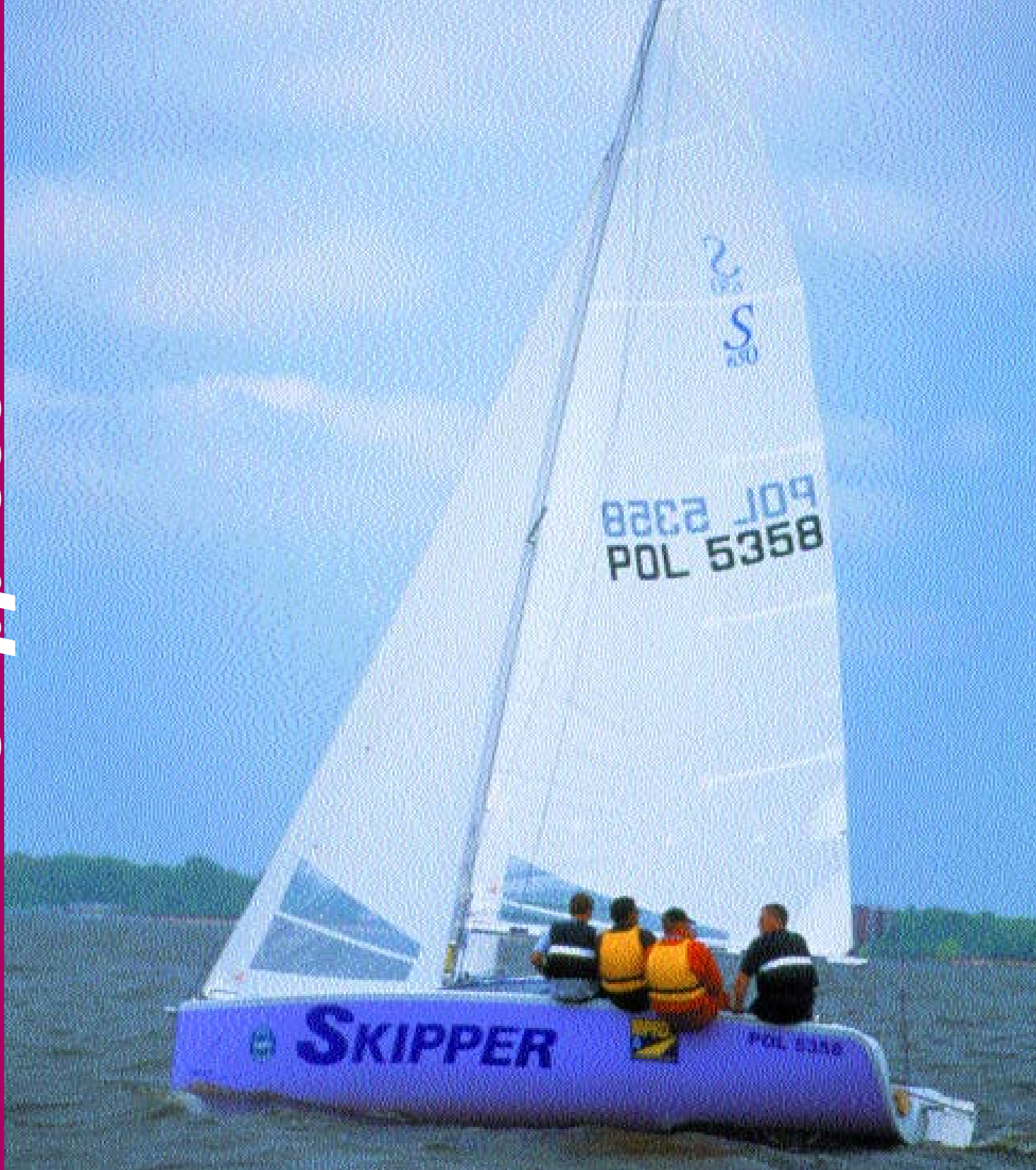


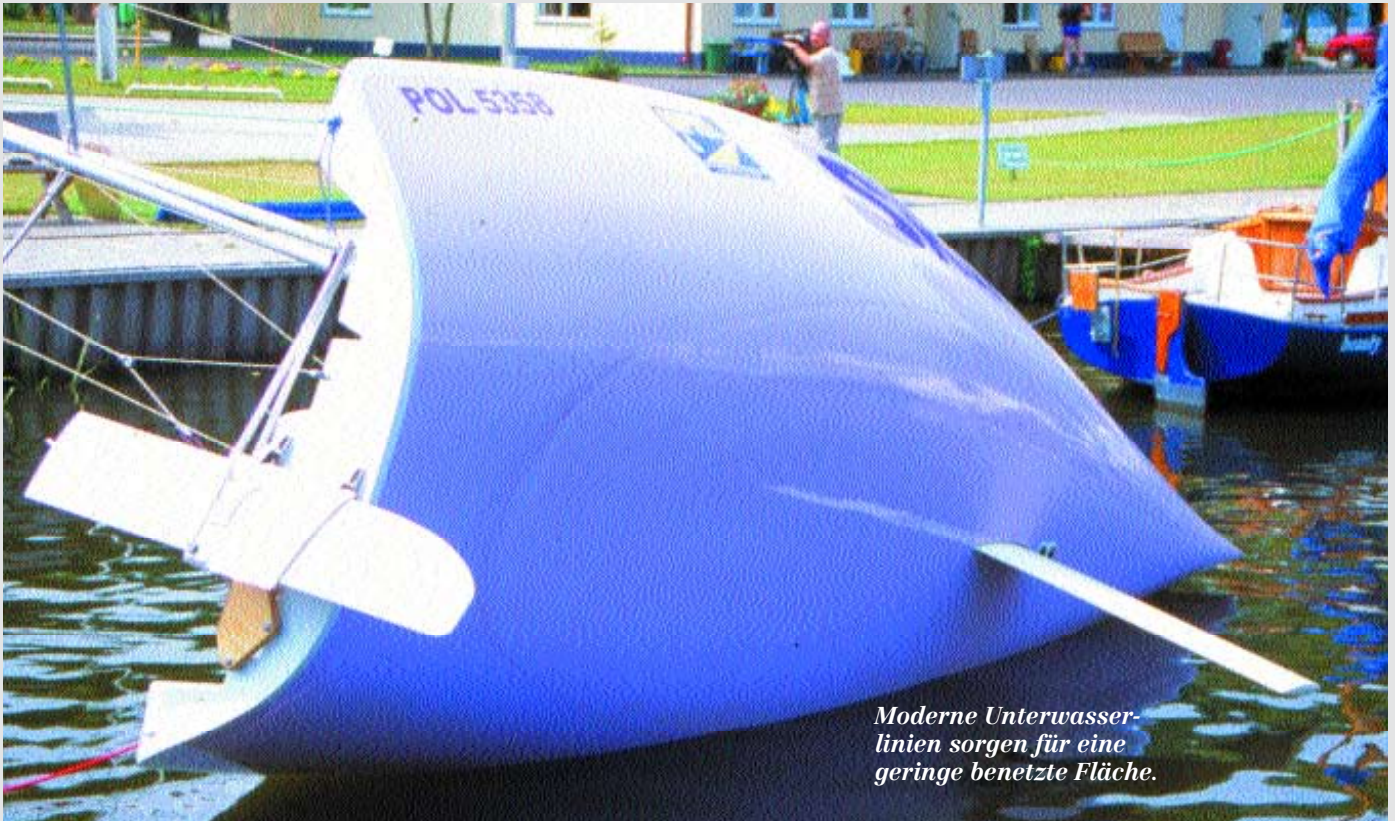
# Skippi 650



## Maße

Lüa 6,50 m, Breite 2,50 m,  
650 kg

Preis: ab 16 950 Euro



*Moderne Unterwasserlinien sorgen für eine geringe benetzte Fläche.*

# Solider Preisschlager

*Wie fühlt sich das denn an? Ich trete aufs Deck und langsam neigt sich das Boot zur Seite. Fällt das Ding womöglich schon am Steg um? Falscher Alarm, der Ballast kann seine Wirkung erst ab einem gewissen Krängungswinkel entfalten und der Rumpf bleibt erst auf der Kimm stabil liegen.*

