

Arion 29

Neuer Name, neue Yacht?



Als wir die Arion 29 von Skipper Yachts das erste Mal am Steg liegen sehen, sind wir einigermaßen erstaunt: Das soll die ehemalige Pegaz 28 sein?

Von **Michael Krieg**

Yachten unter 30 Fuß findet man vorzugsweise im ehemaligen Osten. Die Auswahl ist groß, die Qualität größtenteils inzwischen über alle Zweifel erhaben. Meist sind es nur Kleinigkeiten, die zu bemängeln sind, gelegentlich auch versteckte Mängel. Teilweise sehen sich die Yachten sehr ähnlich, stammen aber aus der Feder unterschiedlicher Konstrukteure, andere wiederum sind praktisch identisch.

Die Pegaz gehörte immerhin zum erlesenen Kreis jener fünf Yachten, die von den

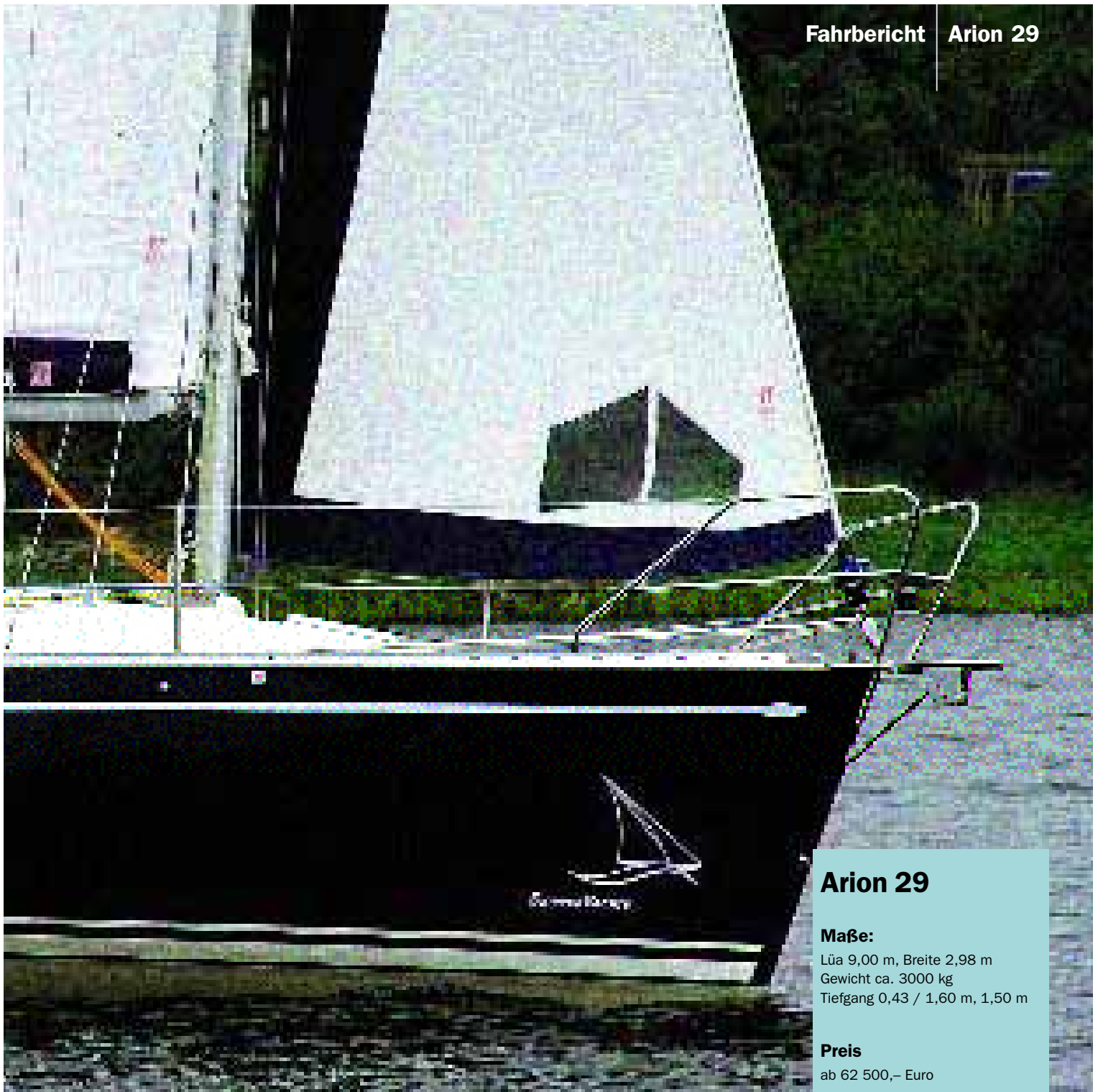
europäischen Yachtmagazinen vor gerade mal fünf Jahren noch für die Wahl zur „Yacht des Jahres“ vorgeschlagen wurde. Da darf die Frage erlaubt sein, warum nur ein Jahr später mit der Arion 29 die Vorgängerin schon wieder abgelöst wurde?

