

Valoisat näkymät

KANSISALONGILLA VARUSTETTU SCANDI 42 TULI KESÄLLÄ MAAILMAN ENSIESITTELYNSÄ KUIN PUUN TAKAA. YLLÄTYS ON VIELÄ SUUREMPI, KUN MOOTTORIPURRELTA NÄYTTÄVÄ VENE PALJASTUI HYVIN PURJEHTIVAKSI MATKAVENEILIJÄN UNELMAKSI.





Matkaveneluokkaan sijoittuva Scandi purjehti eleettömästi mutta vauhdikkaasti.

Korkkikansi tuntuu jalan alla miellyttävältä. Lämpimältä, joustavalta ja pitävältä. Korkkikansi on harvinainen, mutta se on vain yksi uuden 42-jalkaisen Scandin mielenkiintoisista ulottuvuuksista.

Mikä ihmeen Scandi? Moni ei ole edes tietoinen tästä Uusikaarlepyyssä valmistetusta purjeveneestä, jota on valmistettu kaksi mallia. Scandi 52 esiteltiin vuonna 1990, ja Scandi 42:n maailman ensiesittely oli viime elokuussa Uivassa.

Molemmat mallit ovat kansisalonkityyppisiä. Korkea ruffi ja isot ikkunat antavat veneelle moottoripursumaisen olemuksen. Kummankin Scandin on suunnitellut tanskalainen Ulf Rödeberg, joka tunnetaan myös isoista Deerfoot-pursista.

Nykyään yksirunkoisten kansisalonkiveneiden valikoima on melko suppea. Tunnetuin niistä lienee Hanse Groupin Moody. Myös Discovery Yacht valmistaa pitkän matkan purjehtijoiden suosimia Discovery- ja Southerly-pursia. Nämä kaikki tulevat Englannista tai ainakin niillä on brittiläiset juuret.

Sitten on tietysti katamaraanit, joiden suosio on viime vuosina noussut kohisten. Niiden salonki on aina kannen läpuolella.

Vierailu Scandissa Uivan aikana osoitti, että kansisalonkia kohtaan on kiinnostusta. Muutama veneen vaihtoa harkitseva kehui nimenomaan Scandin salonkia.

Scandi Yachtin perustaja on Nils Luoma, jolla oli jo vankka kokemus purjeveneiden valmistuksesta huipputasolla. Vuonna 1969 Pekka Koskenkylä näki Luoman rakentaman purjeveneen ja siltä istumalta palkkasi hänet Nautorin kokoonpano-osaston pääinsinööriksi Swaneja rakentamaan.

Vuonna 1973 Luoma oli jo perustamassa Baltic Yachtia yhtenä jäsenenä viidestä. Saman vuosikymmenen lopulla Luomalla oli lyhyt pesti Nykralla, ja vuonna 1979 hän ryhtyi rakentamaan paria puolitonnaireja, jotka johtivat Scandi

🔧 Levanki on sijoitettu näppärään paikkaan ruffille. Liukuovesta mahtuu sisään kumartelematta. Säätököydet mastolta sitloodaan on johdettu ruffin alareunaa myöten.





1.

Yachtin perustamiseen vuonna 1980. Scandi 52 siis valmistui tuosta kymmenen vuoden kuluttua.

Luoma omisti Scandi Yachtin vuoteen 2008 asti, jolloin hän myi veistämön sen nykyiselle omistajalle Östen Karlssonille. Samassa yhteydessä yrityksen nimen muutettiin monikkoon Scandi Yachts. Nykyään suuri osa Scandi Yachtsin tuotannosta on runkojen laminointia alihankintana muille valmistajille, kuten Targalle ja Grandezalle.

Historiikin jatkumona voi todeta, että kolme purjeverveistä, joissa Luoma on ollut mukana, toimivat edelleen aktiivisesti, Nautor ja Baltic terävimmällä huipulla koko maailman mittakaavassa.

Nämä veistämöt valmistavat keskenään hyvin erityyppisiä veneitä, mutta koskapa Nils Luoma (83) oli mukana koepurjehduksella, pieni osa veistämöiden henkiinjäämisen salaisuuksista tuli ilmi.

