

Preisgünstig

Die Mariner 20 ist ein kleines Tourenboot für zwei Erwachsene mit bis zu zwei Kindern, das trailerbar ist und dank des wenigen Tiefgangs keinen tiefen Liegeplatz braucht.



Von **Michael Häßler**

Der Basispreis, mit dem der Händler wirbt, ist beeindruckend niedrig, und wir sind gespannt, was man dafür erwarten darf. Um es gleich vorweg zu nehmen: Das Boot hat eine durchaus vernünftige Bausubstanz, und auch das Konzept ist in Ordnung. Schnäppchenjäger, die selbst über wenig praktische Erfahrungen mit einem Segelboot verfügen, sollten aber nicht allzu euphorisch werden. So wie das Boot

standardmäßig ausgeliefert wird, lässt es sich noch nicht bei allen Wetterbedingungen segeln. Muss ein Bootsbauer mit der Optimierung verschiedener Details beauftragt werden, können die Kosten schnell „aus dem Ruder laufen“. Es kommt also auf die Kompetenz des Händlers an, dass dieser den Kunden seriös berät und ihm ein praxistaugliches Ausstattungspaket nach seinen Bedürfnissen zusammenstellt. Dann ist der Preisvorteil gegenüber dem Wettbewerb

aber schon etwas geschrumpft.

Natürlich darf man bei einem knapp sechs Meter langen Boot kein Raumwunder erwarten. Trotzdem ist es erstaunlich, was die polnische Werft alles auf dieser kleinen Basis untergebracht hat. Für einen Wochenend- oder Urlaubstörn mit zwei Personen allemal ausreichend. Auch für die Familie mit einem oder zwei Kindern bietet das Boot zwar nicht gerade Platz im Überfluss, man kann aber trotzdem das Wochenende

darauf verbringen, wenn man seine Ansprüche etwas zurückschraubt. Früher ging man schließlich auch mit einem 15er-Jollenkreuzer in den Urlaub, und der hatte deutlich weniger Platz zu bieten.

Segelleistungen

Mangels Wind an unserem Segeltag lässt sich das Segelverhalten des Bootes nur eingeschränkt beurteilen, und bei leichtem Wind fehlen einfach ein paar „PS“ beziehungsweise Segel, die



auch unter solchen Bedingungen in eine aerodynamisch effektive Form gebracht werden können. Auch wenn eine konstruktive Segelfläche von knapp 20 Quadratmetern durchaus angemessen erscheint, sind die Erstausrüstersegel keine „Offenbarung“ und vor allem nicht das, was man sich bei Leichtwind wünscht. Sie sind zu klein, kaum profiliert und werden von einer Rollreiffanlage ausgebremst, die zwar optional zu ordern ist, unterm Strich aber nur

Nachteile gegenüber einem Vorsegel an Stagreitern bringt. Wenn das Vorsegel gerollt werden soll, wäre ein herkömmlicher Fockroller die bessere Wahl, bei dem das Segel entweder voll oder gar nicht steht. Ein so kleines Vorsegel muss nicht gerefft werden. Viel wichtiger ist, dass bei viel Wind das Vorliek ausreichend gespannt werden kann und nicht durchhängt.

Falls der künftige Eigner trotzdem Rollreiffen will, sollte er zu einem anderen

Modell greifen. Die von der Werft gelieferte Anlage ist aus verschiedenen Gründen nicht zu empfehlen.

Der künftige Eigner bestellt das Boot am besten „nackt“ und lässt die Garderobe bei einem kompetenten Betrieb am See fertigen und lässt sich etwas aus der Ausrüstungsliste dafür gutschreiben. Auswahl gibt es genug, denn es muss beispielsweise der Baumniederholer, der Pinnenausleger, die Badeleiter, Bug-, Heckkorb und Seereling extra be-

stellt werden. Auch eine Baumpersenning, ein Steu-

Mariner 20

Maße:

Lüa 5,98 m, Breite 2,45 m
Gewicht ca. 1270 kg
Segelfläche ca. 19,5 m²

Basispreis mit Segeln:

14 900 Euro



Die Bedienungselemente sind im Griffbereich der Crew. Ohne den optionalen Pinnenausleger kann der Einhandsegler diese aber nicht erreichen.

