



Kompakter Familienkreuzer mit innovativem Antriebskonzept

Arion 29 E Comfort

„Autark“ hat der Eigner der Testyacht seine Arion getauft – und dieser Name ist Programm. Ein innovativer Elektroantrieb, eine nachhaltige Energieversorgung, ein tourenyachtgerechter Riss, variabler Tiefgang und Mastlegeoption sowie ein vollwertiges Cruiser-Interieur eröffnen diesem kompakten Kreuzer ungeahnte Freiheiten. Sven M. Rutter hat die Yacht testsegelt (Fotos: Christian Kappes).

Die als Grundlage für diesen Testbericht von uns gesegelte Arion 29 fällt zugegeben etwas aus dem Rahmen. Denn idealerweise sollten sich Testyachten eigentlich möglichst nahe am betreffenden Serienmodell anlehnen – nur so lassen sich schließlich reproduzierbare Bewertungen hinsichtlich Ausstattung und Fahrverhalten treffen, um potenziellen Käufern

eine entsprechend zuverlässige Orientierungshilfe zu bieten. Bei dieser Arion drängt sich hingegen bereits auf den ersten Blick der Eindruck auf, dass es sich hierbei um etwas ganz Spezielles handelt.

So spannt sich als augenfälligste Besonderheit beispielsweise ein ebenso ausladender wie solider Edelstahlrahmen über das Heck, auf dem wiederum zwei eindrucksvolle Wind-

generatoren thronen. Das Ganze erinnert etwas an eine ausgewachsene Blauwasseryacht – doch kann dies sein bei gerade einmal 8,50 Meter Rumpflänge? Eigner Sirko Wachsmuth geht es tatsächlich auch gar nicht so sehr um die ganz große Fahrt – für ihn spielten bei der Ausstattung seiner Yacht vielmehr Stichworte wie „Effizienz“ und „Nachhaltigkeit“ eine entscheidende

Rolle – wobei er nach eigener Aussage zudem großen Wert auf eine möglichst hohe Verlässlichkeit und Betriebssicherheit legt. Unter diesen Vorzeichen machte er sich an die Konzeption eines ausgeklügelten Antriebskonzeptes, dessen Kernelement zwei Elektromotoren der Marke Torqeedo bilden, die sich am Heckspiegel seiner Arion 29 finden – und das er in Kooperation mit der Lübecker Skipper-Yachts-Vertretung Nordsail künftig auch vermarkten möchte. Zumal der Elektroingenieur und Energieberater für sich reklamieren kann, dass er in puncto Energieeffizienz recht genau weiß, wovon er spricht, und gleichermaßen von der Wirtschaftlichkeit des Konzeptes überzeugt ist.

Und vor diesem Hintergrund handelt es sich selbst bei dieser Arion dann irgendwie doch wieder um eine Art Serienmodell – wenn auch die Serienfertigung der vorliegenden Ausführung erst in Planung ist. Auf jeden Fall erschien uns das Konzept dermaßen spannend, dass wir es dem Test einer Standardausführung der Arion 29 bewusst vorgezogen haben. Doch zu den Besonderheiten im Einzelnen später noch mehr (siehe auch den betreffenden Kasten) – werfen wir zunächst einmal einen Blick auf die Basis.

Kleinkreuzer ganz groß

Denn auch die Arion selbst repräsentiert ein durchaus spannendes Yachtkonzept – zumal sie für ihre Größenklasse insgesamt recht „ausgewachsen“ anmutet. Setzt die Großserie im Fahrt yachtsegment vielfach ohnehin erst jenseits der 30 Fuß ein, finden sich darunter – von einigen „Exoten“ und Klassiker-Remakes einmal abgesehen – vor allem sportlich ambitionierte Risse, die zwar viel Segelspaß versprechen, aber nur selten in der Lage sind, gleichermaßen die Erwartungen an eine ausgewachsene Tourenyacht uneingeschränkt zu erfüllen. Umso

Der gelungene Riss lässt die gerade einmal 9 Meter lange Yacht auf den ersten Blick deutlich größer erscheinen – auch in der Ausstattung muss man nichts missen.

beeindruckender, dass sich auf der gerade einmal 9 Meter (über Alles) langen Arion 29 nahezu alle Attribute eines waschechten „Dickschiffs“ finden.

Schon beim ersten Anblick würden sich wohl viele hinsichtlich einer spontanen Einordnung der Yacht verschätzen – denn der kompakte Rumpf, die ambitionierte Wasserlinie, das hohe Freibord, der breit geschwungene Aufbau, die großzügige Badeplattform und die rundherum an zeitgemäße Tourenyachten erinnernde Linienführung lassen die Arion deutlich größer erscheinen. Dabei wirkt sie jedoch keineswegs bullig – sondern präsentiert sich eher unaufdringlich im vertrauten Look moderner Cruiser. Dazu tragen auch einige optische Kniffe des insgesamt als sehr gelungen zu bewertenden Risses bei. So kann dank des hohen Freibords der Aufbau vergleichsweise flach ausfallen, wobei sein keilförmig geschwungenes Design sich zudem nahtlos ins Gesamtkonzept fügt. Zierstreifen scheinen selbst die hohen Bordwände optisch auf ein „gesun-

des“ Maß zu reduzieren. Und auch das Längen-/Breitenverhältnis geht in Ordnung. Auf den Punkt gebracht: Auf den ersten Blick finden sich kaum augenfällige Zugeständnisse an die begrenzte Schiffsgröße.