Nils Luoma ja muu miehistö paljastuivat kättelyssä merimiehiksi, joilla oli valtava purjehtimisen palo. Koepurjehduksen aikana olan takaa tuli vaatimus, että lokiin tulee saada kryssillä 5,7 solmun lukemat. Neljän metrin tuulessa se tuntui hankalalta rastilta melkein moottoripurrelta näytävällä veneellä.

Kun kokeilin erilaisia ohjaukseen liittyviä ominaisuuksia, jotka eivät vaikuttaneet myönteisesti veneen vauhtiin, kohta sain läksytystä optimikurssista. Asenne oli, että



2.



3.

paatista otetaan kaikki irti eikä leikitä. Veneen pitää esiintyä edukseen myös suorituskyvyssä.

Nautor ja Baltic tunnetaan myös työn laadusta, ja Scandi jatkaa samalla kurssilla. Hutilointi ei kuulu Luoman eikä Karlssonien sanavarastoon.

YLI 6 SOLMUA

Köydet irrotettiin NJK:n Koivusaaren laiturista puolilta päivin elokuun 18. Parin metrin lounaistuuli öökkasi jossain vaiheessa reilun neljän metrin merituuleksi.

Aalokkoa ei ollut, ja vene kallistui kevyessä kelissä korkeintaan 10 astetta.

Ruorissa ei voinut välttyä mielikuvalta, että vene on raskas, mutta tuntemus on väärä. Vene on kokoluokassaan jopa huomattavan kevyt.

Massan tunne saattaa liittyä moottoripursumaiseen ulkonäköön, mutta päätekijä siihen on ruorituntuma. Vene kulki



4.



5.



6.

1. Korkeaa ruffia on virtaviivaistettu hyvin viistoilla etuikkunoilla. Pientä fokkaa on kevyt vinssata.

2. Näkymä navigointipöydältä, josta voi myös ajaa venettä.

3. Pentteri on oikein toimiva soppi. Vakiovarustuksen lisäksi keitin on syytä vaihtaa liesiuuniksi, ja kylmäboksi tarvitsee jäähdytyskoneiston. Liesituuletin tulee vakiona.



erittäin suuntavakaasti. Se reagoi ruorin liikkeisiin rauhallisesti, ja parin metrin tuulessa vene kulki suoraan ruoriin koskematta. Neljässä metrissä tuntui hyvin kevyttä painetta.

Neutraaliksi säädetty ohjaus oli helppo ja turvallinen, mutta palautetta se ei varsinaisesti antanut. Ruorituntuma jakaa mielipiteitä, ja jokaisella on oikeus omiin näkemyksiinsä.

Keyven kelin kryssi sujui kuin unelma. Luovikäännös oli aika tarkasti 90 astetta kulkujäljestä mitattuna. Tuulikulmien kerro, koska mittareiden kalibrointi oli vaiheessa, mutta hyvän venevauhdin takia suhteellinen tuulikulma oli tavalista terävämpi.

Vaadittu 5,7 solmua meni helposti rikki tiukalla kulmalla. Kuusikin solmua ylittyi alemmas ajamalla.

Korkea ruffi ei oikeastaan häirinyt näkyvyyttä ruorien takaa. Seisaallaan näki helposti sen yli ja istuallaan ohii.

Ohjaajalle on molemmissa takakulmissa muoviset kuppistuimet. Niiden suuntaa ja etäisyyttä voi säätää, mutta kallistusta ei.



7.



8.

4. Kansisalonki koko komeudessaan. Moottoritilan luukku on kompassiruusun alla. Navigointipisteen tuoli lukkiutuu asentoonsa. Puulta näyttävät rakenteet ovat kevyttä kennolevyä.

5. Peräkajuutta on valtavan kokoinen ja kodikas. Ahtauden tunne tulee ylhäältä päin, mutta nukkumista se ei haittaa. Ikkunat sijaitsevat avotilan penkkien alla.

6. Omistajan kajuutta keulassa on sisustettu melko valkoiseksi, mutta se tuo valoisuutta. Vuode on saarekemallinen, mutta istuin estää pääsyn sen paapuurin laidalle.

