

Ausgereifter Skandinavier

# Scanner 391

Sie ist nicht neu, sondern verbessert. Die Scanner 391 wird seit 1988 gebaut und wurde im Laufe der Zeit Stück für Stück optimiert. Ein Bericht von Michael Trilling



**W**arum präsentieren die Werften auf den einschlägigen Messen in jedem Jahr zuhauf neue Yachten? Weil die Entwicklung im Yachtsport in rasantem Tempo fortschreitet? Wohl kaum, denn wenn wir mal kritisch nach wirklichen Innovationen Ausschau halten, so sind diese rar, die meisten „Neuvorstellungen“ unterscheiden sich nur marginal von den Vorgängermodellen. Eine topaktuelle Serienyacht ist nicht unbedingt so viel besser als das Modell von vor fünf Jahren. Modellpflege nennt es der Marketingfachmann und meint damit, dass der Markt nach Neuheiten verlangt und sich mit einem neuen Modell leichter die Aufmerksamkeit beim Publikum und der Presse wecken lässt.

Aber es gibt auch Werften, die nicht jedem Trend hinterherlaufen und bewährte Yachten konsequent weiterentwickeln. Ein solcher Vertreter ist die Scanner 391 von Scan Yachts aus Schweden. Bereits in den siebziger und achtziger Jahren vertrieb Konstrukteur Nils-Eric Olofsson die bekannten Scanmar Yachts mit Erfolg. Er hat gut 1.000 Yachten dieser Serie gebaut. Mitte der achtziger Jahre verkaufte er die Werft und die Rechte an den Scanmar Yachten und gründete 1987 Scan Yachts AB. Als erstes Modell zeichnete und baute er hier die bewährte Scanner 38. 1996 wurde diese Yacht von Grund auf modifiziert und kam als Scanner 391 neu auf den Markt. Die Rumpfform blieb dabei erhalten, nur das Heck bekam eine Badeplattform, und die



**Die Sprayhood ist sehr tief und weit nach achtern gezogen**

Inneneinrichtung wurde modernen Standards angepasst. Seitdem wurden von der Scanner 391 mehr als 190 Schiffe verkauft. Seit 2004 gibt es nun mit Jacobs Yachtsport einen deutschen Händler, der das Schiff auch bei den deutschen Seglern bekannter machen wird. Grund genug für uns, die Scanner 391 einem ausgiebigen Test zu unterziehen.

### Skandinavischer Tourensegler

Segler sind in ihrer Art sehr unterschiedlich, und für jeden Anspruch gibt es das geeignete Schiff. Die Scanner richtet sich an den sportlich orientierten Tourensegler, der ein gut segelndes Schiff mit typisch skandinavischen Attributen sucht. Das Schiff ist schnell und möchte durchaus mit Konzentration und Einsatz gesegelt werden, ohne aber



**Extra: Die Selbstwendefock gibt es optional**

der Crew zuviel abzuverlangen oder Zugeständnisse beim Komfort zu machen. Die Rumpflinien sind für einen Skandinavier typisch: Der ausgeprägt nach vorn gezogene Bug, eine hohes Längen/Breitenverhältnis und die flachen Linien beim Aufbau sprechen dabei eine deutliche Sprache. Der gesamte Rumpf ist dabei noch klassisch rund, und mit der scharf geschnittenen Bugsektion verspricht das Schiff gute Seeigenschaften und ein weiches Verhalten in der Welle.

Wir machen die Probe aufs Exempel und verabreden ein Testsegeln mit Importeur Jürgen Jacobs. Es ist noch früh im Jahr und an diesem Märztag meint es Rasmus sehr gut mit uns: 32 Knoten Wind bei für diese Jahreszeit angenehmen ►



**Die Lüfter arbeiten permanent durch das Schiebeluk**



**Der Salon bietet viel Platz und zwei Seekojen im Schwerpunkt**

9 Grad Außentemperatur bilden den rechten Rahmen für unseren Probeschlag.

Am Steg in Neustadt findet dann die erste in Augenscheinnahme statt. Die Linien stimmen, und der äußere Eindruck unterstreicht die Herkunft aus Schweden. Das Deck wirkt sehr aufgeräumt, alle Fallen sind nach achtern ins Cockpit umgeleitet und auf den Laufdecks gibt es keine Stolperfallen. Das Cockpit ist klassisch mit Brückendeck und einem weit nach vorn gezogenen Niedergang ausgestattet. Durch die relativ geringe Breite der Scanner sind die Dimensionen der Plicht nicht zu üppig, was aber für diese Yacht ausreichend ist. Die Scanner ist nicht für eine zehnköpfige Chartercrew ausgelegt, sondern richtet sich an den Eigner mit seiner Familie. Vier bis fünf Personen finden so ausreichend Platz beim Segeln.

