



Angepasst. Neu ist das lange Lichtband
am Aufbau, das erscheint modern. Alt
sind die (zu) schmalen Rumpffenster

VON BEIDEM DAS BESTE

*Außen sportliche Neuzeit, innen gemütliche Klassik:
Bei der **ARCONA 435** trennen sich die Welten am Niedergang.
Die schöne Schwedin auf dem YACHT-Prüfstand*



Schön und schlicht. Die gestreckten Linien und der flache Freibord prägen die Optik der Arcona 435



Schon der Geruch unter Deck ist ein anderer – ein angenehmer. Skandinavische Ausbauqualität kann man nicht nur sehen und fühlen, sondern eben auch riechen.

Vielleicht liegt es am Holz, vielleicht am Lack oder vielleicht an den Stoffen. Wer über eine feine Nase verfügt, kennt die olfaktorischen Kontraste und kann unterscheiden. Das macht die Yachten zum Beispiel von Hallberg-Rassy, Najad oder Arcona zwar nicht besser, dafür aber unverwechselbar.

Torgny Jansson, bisher Eigentümer und Chef von Arcona Yachts in Gustavsberg bei Stockholm, hat im Frühjahr 2018 sein Unternehmen an den schwedischen Investor Håkan Eksandh verkauft, dem auch Najad gehört. Jetzt firmieren die beide Werften unter einem Dach, bleiben aber weiterhin als eigenständige Marken produktiv. Auch Jansson selbst fungiert zunächst weiterhin als Geschäftsführer.

So gesehen ändert sich nicht viel bei Arcona Yachts – wohl aber im Programm der schwedischen Traditionswerft. Mit dem neu-

en Modell 435 verabschieden sich die Yachtbauer insbesondere vom bisher typischen und einzigartigen Erscheinungsbild ihrer Modelle. Anstelle der schlanken Kajütfenster zeigt das Styling nun ein durchgehendes Lichtband seitlich am Aufbau. Damit präsentiert sich Arcona optisch zeitgemäß und auch dichter dran am Wettbewerb, etwa von Grand Soleil oder X-Yachts. Geblieben sind dagegen die sehr schmalen Rumpffenster, die sich – Schlitzeln ähnlich – smart in die

Ziergöhl integrieren und deshalb von außen kaum in Erscheinung treten. Sie sind eine Art Markenzeichen von Arcona; allerdings ist ihr Nutzen bezüglich von mehr Licht unter Deck spärlich. Liefße man sie weg, würde das weder innen noch von außen besonders auffallen.

Das Vorgängermodell Arcona 430 wurde 2009 mit der Auszeichnung als Europas Yacht des Jahres gewürdigt. Jetzt, zehn Jahre danach, soll die Arcona 435 den Erfolg wiederholen. Eine erste Hürde dafür ist mit der Nominierung für den begehrten Preis geschafft. Später muss sich das aktualisierte Boot der Jury beweisen.

RACEN ODER TOUREN? MIT DEM SCHIFF SOLLTE BEIDES GEHEN

EXTREMER SPANT – OHNE CHINES

Was dem Schiff zumindest bezüglich seiner Segeleigenschaften nicht schwerfallen dürfte. Die YACHT-Redaktion ist für einen Test im schwedischen Marstrand an Bord der eleganten Nordländerin gegangen. Sonne, Wärme und zwischen 12 und 15 Knoten Wind bieten dafür die optimalen Rahmenbedingungen. Die Arcona 435 kreuzt mit gut 7 Knoten Fahrt und wendet dabei über einen

**ETABLIERT**

Bewährtes Layout für Performance-Boote. Schotwinschen auf dem Süll, Winschen für Fallen und Trimmleinen am Niedergang

**UNNÖTIG**

Eine Selbstwendefock wäre machbar. Das Handling mit der kurz überlappenden Genua ist aber mühe- und problemlos

DURCHDACHT UND CLEVER

Gutes, was selten geworden ist: Im Cockpit finden sich richtige SCHWALBENNESTER, zum Beispiel für Winskurbeln

**GERÄUMIG**

Die großen Staufächer im Heck schlucken allerhand Material sowie die Rettungsinsel. Eine zusätzliche Segellast gibt es im Vorschiff

**GEORDNET**

Die Garage für die Sprayhood dient auch als Träger für die Instrumente. Das laufende Gut wird weitgehend im Deck geführt