7. Moottoritilan mahtuu myös huoltomies. Öljytikku on vähän hankalasti koneen tuolla puolella, mutta se mahtuu nousemaan sohvakorokkeen kohdalla.

8. Scandin ahtain paikka on takakajuuttaan laskeutuvien portaiden yläpäässä. Kuvassa oikealla salongin sohvien rakenne, vasemmalla portaat avotilaan.

9. Toiletit ovat likimain samanlaisia keulassa ja perässä.



9.

Olisi kiinnostanut kokeilla, kuinka tuulen puolen istuimessa pysyy suuremmassa kallistuksessa. Silloin istuimen ergonomia ei liene parhaimmillaan.

Istuimia ei ollut pinnoitettu korkilla, kuten avotila ja kannet, mutta tuo on veistämöllä mietinnässä.

Iso skuutataan ruffille sijoitetun levangin avulla. Siinä yhdistyvät matkaveneessä arvokas esteeton avotila ja hyvät purjeiden säätömahdollisuudet. Skuuttien endat tulevat molemmin puolin ruffin alareunustoja myöten selkänöjien takaosaan asennetuille vinsseille, joille yltää ruorien takaa.

Samassa nipussa ruffin reunalla tulevat kaikki muutkin köydet mastolta.

Fokan skuuttivinssit ovat edempänä, ja fallivinssit on sijoitettu heti ruffin taakse köysiohjureineen. Testiveneessä oli yhteensä kuusi Anderssenin vinssiä.

Fokka on vinssaajan näkökulmasta mukavan pieni, sen skuuttikulma ulottuu vain maston kohdille. Itseskuuttavaa ei ole asennettu vakiona, mutta sen jälkiasennukselle ei ole teknisiä esteitä.

Viinin ystävien hyvin tuntema korkkimateriaali on saanut Scandissa näkyvän roolin, sillä käytännössä kaikki käveltävät paikat on päällystetty korkilla sisällä ja kannella. Samoin avotilan penkit. Korkkiturkit tulevat vakiona, mutta kannella ja avotilassa päällyste on lisävaruste. Kaikki korkkipinnoitukset on asennettu liimaamalla ilman ruuveja. Ulkotiloissa pinnoitteeksi voi valita myös tiikin.

Östen Karlsson vakuuttaa, että korkki on kaikin puolin tiikkiä parempaa. Hollantilainen materiaali on valmistettu liimaamalla korkkimuruset kovassa paineessa.

Korkki kestää vettä, aurinkoa, kulutusta ja kovakouraista pesua, eikä siihen tartu punaviini eikä rasva.

Karlsson kertoo testanneensa korkki- ja tiikkipinnoitusta pudottamalla niiden päälle liijyharkon kulma edellä. Tiikkiin jäi syvä lovi, korkkiin millinen. Seuraavana päivänä korkki oli palautunut sileäksi, tiikki ei.

Kulutuskestävytydestä kertoo sekin, että 25 vuotta sitten valmistetun Scandi 52:n kansi on edelleen täysin ehjä, vain lievästi harmaantunut.

Korkkikansi ei ole liukas edes märkänä.



5 Pointtia

- A** Erinomaiset näkymät kansisalongista
- B** Korkkikansi
- C** Levanki ruffilla
- D** Perämiehen kuppi-istuimet
- E** Hyvin suunniteltu avotila

NÄKÖALOJA JA PORTAITA

Scandin sydän ja koko venettä määrittävä tila on kansisalongi, jonka sohvalta avautuu upea 360 asteen näköala. Tämä on Scandin SE juttu. Salongissa ei tarvitse istua pimeässä piilossa.

Styran puolella on pieni pöytä, jonka ympärille kiertyy U-sohva. Pöydän ääreen kyllä mahtuu aterialle 4–5 henkilöä, joille löytyy myös petipaikka, mutta ylimääräistä tilaa siinä ei ole.