Noch näher an den Kundenwünschen

Die Antwort, die der Vertragshändler Nordsail Yachtbetreuung Lübeck einem der drei deutschen Haupthändler der polnischen Werft

Skipper Yachts geben wird, klingt einleuchtend: Die Polen wollten noch mehr auf die Wünsche ihrer Kunden nach mehr Individualität im Angebot eingehen und sich somit von den Großserienherstellern unterscheiden.

Als Beispiele zählt er die drei zu ordernden unterschiedlichen Kielvarianten auf, die von der Festkielversion mit 1,20 m oder 1,50 m Tiefgang bis hin zur Integralschwertversion mit aufholbarem Ruderblatt reichen.



Arion 29

Maße:

Lüa 9,00 m, Breite 2,98 m
Gewicht ca. 3000 kg
Tiefgang 0,43 / 1,60 m, 1,50 m

Preis

ab 62 500,- Euro

Die Breite bringt's

Somit erweitert sich der Einsatzbereich der Yacht in Verbindung mit ihrer Trailerbarkeit – sie ist „nur“ 2,98 m breit und ideal für den Bodensee – erheblich. So sind vor allem neben fernen offenen Revieren auch Binnenreviere zu erreichen oder man kann sowohl in flachen Gewässern anlanden als auch in Tidengewässern trockenfallen.

Hinzu kommt die Klappvorrichtung für den Mast oder die Wahl zwischen Pinnen- oder Radsteuerung.

Aber damit nicht genug: Auch bei der Innenraumgestaltung kann der Interessent zwischen einem offenen oder abgeteilten Vorschiff und verschiedenen Holzbausorten wählen.

Der Rumpf der Arion ist in der Wasserlinie um einen halben Meter gewachsen. Das macht sich bei einer Gesamtlänge der Yacht von neun Metern auch im äußeren Erscheinungsbild positiv bemerkbar. Durch den etwas steileren Bug und den nach vorn gezogenen, recht flachen Kajütaufbau sowie den

blauen, eingelassenen Zierstreifen wirkt die Arion trotz ihres recht hohen Freibords keinesfalls gedrungen.

Hinzu kommt, dass die Rumpf-Deck-Verbindung im Gegensatz zur Pegaz nicht nur zugunsten der Optik verändert wurde und die dicke Scheuerleiste, die einst die tiefer liegende Verbindung kaschierte, weggefallen ist.

Solides Laminat

Rumpf und Deck sind inzwischen verklebt, verschraubt und von innen überlaminiert, wobei der Rumpf massiv im

Handauflegeverfahren und das Deck aus Sandwich mit einem PVC-Hartschaumkern gefertigt ist. Interessant und Vertrauen erweckend ist auch der Blick unter die Bodenbretter im Salon. Eine Reihe von einlaminierten Quer- und Längsverbänden sorgen für zusätzliche Steifigkeit und nehmen die Kielkräfte auf.

Auch das Rigg wurde verändert. Es ist 50 Zentimeter höher geworden und ragt nun 13 Meter über die Wasserlinie hinaus. Somit konnte auch die Segeltragezahl ge-

genüber der Vorgängerin leicht erhöht werden. Trotz des eher schwachen Windes am Testtag wirkt sich das auf das Segelverhalten aus.

