



Großraum-Van



FOTOS: YACHT/AA - KREMLIN

Die Mariner 24 ist der jüngste Entwurf der polnischen Werft. Ob der Kleinkreuzer mit einem ähnlich überzeugenden Konzept aufwartet wie die kleine Schwester, offenbart der Praxistest

Es gibt Segler, die haben bei den Worten Performance-Cruiser, Tiefkiel, Leichtbau oder Foliensegel keinen Einschalter. Sie werden eher bei dem Gedanken nervös, die fünfköpfige Familie unter Deck, das Schiff auf dem Trailer hinterm Auto und die Rechnung dafür im privaten Haushaltsplan unterbringen zu müssen.

Menschen, die wissen, dass eine Tonne Blei im Kiel auch schwer in der Geldbörse lastet und der Möbelausbau aus Teakholz genauso wenig im Sonderangebot zu haben ist. Aber deswegen auf eine neue Yacht verzichten? So weit muss der Zwang zur Askese dann ja auch nicht gehen.

Familien-schiff für scharfe Rechner

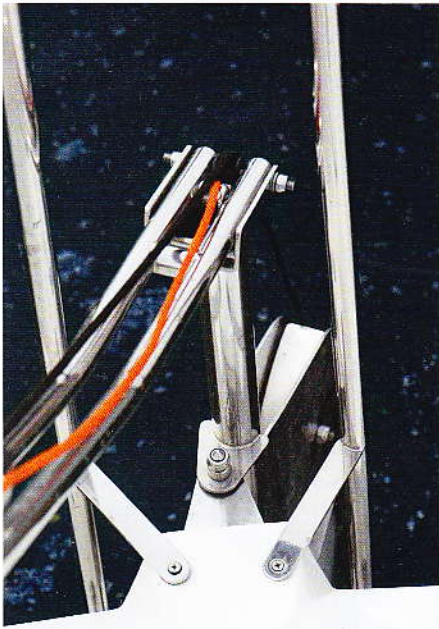
Für genau diese Klientel gibt es Schiffe wie die Mariner 24. Auf dem Papier kurz und bündig, beim Leben an Bord aber gefühlt zwei Nummern größer. Stehhöhe unter Deck, vier vollwertige Kojen, Pantry, Seezaun, Badeleiter. Sieben Meter, die sich schon anfühlen wie eine richtige Yacht. Dass ein 20er-Jollenkreuzer bei 40 Zentimetern mehr Länge gerade einmal Sitzhöhe für zwei bietet, kann man sich im direkten Vergleich kaum noch vorstellen.

Dabei fällt die Mariner grundsätzlich auch in die Rubrik Jollenkreuzer, statt eines Kiels setzt man nämlich auf ein unprofiliertes Stahlschwert. Ganz wie in den 1950er-Jahren. Für das erwünschte Mehr an Stabilität sorgen 400 Kilogramm in der Bilge einlaminiertes Innenballast. In Verbindung mit dem vergleichsweise kurzen Rigg ist daher von einer Ketersicherheit wie auf einem Kielboot auszugehen, trotz des hohen Schwerpunktes von Rumpf und Aufbau.