Ein Boot mit einer so geringen Anfangsstabilität ist etwas ungewohnt, besonders wenn man beim Betreten nicht damit rechnet. Wenn man das weiß, ist es andererseits aber auch kein Problem. Seglerisch ist das jedenfalls kein Nachteil. Die Skippi ist ein reinrassiges Segelboot, bei dem die Crew ihren Hintern bewegen muss. Wer einen Kaf-

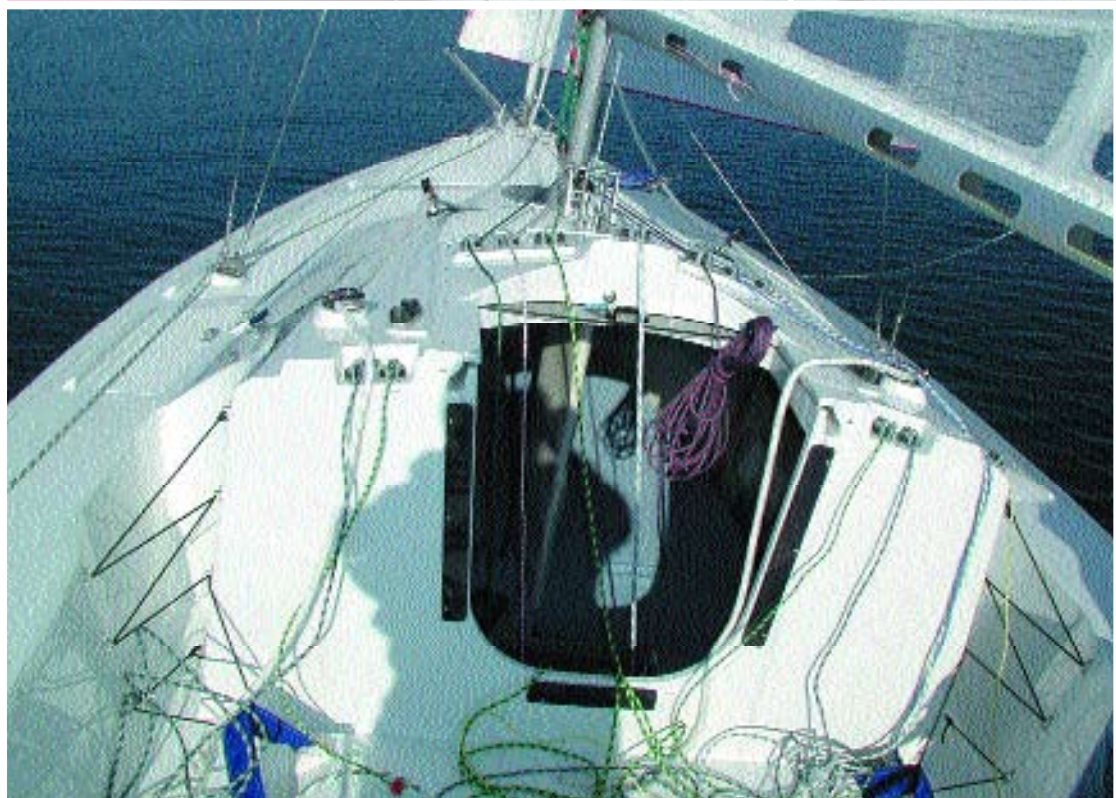
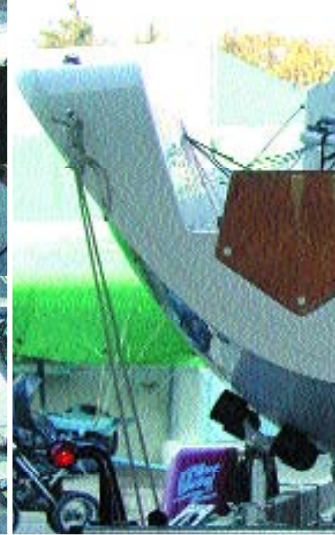
feedampfer oder ein Wohnboot sucht, wird damit nicht glücklich, auch wenn die polnische Konstruktion unter Deck relativ viel Platz für ihre Größe und bescheidenen Komfort bietet. Zwei Personen können durchaus mal auf dem Boot übernachten. Die vier Schlafplätze aus dem Prospekt sind allerdings eher theoretischer Natur.