Gut zu manövrieren

Eingezwängt zwischen Dalben, Steg und Nachbaryacht beweist die Arion unter Motor ihr agiles Drehverhalten auf engstem Raum, als wir sie aus dem Hafen bugsieren. Bei zuerst 2000 Umdrehungen geht es mit fünf Knoten auf die Trave. Die im Vergleich zur Standardausrüstung mit 18,8 PS größere Maschine von Volvo Penta knackt die Rumpfgeschwindigkeit von 5,7 kn dann schon bei 2500 Umdrehungen und bleibt selbst unter Volllast zumindest im Cockpitbereich noch erträglich leise.

Nun stehen sieben Knoten auf der Anzeige. Erwähnenswert erscheint an dieser Stelle der Hinweis, dass der Motor zur Wartung gut zu erreichen ist. Nachdem zwei Hebelverschlüsse gelöst sind, schwingt der dreistufige Niedergang mittels Gasdruckfedern nach oben und die Maschine liegt wartungsfreundlich vor einem.

Ordentliche Plicht

Etwas gefährdet platziert erscheint mir dagegen die Lage des Schalthebels. Er liegt zwar gut griffbereit in der Nähe des Rudergängers, ragt aber bei Rückwärtsstellung zu weit ins Cockpit, da die Cockpitbänke an dieser Stelle für mehr Bewegungsfreiheit am Boden schmaler gestaltet sind, sodass man leicht mit dem Bein einhaken kann.

Ansonsten ist an der Gestaltung der Plicht nichts auszusetzen. Die Bänke sind angenehm breit. Boden, Sitzflächen und auch die Badeplattform mit ihrer einklappbaren Leiter schon in der Standardversion mit Teak belegt. Das sorgt für eine gute Optik und schafft zusätzlich Rutschfestigkeit.

Aus Sicherheitsgründen wird das Cockpit nach hinten mit einer klappbaren Brücke geschlossen. Nur sind die Scharniere für die Größe dieses Brückenteils unterdimensioniert und die Kons-



Die Arion 29 macht auch von Achtern eine gute Figur. Das Cockpit ist bequem.

truktion wirkt vor allem, wenn sie aufgeklappt ist, instabil – Abhilfe ist seitens des Händlers bei der Werft schon angemahnt.

Ganz anders die Backskistenbeschläge. Selten haben wir an dieser Stelle eine derart schwere Ausführung von Deckel und Scharnieren vorgefunden. Die werden auch nach jahrelanger Benutzung weder weich noch ausgeschlagen sein. Den Fahrtensegler wird's freuen!

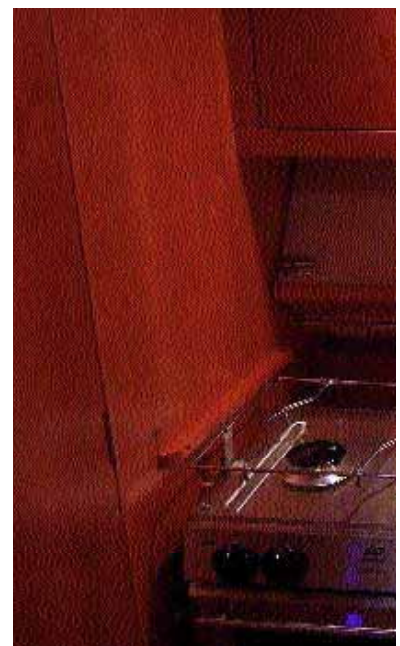
Viel Stauraum

Was ihn noch erfreuen wird, sind die mannigfaltigen Staumöglichkeiten im Cockpit. Die Steuerbord-Backskiste ist riesig und mit einem extra einlaminieren Fach für die kleineren Dinge versehen. Und selbst, wenn im un-

teren Bereich die Warmwasseranlage installiert ist, bleibt ausreichend Platz auch für sperrige Güter.

In einem von oben zugänglichen Extrafach ist die Gasflasche untergebracht. Ideal dann auch die gegenüberliegende flache Backskiste für allerlei Kleinkram und schnell benötigtes Werkzeug. Ein in der zum Sitzen angenehm abgeschrägten Rückwand des Sülls eingelassenes Schwalbennest schluckt weitere Utensilien. Gefallen haben auch die aus GfK gefertigten festen und bündig mit der Kajütwand beidseitig vom Niedergang angebrachten Fallentaschen – Fallenfächer müsste man eher sagen.