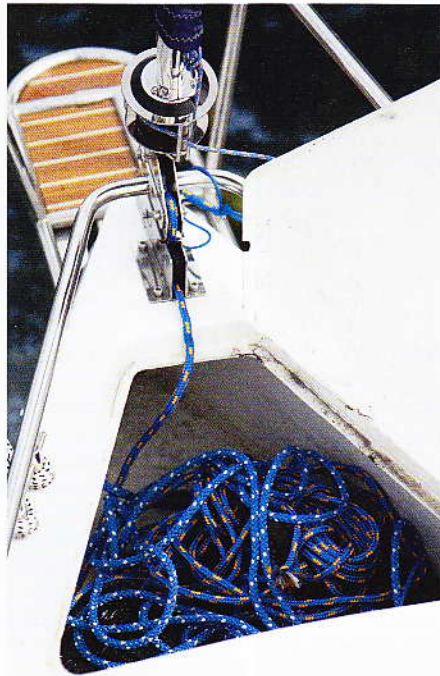
Der immense Freibord von 1,14 Metern macht sich dagegen naturgemäß beim Segeln bemerkbar. Schon bei wenig Wind krängt die hohe Mariner spürbar und vertreibt nach Wenden schnell. So ist es wichtig, schnell Druck ins Schiff zu bekommen, damit Schwert und Ruder ausreichend angeströmt werden. Erst dann kann man mit dem Schwertkreuzer höher an den Wind gehen, mehr als 50 Grad sind aber kaum drin. Hier macht sich die Familienausrichtung des Bootes bemerkbar. Auf den ersten Blick ist zwar alles Nötige an Bord, größere seglerische Ambitionen darf die Crew jedoch nicht



Wohnmobil. Der Freibord ist beträchtlich, der Wohnraum unter Deck aber auch



Der Ruderausschlag ist begrenzt



Der Ankerkasten bietet genug Platz



Die Achterstagstalje überzeugt nicht

hegen. So fehlen zum Beispiel Pinnenausleger und eine benutzbare Achterstagstalje, ist bei der ohnehin schon kleinen Fock viel Fläche im unteren Bereich verschwendet und könnte der Großbaum gut und gerne 40 Zentimeter tiefer hängen.

Wochenendausflügler werden sich daran weniger stören, bleibt die Mariner da-

Die 24er wiegt 1,5 Tonnen. Die Segelfläche reicht dafür gerade aus

durch doch übersichtlich und kontrollierbar. Ein Vorteil auch, wenn die Segelerfahrung ähnlich jung ist wie das Boot selbst.

Schön für Cruiser, nix für Racer

Die Bedingungen am Testtag passen zum anvisierten Kundenkreis: Sommerwetter, 2 Beaufort, glattes Wasser. Unter Segeln geht es raus aus dem netten Niendorfer Hafen – ohne Motor. Eigentlich kein Problem, so ein Schiff lässt sich ja noch problemlos ein paar Meter wriggen. Durch lautstarkes Scheppern wird aber schnell deutlich, dass die angebrachte Maststütze den Ruderausschlag recht stark begrenzt. Andererseits: enge Manöver mag die Mariner sowieso nicht.

Bei 6 Knoten Wind braucht das 1,5 Tonnen schwere Schiff einige Zeit, bis es auf Touren kommt. Das gelingt am besten auf Kursen von halb- bis am Wind, hier zeigt die Logge maximal 4,5 Knoten an. Dass bei den gegebenen Bedingungen schon das Leewant lose durchhängt, ist bei Booten dieser Couleur keine Seltenheit, dem Rigg wird bekanntlich nur eine geringe Bedeutung beigemessen.

Auch auf der Mariner präsentiert sich der 7/8-Mast mit einer Saling und zwei Paar Wanten eher von der schlanken und weichen Art.

Aufraumen Kursen sinken die Geschwindigkeiten spürbar, hier verliert die kleine Fock schnell an Zugkraft, ein großer Raumwinder aber ist nicht an Bord. Auch da wird deutlich: Die Mariner 24 ist eher für den entspannten Familienausflug geplant. Waren auf der kürzeren Mariner 20 wenigstens noch Anschlagpunkte für Spinnaker-Achterholer vorgesehen, sucht man diese auf der 24er vergebens. Eine Genua aber verbietet sich, weil die Oberwanten außen an den Rumpf geführt sind. Bleibt nur, vor dem Wind die Fock auszubauen.

Schön zu sehen ist dagegen, dass die Werft bei der sonstigen Beschlagsausstattung nicht gespart hat. Fast durchweg setzt man auf Produkte von Lewmar, angefangen bei den wertigen Fallenstoppfern bis hin zu den vier verbauten Winschen. Dass für die Schotwinden sogar selbstholende Modelle gewählt wurden, ist in Anbetracht der Bootsgröße schon fast luxuriös, zumindest aber passt es wieder ins Konzept Familienboot. Einfach und übersichtlich.