Überraschen mag auch die Herkunft – ist die polnische Werft Skipper-Yacht hierzulande doch vor allem für ihre sportlichen Skipper-Modelle bekannt: Diese 6,50 Meter langen Daysailer liefern mit ihrem sehr ambitionierten, vor allem auf Wasserlinienlänge ausgelegten Rumpfdesign sowie viel Segelfläche bei geringem Gewicht insbesondere in der Sport-Variante immer wieder beeindruckende Schauspiele – wenn sie rasant bei beachtlicher Krängung auf der hohen Kante dahingleiten oder unter Gennaker auch mal spektakulär in die Sonne schießen. Wer schon einmal eines dieser extrem ranken und sehr flotten Sportgeräte gesegelt ist, wird kaum glauben, dass die Arion aus dem gleichen „Stall“ stammt. Dabei zielt der Entwurf des Konstruktionsbüros M. & A. Orych eigentlich lediglich ebenso ►



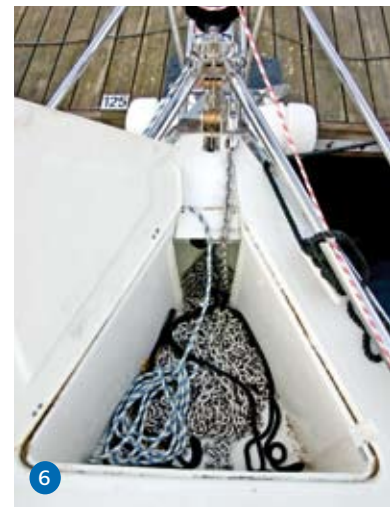
konsequent auf die Ansprüche von Tourensegelern ab wie die Skippi 650i den puren Segelspaß bedient.

Sehr flexibel einsetzbar

Hinzu kommt ein großer Variantenreichtum, mit dem sich der flexible Kreuzer vielfältigste Reviere erschließt. So ist zum Beispiel neben einem konventionellen 1,50

Meter tiefgehenden Festkiel ebenso eine Flachkielversion (1,20 Meter) sowie auch ein aufholbarer Schwenkkiel mit einem variablen Tiefgang zwischen 0,4 und 1,60 Meter verfügbar – in der getesteten Comfort-Ausführung ist die Kielversion sogar kostenfrei wählbar. Gegen einen Aufpreis von 1.210 Euro (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) erhält man auch ein Integralschwert aus Edelstahl. In der

Integralschwertversion mit gleichsam aufholbarem Ruderblatt (entspricht der Testyacht) prädestiniert sich die Arion geradezu für den Einsatz auf Flachwasser- oder Tidenrevieren. Eine optionale und sogar fernbedienbare Mastlegevorrichtung setzt auch Brückendurchfahrten kaum noch Grenzen (Aufpreis: 1.580 Euro in der manuellen beziehungsweise 3.250 Euro in der elektrischen Ausführung). Die auf den Fotos zu



Interessante Details: 1. formschöner Bugspriet; 2. Z-förmige Pinne, 3. Jütbaumeinrichtung am Bugbeschlag; 4. zweigeteilter Maschinentelegraf für die beiden Elektromotoren; 5. praktisches Schwalbennest mit Schlingerleiste; 6. ausreichend dimensionierter Ankerkasten; 7. Fallenkästen hinter den Arbeitswischen; 8. Instrumentenpanel über dem Niedergang; 9. lediglich sporadischer Bilgensumpf in der Integralschwertversion; 10. Haltegriffe am Aufbau und Leinenumlenkung ins Cockpit.



Die beiden Elektromotoren der Testyacht nehmen einen Teil der ansonsten vergleichsweise großzügigen teakbelegten Badeplattform ein – der Eigner hat daher eine kleine Fläche „angebaut“.

sehende Jütbaumkonstruktion stellt allerdings wiederum eine Eigenentwicklung des Eigners dar, die auf das Zusammenspiel mit dem Heckgestänge – gleichsam eine Sonderanfertigung – ausgelegt ist (minimale Durchfahrthöhe: 3 Meter).

Das Deckslayout repräsentiert derweil weitgehend üblichen Fahrtenyachtstandard – wobei man auch hier selbst im Vergleich zu deutlich größeren Cruisern kaum etwas missen muss. Familiencrews dürften insbesondere das – in dieser Bootsklasse keineswegs selbstverständliche – geschlossene Cockpit mit seinen schützenden Sülls schätzen. Es vermittelt rundherum Geborgenheit und bietet bis zu fünf Personen einen komfortablen Sitzplatz. Eine wegnehmbare Heckklappe eröffnet den Durchgang zur vollwertigen Badeplattform (in der Standardausstattung mit ausziehbarer Teleskopbadeleiter – die seitlichen Handläufe am Heckspiegel der Testyacht und der achtere Ausleger sind wiederum eine Sonderanfertigung). Ihr Teakbelag ist wie das Teak im gesamten Cockpit bereits in der Grundausstattung der Arion 29 Comfort enthalten.

Funktionelles Layout mit schönen Details

Die Cockpitausstattung gestaltet sich funktionell – gespickt mit einigen geradezu vorbildlichen

Detaillösungen, wie zum Beispiel den Fallenkästen hinter den Arbeitswischen auf dem Kajütdach, dem versenkbaren Steckschott am Niedergang, oder dem praktischen Schwalbennest mit Schlingerleiste im seitlichen Süll. Gut gelöst wurden auch das Instrumentenpanel über dem Niedergang und die abgewinkelte Pinne, die nicht allzu viel Bewegungsspielraum im Cockpit benötigt. Gegen einen Aufpreis von 2.950 Euro ist alternativ sogar eine Radsteuerung (Vetus) bestellbar – auch dies eine echte Seltenheit in dieser Klasse. Die beiden Backskisten im Cockpit bieten ausreichend Stauraum.

