



Multitalent

Sie scheint auf den ersten Blick für küstennahe Reviere gebaut, lässt sich aber mit wenig Aufwand zum sicheren Seesegeln umrüsten. Mit Integralschwert und Jüttbaum wird sie zum idealen Flachwasserboot, und ihr Wohnraum bietet den Komfort weit größerer Yachten – die Arion 29 überzeugt durch Vielseitigkeit Text und Fotos: Michael Bohmann

Eigentlich geht man mit einem solchen Boot in diesem Wetter nicht mehr raus: Fünf bis sechs Beaufort weht es bereits und am Nachmittag soll der harte Nordost noch zulegen. Aber es ist nicht der Starkwind, der uns Sorgen macht, es ist vielmehr der steile, chaotisch durcheinanderlaufende Seegang, der sich bei dieser Windrichtung in der Lü-

becker Bucht aufbaut und mit dem wir es auf unserem nur 29-Fuß langen Testboot vom Typ Arion zu tun bekommen. Glücklicherweise bleibt uns jedoch die Möglichkeit in die Pötenitzer Wiek, eine geräumige Bucht der Trave, auszuweichen, um dort die üblichen Testmessungen durchzuführen. Andererseits macht die Arion einen durchaus seetüchtigen Eindruck

mit ihrem tiefen, sehr guten Schutz bietendem Cockpit, dem von dort aus zu bedienenden Einleinenreff, dem hohem Freibord, der relativ kleinen Großsegelfläche von 19 Quadratmetern und der Rollgenau. Und es ist interessant zu erfahren, wie sich ein Boot der Klassifizierung B („küstenferne Gewässer“) unter solchen Wetterbedingungen verhält.

Wie erwartet empfängt uns draußen ein unangenehm steiler, harter Seegang. Doch das Boot wird mit ihm überraschend gut fertig. Sein scharf eingezogener Vorsteven setzt weich in die Wellen ein, und das Boot verliert während des Stampfens wenig Fahrt, während der starke Dreizylinder Volvo (optional) mit 19 PS für den nötigen Vortrieb sorgt.



Das tiefe Cockpit der Arion bietet optimalen Schutz gegen Wind und Spritzwasser



Sicher, komfortabel und aufwändig ausgestattet, dazu schnell und einfach zu segeln: Die Arion 29 ist ihren Preis wert.

Arion 29



- **Testrevier:** Ostsee
- **Testbedingungen:** 20 bis 28 Knoten Wind, steiler, durcheinanderlaufender Seegang
- **Das Konzept:** Fahrtenyacht
- **Der Preis:** ab 76.500 Euro segelklar

Kaum sind wir frei von den vorgelagerten Sänden, setzen wir das durchgelattete Groß (Standard), binden ein Reff ein, rollen die 24 Quadratmeter große, 150-Prozent-Genua (Option) aus und fallen auf halben Wind ab. Sofort springt die Arion an, und bald darauf zeigt der GPS-Navigator an die sechs Knoten – rund einen halben Knoten unter Rumpfgeschwin-

digkeit. Auf der breiten, gut ausgeformten hohen Kante sitze ich sicher und bequem und habe mit dem Pinnenausleger in der Hand das Boot gleich im Griff. Der Ruderdruck ist deutlich unter zehn Grad noch im grünen Bereich. Auch in Drückern, wenn das Boot an die 30 Grad überholt, zeigt es keine Tendenz zum Ausbrechen – woran sicher das etwa 1,50 Me-

ter lange, gut ausbalancierte Ruderblatt großer Streckung einen hohen Anteil hat. Dabei reagiert die Arion bereits auf geringste Ruderlagen und läuft trotzdem angenehm kursstabil. Größere Wellen lassen sich so schnell aussteuern und auch Wenden im steilen Seegang problemlos fahren, wobei die kleine Yacht danach schnell wieder anspringt.

Sicher im Starkwind

Von der hohen Kante aus hat man hinter dem hohen Spritzverdeck vorbei gute Sicht voraus und auf die Segel. Spritzwasser nehmen wir kaum über. Mit Hilfe der Achterstagtalje lässt sich der verjüngte Mast (9/10-tel-Rigg) wirkungsvoll flach trimmen. Vermisst habe ich allerdings einen Traveller. Die Großschot

ist lediglich an einem in der Mitte des Cockpitbodens angebolzten Auge geschäkelt, sodass der „klassische“ Starkwindtrimm – Traveller nach Lee – nicht möglich ist. Ein größeres Manko sind jedoch die Genuawinschen, sie sind einfach zu klein.