## Der Rumpf

Die Schale ist ein massives Polyesterlaminat. Die nötige Festigkeit bekommt sie von der teilweise ausgeschäumten Innenschale, durch Spanten und durch Schwalbennester, die gleichzeitig als Stringer wirken. Durch die wenig gewölbten Flächen im Überwasserbereich dürften sich diese Verbände aber bald außen abzeichnen. Da wäre eine Sandwichbauweise vielleicht nicht verkehrt, auch wenn sie ein paar Euro mehr kosten würde. Die Bordwand wäre dadurch etwas steifer. Dem Wiederverkaufswert des Bootes käme das auf alle Fälle entgegen und für die Werft dürfte das kein Problem sein.

Das Deck hinterlässt einen sehr steifen Eindruck. Da gibt nichts nach. Das findet man bei Booten in dieser Preisklasse eher selten. Überhaupt sieht alles sehr robust aus, was die Polen da laminiert haben. Der Kiel läuft in einem bis zum Kajütdach durchgängigen Kielkasten. Dadurch kann man aufwändige Bodenwrangen und andere Verbände einsparen. Natürlich steht die Flosse da mitten im Raum, aber die Skippi ist, wie gesagt, auch kein Kaffeedampfer. Der Kiel selbst ist eine einfache, aber vernünftig profilierte Flosse aus Guss-eisen und wiegt zirka hundert Kilogramm. Weitere hundert Kilogramm Ballast sind in der Schale einlami-niert. Das reicht für ein aus-reichendes aufrichtendes Moment nach CE-Spezifikation, auch wenn die Skippi als Regattaboot zertifiziert ist. Allerdings stellt sich die Frage, warum die Polen den Innenballast nicht in Bulb-form gießen und unter die Kielflosse schrauben. Da wäre er besser aufgehoben und die Kielunterkante würde erheblich weniger Strömungswiderstand er-







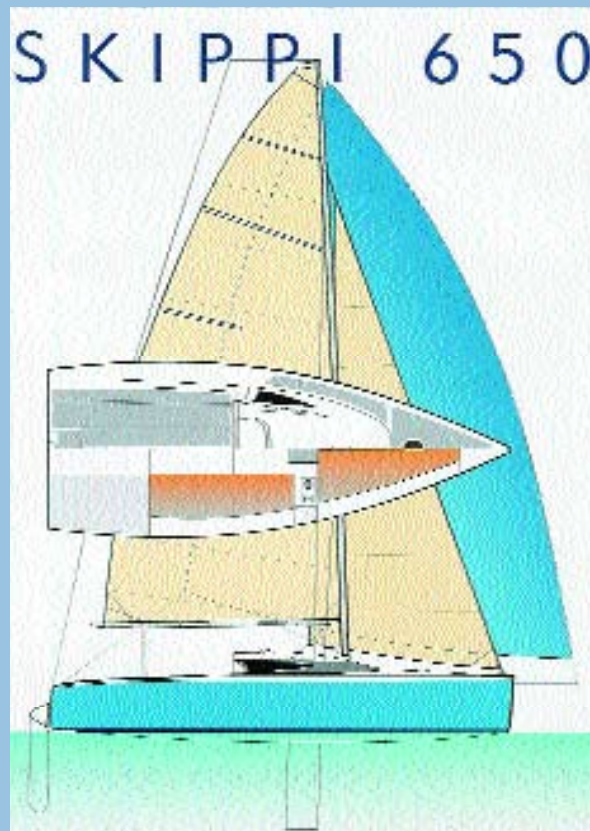
**Oben links:**  
*Alle Trimmeinrichtungen und Fallen verlaufen auf dem Aufbau nach hinten. An dem Bock über dem Kielkasten bleibt der Baumniederholer hängen. Das kann aber mit einer einfachen Gummileine gelöst werden.*

**Oben rechts:**  
*Die Spantform erklärt die geringe Anfangsstabilität. Das von oben besehen breite Boot hat eine schmale Wasserlinie.*