Breite Laufdecks und die innen neben dem Aufbau ansetzenden Püttinge gewährleisten einen ungehinderten Durchgang aufs Vorschiff – solide Teak-Handläufe am Kajütdach bieten dabei sicheren Halt. Am Bug findet sich ein geschickt ausgestalteter Bugkorb mit vorgelagertem teakbelegten Bugspriet. Letzterer eröffnet in Verbindung mit der Teakstufe im geteilten Bugkorb bei Boxenanlegern einen komfortablen Weg an Land – darüber hinaus ermöglicht er eine ebenso saubere wie sichere Führung des Ankergeschirrs. Dieses ist allerdings erst gegen Aufpreis erhältlich, beispielsweise im Rahmen des sogenannten „Cruising-Pakets“ für 590 Euro, das neben einem Edelstahlanker (10 Kilogramm) auch gleich 40 Meter Blei-Ankerleine, ►



Unter Deck wartet die Arion 29 mit einem vollwertigen Tourenyacht-Interieur auf, das zudem durchdacht gestaltet wurde. Zahlreiche zu öffnende Luken lassen viel Licht und bei Bedarf auch Luft ins Innere. Schön gelöst: Das vordere Halbschott, das den Raum optisch vergrößert und zugleich dennoch eine gewisse Abgeschlossenheit der Vorschiffskammer vermittelt.

Wirbelschäkel, vier Festmacher (je 14 Meter) und vier Fender mit umfasst – also alles, was es zum geruhsamen Liegen braucht.

Etwas gespart wurde derweil bei den Trimmeinrichtungen beziehungsweise der Segelausstattung. So hat man beispielsweise auf einen Traveller komplett verzichtet und sich bei den beiden standardmäßigen Arbeitswünschen auf dem Kajütdach auf die einfache, nicht selbstholende Variante beschränkt. Auch das serienmäßige 9/10-getakelte Zwei-Salings-Rigg erscheint etwas einfach „gestrickt“. Immerhin findet sich mit den Harken-Winden und Ronstan-Beschlägen durchgehend Markenware an Deck. Ausreichend lange Holepunktschienen mit Schlitten (Standard) erlauben außerdem variable Vorsegeflächen.

Verblüffendes Raumgefühl unter Deck

Unter Deck setzt sich der Eindruck einer vollwertigen Tourenyacht

nahtlos fort: Der Salon vermittelt angesichts der Bootsgröße und des unaufdringlichen Aufbaus sowie gleichermaßen im Vergleich zu anderen Yachten dieser Klasse ein geradezu verblüffendes Raumgefühl – und dies, obwohl in seiner Mitte auf der

Testyacht auch noch der ausladende Schwertkasten mit unterkommen muss. Doch dieser wurde als Element des Salontisches geschickt ins Gesamtkonzept integriert, sodass selbst dieses vermeintliche „Monstrum“ kaum mehr stört. Eine für



Die L-förmige Pantry bietet ebenfalls alles, was das Smutje-Herz begehrt – inklusive genügend praktischer Stauräume, wie überall unter Deck.

diese Bootsgröße gleichsam beeindruckende lichte Höhe (Stehhöhe im Salon: 1,81 Meter) unterstreicht das wohnliche Ambiente unter Deck. Hinzu kommt viel Licht, das durch die großzügig dimensionierten Luken und Fenster fällt. Besonders erfreulich: Sämtliche Luken und Fenster lassen sich öffnen, was zugleich für gute Belüftungsmöglichkeiten sorgt.

Die weich gepolsterten Bänke mit ihren hohen Lehnen laden bis zu fünf Personen zum gemütlichen Verweilen um den abklappbaren Messetisch ein. Das Sofa an Steuerbord lässt sich mit einer Länge von 1,92 Meter bei einer Breite zwischen 0,52 und 0,58 Meter ebenso als komfortable Seekoje nutzen – wobei man dann die Füße unter den Navitisch steckt. Der Navigator muss dementsprechend auf dem achteren Ende der Salonbank Platz nehmen – sicher keine ganz optimale Lösung, die sich aber auch auf deutlich größeren seegehenden Yachten findet. Auf der eher für küstennahe Touren konzipierten B-klassifizierten Arion



Selbst die Nasszelle kann in Größe und Ausgestaltung mit mancher größeren Yacht locker mithalten.

29 erscheint dieser Kompromiss zugunsten einer weiteren Koje im Salon hingegen vertretbar. Zumal auch noch ein nutzbarer Kartentisch vorhanden ist.

Die Salonbank an Backbord stellt mit einer Länge von 1,36 Meter (Breite: zwischen 0,40 und 0,57 Meter) derweil höchstens eine Kinderkoje bereit – dafür wurde davor eine sehr praktische L-förmige Pantry integriert, die wiederum keine Wünsche offen lässt. Zur Grundausstattung gehören unter anderem ein Zwei-Flammen-Gasherd mit Backofen, eine Edelstahlpüle, eine großzügige Arbeitsfläche sowie zahlreiche Stauraummöglichkeiten in Schränken und Schapps. Für 1.210 Euro extra kommt auch noch ein Kompressor-Kühlschrank von Waeco dazu (38 Liter).