Das gilt auch für die beiden, nichtholenden Fallwinschen, mit denen man kaum in der Lage ist, jemanden in den Mast zu hieven. Hier hat die Werft am falschen Ende gespart. Außerdem sind die Genuawinschen zu weit vorn montiert. Weiter achtern ließen sie sich vom Ruder aus noch erreichen, und das Spritzverdeck würde nicht das Kurbeln behindern. Positiv dagegen: Im Cockpit sitzt man durch das hohe, richtig geformte Sill sehr bequem und sicher, da die Füße an der gegenüberliegenden Bank Halt finden.

Viel Segelspaß

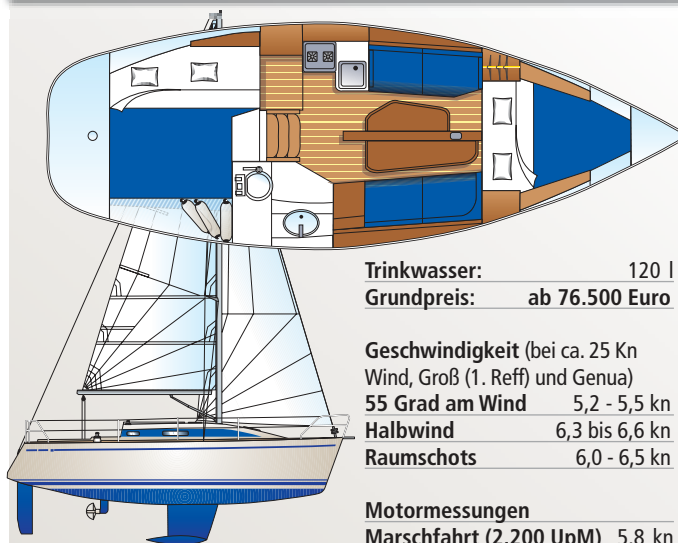
So macht, trotz des hohen, steilen Seeganges und harten Windes, das Segeln großen Spaß. Die *Arion* läuft auch mit etwa 60 Grad am Wind immer noch um die 5,5 Knoten und lässt sich sicher beherrschen. Doch als der Wind dann weiter zulegt, müssten wir auch die Genua reffen, da der Druck am Ruder zu stark wird. Stattdessen laufen wir mit 6,2 Knoten nach Travemünde zurück, um im Schutz der Pötenitzer Wick unseren Test fortzusetzen.

Auch hier ist das Wasser zwar überall mit Katzenköpfen bedeckt und der harte Wind nach wie vor sehr böig, aber dafür kein störender Seegang mehr vorhanden. Wiederum zeigt die *Arion* ihr hohes Geschwindigkeitspotenzial: Mit halben Wind und raumschots erreichen wir nun mehrfach 6,6 Knoten – die Rumpfgeschwindigkeit. Was jedoch ihre Fähigkeit, Höhe zu laufen, angeht, ist die Leistung geringer: Nach meh-



Kritik gab's für zu kleine Genua- und Fallwinschen und fehlende Traveller

GEMESSEN UND GETESTET



Trinkwasser: 120 l
Grundpreis: ab 76.500 Euro

Geschwindigkeit (bei ca. 25 Kn Wind, Groß (1. Reff) und Genua)
55 Grad am Wind 5,2 - 5,5 kn
Halbwind 6,3 bis 6,6 kn
Raumschots 6,0 - 6,5 kn

Motormessungen
Marschfahrt (2.200 UpM) 5,8 kn
Voll voraus (3.200 UpM) 5,8 kn
Vollkreis k.A.
Notstopp k.A.

