Kiel unten	1,95 m
Tiefgang Kiel oben	0,95 m
Großsegel	26 qm
Fock	20 qm
Topp-Gennaker	80 qm
Gennaker fractional	60 qm

Grundpreis ab Werft:

53 000,- Euro

Vertrieb:

Fallenbach Werft AG, Gersauerstraße 89,
CH-6440 Brunnen, Telefon +41 (0) 41 /
825 65 55, www.fwag.ch

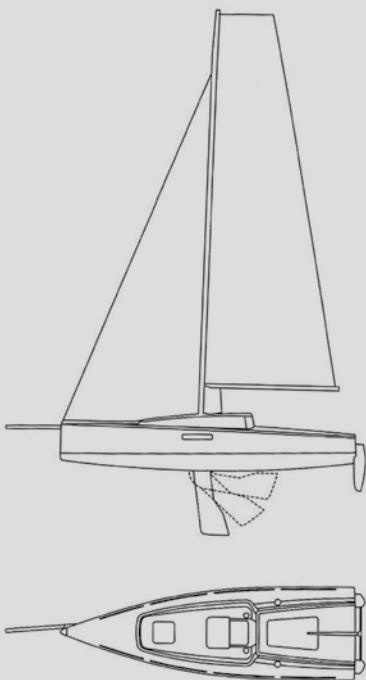
Biehlmarin, Wrangelstraße 10, D-24937
Flensburg, Telefon +49 (0) 461 / 58 11 88,
info@biehlmarin.com

Hersteller:

Seascope, Slowenien

Stärken und Schwächen

- + Konzept
- + Bauqualität
- + Segelleistungen
- + einhandtauglich
- Leinen können in den Schacht fallen



Hinter dem Ankerkasten liegt der Anschlagpunkt für die fliegende Fock.

raum“ für den Gennaker, der sich von dort aus auch durchs Luk setzen und bergen lässt. Der Gennaker ist dafür extra mit einer Bergeleine ausgestattet.

Das Boot bietet nicht nur sechs Kojen unter Deck, sondern auch eine Menge Stauraum und einen klappbaren Tisch auf dem Kielkasten. Einen kleinen Kocher kann man aus der umfangreichen Zubehörliste wählen oder man bastelt sich gleich, in Jollenkreuzermanier, eine Kochkiste und brutzelt die Ravioli unter der Cockpitpersenning.

Modernes Rigg, einfach zu beherrschen

Dank des modernen Riggings ist die Seascope auch mit kleiner Crew oder einhand sehr gut beherrschbar, zumindest wenn man sich einen Fockroller oder einen Autopiloten gönnt. Der bis auf 1,95 Meter tief reichende Schwenkkiel beherrscht seine 580 Kilogramm Ballast genau dort, wo sie am besten wirken. Der flache Spantverlauf mit seinen Kimmkanten bringt die Formstabilität eines Knickspanthers und das leichte Carbonrigg hält den Gewichtsschwerpunkt tief. Das Squarehead-Großsegel lässt sich mit Hilfe der langen Travellerschiene gut abpowern und das Achterliek der Fock kann mit zwei Barberholern so eingestellt werden, dass es dem Großsegel genug Raum „zum Atmen“ lässt.

Die gezeigten Am-Wind-Leistungen waren, trotz des bei diesem Boot noch nicht ganz optimal einstellbaren Holepunkts, enorm und liegen im oberen Bereich dessen, was mit einem modernen Achtmeterboot technisch machbar ist. Unter dem Toppennaker geht die Post dann richtig ab. Das Boot schiebt sich schon bei drei bis vier Beaufort über seine Bugwelle und kommt ins Gleiten. Die Logge klettert auf zweistellige Werte und der Rumpf liegt ausgesprochen stabil im Wasser. Die Doppelruderanlage verhindert jegliche Tendenz zum Strömungsabriss und zum Sonnenschuss.

UNSER FAZIT

Die Idee hinter dem slowenischen Projekt ist, ein kleines, trailerbares Boot für kurze Offshore-Rennen anzubieten, das sicher, schnell und einfach zu segeln ist. Diese Vorgaben wurden von Designer und Werft mit der Seascope 27 hervorragend umgesetzt. Das Boot segelt wie der Teufel, auch mit kleiner Crew, verhält sich dabei gutmütig und beeindruckt durch hochwertige Bauqualität.

Trotz dieser Racer-Qualitäten überzeugt die Seascope 27 auch als sportliches Tourenboot. Wer sich am „Zweckambiente“ unter Deck nicht stört, erhält eine unkomplizierte kleine, aber feine Yacht, die insbesondere seglerisch viel Spaß bereitet und die man auch hinter einem größeren Mittelklassefahrzeug zum Urlaubstörn trailern kann. Durch die optionale Heißvorrichtung reicht dort ein kleiner Kran. Der Mast kann von Hand gestellt werden. Aufgrund der überragenden Segeleigenschaften und der passiven Sicherheit gibt es für das Boot kaum Revierbeschränkungen.

Der Preis ab Slowenien beträgt 53 000 Euro ohne Segel und ohne Mehrwertsteuer. Nahezu alle Einrichtungsgegenstände wie Tisch, Stausäcke, Kojenpolster, die faltbaren Türen der Nasszelle oder die Elektroinstallation müssen zusätzlich bestellt werden. Laut Gregor Zurfluh, dem Schweizer Händler, beträgt die Preisspanne der sieben bisher von ihm verkauften Boote zwischen 65 000 und 80 000 Euro. Nach IBN-Kalkulation beträgt der Preis für ein reines Regattaboot mit komplettem Segelsatz rund 70 000 Euro. Für ein mit umfangreicher Tourenausrüstung versehenes Boot (Elektrik, Elektronik, Fockroller, Tourenpaket, Fock, Großsegel, Gennaker, Motor u. a.) sollten knapp 80 000 Euro veranschlagt werden. Ein Trailer kostet 5600 Euro. Zu allen Preisen kommt die jeweils gültige Mehrwertsteuer. ■