Clever gelöst ist das vordere Halbschott, das einerseits den Blick ins Vorschiff frei lässt und somit das üppige Raumgefühl bestärkt und andererseits trotzdem für eine klare Raumteilung sorgt – sodass dennoch eine gewisse Abgeschlossenheit der Vorschiffskammer vermittelt wird. Auf Wunsch realisiert die Werft auch eine komplett abgeteilte Vor-

Fortsetzung auf Seite 36 ►

■ Energieversorgungs- und Antriebskonzept der Arion 29 E



Zwei Elektro-Außenborder am Heck.

Bei der getesteten Arion 29 E kommen in Sachen Antrieb und Energieversorgung drei eigenständige Ausstattungskomponenten zusammen, die sich beim Kauf einer entsprechend ausgerüsteten Yacht auch als Einzelpakete ordern lassen – je nach eigenem Anspruch:

- der Elektroantrieb,
- eine autarke Stromversorgung,
- eine komfortable Bordstromversorgung.

1. Der Elektroantrieb

Das Elektroantriebs-Paket besteht im Wesentlichen aus drei Komponenten: den beiden am Heckspiegel der Arion 29 E montierten Elektro-Außenbordern der Marke Torqeedo mit einer Leistung von jeweils 2 Kilowatt – was laut Sirko Wachsmuth, dem Entwickler des Antriebskonzeptes, ungefähr derjenigen von zwei 6-PS-Diesel-Außenbordmotoren entspricht –, dem im Maschinenraum untergebrachten Gel-Batteriesatz mit einer Kapazität von 525 Amperestunden, sowie einem 24-Volt-Ladegerät mit 80 Ampere (auch die Außenborder und der Batteriesatz sind Bestandteil des 24-Volt-Netzes, das völlig unabhängig vom Bordstromsystem besteht). Hinzu kommen eine Batteriekapazitätsanzeige, ein fernsteuerbarer Batteriehaupschalter – in Kombination mit einem Tiefentladeschutz –, zwei Stromaufnahmeanzeigen sowie eine vom Steuerstand einsehbare Spannungsanzeige, der im Cockpit montierte mehrstufige doppelte Fernsteuerhebel (Manschinentelegraf) für die Motoren, ein separates Landanschlusssystem mit FI/LS-Schutzschalter sowie der Sicherungssockel einschließlich Sicherungen für das 24-Volt-Netz.

Als Gesamtpreis sind für dieses Paket 12.700 Euro veranschlagt – wobei gegenüber der Standardausführung der Arion 29 vom Grundpreis der Yacht die Kosten für den serienmäßigen Dieselantrieb (einschließlich Saildrive, Tank, Seewasserkreislauf, Starterbatterie und so weiter) abzuziehen beziehungsweise gegenzurechnen wären: etwa 8.000 Euro. Und auch die verbleibenden 4.700 Euro können sich laut Wachsmuth auf Dauer amortisieren – und zwar vor allem über die deutlich geringeren Betriebskosten. Da wäre zunächst der reine „Verbrauch“: Rechnet man bei einem standardmäßigen Dieselantrieb mit

einem Verbrauch von guten 3 Litern pro Stunde, ließen sich als Betriebskosten rund 5 Euro in der Stunde veranschlagen. Der Elektroantrieb kommt mit seinen 4 Kilowatt hingegen selbst bei Veranschlagung eines erhöhten Kilowattstunden-Preises von vielleicht 30 Cent (viele Stegbetreiber nehmen hier etwas mehr als den üblichen „Haushaltstarif“ von etwa 20 Cent brutto) gerade einmal auf 1,20 Euro in der Stunde. Das sind nicht einmal 25 Prozent der Dieselbetriebskosten. Hinzu kommen – ebenfalls nicht zu verachten – erhebliche Einsparungen in Sachen Betriebsstoffe und Verschleißteile: Öl, Kühlwasserzusätze, Kraft- und Schmierstofffilter, Keilriemen, Impeller und so weiter – beim Elektroantrieb alles kein Thema. Würde man diesbezüglich inklusive entsprechender Inspektionen pauschal vielleicht rund 250 Euro im Jahr veranschlagen – zugegeben nur ein grober Richtwert – ergäbe sich für den Elektroantrieb ein noch größeres Einsparpotenzial.

Zugleich entfallen bei Elektroantrieb regelmäßige Kontrollen von Ölstand, Filtern, Wasserabscheider, Kühlwasserversorgung, einschlägigen Rumpfdurchlässen (einschließlich Welle beziehungsweise Saildrive) und so fort. Und angesichts der vielfältigen Möglichkeiten einschlägiger Defekte eines Dieselaggregats dürfte der Elektroantrieb gleichermaßen bei den zu erwartenden Reparaturkosten sowie letztlich ebenso unter Sicherheitsaspekten punkten können – denn sofern er Strom erhält, sollte er in der Regel auch laufen.

Von Umweltaspekten ganz zu schweigen: Denn CO₂-, Abgas- und Rußbelastung der Luft sowie etwaige Treibstoff- und Ölbelastungen des Wassers sind beim Elektroantrieb gleichsam kein Thema. Und ganz am Rande erspart man sich außerdem auch noch die Fahrt zur Bunkerstation und entsprechende Wartezeiten – Strom gibt es derweil an jedem Liegeplatz.