Stehhöhen:
Salon 1,83 m
Vorschiff 1,66 m
Achterkajüte 1,70 m
Nasszelle 1,70 m
Kojen:
Vorschiff, Länge 2,02 m, Fuß 0,30 m, Kopf 1,50 m
Achtern quer, Länge 1,95 m, Fuß 2,00 m, Kopf 1,95 m
Sofa Stb. Länge 2,00 m, Breite 0,50 m

Design: M. & A. Orych
CE-Konstruktionsklasse: B
LüA: 9,00 m
LWL: 7,30 m
Büa: 2,98 m
Tiefgang: 1,50 m
Gewicht: 3200 kg
Ballast: 1000 kg
Rigg: 9/10
Groß: 19 m²
Genua: 24 m²
Kojenzahl: 4
Motor: Volvo Penta D1-20, 18,8 PS, Welle, mit 2-flügeligem Fallprop.

renen Wenden kommen wir auf nur 55 Grad. Der Grund ist die für diese Windstärke zu große und relativ voll geschnittene Genua und der dadurch verursachte starke Durchhang des Vorstags. Außerdem können wir das Vorliek nicht unter genügend Spannung halten, da das Fall aus Polyester zu stark nachgibt. Beides bewirkt, dass sich die größte Profiltiefe nach achtern verlagert und die Krängung erhöht – was sich entsprechend negativ auf die Höhe und Fahrt durchs Wasser auswirkt.

Außerdem könnte die *Arion* etwas mehr Blei im Kiel vertragen, denn trotz des relativ kleinen, gerefften und dazu noch flach gezogenen Großsegels ist eine Lage von über 30 Grad zu hoch.

Dieser Eindruck bestätigt sich, als wir danach nochmals in die Bucht laufen – dieses Mal mit gereffter Genua. Bei nunmehr konstanten sechs Windstärken und in Drückern bis zu sieben, zeigt die *Arion* ihre Grenzen: Sie holt nun mehrfach auf 35 Grad über und luvt unkontrollierbar hart an. Mit dem

Anzeige 1/2



Salon mit Blick ins Vorschiff: Solide Tischlerarbeit in Eiche, das Steuerbord-Sofa kann auch zur Koje verlängert werden



Der große Kartentisch ist am Schott der Nasszelle montiert. Wohnlich: die hölzerne Wegerung mit Schapps und Regalen



Die geräumige Nasszelle mit Dusche und Toilette: genügend Licht und Luft vom großen Fenster. Seetüchtig und komfortabel: die gut ausgestattete Pantry neben dem Niedergang



VORBILDLICH



- + Geschwindigkeitspotential
- + Cockpitdesign
- + Seeverhalten
- + geräumige Backskiste an Stb.
- + Bugkorb mit bequemen Durchgang und Halterung für Anker

- + Zugang zur Elektrik im Schaltpanel, sehr übersichtlich
- + feste Stauräume für das Tauwerk unterhalb der Winschen
- + große Decksluken, Zwangsentlüftung über dem Salon
- + Sitz auf der hohen Kante

VERBESSERUNGSWÜRDIG



- zu kleine Fall- und Genua-Winschen
- zu kleine Bilge
- fehlender Traveller

- Sperrholz hinter und unter den Sofapolstern, Klettband angetackert!

Mit sechs Beaufort und in chaotischem Seegang: Mit halben Wind erreicht die Arion fast ihre Rumpfgeschwindigkeit

schnellen Fieren der Großschot und entsprechend harter Ruderlage lässt sie sich danach jedoch schnell wieder auf Kurs bringen.

Beeindruckend seetüchtig

Für eine Beurteilung unter den harten Bedingungen, wie wir sie antrafen, wird man diesem Boot mit der Klassifizierung B sicher nicht gerecht, denn hierfür ist es nicht konzipiert. Trotzdem erwies sich die Arion in beeindruckender Weise als seetüchtig, und ich fühlte mich die ganze Zeit über sicher an Bord.

Dazu trägt vor allem das gut schützende Cockpit mit dem offenen Heck bei, das für schnellen Ablauf von grünem Wasser sorgt – sowie das hohe Geschwindigkeitspotenzial des Bootes, das ebenfalls zur Seetüchtigkeit beiträgt.

Sicherlich fehlt es der Arion etwas an Stabilität: Tausend Kilogramm Ballast im Kiel bei einer Verdrängung von 3,2 Tonnen sind vergleichsweise zu Yachten ähnlicher Größe die unterste Grenze. Das Boot erfordert deshalb frühzeitiges Reffen. Gravierender ist jedoch

die Decksausrüstung mit zu kleinen Winschen, dem fehlenden Traveller und vom Cockpit aus verschiebbaren Holepunkten, die auf Booten dieser Größe zum Standard gehören sollten. Außerdem sind die einfachen Rutscher aus Kunststoff für ein Lattensegel dieser Größe unzureichend. Sie verschleiß zu schnell und können dann beim Bergen des Segels blockieren.