Was mir nicht gefällt, ist die Sprayhood, die – um den harmonischen Eindruck des Schiffes nicht zu stören – sehr niedrig ist und weit nach hinten gezogen wurde. So wird der Weg zum Niedergang zur Beugepartie, Rückengeschädigte sollten hier eine etwas andere Form der Sprayhood ordern. Dafür hat der Steuermann hinter dem Rad eine gute Sicht nach vorn – Ergonomie auf einer Segelyacht ist eben immer ein Kompromiss. Auch der Routinecheck der Notpinne fällt positiv aus. Sie ist gut erreichbar in der achteren Backskiste untergebracht und kann ohne Probleme schnell aufgesteckt werden. Lediglich die

etwas gekrümmte Haltung, die dem Steuermann abverlangt wird, könnte durch eine einfache Änderung der Pinnenform verbessert werden. Importeur Jacobs will die Anregung gleich weitergeben.

### Unter Deck

Ich steige den Niedergang hinunter, um den Koffer mit der Testausrüstung sicher zu verstauen und bin beeindruckt vom Raumgefühl. Die Scanner wirkt hier sehr großzügig und trotz der geringen Breite wirkt sie nicht eng oder lang. An Steuerbord ist die Navigationsecke untergebracht, die ausreichend Platz für Instrumente bietet. Auf dem Tisch kann eine Sportbootkarte ausgebrei-



**Der Sitzplatz für den Navigator ist für größere Menschen etwas knapp...**

tet werden. Leider ist der Sitz wohl für etwas kleinere Segler ausgelegt, mit 1,82 Metern Körpergröße stoßen meine Oberschenkel unter dem Tisch an, und die Sitzposition ist nicht bequem.

Hinter der Navigation befindet sich der einzige WC-Raum der Yacht – glücklicherweise hat hier noch nicht die unsinnige Mode Einzug gehalten, auf kleinen Yachten einen zweiten WC-Raum unterzubringen. Der Raum ist ordentlich dimensioniert und dank der Bauweise als Schale einfach sauberzuhalten. Gefallen hat mir der offene Nassschrank, der durchdacht angebracht ist.

An Backbord befindet sich neben dem Niedergang die Pantry. Da hier auch der Durchgang zur Achterkabine ist, hat der Smutje viel Platz zur Verfügung und kann dank sinnvoller Haltemöglichkeiten auch auf See sicher seinem Geschäft nachgehen. Allerdings ist die Haltestange an dieser Stelle ein Extra – was nicht nachvollziehbar ist, und die Griffleiste unter der Decke könnte etwas weiter nach achtern reichen. Die Arbeitsplatte ist großzügig bemessen, und hinter der Doppelspüle findet sich eine isolierte Kühlbox.

In der Achterkabine findet sich eine große Liegefläche von 2,20 mal 2,20 Metern. Wer aber gern mal Gäste an Bord hat, kann mittels einer schnell einzusetzenden Trennwand hier zwei Achterkabinen schaffen. Die Liegeflächen von jeweils 1,10 Metern Breite reichen für ein Wo-



**... dafür ist in der Pantry umso mehr Platz für den Smutje**

chenende dann auch für je zwei Personen aus. Auf längeren Törn wird man aber wohl die ungetrennte Kabine vorziehen.

Der Salon ist klassisch mit U-Sofa und Längssofa ausgestattet und bietet zwei Seekojen im Schiffsschwerpunkt. Die Polsterung und die Holzarbeiten sind allesamt sehr aufwendig und dokumentieren den hohen Standard der Werft. Im Vorschiff findet sich eine V-Koje mit einem Kleiderschrank und ausreichend Stauraum.

Insgesamt ist die Scanner solide verarbeitet und lebt von ihrer handwerklichen Qualität und dem soliden Design der Einrichtung. Hier stand mehr die Tauglichkeit auf See als der Tatendrang eines Schiffarchitekten Pate – schön, dass es so etwas noch gibt.