Wachsmuth ist überzeugt, dass sein Antriebskonzept vor den genannten Hintergründen auch unter Wirtschaftlichkeitsaspekten absolut Sinn macht. Nach obiger Rechnung hätten sich die Investitionskosten bei durchschnittlich 200 Betriebsstunden im Jahr jedenfalls schon nach noch nicht einmal fünf Jahren amortisiert. In Sachen Batteriebensdauer rechnet er angesichts von 1.750 zugesagter Ladezyklen (bei Stromentnahme über fünf Stunden ohne Kapazitätsverlust) nach derzeitigem Erfahrungsstand derweil mit rund zehn Jahren – und dann wäre wohl auch bei einem Diesel mindestens eine größere Inspektion fällig.



Gelbatterien statt Maschine.

2. Autarke Stromversorgung

Für eine größere Unabhängigkeit von der Landstromversorgung hat Wachsmuth zusätzlich ein System zur autarken Energieversorgung konzipiert. Es ist nicht zwingender Bestandteil des Elektroantriebs, sondern kann optional dazugeordnet werden. Das System besteht aus zwei Windgeneratoren von je 350 Watt sowie einem Solarmodul mit 500 Wattstunden pro Tag. Alle



Strom aus Windkraft.

drei werden auf einem Edelstahl-Geräteträger über dem Heck der Yacht montiert – die Windgeneratoren bei Bedarf auch klappbar (sinnvoll in Kombination mit einer Mastlegevorrichtung). Alles zusammen schlägt inklusive Laderegler, abnehmbaren Heckkorsitzen, Rohr-Davids und Maststütze (Bestandteil des Geräteträgers) mit 13.800 Euro zu Buche. Hier müsste man nun im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsrechnung die Kosten für den eingesparten, weil selbst produzierten „Kraftstoff“ gegenrechnen (wobei allein schon die Möglichkeit dazu wiederum einen weiteren Pluspunkt des Elektroantriebs darstellt). Wie groß diese Ersparnis aber in der Praxis tatsächlich ausfällt – wie viel des benötigten Stroms sich also wirklich selbst produzieren lässt – hängt natürlich sehr von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab: neben Windaufkommen und -stärke sowie Sonnenstunden ebenso von der Intensität der Maschinennutzung. Pauschale Überschlagsrechnungen gestalten sich dementsprechend schwierig.



Kombination regenerativer Energien.

Wachsmuth geht nach seiner Erfahrung davon aus, dass sich mit dem System im Durchschnitt – überwiegend moderate Winde (um die 4 Beaufort) und entsprechende Segelzeiten vorausgesetzt – auf jeden Fall mindestens 50 Prozent der benötigten Antriebsenergie selbst produzieren lassen dürften, was einer analogen Betriebskostensparnis gleichkommt (von der vergrößerten Reichweite ganz zu schweigen). Beim beständigen Motoren in der Dauerflaute sieht die Bilanz natürlich etwas schlechter aus – sofern die Windgeneratoren hingegen an einem

schönen Segeltag mehrstündig laufen und der Elektroantrieb nur für die Ansteuerung und die Hafenmanöver genutzt wird, könnte sogar eine komplette „Selbstversorgung“ gelingen. Wer außerdem Wert auf Stichworte wie „Unabhängigkeit“ und „Nachhaltigkeit“ legt, wird hier aber wohl ohnehin nicht nur unter reinen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten herangehen.

3. Komfortable Bordstromversorgung

Als dritte Komponente kommt „last but not least“ noch ein ausgeklügeltes 12-Volt-Bordstromsystem hinzu. Getrennte Stromnetze für Antrieb und Verbraucher bieten sich neben der abweichenden Spannung insbesondere unter Sicherheitsaspekten an – indem sie gewährleisten, dass durch den unachtsamen

Betrieb von Verbraucher nicht versehentlich auch die Antriebsenergie mit verbraucht wird. Daher bleibt bei der Arion 29 E die 525-Amperestunden-Gelbatteriebank ausschließlich dem Antrieb vorbehalten. Das separate Bordstromsystem der Testyacht besteht derweil aus zwei eigenen Gelbatterien mit jeweils 100 Amperestunden in Verbindung mit einer Laderegler-/Wechselrichterkombination (1.400 / 1.100 Watt, 230-Volt-System mit 16-Ampere-Transferschalter bei Landanschluss, Batterieladung mit 12 Volt / 30 Ampere). Dazu kommt auch hier noch ein Solarmodul mit 220 Wattstunden am Tag – dies soll unter günstigen Bedingungen auch in puncto Verbraucher eine weitgehend autarke Energieversorgung ermöglichen. Gleichmaßen gehören ein fernsteuerbarer Batterie Hauptschalter in Kombination mit einem Tiefentladeschutz sowie ein separates Landanschlusssystem mit FI/LS-Schutzschalter zum Ausstattungsumfang. Der Paketpreis beträgt inklusive Sicherungssockel, Sicherungen und Steckdosen 3.600 Euro.



Getrennte Bordnetze.

Er stellt allerdings lediglich eine Richtschnur dar, denn die Arion 29 verfügt schließlich ab Werk ebenfalls bereits über ein 12-Volt-Bordstromnetz inklusive Verkabelung, Sicherungen und Batterien (zweimal 80 Amperestunden Blei-/Säure-Akku). Hier muss daher jeder selbst entscheiden, ob er stattdessen tatsächlich lieber auf den oben genannten Gelbatteriesatz umsteigt – wobei dann wieder die Kostenersparnis durch den reduzierten Grundpreis gegenzurechnen wäre – und wirklich ein zusätzliches Solarmodul für den Verbraucherstromkreis möchte, beziehungsweise einen integrierten Wechselrichter braucht.