Schwächen zeigt die Mariner 24 nur bei Baumniederholer und Achterstagspanner. Immerhin sind sie an Bord, bei der kleinen Schwester gehören sie nicht einmal zum Standard-Lieferumfang. Ähnlich wie bei der Mariner 20 ist aber die Aufpreispolitik: Vorsegel-Rollanlage, Jüttbaum und Bugtritt sind genauso aufpreispflichtig wie Badeleiter und Außenborder-Halterung.

Heller Raum mit dunklen Seiten

Unbestrittener Pluspunkt der Mariner 24 ist ihre großzügige und lichte Kajüte. Mit einer Stehhöhe von maximal 180 Zentimetern wähnt man sich nicht mehr auf einer Sieben-Meter-Yacht, sondern vermutet rund einen Meter Rumpflänge mehr. Das ge- ➤

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 50 Grad)	4,2 kn
60 Grad Wind	4,5 kn
90 Grad Wind	4,3 kn
130 Grad	4,0 kn
180 Grad (Schmetterling)	4,0 kn

Wind: 6–8 kn (2–3 Bft.)
Wellenhöhe: flaches Wasser

Potenzial

STZ ¹	4,5
------------------	-----

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0
Die Segeltragezahl der Mariner ist für Boote dieser Art überraschend hoch, unter Segeln spürt man das aber nicht

Kojenmaße

Vorschiff	2,03 x 1,45/0,15 m
Salon Bb.	1,66 x 0,68 m
Salon Stb.	1,96 x 0,68 m
Achtern	1,83 x 0,85 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel
¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) - Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Wojciech Spisak
CE-Entwurfskategorie ... C (küstennah)
Lüa (Rumpflänge) 7,34 m
LWL (Wasserlinienlänge) 7,12 m
Breite 2,50 m
Tiefgang/alternativ 0,25–1,20 m
Gewicht 1,46 t
Ballast/-anteil 0,5 t/35 %
Großsegel 15,3 m²
Vorsegel 11,4 m²
Maschine Außenborder

Rumpf- und Decksbauweise

Rumpf (massiv) und Deck (Sandwich)
Polyester, Handauflegeverfahren.
Deck-Rumpf-Verbindung laminiert

PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft 23 900 Euro
Preis segelfertig² 27 052 Euro
Garantie/gegen Osmose ... 2/2 Jahre
Werft Mariner Yachts, www.mariner.pl;
Vertrieb Yachthandel Hamburg,
Tel. 04107/907600;
www.yacht-handel24.de

Yacht-BEWERTUNG

Wie schon die Mariner 20, bietet auch die 24er ein attraktives Paket. Allerdings muss die Werft noch an einigen Stellen nachbessern

Konstruktion und Konzept

- + Viel Lebensraum bei kurzer Länge
- An Deck Beschränkung auf das minimal Erforderliche

Segelleistung und Trimm

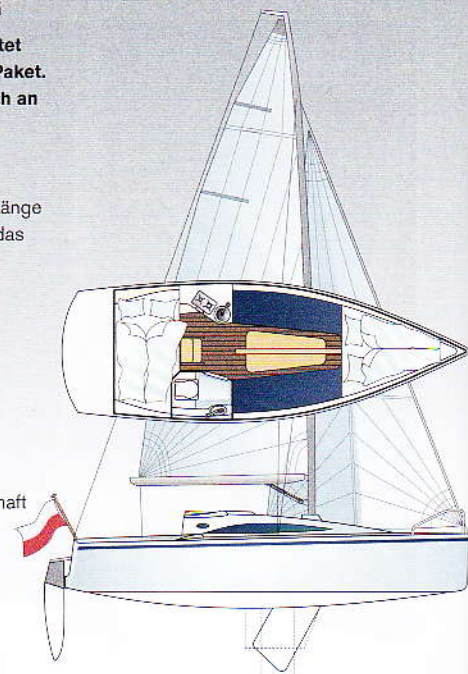
- Zu kleine Fock und wenig Trimmmöglichkeiten