**Mitte:**  
*Unter Gennaker. Der Baum wird nach Luv geschwenkt. Das Segel wird in den Ausbuchtungen neben dem Aufbau gestaut. Die beiden Leinen, die versenkt aus dem Kajüt-dach heraustreten, sind zur Verstellung des Gennakerbaums.*

**Unten links:**  
*Der Traveller verläuft über die gesamte Breite des geräumigen Cockpits.*

**Unten rechts:**  
*Das Ruderblatt ist aufholbar und spielfrei gelagert. Die Klemme für die Achterstagtalje ist nicht besonders vorteilhaft platziert, wird aber eher selten benutzt.*



|             |                   |
|-------------|-------------------|
| Lüa         | 6,50 m            |
| Büa         | 2,50 m            |
| Gewicht     | 650 kg            |
| Tiefgang    | 0,30/1,40 m       |
| Ballast     | 200 kg            |
| Segelfläche | 27 m <sup>2</sup> |
| Gennaker    | 35 m <sup>2</sup> |

**Grundpreis ab Polen**  
 mit Segel und 16% Mehrwertsteuer 16 950 Euro

**Kontakt:**  
 Yachtwerft Wirz, Werftstraße 15,  
 CH-9323 Steinach, Telefon (00 41) 71 / 4 46 12 42  
 Fax (00 41) 71/ 4 46 83 13  
[www.yachtwerft-wirz.ch](http://www.yachtwerft-wirz.ch)

### Stärken und Schwächen

- *Segeleigenschaften*
- *Verarbeitung*
- *Cockpitlayout*
- *anspruchsvolle Beschlagsausstattung*
- *Preis*
- *Einge Details noch nicht ganz optimal*

## Technische Daten Skippi 650

zeugen. Das wäre auch nicht wesentlich teurer.

Das angehängte Ruderblatt ist aufholbar und spielfrei gelagert. Allerdings so spielfrei, dass es etwas schwer läuft und einem das entsprechende Feingefühl am Ruder verweigert. Da sollte die Werft noch etwas präziser arbeiten.

## Preis und Ausstattung

Man muss diese Kritikpunkte aber immer vor dem Hintergrund des Preises sehen. 16 950 Euro ab Polen inklusive der deutschen Mehrwertsteuer. Da braucht man nur noch einen Trailer und gönnt sich die etwas besseren Segel. Für etwas mehr als 20 000 Euro hat man dann ein ziemlich komplett ausgestattetes Boot, das eine Menge Spaß verspricht. Da kann man es tolerieren, dass man verschiedene Details noch etwas nachbessern muss. Wer das nicht möchte oder auch nicht kann, muss sein Boot eben in anderen Preiskategorien suchen.

## Minimalkomfort unter Deck

Unter Deck dominiert der ausgeschäumte Doppelboden, der über das gesamte Vorschiff bis zur Maststütze und seitlich weiter nach hinten verläuft. Maststütze und Kielkasten sind dabei vernünftigerweise ausgespart. Hier laufen hohe Kräfte zusammen, deren Knotenpunkte man nicht in einer unzugänglichen Innenschale verstecken sollte. Ölzeug und sonstige Ausrüstung verstaut man in den Schwalbennestern und Stauräumen unter den Kojen. Auch unter dem Cockpitboden ist dafür Platz. Darüber ist sogar ein kleiner Tisch, den man ausziehen kann. Im hinteren Teil des Cockpits gibt es eine große Backskiste, die mit ei-

ner Klappe verschlossen wird. Ideal für Leinen, Fender und einen leichten Anker.

Dass die polnischen Bootsbauer durchaus daran gedacht haben, dass in der kleinen Kajüte jemand übernachten soll, merkt man daran, dass die Außenhaut unter den Schwalbennestern und der Kielkasten mit Kunstleder kaschiertem Schaumstoff versehen ist. Das verhindert Schwitzwasser und einen nassen Schlafsack.