Ebenso könnte man, um in Sachen Energiebedarf wirklich autark zu werden, auch noch über weitere Umrüstungen – beispielsweise auf LED-Lampen und -Positionslaternen und ähnlich verbrauchsgünstige Lösungen – nachdenken. Der Phantasie und auch den Möglichkeiten sind hier heute kaum mehr Grenzen gesetzt.

Weitere Infos: ETW – Energy Sirko Wachsmuth, Dorfstraße 9 D-17217 Mallin, Telefon: 0 39 62 – 21 13 19, E-Mail: info@etw-energy.de, www.energy-sailing.de.

schiffskammer mit Tür (Aufpreis: 480 Euro) – die vorliegende Variante erscheint mir allerdings persönlich deutlich praktischer und auch wohnlicher. Für eine Überraschung sorgt wiederum der Blick aufs Maßband: Eine Länge von 2,02 Meter traut man der Dreieckskoje im Vorschiff auf den ersten Blick kaum zu. Die Breite geht mit 1,55 Meter (größte Breite – Schulterbreite: 1,49 Meter) trotz der Verjüngung auf lediglich 0,33 Meter in der Vorpiek ebenfalls in Ordnung – hier liegt also keineswegs lediglich eine „Hundekoje“

bei manchem auch im heimischen Schlafzimmer nicht finden. Die Koje lässt sich mit diesen Abmessungen auch problemlos in Querrichtung nutzen – ganz wie es einem am bequemsten erscheint. Für ausreichend Licht und bei Bedarf auch Luft sorgen Seitenfenster nach außen und ins Cockpit – gegen Aufpreis (320 Euro) wird auch noch eines in den Heckspiegel integriert. Kaum weniger beeindruckend präsentiert sich die ebenso geräumige wie funktionelle Nasszelle. Kurzum: Abgesehen vom etwas eingeschränkten

Halt. Auf den Punkt gebracht: eine klare „Eins“ für dieses Ausbaukonzept auf gerade einmal 29 Fuß.

Neben dem Eiche-Holzusbau der Testyacht ist alternativ ebenso ein Mahagoni-Ausbau möglich – Kirschholz findet gegen Aufpreis (2.100 Euro) Verwendung.

Überzeugendes Antriebskonzept

Jetzt sind wir gespannt, wie sich die Arion 29 auf dem Wasser verhält – und schon beim Ablegen hält sie die nächste Überraschung bereit: Da die beiden starr an der Badeplattform montierten Elektro-Außenborder ein ganzes Stück hinter dem Ruderblatt sitzen, erwarten wir beim Achterausmanövrieren aus der Box ein eher hakeliges Manöver – doch weit gefehlt. Wie sich herausstellt, spricht die Yacht sofort auf den Antrieb an und nimmt ohne Zögern Fahrt auf, sodass auch schon frühzeitig eine ausreichende Ruderwirkung einsetzt. Gerade bei Hafenanläufen können Elektroantriebe schließlich auch mit dem Vorteil auftrumpfen, bereits bei niedrigen Touren das volle Drehmoment aufzubieten. Dazu kommt die praktisch stufenlose Drehzahlregulierung, die ein extrem feinfühliges Dosieren der Maschinenbefehle ermöglicht. Dass sich diese Effekte gegenüber einem Diesel ebenso unter Effektivitätsgesichtspunkten positiv darstellen, dürfte auf der Hand liegen. Und dies gelte gleichsam mit Blick auf eine moderate Marschfahrt, wie Eigner Sirko Wachsmuth betont.

Um die Maschinensteuerung möglichst komfortabel zu gestalten, hat er im Cockpit an Steuerbord einen Maschinentelegrafen mit Doppelgriff installiert, wie man ihn auch von zweimotorigen Motoryachten kennt. So bedarf es nur wenig Umgewöhnung beim Umstieg von einer Yacht mit üblichem Dieselantrieb – abgesehen von der viel feinfühligere Kontrolle, der Möglichkeit einer getrennten Drehzahlsteuerung beider Motoren und einem deutlich leiseren Lauf.

Am Testtag herrscht sehr wechselhaftes Wetter über der Müritz – Frontendurchgänge sorgen regelmäßig für heftige „Duschen“ von oben und extrem böige Winde mit



Bei etwas mehr Wind „outet“ sich die recht ranke Arion als echte Skipper-Yacht – bleibt aber jederzeit problemlos kontrollierbar, sodass sich unterm Strich ein guter Kompromiss zwischen Agilität und Sicherheit einstellt.

vor. Schönes Detail am Rande: Die Decks Luke über der Vorschiffskoje gibt bei Bedarf auch ein Fluchtluk her.

Sogar geradezu fürstlich geht es im Achterschiff zu: Die dortige Eignerzimmer an Backbord bietet neben großzügigem Schrankraum und ebensolcher Standfläche (bei einer Stehhöhe von immerhin noch 1,75 Meter) eine zwischen 2,20 Meter (Außenseite) und 1,97 Meter (Innenseite) lange sowie zwischen 2,04 Meter und 1,28 Meter (achtern) breite Doppelkoje – mehr dürfte sich

Navigationbereich haben wir unter Deck auch auf den zweiten Blick weder Anlass zu handfester Kritik noch Ansatzpunkte für effektive Verbesserungen gefunden. Das Ganze erscheint vielmehr rundherum durchdacht. Neben einer zudem durchgehend ordentlichen handwerklichen Ausführung fällt vor allem die Funktionalität des Ausbaus positiv auf – so gestalten sich beispielsweise sämtliche Staumöglichkeiten uneingeschränkt seegerecht und geben solide Handläufe sowie Schlingerleisten jederzeit sicheren