Beschläge sind up to date



Gut ausgestattete Pantry.



vor allem im Großsegel im ersten Moment recht wenig, zumal es im Achterliek kein bisschen ausgestellt ist und der Baum gerade mal bis ans Ende der Sprayhood reicht. Die Einwände wären bei Testfahrten schon häufiger zur Sprache gekommen, klärt der Händler Nordsail uns auf, ist aber vom Konstrukteur im Hinblick auf die einfache Bedienbarkeit und sichere Beherrschung der Arion als Fahrtenyacht so gewollt.

Spätestens als der Wind gelegentlich auf mehr als zwei Windstärken zulegt, klettert das Speedometer auf knapp fünf Knoten und noch deutlich darüber, als die Schoten gefiert werden. Auch der Wendewinkel von weniger als 100 Grad ist für eine Fahrtenyacht ordentlich.

Nur platt vorm Laken geht es eher langsam zu. Dafür hat der kurze Baum einen nicht zu unterschätzenden Vorteil: Er lässt Platz für die Crew im gesamten Cockpit und keiner muss bei einer unfreiwilligen Halse im Kopfbereich um seine Gesundheit fürchten.

Für die Großschot gibt es keinen Traveller, sie ist lediglich auf dem Cockpitboden eingepickt. Der Winkel zum Losschlagen ist aber optimal, auch wenn man zum Steuern auf der Kante sitzt. Nicht ganz so optimal ist der Verlauf der Schot vor dem Wind, dann schamfilt sie bei aufgefiertem Groß an der Sprayhoodkante. Und kurbelt man die Genua mithilfe der selbstholenden Winschen (Harken 16 ST) dicht, kommt man auch schon mal mit der Achterkante der Sprayhood ins Gehege. Das ließe sich aber leicht beheben, wenn man deren Ecken aufklappen und fixieren könnte oder den Schnitt ändern würde. Alles in allem: Die Segelleistungen der Arion gehen im Hinblick auf den Fahrtencharakter der Yacht in Ordnung, die Yacht hält präzise ihren Kurs und lässt sich leicht steuern, auch wenn mir persönlich das Ruder etwas zu stramm eingestellt ist und der Pinnenausleger, vor allem, wenn man auf der



Ohne Mühe geht das Groß in die Höhe. Alle Fallen und Strecker werden auf zwei kleine Arbeitswinschen von Harken mit davorliegenden 2 x 4-Fallenstoppeln (Easylock Mini) auf dem Kajütdach umgelenkt. Eine heute übliche Einrichtung und Arbeitserleichterung beim Segelsetzen und Trimmen, lassen sich doch dadurch die Fallen und Strecker auch bei geschlossenem Stopper dichtholen und sind automatisch immer fest fixiert.

Die Rollreiffanlage des Vorsegels von Facnor arbeitet einwandfrei.

Zuerst Fahrtensegler

Knapp 40 qm Segelfläche stehen einem zum Antrieb zur Verfügung. Das erscheint

Kante sitzt, etwas länger sein dürfte.

Wohnlichkeit unter Deck

Zeit, einen Blick unter Deck zu werfen. Der erste Eindruck ist „wohnlich“, der Ausbau in amerikanischer Kirsche (Option) in Verbindung mit den blauen Polstern und dem in hellem Veloursleder ausgeschlagene Himmel als geschmackvoll zu bezeichnen.

Alle Holzarbeiten, sei es die der Schapps, eingebauten Schränke, Schwalbennester, Handläufe oder Innenverkleidung, sind sauber ausgeführt. Die in der Maserung zueinander passend ausgesuchten Furniere, die matt lackierten Flächen und mit großzügigen Umleimern und Schlingerleisten versehenen gerundeten Ecken und Kanten zeugen von einer soliden Tischlerarbeit. Wer es mag, kann in der Standardversion beim Holzausbau zwischen dunklerem Mahagoni oder hellerer Eiche wählen.