Wohnen

Unter Deck dominiert der große Schwertkasten, an dessen vorderem Teil der klappbare Salontisch montiert ist, an dem zwei Erwachsene und zwei Kinder ausreichend Platz finden. An beiden Seiten neben der Maststütze sind zwei Schränkchen eingebaut, deren Platten mit einem Kocher und einer Spüle ausgestattet sind. Unter dem Kocher können Pantryutensilien gelagert werden, und den Platz unter der Spüle braucht man für den Abwassertank. Am Bodensee wird man wohl eher auf die Spüle verzichten und eine einfache Schüssel mitnehmen. Diese kann man auch für andere Zwecke brauchen und den Platz besser nutzen.

Im Vorschiff ist eine Doppelkoje, die für zwei Erwachsene zu klein ist. Wie bei dieser Bootsgröße üblich, eignet sie sich aber für Kinder.

Die Salonkojen reichen bis

weit unter die Plicht und bieten auch für Erwachsene ausreichend Liegefläche. Hinter der Rückenlehne sind auf beiden Seiten Schwalbennester angebracht, die auch im Vorschiff weitergeführt werden. Unter den Kojenpolstern sind mehrere Staukästen eingefügt. Große Gegenstände, wie Segeltaschen mit Ölzeug und Rettungswesten, eine kleine Kühlbox oder ein Kinderwagen, können unter der Plicht oder tagsüber in den Hundekojen gelagert werden. Die Bordwände sind von innen mit einer textilen Verkleidung versehen, die zwar nicht sehr elegant befestigt ist, aber ihren Zweck zur Verhinderung von Kondenswasser erfüllt.

Die Sitzhöhe unter Deck ist mehr als ausreichend, und eine Familie kann dort auch mal einen oder zwei Regentage lesend oder spielend überstehen. Ein Cockpitzelt erweitert den Lebensraum erheblich und bietet die wertvolle Möglichkeit, beispiels-

weise nasses Ölzeug zu trocknen.

Eine Bilge ist nicht vorhanden. Unter den Bodenbrettern ist der Innenballast untergebracht. Lediglich am tiefsten Punkt des Bootes gibt es eine Klappe im Bodenbrett, um dort gesammeltes Bilgenwasser zu entfernen.

Handwerklich begabte Eigner könnten noch einiges für die Steigerung des Komforts tun. Insbesondere fehlt auf mehrtägigen Törns eine Staumöglichkeit für Bekleidung, wenn diese nicht irgendwo dazwischen geknüllt werden soll.

Weiterer Stauraum befindet sich in zwei Backskisten im Achterschiff. Eine davon wird man für Festmacher, Fender und andere „nasse“ Gegenstände brauchen. Das Ankergeschirr liegt im Ankerkasten. Man sollte aber darauf achten, keine schweren Gegenstände an den Bootsenden zu platzieren. Gerade kleine Boote reagieren darauf sehr empfindlich.

erkompass, Osmoseschutzanstrich und Antifouling oder die Elektroinstallation gehören nicht zum Standard-Lieferumfang.

Der Vorstagdurchhang kann, mangels Backstagen oder Vorstagtalje, nur über die Spannung der Oberwangen verändert werden, was nur dann befriedigend funktioniert, wenn das Boot über schnell verstellbare Wantenspanner mit Skala und reibungsarmem Bronzegebinde verfügt.

Das Achterstag hat wenig Einfluss auf das Vorsegelprofil und ist beim Vorführboot nur am Heckkorb festgebunden. Eine Verstellmöglichkeit sei laut Händler nicht vorgesehen, und die polnischen Segler würden auch bei Klassenregatten das Achterstag nur lose am Heckkorb befestigen, wie er erzählt. Hier kann die Werft also gerne nachbessern.

Auch mit der Lösung von anderen Details wird der Kunde und der Händler von



Die Plicht bietet Platz für eine drei- bis vierköpfige Besatzung. Die Sockel für die Gennakerwischen stören ein bisschen, wenn keine Wischen montiert sind. Ob diese tatsächlich sinnvoll sind, ist fraglich. Ein so kleiner Gennaker sollte auch mit Ratschblöcken noch handhabbar sein.



Diese Großschotklemme lässt sich nicht gut handhaben.



Nicht ungefährlich: Wer auf dieses dünne Schiebeluk tritt, bricht durch.



Das Großsegel ist in beiden Lieken zu kurz geraten, und auch die Fock könnte größer sein. Ohne Rollreifeinrichtung könnte der Spalt zwischen Unterliek und Deck geschlossen werden und mit zwei Latten die Mittelbreite des Vorsegels etwas überlappen und bis zur Saling reichen.