**UNGEBUNDEN**

Die Steuersäulen und -räder stehen frei. Der Steuermann kann dahinter, daneben oder davor sitzen, je nach Crewstärke

Winkel von 85 Grad. Die Daten auf den Displays der Instrumente wirken also schon einmal überzeugend. Noch mehr gefallen im Test die ausgezeichneten Segeleigenschaften mit einem leichten Ruderdruck, der dem Steuermann an den doppelten Rädern genau so viel Rückmeldung gibt, dass dieser das Schiff sehr gefühlvoll lenken und sich leicht an das volle Leistungspotenzial heranarbeiten kann.

Für den Weg zurück wird ein fülliger Topp-Gennaker gesetzt, wobei der Segelhalbs beim Testboot direkt am Bug angeschlagen wird; einen Bugspriet mit integrierter Ankerhalterung können Kunden leider nur als Option und gegen Aufpreis bekommen. Schade, denn der Rüssel gehört eigentlich zur Standardausstattung für einen sportlichen Performance-Cruiser, der vermutlich oft mit einem zusätzlichen Raumwindsegel oder mit Code Zero gesegelt wird. Jedenfalls: Mit gesetztem Gennaker erreicht die Schwedin bei rund 120 Grad Windeinfall knapp 9 Knoten Fahrt über Grund.

Die Arcona 435 segelt auf allen Kursen bemerkenswert steif und zudem mit relativ

wenig Krängung. Das überrascht, weil der Riss mit einem Streckungsverhältnis (Länge zu Breite) von über 3,3 im Vergleich zur Konkurrenz eher schlank ausfällt und auch der Ballastanteil im Kiel mit 36 Prozent nur gemäßig ist. Konstrukteur Stefan Qviberg, der seit Jahren für Arcona tätig ist, hat die achter-

**ZWANGLOS**

Vorbildliche Position für Solosegler: Das Rad zwischen den Beinen und die Hand an der Kurbel der Winsch – so kann man arbeiten

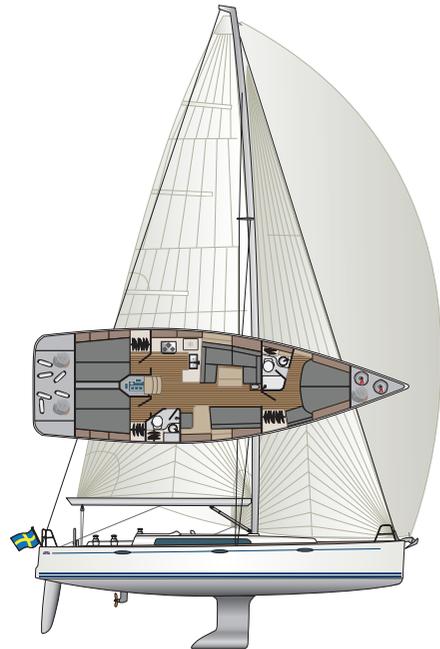
liche Sektion des Schiffs dafür mit einem extrem ausgeprägten U-Spant gezeichnet, was in Sachen Formstabilität der Funktion von Chines gleichkommen soll, aber keine echten Kanten vorsieht. Das breite und hinten fast komplett flache Unterwasserschiff hat aber einen Nachteil: Im Hafen und bei unruhigem Wasser schlagen die Wellen gut hörbar unten an den flachen Rumpf, was vor allem nachts nerven kann.

FÜR ENTSPANNTES ARBEITEN

Das Layout im Cockpit entspricht der konventionellen, aber vielfach bewährten Anordnung bei Performance-Cruisern. Heißt: primäre und sekundäre Winschen für Genua- und Großschot (German Cupper) auf dem Süll. Fallen, Reff- und Trimmleinen werden über den Mastkragen und innerhalb vom Kajütaufbau auf die zwei zusätzlichen Winschen am Niedergang geführt. Dies ist in ähnlicher Form bei allen aktuellen Arcona-Modellen so gelöst und funktioniert von 10 bis über 14 Meter Rumpflänge sehr gut.