## Unter Segeln

Wir motoren aus dem Hafen in Neustadt, und der 29 PS starke Volvo Penta hat keine Mühe, das Schiff auf Rumpfgeschwindigkeit zu bringen. Auch der Stoppweg ist mit weniger als einer Schiffslänge überzeugend, und die Drehkreise von jeweils einer Schiffslänge zeigen die Agilität der Yacht. Draußen empfängt uns ein stürmischer Wind mit über dreißig Knoten Geschwindigkeit, sodass wir uns für das zweite Reff im Großsegel entscheiden – die richtige Wahl, wie wir nach dem Setzen feststellen. Wir segeln ►



**Im Toilettenraum ist ein durchdachter Nassschrank untergebracht**



**Die Notpinne funktioniert gut, läuft aber leider sehr dicht am Steuerrad vorbei und ist etwas zu niedrig**

hier die Kurzkielversion mit einem Tiefgang von nur 1,65 Metern, und unter diesen Bedingungen findet das Schiff mit der gesetzten Segelfläche schon seine Grenze. Nur unter Groß läuft die Scanner mit etwa 70 Grad zum Wind schon über sechs Knoten und liegt dabei sehr ruhig und ausgeglichen auf dem Ruder. Wir setzen die Fock dazu, und jetzt krängt das Schiff in den Böen weit weg und das Laufdeck zieht durchs Wasser - eindeutig zuviel Segelfläche bei diesem Wind. Müssten wir uns freikreuzen, würden wir jetzt das Groß bergen und nur unter Fock hart an den Wind gehen, aber unser

Kurs führt uns mit fast halbem Wind Richtung Travemünde, sodass wir die Fock wieder einrollen und nur unter Groß weiterlaufen. Die Scanner zeigt unter diesen Bedingungen, dass sie als Seeschiff ihre Stärken hat und lässt sich mit zwei Fingern am Ruder steuern. In der Tiefkielversion sollte das Schiff noch etwas stäbiger sein und könnte dann unter diesen Bedingungen auch noch mit der Fock gesegelt werden.

Auf dem Rückweg schrecken wir die Schot noch etwas auf, und mit dem raumen Wind kommt das Schiff immer wieder über seine theoretische Rumpfgeschwindigkeit

von 7,5 Knoten hinaus. Zwar ist die Scanner kein echter Gleiter, aber mit ausreichend Wind klappt's auch hier.

Das 7/8-Rigg von Selden mit zwei Salingspaaren macht einen ordentlichen Eindruck und dank der nach achtern gepfeilten Salinge kommt das Schiff ohne Back- und Babystagen aus. Über den Achterstagspanner lässt sich die Mastbiegung gut kontrollieren, und sportliche Crews können mit dem Traveller, der leider vom Steuermann nicht gut erreicht werden kann, aktiv segeln.

Als Option wird das Schiff auch mit einem toppgetakelten Rigg angeboten, das dann zwar trimmtechnisch genügsamer ist, in meinen Augen aber nicht recht zum Charakter des Schiffes passt. Nach Aussage der Werft wird diese Option sehr selten verkauft.

## Fazit

Die Scanner 391 ist ein ausgereiftes, sportliches Tourenboot, das sowohl durch seine Segelleistungen als auch durch den gelungenen Innenausbau überzeugt. Der skandinavische Ursprung der Yacht ist dabei wohlthuend spürbar. Das Konzept, eine erfolgreiche Yacht konsequent weiterzuentwickeln, ohne dabei Zugeständnisse an den Zeitgeist zu machen, hebt das Schiff positiv von manchem modernen Serienbau ab. ■

## ■ Werft und Bauweise

Die Werft in Schweden baut die Schiffe noch in bewährter handwerklicher Arbeit und ohne Fertigungsstraße. So entstehen pro Jahr etwa 40 bis 45 Yachten. Dabei ist die Werft Generalunternehmen, und die einzelnen Gewerke werden von Fachleuten unter der Aufsicht von Herrn Olofsson gefertigt. Rumpf und Deck werden als Sandwich aus Glasfaserlegele mit einem Kern aus Dyvnicell hergestellt. Vor dem weiteren Verarbeiten werden Rumpf und Deck miteinander verbunden und erst dann alle Teile der Inneneinrichtung durch den Niedergang in das Schiff gebracht. Das macht spätere Reparaturen natürlich einfacher. Zudem sind alle Einrichtungsteile keine Elemente der Schiffstruktur, das Schiff wäre also auch ohne die Einrichtung hinreichend

ausgesteift, was für die Struktur des Rumpfes spricht.

Alle handwerklichen Arbeiten, die ich gesehen habe, sind sehr sorgfältig ausgeführt, und es waren am Schiff keine offensichtlichen Schwachstellen zu finden. Gut gefallen hat mir der Kielbereich, der aus etwa 35 Millimeter starkem Vollaminat besteht und zusammen mit den ordentlich verarbeiteten Bodenstringern eine sehr steife Bodengruppe ergibt.

Die elektrische Installation ist übersichtlich und sauber ausgeführt.