Technik

Die Mariner bezieht ihr aufrichtendes Moment einerseits aus dem Innenballast und andererseits von einem Schwert aus einer verzinkten Stahlplatte. Serienmäßig ist ein 102 Kilogramm schweres Klappschwert vorhanden und 200 Kilogramm Innenballast. Das Boot hat damit einen Tiefgang von 0,27 / 1,22 Meter. Diese Version dürfte für die meisten Segler gut geeignet sein, weil sich das Klappschwert bei einer Grundberührung problemlos verhält und einfach mit einem Schwertfall aufgeholt werden kann. Allerdings schränkt der lange, bis unters Cockpit reichende Schwertkasten den Innenraum etwas ein, lässt sich aber einfach als Tritt im Niedergang nutzen und erspart dort eine Treppe. Mehr Platz unter Deck bietet die Festkielvariante mit Bulb und 100 Kilogramm Innenballast. Diese geht allerdings 1,42 Meter tief. Daneben wird noch eine „Sport-Version“ mit einem 180 Kilogramm schweren Steckschwert angeboten. 100 Kilogramm Ballast stecken dabei in der Bilge. Daneben hat die „Sport-Version“ eine um 2,5 Quadratmeter vergrößerte Segelfläche.

Die Gegenkraft kommt vom Rigg, das bei der Mariner kaum an wechselnde Verhältnisse angepasst werden kann. Hätte die Mariner statt einer Rollreifeinrichtung ein Drahtvorliek im Vorsegel und eine starke Talje am Fall, so wie das beispielsweise beim H-Boot oder der Melges üblich ist, würde das Segel das Boot auch bei viel Wind nach vorne statt zur Seite ziehen. Bei Riggs, die mit einer Fock statt einer Genua ausgestattet sind und deren Vorliek ausreichend gespannt werden kann, muss die Vorsegelfläche, wenn überhaupt, erst bei einem ausgewachsenen Sturm reduziert werden. Und dann kann man das Vorsegel auch gleich ganz weggrollen und nur mit dem Großsegel weitersegeln. Nicht der starke Wind, sondern die Existenz einer Rollreifeinrichtung ist oft die Ursache, dass ein Vorsegel gerefft werden muss. Ein luvwärts gerichteter Großschotwinkel, den man mit einem Traveller oder einem Schotbügel realisieren kann, bewirkt, dass die Auftriebskräfte und die Hebelkräfte im Rigg stufenlos abgeregelt werden können. Leider ist weder eine Vorliektalje noch ein Traveller in der Optionsliste zu finden, wäre aber wichtig für die Sicherheit und den Segelkomfort.

den Polen zunächst allein gelassen. Das Ruderblatt lässt sich zwar mit einem Fall nach unten ziehen, besitzt aber keinen Anschlag für die untere Position und steht somit nach vorne, was einen enormen Ruderdruck in die verkehrte Richtung bewirkt und das Blatt bei mehr Fahrt abzubrechen droht. Eine Aufholerleine, mit der man die untere Position begrenzen könnte, ist zwar vorhanden, nützt aber nichts, wenn an der Achterkante des Ruderblatts keine Befestigungsmöglichkeit vorhanden ist.

Trotz aller Kritikpunkte scheint die Basis des Boots in Ordnung zu sein. Die Mariner 20 hinterlässt den Eindruck, dass die polnischen Handwerker gute Laminierer, Schlosser und Schreiner sind, es ihnen aber an speziellen Kenntnissen mangelt, wie ein Segelboot funktioniert und an der Sorgfalt bei Detailarbeiten. Die Laminierarbeiten sind jedenfalls sauber ausgeführt und auch die Ausführung der Holzarbeiten ist in Ordnung. Allerdings fehlt auch dem Schreiner das spezielle Know-how des Bootsbauers, denn Buche ist aus verschiedenen Gründen kein geeignetes Bootsbau-Holz, auch nicht für den Innenausbau. Der künftige Eigner sollte daher über eine andere Holzart verhandeln. Ein eventueller Aufpreis dafür würde sich lohnen.

Das Boot besitzt eine geschlossene Innenschale, die statische Funktionen erfüllt und einen beträchtlichen Teil der Einrichtung darstellt. Das bürgt einerseits für eine rationelle Fertigung, andererseits muss aber sichergestellt sein, dass sich zwischen diesen beiden Schalen keine Feuchtigkeit festsetzen kann und dieser Raum durch eine ausreichende Zahl an Inspektionsluken belüftet wird.