Wohnen und Ausbauqualität

- + Großzügige Kojen
- + Wertiger Innenausbau
- Ergonomie teilweise mangelhaft

Ausrüstung und Technik

- + Wertige Beschläge an entscheidenden Stellen
- Knappe Serienausstattung



Hoher Rumpf, wenig Lateralfäche: Das Boot vertriebt recht schnell

lingt der Werft auch durch den Verzicht auf separierende Schotten. Wer im Vorschiff liegt, kann bis zum Heck schauen.

Die Aufteilung des Raumes ist konventionell, das liegt vor allem am massiven Schwertkasten in Schiffsmitte, der kaum eine andere Möbelanordnung zulässt. Das ist grundsätzlich nicht schlecht, nur fehlt es bei der Mariner an Akkuratess bei der Ergono-



Die Nasszelle ist, wie oft in diesem Segment, nur eingeschränkt nutzbar

mie, das fällt an zwei Stellen besonders auf. Zum einen an der kleinen, L-förmigen Pantyzeile. Diese Form erlaubt es zwar, bequem in die Achterkoje kriechen zu können, zwingt aber auch das Waschbecken in die Ecke unter das Seitendeck. Zusammen mit einem schräg nach oben laufenden Bodenbrett gibt es nur eine einzige Position, von der aus sich die Spüle einige Minuten ermüdungsfrei für den Abwasch benutzen lässt: rittlings auf der Arbeitsplatte sitzend, Rücken zum Bug. Der optionale Kocher ist dagegen sehr gut zugänglich, und direkt unter dem Schiebeluk ziehen Wasserdampf und Gerüche schnell aus der Kajüte ab: clever!

Ein anderes Ärgernis ist, dass die Werft auf Rückenlehnen im Salon offensichtlich keinen Wert legt. So sind die Polsterteile, mit denen sich das halbe Schiff zu einer Liegewiese umbauen ließe, laut Importeur André Hochfeld aus Hamburg nur gegen Aufpreis zu bekommen. Und selbst dann sind sie noch einigermaßen nutzlos, denn die über den Lehnenplätzen angebrachten Schapps ragen zehn Zentimeter weiter in den Raum als die Polster selbst. Bequemes Anlehnen: unmöglich. Hier muss werftseitig nachgebessert werden.

Keine Kompromisse dagegen bei den Kojenmaßen: Vorschiff und Achterkoje fallen für diese Bootsgröße beinahe fürstlich aus. Und wer sich entschließt, die optionalen Rücklehnen zu ordern, kann noch einmal zwei weitere Kojen von bis zu 1,96 mal 1 Meter Größe bauen.

Dass die Nasszelle an Steuerbord dementsprechend kompakt ausfällt, ist in diesem Zusammenhang keine Überraschung. Zwar ist sie mit verschiedenen Ablagen, Spiegel und einem Bullauge zum Öffnen fast schon liebevoll eingerichtet, die Benutzbarkeit bei einer Raumhöhe von 1,6 Metern in Türnähe und 1,2 Metern vor dem Waschtisch ist aber eher eingeschränkt. Wie eigentlich bei jedem vergleichbaren Schiff dieser Größe.

Wohl und Wehe bei der Qualität

GFK- und Edelstahlarbeiten sind bei polnischen Werften seit Jahren schon mehr oder weniger über Zweifel erhaben, für Tischlerarbeiten galt das dagegen bislang eher selten. Dass unsere östlichen Nachbarn dazu vor allem Eiche und Esche als Ausbauholz nutzen, trifft zwar nicht jedermanns Geschmack, ist aber vom ökologischen Aspekt her durchaus begrüßenswert.