Insgesamt hebt sich auch beim Standard der Bauausführung die Scanner von den manchmal etwas zu schnell gebauten modernen Yachten ab. Diese Qualität hat ihr festes Käuferklientel, was die lange Lieferzeit von etwa 12 Monaten erklärt.



**Sauber verlegte Elektrik**

# Scanner 391

## Technische Daten

Konstrukteur .....	Nils-Eric Olofsson
Takelungsart .....	7/8-Sloop
Bauweise .....	PVC-Schaum-Sandwich
Länge ü. A. ....	11,92 m
Länge Wasserlinie .....	9,60 m
Breite .....	3,60 m
Tiefgang .....	1,90/1,65 m
Verdrängung .....	6.600 kg
Ballast .....	2.200 kg
Ballastanteil .....	30 %
Mast über WL .....	17,25/16,00 m
Segelfläche Fraktional/Top* .....	64/62 m <sup>2</sup>
Großsegel .....	38/33 m <sup>2</sup>
Fock .....	26/29 m <sup>2</sup>
Genua I .....	46/50 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	110/122 m <sup>2</sup>

Maschine .....	Volvo Penta 2030, 29 PS/21 kw
Tankkapazität Diesel .....	100 l
Tankkapazität Wasser .....	175 l

Stehhöhe Salon Mast/Niedergang .....	1,78/1,90 m
Stehhöhe WC .....	1,85 m
Stehhöhe Achterkabine .....	1,88 m
Stehhöhe Vorschiffskabine .....	1,68 m
Anzahl der Kojen .....	6

Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....	7,5 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	3,26/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis* .....	4,26
Spez. Segelfläche* .....	9,7 m <sup>2</sup> /t

\* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Fock

## Geschwindigkeiten

Nach Wertangaben liegt der Wendewinkel der Yacht bei unter 80 Grad, was für den sportlichen Anspruch spricht. Dieses wird durch den Yardstickwert von 92 weiter unterstrichen



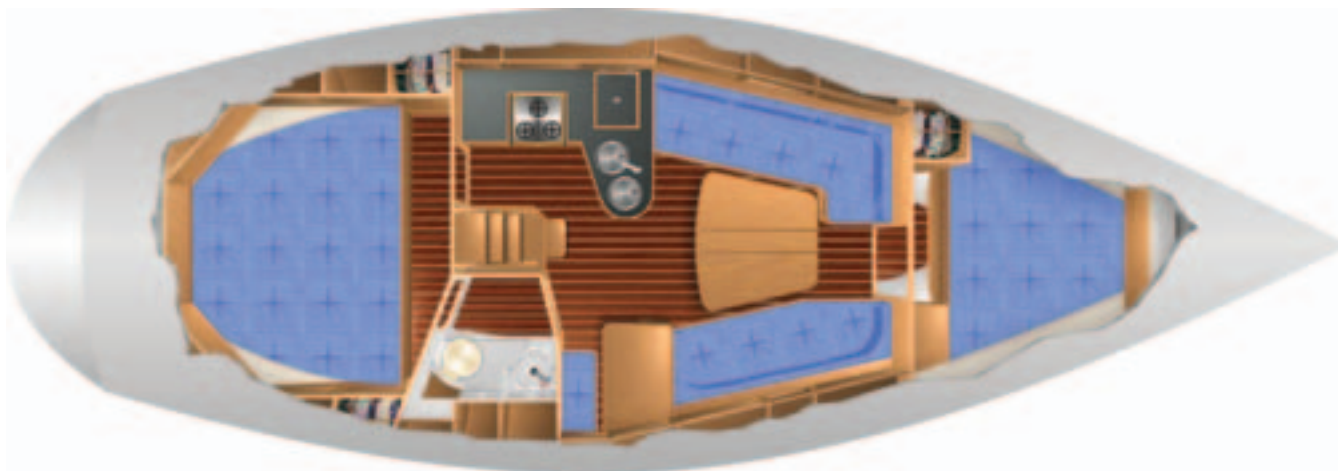
## Preise und Ausstattung

Preis: 154.900 Euro inkl. 16% MwSt.

Darin enthalten unter anderem: Bleikiel, Selden Rigg, Einleinenreffsystem ins Cockpit umgelenkt, Sprayhood, Fock und Groß mit Lazyjacks und Segelkleid, Druckwassersystem, Isolierte Kühlbox, Bronze-Faltpropeller

## Händler

Jacobs Yachtsport  
An der Wiek 3, 23730 Neustadt/Ostsee  
Telefon: 0 45 61 - 55 81 91  
[www.scanyacht.de](http://www.scanyacht.de)



Grafiken: Michael Hermann