Was nicht akzeptabel ist, ist die Ausführung der textilen Innenverkleidung, die sich an manchen Stellen bereits vom Untergrund löst und von vornherein nicht sauber verklebt wurde.



1.



2.



3.



4.

1. Gutes Raumangebot unter Deck des nur knapp sechs Meter langen Bootes. Die Decke ist mit Kunstleder bezogen.
2. Optionale Rollreiffanlage, Jüteinrichtung und Bugspriet. Das Fockfall dient gleichzeitig als Leine für den Fockroller. Es lässt sich während des Segelns gar nicht und im Hafen nur umständlich verstellen. Es verläuft innerhalb des Vorstagprofils und tritt am Kopf aus der Nut aus, wo schon nach dem ersten Mal Segeln deutliche Schamfilspuren zu sehen sind.
3. Der Mastfuß ist solide gefertigt. Den Baumniederholer gibt es nur gegen Aufpreis.
4. Am Ruderbeschlag aus Edelstahl sind die beiden Ruderfallen zu sehen. Für den Aufholer fehlt ein Befestigungspunkt am Ruderblatt. Das Ruder kann mangels Anschlag nach vorn unter das Boot geklappt werden.
5. Blick durch den Niedergang ins Vorschiff. Der Salontisch kann beidseits nach unten geklappt werden. Kocher und Spüle müssen extra bestellt werden. Unter den Kojen sind geschlossene Staukästen einlaminert.



5.

Fazit

Die Bausubstanz des Bootes ist in Ordnung und der Preis ist, zumindest auf den ersten Blick, mehr als interessant. Allerdings wird dafür ein Boot ausgeliefert, das noch nicht als „segelklar“ bezeichnet werden kann. Man muss selbst noch etwas basteln: So ist die Ruderanlage im Lieferzustand nicht nutzbar und Baumniederholer und Pinnenausleger, ohne die das Boot bei mehr Wind kaum zu segeln ist, müssen extra geordert werden.

Die Badeleiter ist eine der wichtigsten Sicherheitseinrichtungen und ebenso wenig im Grundpreis enthalten wie ein Steuerkompass oder die Beleuchtung.

Auch eine Baumpersenning ist unverzichtbar und ein Trailer sollte ebenso sein wie ein kleiner Außenborder oder der Unterwasseranstrich. Inklusive der Fracht kostet das Boot dann 21 485 Euro, was den ursprünglichen „Kampfpfeis“ etwas relativiert.

Ordert man zusätzlich Gennakerausrüstung, komplette Seereling, Cockpittisch und Jütvorrichtung mit Maststütze, Wasserinstallation, Spirituskocher und Bodenbretter in Teakoptik, gehen 26 173 Euro über den Ladentisch. Möchte man dann noch eine Persenning, einen Fockroller, Sprayhood, Cockpitzelt, Ankergeschirr, einen Satz Festmacher und Fender ist man schnell bei über 30 000 Euro und damit bei etwa dem zweieinhalb- bis dreifachen Basispreis angelangt.

Was klar für das Boot und die Preisgestaltung der Werft spricht, ist die Freiheit bei der Wahl der Ausrüstung. Man muss nichts kaufen, was man nicht braucht. Für handwerklich begabte Interessenten könnte es sich lohnen, die Mariner quasi „nackt“ zu kaufen und das Boot selbst mit hochwertiger Ausrüstung zu komplettieren. So könnte durchaus ein „Schnäppchen“ realisiert werden.



Zahlen

5,98 m	Rumpflänge
2,45 m	Breite
0,22/1,22 m	Tiefgang Standard
0,22/1,38 m	Tiefgang „Sport“
1,42 m	Tiefgang Festkiel
980 kg	Gewicht
19,5 m ²	Segelfläche
8 m ²	Fock
11,5 m ²	Großsegel
28 m ²	Spinnaker
optional	Außenborder
max. 6 PS	Leistung

14 900 €	Basispreis mit Segel ab Polen
ca. 22 000 €	„Segelklar“ mit Trailer und Motor
ab 30 000 €	„Urlaubsklar“

Vertrieb: **Yachthandel Edersee, Marineweg 3, D-34513 Waldeck, Telefon +49 (0) 56 34 / 71 81, haefele@yacht-handel24.com www.yacht-handel24.com**

Stärken und Schwächen

- + Konzept
- + Basispreis
- + „Bausubstanz“
- Notwendige Ausstattung optional
- Bootsbaufachliches Know-how der Werft
- Segel passen nicht
- Rollreiffanlage beschädigt Fall