Bei der neuen 435 gefällt insbesondere die variable Sitzposition für den Steuer- →

ARCONA 435



Unwandelbar. Der Innenausbau mit drei Kabinen und zwei Nasszellen bleibt der Standard – ohne Varianten

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFT UND STROM

42 Grad	7,1 kn
60 Grad	8,2 kn
90 Grad	8,5 kn
120 Grad*	8,8 kn
150 Grad*	7,8 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 12 kn (4 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 0,5 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 5,1	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Sportliches Potenzial: leichte Bauweise und überdurchschnittlich viel Segelfläche

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,90 / 1,20 m
Salon (Option)	2,00 x 1,40 / 1,20 m
Achtern	2,02 x 1,50 / 1,32 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Stefan Qviberg
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	13,20 m
Breite	3,98 m
Tiefg./altern.	2,30/2,00, 2,60 m
Gewicht	8,9 t
Ballast/-anteil	3,2 t/36 %
Großsegel	62,0 m ²
Rollgenau (107 %)	52,0 m ²
Maschine (Yanmar)	33 kW/45 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion mit Divinycellschaum als Kernmaterial, gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	400 200 €
Preis segelfertig ²	415 750 €
Komfortpreis ²	434 340 €
Garantie/gegen Osmose	3/3 Jahre

WERFT UND VERTRIEB

Arcona Yachts, 14341 Gustavsberg (SWE); www.arconayachts.se

Yacht-BEWERTUNG

Schnell und sportlich segeln und trotzdem auch klassisch-komfortabel wohnen: Die Arcona 435 schafft den schwierigen Kompromiss meisterlich. Das Boot ist geradlinig und funktioniert sehr gut

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Guter Kompromiss Sport/Komfort
- + Robuste, hochwertige Bauweise
- Im Vergleich teuer

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Segelt hoch und steif am Wind
- + Gelungenes Cockpitlayout
- + Starke Komponenten, gutes Trimmen

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Schöner, schnörkelloser Innenausbau
- Kleine Fenster, wenig Licht
- Mangelnde Lüftungsmöglichkeiten

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Maschine sehr gut zugänglich
- + Versenkbarer Cockpittisch

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

mann. Steht ein Großschoter zur Verfügung, sitzt der Rudergänger bequem und mit ausreichend Halt hinter dem Rad. Ist er dagegen mit kleiner Crew oder allein unterwegs, kann er vor dem Rad sitzen und steuern, zugleich aber auch die Großschot auf der Winsch sowie den wichtigen Traveller gut bedienen. Die komplett frei stehenden Steuersäulen

erlauben es, dass der Rudergänger beliebig und schnell seine Position ändern kann.

STARK MIT STAHLRAHMEN

Die kurze und hohe Genua mit 106 Prozent Überlappung ist Standard bei Arcona. Die effizienten Schot-Inhauer dafür gibt es ab Werft dazu, genauso wie das Profilvorstag

mit Rollanlage unter Deck. Auch das kräftige Achterstag mit Dreifach-Kaskade und Sechsfach-Talje gehört zur Grundausrüstung der 435. Werftchef Torgny Jansson, selbst ein erfahrener und erfolgreicher Regattasegler, möchte bezüglich der Ausstattung an Deck seiner Yachten keine Kompromisse eingehen. Beim Testboot sind Beschläge von

DURCHDACHT – AUCH IM DETAIL



PRAKTISCH

Der Stauraum unter dem Doppelbett im Vorschiff wird mit Schubladen erschlossen



ZENTRAL

Die Tanks für Wasser und Diesel sind aus Edelstahl und unter den Sofas im Salon eingebaut



ENERGIEGELADEN

Alle Batterien sind unter den Kojen achtern eingepasst. Die Installation ist vorbildlich



ERREICHBAR

An Maschine und Saildrive kann man auch von den Seiten gelangen – der Mechaniker freut sich

GRAND SOLEIL 43

Konstrukteur.....	<i>Claudio Maletto</i>
Rumpflänge.....	13,25 m
Breite.....	4,00 m
Tiefgang/alternativ.....	2,40/2,00 m
Gewicht.....	9,1 t
Segelfläche am Wind.....	96,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,7
Grundpreis ab Werft.....	308 210 €
Preis segelfertig ²	325 860 €
YACHT-Test.....	4/2013

Starker Gran Turismo mit einer aufregenden Optik und vielen gut gelösten Details an und unter Deck. Für den Ausbau gibt es keine Varianten. Es bleibt bei drei Kabinen und zwei Bädern