Tuulilasin takana paapuurissa sijaitseva navigointipiste toimii karttatehtävien lisäksi veneen toisena hallintapaikkana, jonka pehmustetulta kuppi-istuimelta voi ohjata venettä autopilotin napeilla. Laidassa on moottorin kaukosäädin. Jos liikutaan purjeilla, köysisäädöt on edelleen käytävä tekemässä kannella. Karttapöytää voi käyttää myös ruokailun apupöytänä.

Sisäänkäynnin vieressä paarassa on viemäröity ja lämmitettävä sadevaatekaappi.

Muhkean kokoinen moottoritila on salongin turkin alla. Volvon kone on sen verran alhaalla, että huoltoja ja tarkastuksia varten konehuoneeseen on laskeuduttava itsekin. Raakavesisuodatin tosin on nostettu ylös aukon nurkkaan ja sähkökaapit näkyvälle paikalle seinämälle.

Korkealle sijoitetun kansisalongin hinta on portaat. Muut tilat ovat alempana, edessä ja takana.

Salongin sovittaminen alempana oleviin tiloihin ei ole niin yksinkertaista kuin voisi kuvitella. Rajapinnalla varsinkin takakajuutassa on tarvittu monimutkaisia rakenteita.

10. Korkkikannen tekstuuri paljastuu vasta lähietäisyydeltä.

11. Avotila on esimerkillinen. Tilaa on reilusti perämiehelle ja miehistölle, pöytä (lisäv.) avautuu valtavaksi, levanki on sijoitettu pois avotilasta, ja plottereille ja mittarinäytöille on isot telineet. Köysien päät voi asettaa hansikaslokeroihin.

12. Perämiehelle on lokoisa istuin. Valittavasti keli ei riittänyt sen testaamiseen kallellaan olevassa veneessä. Penkin alla on hydraulisen hekkipumpun säätölaite jännitysmittareineen.

13. Uimatasolle johtaa nätit portaat molemmilta laidoilta.

U-pentteri sijaitsee periaatteessa samassa tilassa salongin kanssa, mutta se on ikään kuin kuilussa sohvän etupuolella.

Pentteri on suojainen soppi, jossa selän takana oleva työtaso antaa tukea kelissä kuin kelissä. Kaappeja on runsaasti. Varustetaso perushinnassa on vaatimaton, mutta lisävarustelistalla on kylmälaitteiden koneistot, mikroaaltouuni ja keittimen tilalle liesiuuni.

Avattavaa tuuletusluukkuu pentterissä ei ole, koska ikkunat ovat korkealla. Sen korvaa aktiivihiihtosuodattimellinen liesituuletin. Ruffin kansiluukku on salonkia varten.

Koska salongissa on isot ikkunat ympäriinsä, pentterikin on valoisa. Ledikiskot yläkaappien alla ja ruffiin upote-



10.



11.

TEKNISEET TIEDOT

Kokonaispituus	12,80 m
Vesilinjapituus	11,76 m
Leveys	4,06 m
Syväys	2,00 m
Paino	7 500 kg
Kölipaino	2 375 kg
Maston korkeus	18,02 m
Purjepinta-ala	73 m ² – Iso 42 m ² – Fokka 31 m ² – Genaakkeri 90 m ²
Polttoainesäiliö	250 l
Vesisäiliö	250 l
Vakiomoottori	40 hv Volvo Penta D2
Voimansiirto	S-vetolaite
CE-luokitus	A/Valtameri
Suunnittelija	Ulf Rögeberg
Valmistaja ja myyjä	Scandi Yachts, Uusikaarlepyy www.scandiyachts.fi
Hinta Suomessa	alk. 495 000 €
Testiveneen hinta*	690 000 €

* Testiveneen lisävarusteet: muun muassa hiilikuitumasto, dyneemavantit, genaakkeri ja sen varustus, lämmitin, korkkikansi, kaksi kartta-plotteria, avotilan pöytä, sprayhood, liesiuuni, kylmaboksien koneistot, lämminvesijärjestelmä, maasähköjärjestelmä, pohjan eliönestomaalaus ja vesilielelasku

tut yleisvalaisimet ratkaisevat työvalon tarpeen luonnonvalon ehtyessä.