Maximale Raumausnutzung

Unter Deck überrascht die Arion durch ihr großzügiges Raumangebot: zwei Sofas auf denen bequem vier Segler Platz haben, die L-förmige Pantry mit zweiflammigem Herd, Backofen und großer Kühlbox. Hinzu kommen der für diese Bootsgröße ungewöhnlich geräumige Wasorraum mit dem relativ großen Kartentisch davor und die Stehhöhe von 1,83 Metern.

Man hat das Gefühl, auf einem viel größeren Boot zu sein. Auch viele Details fallen positiv auf: Das Schott am Niedergang aus getöntem Acryl lässt sich einfach nach unten versenken, ohne – wie sonst üblich

– herausgenommen und unter Deck verstaut zu werden.

Alle zwei großen Luken (über dem Salon mit Pilzlüfter) und die vier Fenster lassen sich öffnen und sorgen so für genügend Frischluft. Der Ausbau in Eiche (wahlweise auch in Mahagoni oder Kirsche) ist in tadelloser Tischlerarbeit ausgeführt, mit hübsch angeordneten seitlichen Schapps, Bücherregalen und Wegerung hinter den Sofas.

Das Vorschiff als Eigner kajüte wurde ebenfalls sehr wohnlich ausgebaut, mit Wegerung, zwei geräumigen Schränken, einem großen, umlaufenden Regal und einer Fluchtluke, durch die auch korpulentere Segler schnell ins Freie gelangen können.

Mit drei zu öffnenden Fenstern bekommt die Achterkajüte ebenfalls genügend Licht und Luft. Stauraum ist durch einen

geräumigen Schrank ausreichend vorhanden.

Da zu Gunsten einer geräumigen Backskiste im Cockpit an Steuerbord etwa zwei Drittel des Raumes eine Deckenhöhe von nur 38 Zentimeter hat, liegt man hier querschiffs und zwei Erwachsene zumindest beengt. Das vierte Crewmitglied schläft deshalb bequemer auf dem Steuerbordsofa im Salon.

Weniger gefallen haben die viel zu kleine Bilge, fehlende Belüftung der Schapps und Schränke und vor allem die Bretter unter den Salonpolstern zum Abdecken der Backskisten. Sie bestehen aus billig aussehendem, unzureichend lackiertem Sperrholz mit nicht versiegelten Kanten.

Außerdem hat der große Motorraum keinen seitlichen Zugang für die Wartung. ■

FAZIT

Die **Arion 29** ist für Klasse B („küstenferne Gewässer“) zertifiziert. Mit Integralschwert (Aufpreis 1210 Euro) lässt sich ihr Tiefgang von 1,60 Meter auf nur 43 Zentimeter vermindern – ideal für das Befahren von Flachwasserrevieren.

Ihr Mastfuß ist standardmäßig mit einem Scharnier ausgerüstet, so dass er sich mit Hilfe eines Jüttbaumes innerhalb einer Viertelstunde mühelos legen lässt. Nach Beheben der erwähnten Mängel an der Decksausrüstung werden sich mit der **Arion** und einer Crew von zwei, maximal drei Seglern sicher und komfortabel auch längere Seetörns unternehmen lassen. Und dabei machen das hohe Geschwindigkeitspotenzial und die einfache Bedienung das Segeln zum großen Spaß.

76.500 Euro würde unser Testschiff als „Baltic Edition“ kosten. Dafür bekommt man ein hochwertig ausgerüstetes Boot mit Spritzverdeck, Warmwasserboiler, Heizung (Eberspächer), Log und Echolot (Raymarine), Ankergeschirr, Leinen, Fender etc. Deck und Rumpf sind aufwändig zu einer dauerhaft wasserdichten Einheit verbunden. Kajütaufbau und Deck sind in Sandwich gebaut, die Unterzüge der Wanten durch großflächige Beschläge an der Bordwand befestigt. Auch der Teakbelag im Cockpit und auf der Badeplattform gehört zum Standard.

Händler: Nordsail Yachtbetreuung, Am Stau 3, 23568 Lübeck, Tel: 0451-98 97 500, www.nordsail.de

Anzeige 1/2