**ITALIA 12.98**

Konstrukteur.....	<i>Matteo Polli</i>
Rumpflänge.....	12,98 m
Breite.....	4,16 m
Tiefgang.....	2,25 m
Gewicht.....	7,9 t
Segelfläche am Wind.....	103,0 m ²
Segeltragezahl ¹	5,1
Grundpreis ab Werft.....	355 810 €
Preis segelfertig ²	402 100 €
YACHT-Test.....	7/2016

Attraktiver Performance-Cruiser, der im YACHT-Test eine starke Leistung unter Segeln zeigt. Die Optik mit dem einfallenden Heck und den geneigten Fenstern ist speziell

**SOLARIS 44**

Konstrukteur.....	<i>Javier Soto Acebal</i>
Rumpflänge.....	13,25 m
Breite.....	4,18 m
Tiefg./altern.....	2,60/2,40, 2,20 m
Gewicht.....	9,9 t
Segelfläche am Wind.....	98,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,6
Grundpreis ab Werft.....	354 620 €
Preis segelfertig ²	382 700 €
YACHT-Test.....	folgt

Schöner und auch schön gebauter Edelkreuzer in hochwertiger Ausführung. Die neue Solaris 44 wird im September erstmals vorgestellt. Standard sind drei Kabinen und zwei Nasszellen

**XP-44**

Konstrukteur.....	<i>X-Yachts Design</i>
Rumpflänge.....	13,29 m
Breite.....	4,07 m
Tiefgang/alternativ.....	2,30/2,65 m
Gewicht.....	8,6 t
Segelfläche am Wind.....	106,8 m ²
Segeltragezahl ¹	5,0
Grundpreis ab Werft.....	374 255 €
Preis segelfertig ²	399 645 €
YACHT-Test.....	11/2011

Leistungsstarkes und sehr gut ausgestattetes Performance-Boot aus Dänemark mit Regatta-Ambitionen. Schnörkelloser, aber trotzdem wohnlicher Innenausbau



DER RAHMEN AUS STAHL IST ANGEBOLOTZT, NICHT FEST ANLAMINIERT

Seldén und Winschen von Andersen verbaut, auf Kundenwunsch. Im Standard kommt dagegen Hardware von Harken zum Einsatz, welche eher zu groß als zu klein dimensioniert ist.

Als Alternative zur Genua kann der Kunde sich für eine Selbstwendefock entscheiden. Beim Testschiff ist die Schiene dafür zu Testzwecken bereits vormontiert, fällt in der Ausführung aber ungemein wuchtig aus und bricht optisch mit den eleganten Linien. Der Mast von Seldén mit zwei Salingen ist durchgesteckt und steht innen auf einem Stahlträger, welcher im Rumpf eingepasst und an die massiv ausgeführten Stringer angebolt wird. Die Werft verzichtet aus Gründen unterschiedlicher Ausdehnungs- und Torsions-Eigenschaften darauf, den Stahlrahmen fest an den GFK-Rumpf zu laminieren – eine Glaubensfrage, welche die Hersteller unterschiedlich interpretieren.

Rumpf und Deck der Arcona 435 werden als GFK-Konstruktionen mit Schaumkern und Vinylesterharz im Vakuum-Infusionsverfahren aufgebaut. Als Option kann man das Schiff auch komplett aus Kohlefaser be-

stellen; die Gewichtersparnis wird von der Werft mit rund 350 Kilogramm kalkuliert. Nicht unerheblich ist der Aufpreis dafür, rund 50 750 Euro brutto.

Gefertigt werden die großen Arcona-Modelle 435 und 465 in Uddevalla in Schweden. Die kleineren Schiffe Arcona 340, 380 und 410 werden weiterhin in Estland hergestellt.

NORDISCHE GEMÜTLICHKEIT

Um den Innenausbau der Arcona 435 richtig einzuordnen, muss man zunächst wissen, dass der Eigner des Testschiffs offensichtlich die klassische und konservative Optik bevorzugt. Die dunkelblauen Polster in Kabinen und Salon sowie die Vorhänge vor den Fenstern am Aufbau entsprechen längst nicht mehr dem aktuellen Design und auch nicht dem Standard von Arcona bezüglich der Gestaltung des Interieurs – das geht ab Werft moderner, leichter und freundlicher. Dazu bieten die Schweden jetzt als Variante zum Ausbau mit dem rötlichen Khaya-Mahagoni erstmals auch den Einsatz von hellem Eichenholz an. Man darf gespannt sein, wie dies im Schiff wirkt. →