Geschwindigkeiten zwischen 16 und 25 Knoten (5 bis 6 Beaufort). Hinzu kommt eine zwar kleine, aber kurze spitze und mitunter auch etwas ruppige Welle. Anfängliche Bedenken, dass die jeweils gerade einmal 2 Kilowatt starken Elektromotoren damit überfordert sein könnten, werden jedoch sofort zerstreut. Wir haben kein Problem, die Yacht in Marschfahrt durch die Welle zu steuern und trotz des hohen Freibords selbst bei Seitenwind auf Kurs zu halten. Dabei macht die Arion solide 5,5 Knoten Fahrt – viel mehr dürfte von dem standardmäßigen Volvo-Penta-Diesel D1-13 mit seinen 9 Kilowatt auch kaum zu erwarten sein. Ungewohnt gestaltet sich nur das konstante Surren der beiden Außenborder – doch was für ein Vergleich zum Hämmern eines konventionellen Inborders. Auf eine eingehende Schalldruckpegelmessung im Innenraum verzichteten wir, denn hierbei würde das Rauschen von Wasser und Wind locker die geringen Antriebsgeräusche übertönen.

Das Manövrierverhalten der Yacht lässt während des Tests insgesamt nichts zu wünschen übrig: Sie dreht bei Hartruderlage behände auf dem Teller und lässt sich aus Marschfahrt in kurzer Zeit zum Stehen bringen – mit dem weiteren positiven Nebeneffekt, dass der E-Antrieb mit einem plötzlichen Umschalten von Voraus- auf Achterausfahrt auch kein Problem hat.

Lebendiges Segelverhalten

Etwas weiter draußen setzen wir schließlich die Segel. Die Arion 29 ist standardmäßig mit einem 19 Quadratmeter messenden Lattengroß mit zwei Reffreihen sowie einer 18 Quadratmeter großen Rollgenua ausgestattet. Der Eigner hat aber auch hier auf zeitgemäße Technologien gesetzt und anstelle des serienmäßigen Dacron-Tuches edle Laminat-Segel aufgezogen. Aufgrund der Starkwindböen entscheiden wir uns für ein Reff im Großsegel – die 140-Prozent-Genua wird ebenfalls nicht vollständig ausgerollt. Die Elektro-Außenborder klappen wir zum Segeln derweil einfach hoch. Die Yacht springt auch unter ►

Segeln sofort an und nun merkt man doch, dass es sich um eine Skipper-Yacht handelt – denn auch die Arion gibt sich für ein Fahrten-schiff recht rank und agil. Dank des vergleichsweise hohen Freibords stellt die Krängung jedoch keinerlei Problem dar – es wird weder sonderlich nass noch wirklich ungemütlich. Zumal sich die Yacht an der Pinne wiederum recht gutmütig gibt – das Steuerverhalten gestaltet sich jedenfalls keineswegs nervös. Der Druck bleibt stets moderat; man erhält ausreichend Rückmeldung; und selbst kleine Fehler oder Zögerlichkeiten verzeiht die Arion erstaunlich großherzig. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass wir in einigen extremen

auf schwache Winde zusätzlich einen Gennaker oder Spinnaker ordert (Aufpreis: 2.800 Euro inklusive Ausrüstung). Denn mit einer „normalen“ Arbeitsfock ließe sich bei eingerefftem Groß sicher noch ein ausgeglicheneres Segelverhalten realisieren.


Bei den Geschwindigkeiten unter Segeln braucht sich die Arion 29 ebenfalls nicht zu verstecken: Selbst auf größter Höhe, die wir bei rund 50 Grad festmachen – angesichts des Reffs und des Schwerts immer noch ein guter Wert – läuft die Arion flotte 5,3 Knoten. Auf optimaler Höhe messen wir etwa 10 Grad tiefer 5,5 Knoten Fahrt. Mit leicht aufgeschrickten Schoten kommen wir auf einem üblichen Fahrtenseg-

geordneten Genuawünschen schon einen ziemlich langen Arm. Dieser Umstand sowie letztlich auch die nicht selbstholenden Arbeitswünschen für die Fallen und Strecker empfehlen letztlich eine mindestens zweiköpfige Cockpitcrew. Mit ein paar Umrüstungen ließe sich aber durchaus auch eine einhandaugliche Yacht realisieren. Für ausgedehnte Törns sollte man in puncto Rigg, Trimmeinrichtungen und Besegelung aber auf jeden Fall noch einmal über die eine oder andere Modifikation nachdenken.

Fazit

Die Arion 29 demonstriert eindrucksvoll, dass es nicht zwingend 30 Fuß oder mehr für eine vollwertige Fahrtenyacht braucht. In Sachen Flexibilität kann sie mit ihren kompakten Abmessungen und dem auf Wunsch variablen Tiefgang sowie der optionalen Mastlegevorrichtung sogar manch große „Schwester“ in den Schatten stellen. Dies gilt insbesondere in der getesteten Version, die dank des ebenso emissionslosen wie nachhaltigen Antriebs- und Energieversorgungskonzeptes selbst strenge Umweltschutzauflagen nicht zu fürchten braucht.