Veneessä on kaksi kajuuttaa. Molempien vuoteet on kevennetty ulkonäköllisesti saareketyypisiksi, mutta ne eivät ole varsinaisesti saarekkeita.

Omistajan hytissä keulassa veneen kyljet on oikaistu vaaleilla verhoilulevyillä. Steriilejä pintoja rikkovat kylkiä halkovat hyllyt ja pari runkoikkunaa kummallakin laidalla. Hyllyille vähän tavaraa, niin alkaa näyttää kodikkaalta.

Kysymys seisomakorkeudesta ei käynyt mielessäkään. Sitä on riittävästi.

Perässä vuode jää avotilan lattian alle. Raja sen välillä, onko kajuutta kodikas vai ahdas, on vähän veteen piirretty. Sanotaan niin, että jos kapeahkosta portaikosta mahtuu sisään, sängyllä on kyllä tilaa nukkua. Siihen on saatavana varustus myös meripunkalle.

Styyran laidalla on lisävuode.

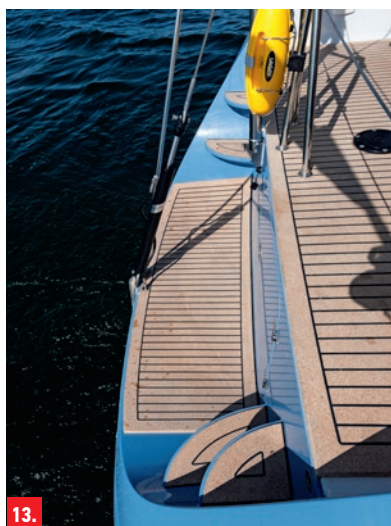
Takakajuuttaan ei ole ovea. Ruffiin voi tietysti ripustaa verhon, mutta ääniä se ei vaimenna.

Kummassakin kajuutassa on oma toiletti suihkulla. Niissäkin varpaiden alla on pehmeät ja lämpimät korkkiturkit. Kaapeja on runsaasti.

Korkealle sijoitetun kansisalongin hinta on portaat.



12.



13.

Salonki on Scandin SE juttu.

NÄPPÄRIÄ RATKAISUJA

Scandi on kiinnostava myös useilta teknisiltä ratkaisuiltaan.

Kylmälaitteiden kompressorit hyödyntävät jäähdtyk-sessä raakavettä, mikä parantaa niiden energiatehokkuutta.

Veneessä on pesuvesille 150-litrainen harmaavesisäiliö, jota ei nykyveneissä vaadita. Säiliö on sijoitettu kölin onttoon yläosaan, jonka voi tyhjentää joko mereen tai imu-laitteeseen.

Sisätilan lämmittämistä varten on saatavana diesellämmi-tin puhaltimella, mutta salongin huurteenpoisto on toteut-tettu moottorin lämmittämän kuumavesivaraajan avulla. Lämmitysjärjestelmät ovat lisävarusteita.

Rungon keveys on saatu aikaan kerrosrakenteisella lami-naatilla, jossa on lujitteena E-lasia ja väliaineena divinycell-vahtoa. Lasikankaat on aseteltu paikoilleen kuivana, mikä takaa sen, että materiaalivahvuudet on optimoitu rungon joka kohdassa. Hartsia on imeytetty kankaaseen alipaine-menetelmällä.

Massaa niistävätkin myös sisärakenteet. Levymateriaali näyttää puulta, mutta sen ohuiden ulkopintojen välissä on kevyt ja jäykkä kennorakenne. Se painaa vain pienen osan tavallisesta levystä.

Vakiona vene tulee alumiinimastolla ja vaijerivanteilla. Testiveneessä oli hiilikuituinen Z-Sparin masto ja dynee-mavantit, jotka ovat osapuilleen yhtä venymättömät kuin rodit. Kaikki yleiset materiaalivaihtoehdot ovat saatavana.

Taka- ja etuharukseen saa optiona hydrauliset säädöt. Takaharuksen käsikäyttöinen pumppu jännitysmittareineen



14.