**VERSENKBAR**

Der Cockpittisch kann zusammengeklappt in den Kanal zwischen den Achterkabinen versenkt werden. Aber er steht wackelig



Akzentuiert. Dunkle Hölzer und helle Wegerungen schaffen Kontraste. Die Vorhänge müssen nicht zwingend sein

DER AUSBAU IST KLASSISCH VON DEN OBER- FLÄCHEN UND FORMEN HER

Trotzdem: Wegen der schmalen Fenster im Aufbau und der fast nicht vorhandenen Rumpffenster bleibt es innen auch tagsüber relativ dunkel; dagegen helfen selbst die beiden großen Luken im Dach vom Aufbau nicht viel. Dafür ist es innen aber auch richtig gemütlich und wohnlich, ganz nach nordischem Vorbild. Das Interieur präsentiert sich zudem durchweg schlicht und ungekünstelt. Vor allem aber: tadellos gebaut, und zwar bis ins kleinste Detail der Bordtechnik. Nur ein Sachverhalt fällt negativ auf: Sowohl im Salon als auch in der Nasszelle achtern fehlt es an ausreichend Möglichkeiten zum Lüften.

Das Layout unter Deck sieht zwei Doppelkabinen achtern vor sowie eine sehr luxuriöse Eignerkabine im Vorschiff mit einem großen Doppelbett (1,90 Meter Breite auf Schulterhöhe) inklusive eigenem Bad mit Duschoption. Das Wohnangebot mit drei abgetrennten Kabinen und zwei Nasszellen ist der Standard in der Klasse von Performance-Cruisern dieser Größe, ebenso die Positionierung der Navigation und der Pantry. Auch

die Konkurrenz (siehe Seite 75) bietet dazu kaum nennenswerte Varianz.

EHRlich UND KOMPROMISSLOS

Schon immer fokussierte Arcona Yachts sowohl an wie auch unter Deck in erster Linie die gute Funktion und versucht nicht mit unnötigem Beiwerk in Form vermeintlich besonders smart gelöster Details zu punkten. Das ist auch beim neuen Schiff so. Es überzeugen vielmehr das schlüssige Konzept, die qualitativ fehlerfreie Verarbeitung und die hochwertige Ausstattung.

Ein erster Blick auf die Preisliste mag vielleicht Schmerzen bereiten: Rund 400 000 Euro brutto verlangt Arcona für das gut ausgestattete Basisboot, und das noch ohne die Segel – ein auch im Vergleich zur gehobenen Konkurrenz nicht günstiger Betrag. Aber: Arcona will keine Alternative sein, sondern Individualisten eine attraktive Plattform bieten. Dafür werden diese auch bereit sein, tiefer in die Tasche zu greifen.



RADIKAL

Der extreme U-Spant achtern übernimmt die Funktion von Chines. Auch forciert krängt das steife Boot nicht übermäßig

MICHAEL GOOD

GEDIEGEN WOHNEN

Die STEHHÖHEN sind nicht allzu üppig bemessen, vor allem im Vorschiff. In der Serie wird die Werft den Boden noch tiefer legen und kann so fünf Zentimeter gewinnen



NORDISCH

Viel Mahagoni und blaue Polster wirken sehr skandinavisch; Varianten werden angeboten. Den Salontisch gibt es auch absenkbar



FUNKTIONAL

Die Pantry überzeugt mit großen Arbeitsflächen und gut eingeteilten Stauräumen. Platz für Töpfe und Pfannen ist vorhanden



PRAXISGERECHT

Der Tisch in der Navigation genügt für die Arbeit mit der Seekarte. Übersichtlich gestaltet ist auch das Elektropaneel



FÜRSTLICH

Das Doppelbett im Vorschiff misst 1,90 Meter Breite auf Schulterhöhe. Damit ist die Koje deutlich größer als beim Wettbewerb



ORDENTLICH

Dank des breiten Hecks sind die Kojen achtern groß genug für die Doppelbelegung. Stauräume gibt es in den Kabinen reichlich



GENÜGSAM

Die zwei Nasszellen erfüllen die Norm, mehr aber auch nicht. Eine Dusche gibt es nur im Vorschiff, allerdings ohne feste Abtrennung