Der Grundpreis von 66.000 Euro für die Arion 29 Comfort (ohne Elektroantrieb) geht angesichts des Gesamtpaketes aus unserer Sicht ebenfalls in Ordnung – wenn er auch kein ausgewiesenes „Schnäppchen“ darstellt. In der „Baltic Edition“, bei der neben dem bereits erwähnten „Cruising-Paket“ auch noch einige weitere grundlegende Ausstattungselemente wie unter anderem Kompressor-Kühlschrank, Sprayhood, Antifouling, Warmwasserboiler, Lazy-Jacks/-Bag, Windex, Logge und Lot hinzukommen, schlägt die Yacht mit 77.000 Euro zu Buche.

Doch dafür erhält man eben auch eine komplette und rundherum durchdachte Tourenyacht in dennoch jederzeit problemlos kontrollierbarer Größe. Die CO₂-freie Arion 29 E dürfte künftig für weitere Impulse sorgen. Hier muss man zwar noch etwas tiefer in die Tasche greifen (siehe Kasten) – doch auch eine solche Investition kann sich in vielerlei Hinsicht rechnen. 



Für niedrige Brückendurchfahrten lassen sich auch die Windgeneratoren seitlich abklappen.

Böen gelegentlich auch einmal in die Sonne schießen – immerhin sind wir mit einer Integralschwert-Version unterwegs, die dem rasch zunehmenden Druck im Rigg nur bedingt etwas entgegenzusetzen hat. Doch auch in diesen Momenten kommen nie Bedenken auf – hat man nie das Gefühl, die Grenzen der Yacht zu überreizen. Sicher: Ein Traveller wäre gerade mit dem steifen Segel jetzt nicht zu verachten – doch dieses gehört schließlich ebenso wenig zur Standardausstattung wie der Großschotwagen. Wer sich für eine Arion entscheidet, sollte aber überlegen, ob er sich nicht vielleicht von vornherein ein kleineres Vorsegel zulegt – und dafür mit Blick

lerkurs sogar auf 6,1 Knoten. Auf Halbwindkurs sowie im Raumgang erreicht die Yacht mit 6,5 beziehungsweise 6,7 Knoten annähernd ihre Rumpfgeschwindigkeit.

Zusammengefasst stellt das Segelverhalten damit einen guten Kompromiss zwischen Agilität und Sicherheit dar – wie man es sich von einer Tourenyacht wünscht. Mit Blick auf das Handling findet sich in Sachen Deckslayout derweil vereinzelt noch Verbesserungspotenzial: Während beispielsweise die Großschot mit Block und Klemme am Cockpitboden für den Rudergänger noch gut erreichbar ist, braucht es zur Bedienung der recht weit vorn auf den seitlichen Cockpitsüls an-

Arion 29 Comfort

Technische Daten

KonstrukteurM. & A. Orych
 CE-EntwurfskategorieB (küstenferne Gewässer)
 Takelungsart.....Sloop
 Bauweise GFK (Rumpf: massiv, Deck: Sandwich)
 Länge über Alles9,00 m
 Länge Wasserlinie 7,30 m
 Breite.....2,98 m
 Tiefgang Standardkiel *.....1,50 / 1,20 m
 Verdrängung **ca. 3.200 kg
 Ballastanteil **ca. 34 % kg

Masthöhe (über WL) 13,00 m
 Segelfläche am Wind ***37 m²
 Großsegel Standard19 m²
 Genua Standard (130 %)18 m²

Maschine ****Volvo Penta D1-13 9 kW (13 PS)
 Tankkapazität Diesel65 l
 Tankkapazität Wasser.....120 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon *****2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon5
 Stehhöhe im Mittelca. 1,76 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....6,6 kn
 Längen/Breitenverhältnis 3,02/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis *4,13
 Spez. Segelfläche *.....11,56 m²/t

* je nach gewählter Kielvariante, mit optionalem Schwertkiel liegt der Tiefgang zwischen 1,60 und 0,40 m, ** abhängig vom Ballast: 1.100 kg in der Tief- und 1.200 kg in der Flachkielversion sowie 1.300 kg mit Schwertkiel, *** Segelfläche in der Standardversion, **** Standardmotorisierung, optional auch 20-PS-Dieselmotor oder E-Antrieb (siehe Kasten) möglich, ***** Vorschiffskabine optional abteilbar

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....50°5,3 kn
 Optimale Höhe.....61°5,5 kn
 Aufgeschrickt75°6,1 kn
 Halber Wind.....90°6,5 kn
 Raumgang120°6,7 kn

Diese Werte wurden mit der Schwertkielversion unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel ca. 18 kn, Wellenhöhe: 0,2 m



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 66.000 Euro inkl. 19% USt.

Darin enthalten unter anderem: Aluminium-Rigg inkl. Baum, Schoten, Fallen und Strecker, Standard-Lattengroßsegel und 130-Prozent-Genua inklusive Rollanlage, Teakbelag auf Cockpitbänken/-boden und Badeplattform, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwinschen (Harken ST 16) und zwei Arbeitswinschen (Harken), Pinnensteuerung, vier Belegklampen, Maschine (mit Saildrive in der Festkiel- und Welle in der Schwertversion) und Zweiflügel-Festpropeller, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (2 x 80 Ah Bordnetz-Batterien), Positionslaternen, Druckwassersystem, Innenausbau, Pantry mit Edelstahlpüle, Zwei-Flammen-Gaskocher mit Ofen, Nasszelle mit Pump-WC

Werft / Händler

Skipper Yachts Sp. z o.o., ul. Kobylanska 30, 02-984 Warszawa (Polen), www.skipper-yacht.com.pl

Nordsail Yachtbetreuung OHG, Am Stau 3, D-23568 Lübeck, Telefon: 04 51 - 98 97 500, www.nordsail.de



Grafiken: Michael Herrmann