Ein großes klappbares Deckenluk und zwei ebenfalls klappbare Seitenluks sorgen für ausreichend Tageslicht und Luft im Salon, ein Deckenluk im Vorschiff und drei Luken in der Achterkabine ebenso. Insgesamt zwölf Deckenbeleuchtungen und Leselampen sorgen auch abends für ausreichend Licht. Am klappbaren Salon-tisch finden übrigens vier bis fünf Personen Platz. Erweitert man das Steuerbord-Sofa zusätzlich zu einer Liege, finden diese alle in der großzügig bemessenen Vorschiffs- sowie geräumigen Achterkoje einen Schlafplatz. Wer sich ein noch größeres Raumgefühl unter Deck wünscht, kann sich das Vorschiff auch mit nur einem Halbschott abtrennen lassen, sodass die Vorschiffskoje frei liegt.

Stehhöhe durch Freibord

Das recht hohe Freibord des Rumpfes sorgt unter Deck für eine bequeme Stehhöhe, womit es im Salon, aber vor allem auch in der Pantry recht komfortabel zugeht. Eine Edelstahlspüle, ein Gas-herd mit Ofen und elektri-



Nicht groß, aber ausreichend ist die Navigationssecke.

scher Druckwasserpumpe für die Frischwasserversorgung sind Standard.

Der Bordsmutje wünscht sich wahrscheinlich eine etwas größere Arbeitsplatte, wird aber auf alle Fälle die Schublade für das Besteck vermissen. Der Platz dafür wäre z. B. unter dem Pantryschapp vorhanden. Auch die Nutzbarkeit des Schranke unter der Spüle könnte noch verbessert werden. Der Navigationsplatz ist mit seiner 67 x 47 cm großen Arbeitsplatte zwar nicht riesig, aber für eine Fahrtenyacht dieser Größe sicher ausreichend.

Geradezu hervorragend ist das übersichtliche und komplett eingerichtete sowie sauber verarbeitete Schaltpaneel für die gesamte Bordelektrik. Überraschend ist die Größe des vollwertigen Bades.

Fazit

Das gesamte Erscheinungsbild der Arion 29 Comfort muss man als unspektakulär bezeichnen – das aber in einem durchaus positiven Sinne. Überrascht hat die Antwort auf die Frage nach dem Kundenklientel dieser Yacht, wo eine eher ältere, konservative Käuferschicht zu erwarten wäre. Damit liegt man aber völlig falsch, denn von den bisher knapp 60 Einheiten europaweit wurden nach Aussagen des Händlers die meisten an junge Familien mit Kindern verkauft, die eine vielseitig verwendbare, individuell ausbaubare und gerade noch trailerbare Fahrtenyacht suchen, die den unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht wird. Dem ist nichts hinzuzufügen.



Zahlen

9,00 m	Länge über alles
8,50 m	Rumpflänge
7,30 m	LWL
2,98 m	Breite
1300 kg	Ballast
3000 kg	Gewicht
1,50 m	Tiefgang
0,43 - 1,60 m	Tiefgang reduziert
4 (6)	Kojen
1,73 - 1,85 m	Stehhöhe
19,2 m ²	Großsegel
18 m ²	Genua
VP D1-20	Motor
62 5000,-€	Preis ab

Standardausstattung: Weißer Anti-rutschbelag, zwei Luken im Kajüt-dach, vier zu öffnende Kajütfenster, Fallentaschen, zwei Fallwin-schen (Harken), zwei selbstho-lende Genuawinschen (Harken ST 16), Seereling mit Bug- und Heck-korb, Teakstabdeck im Cockpit u. a. d. Badeplattform, Volvo Penta D1-13 (12,8 PS).

Vertrieb: **Charter Transparenz, Goethestraße 24, D-88079 Kress-bronn, Tel. +49 (0) 75 43-49 90 80, www.chartertranspa-renz.de**

Yachtwerft Wirz, Werftstraße 15, CH-9323 Steinach, Tel. +41 (0) 71 / 4 46 12 42, www.yachtwerft-wirz.ch

Hersteller: **Skipper Yachts, 02-984 Warszawa, Polska www.skipperyachts.pl**

Stärken und Schwächen

- + geringe Breite
- + Tiefgangvarianten
- + Stauraum
- + Ausstattung