## Rigg und Segel

Der Mast steht auf dem Deck. Er wird durch Oberwanten, Unterwanten und eine in ihrer Pfeilung verstellbare Saling verstagt. Am Lümmelbeschlag greift ebenfalls noch ein Wantenpaar an, das als Mastkontroller fungiert und die Schubkräfte des Baumes sowohl seitlich als auch nach vorne aufnimmt. Das Rigg wird mit einer Talje über das Fockfall gespannt. Die fliegend gefahrene Fock hat, in Jollenmanier, ein Drahtvorliek. Das Achterstag dient ausschließlich als Trimmstag, um das weit ausgestellte Großsegel-Achterliek zu öffnen. Vielleicht könnte man sogar darauf verzichten, weil ein derart konstruiertes Großsegel normalerweise auch mit dem Traveller ausreichend geöffnet werden kann. Die Wanten werden über skalierte Ronstan-Wantenspanner eingestellt. Auch die übrigen Beschläge kommen vorwiegend aus Australien. Allerdings sind die Leinen zum Teil etwas überdimensioniert. Dadurch läuft, gerade bei wenig Wind, alles etwas schwerer als es eigentlich müsste. Die Beschlagsausrüstung selbst ist aber hochwertig und funktionell. Es ist alles vorhanden, was man zum effektiven Bootstrimm braucht,

einschließlich eines schwenkbaren Gennakerbaums.

Die Seriensegel der Skippi sehen nicht schlecht aus, auch wenn diese durch einen guten Segelmacher durchaus noch zu toppen sind. Aber man kann damit schon was anfangen. Für die Clubregatta oder andere Yardstickveranstaltungen sind sie jedenfalls mehr als ausreichend und Klassenregatten gibt es am Bodensee noch keine. Allerdings soll sich im Berliner Raum gerade eine Klassenorganisation formieren. Wir haben nur die etwas bessere Großsegelversion gesehen, die zu einem Aufpreis von 500 Euro aus einem Ripstop-Material im Radialschnitt gefertigt wird. Das Standardgroß ist aus einfachem Dacron und als Horizontalschnitt gebaut.

Der 35 Quadratmeter große Seriengennaker sah ebenfalls nicht schlecht aus und beschleunigte das Boot auch schon beim leichtesten Windhauch auf drei bis vier Knoten.

## Gute Leichtwingeigenschaften

Die Skippi ist ein ausgesprochener Leichtwindrenner. Eine wichtige Eigenschaft am Bodensee. Bei Mittelwind wird ihr die relativ kurze Wasserlinie aber zu schaffen machen, während sie bei vier bis fünf Beaufort, zumindest unter Gennaker, ins Gleiten kommen dürfte. Dann ist speedmäßig wieder alles offen. Das erfordert aber ein paar Pfunde in den Hängegurten und entsprechend Muckis an den Oberarmen, sonst wird nichts aus dem Spaß. Es ist andererseits aber auch kein Problem, sich die Bootsbedienung bei viel Wind etwas zu vereinfachen. Wer nicht über den Bizeps eines kalifornischen Gouverneurs verfügt, untersetzt beispielsweise die Fockschot mit einem Doppelsystem oder

montiert eine Feinverstellung à la Starboot. Das ist billiger und leichter als eine Winsch.

mh

### Fazit:

*Die Skippi 650 ist ein sehr sportliches Boot, das hervorragend segelt. Innen bietet es bescheidenen Lebensraum in der Größenordnung eines 15er-Jollenkreuzers und ausreichenden Komfort für einen Wochenendtörn zu zweit. Der Preis ist sehr interessant und das Boot praxisgerecht konzipiert und ausgerüstet. Einfach und effektiv. Alle notwendigen Trimmeinrichtungen sind vorhanden und funktionieren. Sogar ein Fockroller ist im Standardpaket enthalten. Auf Überflüssiges wurde dagegen verzichtet. Die Technik ist in sich schlüssig. Das ist in diesem Marktsegment nicht selbstverständlich und eher die Ausnahme. Man merkt, dass die Werft nicht nur etwas von Marketing, sondern auch vom Segeln versteht. Natürlich ist das eine oder andere Detail noch zu optimieren. Das ist aber auch bei viel teureren Booten so und soll daher nicht als gravierend negativ aufgefasst werden. Das Wesentliche, nämlich die Substanz und das Konzept sind in Ordnung.*