Bei Bedarf entsteht unter Deck eine riesige Liegewiese



Die Pantry hat viel Platz, arbeiten lässt sich da aber schlecht

Auch bei Mariner Yachts setzt man auf einheimisches Holz, und das in ansprechender Verarbeitung. Wenn man von der hochglänzenden Lackierung absieht, die wohl nicht schlecht gemacht ist, dem Schiff aber einfach nicht steht, ist der Innenausbau sehr gelungen und durabel gearbeitet. Blickfang ist der stabverleimte Niedergang aus Eichen- und Mahagoni-Streifen, ebenso massiv fal-

tet auf wenig Raum viel Wohlfühlatmosphäre. Damit die Freude darüber auch länger anhält, sollte die Werft aber bei Pantry-Anordnung und Sitzposition noch nachlegen.

Verwunderlich – laut Importeur allerdings ein Einzelfall – ist, dass auf dem Testschiff diverse an den Rumpf anlamierte Bauteile von der Schale abgerissen waren. Sowohl das Winkellaminat an den Wänden

der Nasszelle als auch an der Pantryzeile war großflächig be-

schädigt. Die Werft erklärte auf Nachfrage, es habe sich um einen Transportschaden gehandelt.

Eine andere Unzulänglichkeit, die nicht ganz so offensichtlich war wie das defekte Winkellaminat, verbarg sich unter den Bodenbrettern. Im Unterschied zu vielen anderen Schiffen ist bei der Mariner 24 nämlich kein Blick in die Bilge möglich. Verschrauben mittlerweile auch große Serienhersteller die Bretter mit der Bodengruppe, griff man bei Mariner gleich zu Harz und Härter. Die Sperrholzplatten mit Laminatoberfläche wurden direkt auf den Boden verklebt, einzig ein kleiner Wassersammler wurde ausge-

spart. Nur ist der so klein, dass nicht einmal der Saugkorb einer Lenzpumpe hineinpasst. Wasser, das seinen Weg unter Deck findet, kann sich nun nicht mehr kontrolliert am tiefsten Punkt des Schiffes sammeln, sondern bleibt an verschiedensten Stellen zurück. Im schlimmsten Fall an den offenen Holzkanten. Auch hier sollte die Werft nachbessern.

Kleine Yacht ganz groß

24 000 Euro Einstiegspreis – damit ist die Mariner 24 ein attraktives und günstiges Angebot, wenn die Polen letzte Unzulänglichkeiten ausmerzen. Dass sie das können, bewiesen sie zuletzt beim Test der Mariner 20.

Dennoch sollte es den Interessenten bewusst sein, dass sie mit dem 1,5 Tonnen schweren Küstenkreuzer keinen Sportwagen in Kombi-Kleid erwerben, sondern eine ausgewiesene Familienkutsche. Mit viel Platz, Stauraum und Komfort, bei kompakter Größe. Eben ein Schiff für die ganze Familie. Nicht nur für Papa.

Martin-Sebastian Kreplin

Kleinkreuzer-Vergleichstest als PDF-Download: www.yacht.de, Webcode #18664

Das Raumgefühl gefällt. Was hier und da fehlt, ist eine durchdachte Ergonomie

len die Möbelumkleimer sowie Tür- und Fensterrahmen aus. Alle Stauraumdeckel sind sorgfältig versiegelt, die Möbelbeschläge von guter Qualität und die Ablagen und Fächer zahlreich. Auch die auf dem Testschiff vorhandene, aufpreispflichtige Elektroinstallation wurde sorgfältig verbaut und ist hinter einer abschließbaren Klappe gut erreichbar. Nur der montierte Hauptschalter muss einen anderen Platz bekommen. In der Nasszelle hat ein so sensibler Gegenstand nichts zu suchen, selbst wenn die Montage der Kabelwege so einfacher wird.

Insgesamt macht die Mariner unter Deck einen wertigen und haltbaren Eindruck, bie-