14. Scandi Yachtin perustaja Nils Luoma istuu penkillä kuvassa oikealla ja häntä vastapäätä vasemmalla Östen ja Anne Karlsson.

sijaitsee moottorin hallintapaneelin takana styran laidalla. Etuharuksen säätö on maston tyvessä, mutta se ei ollut vielä koepurjehduksella käytössä.

Veneen lähtöhintaan kuuluvat purjehdusvarusteet Doylen purjeineen, mutta useita mukavuusvarusteita on karsittu, ehkä jopa enemmän kuin kilpailijoissa.

Vakiovarustukseen kuuluu myös sähköinen ankurivinssi, joka on sijoitettu valtavan keulaboksin etupuolelle. Boksiin mahtuisi miltei leipäkipparin yksiö, mutta tila on tehty kiinnittymisvarusteille ja purjeille. Ankuri on istutettu keulan pystyosan keskelle. ▼

TÄMÄ MIELLYTTI

- + Purjehdusominaisuudet
- + Helppo käsitellä
- + Kansisalonki
- + Korkkiturkit ja -kannet
- + Ajopaikka salongissa
- + Sadevaatekaappi
- + Säilytystilat
- + Avotila

TÄMÄ ARVELUTTI

- Takakajuutan mataluus
- Takakajuutan kapea sisäänkäynti
- Liian neutraali ruorituntuma

Testin perusteella

Kansisalonkiveneet ovat nykyään harvinaisia, mutta Scandissa sen edut on hyödynnetty täysmääräisesti. Konseptin parhaita puolia ovat näkymät ulos ja ajopaikka sisällä. Jos tuon tyyppinen vene miellyttää, englantilaisveneiden ohella on nyt saatavana kotimainen Scandi.

Vene purjehtii yllättävän hyvin. Vauhtia riittää, ja kryyssikulma on matkavene-luokassa erinomainen. Ruorituntuma on muodikkaan kevyt, ja suuntavakaata venettä on erittäin helppo hallita.

Vene on parhaimmillaan pitkällä matkoilla, kun mukana on korkeintaan viisi henkeä. Silloin veneen sisäinen logistiikka toimii loistavasti, ja säilytystilaa on reilusti.

Omistajan hytti on viihtyisä ja tilava. Suuri osa kritiikistä koskee takakajuutan tiloja, mutta moni kokee sen viihtyisäksikin.

Suomalaiset veneveistäjät ovat kompastuneet hintakilpailussa keskieuropalaisten kanssa. Eikä hinta ole Skandinavian vahvuus, vaikka lähtöhinta on samaa luokkaa Moody 41 DS:n kanssa. Rahan vastineeksi saa kuitenkin paljon venettä ja nerokkaita ratkaisuja, jotka poikkeavat valtavirrasta.

Jos etsit venettä pitkälle purjehdukselle, Scandiin kannattaa ehdottomasti tutustua. Mutta varoituksen sana: salongin valoisuus ja näköalat voivat viedä sydämen. Ja kun se vielä purjehtiikin niin hyvin!

TESTIVENE + 1+3
KOLME KILPAILIJAA



SCANDI 42	
Hinta tehtaalla	alk. 495 000 €
Pituus	12,80 m
Leveys	4,06 m
Syväys	2,00 m
Paino	7 500 kg
Purjepinta-ala	73 m ²
Valmistusmaa	Suomi



MOODY DS 41	
Hinta tehtaalla	alk. 495 880 €
Pituus	12,52 m
Leveys	4,20 m
Syväys	1,85 m
Paino	11 900 kg
Purjepinta-ala	83 m ²
Valmistusmaa	Saksa



HALLBERG-RASSY 412	
Hinta tehtaalla	alk. 535 700 €
Pituus	12,61 m
Leveys	4,11 m
Syväys	1,99 m
Paino	11 100 kg
Purjepinta-ala	90 m ²
Valmistusmaa	Ruotsi



LAGOON 40	
Hinta tehtaalla	alk. 346 530 €
Pituus	11,74 m
Leveys	6,76 m
Syväys	1,35 m
Paino	11 000 kg
Purjepinta-ala	81 m ²
Valmistusmaa	Ranska