

# Kron 31



a



## Maße

Lüa 9,40 m, Breite 3,00 m,

Gewicht 3400 kg

Segelfläche 54 m<sup>2</sup>

Preis: ab 72 000 Euro

*Georg Nissen, der bei vielen Bodensee-Werften als Hauskonstrukteur ein- und ausgeht, versteht sein Handwerk und bewies es einmal mehr mit der Unna 31. Schnell war der gelungene, wenn auch eher konservative Fahrtensegler zu einem Erfolgsmodell geworden. Der wirtschaftliche Sturzflug von db-Yachtbau ließ ihn aber zunächst in der Versenkung verschwinden.*

Inzwischen ist die Unna 31 als Kron 94 wieder aufgestanden. Kron-Chef Hartwig Matzen hat die Formen der Unna 21, 24 und 31 aus der

Konkursmasse ersteigert und will die Erfolgsmodelle weiter bauen lassen. Unser Testboot kommt noch aus der alten Produktion,

# Wie Phoenix aus der Asche

wurde in Polen laminiert und ausgebaut und sollte dann bei db fertiggestellt werden. Nur mit Mühe und einem nicht eingeplanten Zuschuss konnte der Eigner sein Boot aus der Konkursmasse retten und in Eigenregie fertigstellen. Elektronik, Beschläge, Rigg und Maschine wurden von ihm montiert.

Wenn wir daher Aussagen über die Bauqualität machen, bezieht sich das auf den Stand der Dinge vor dem Konkurs von db-Yachtbau.

Inzwischen soll die Unna 31 zusammen mit Georg Nissen nochmals überarbeitet worden sein.

## Bauqualität und Konzept

Die Polen, die auch in Zukunft die Kron 94 bauen sollen, laminieren sauber. Auch der Innenausbau ist über dem sonstigen Niveau. Was hier gefällt, ist das Know-how der polnischen Handwerker. Bewährte, aber auf den ersten Blick kaum ins Auge fallende Aspekte fachgerechten Bootsbaus fallen in unserer Zeit oft dem Rotstift zum Opfer. Sämtliche Hohlräume, Schränke, Schapps, Pantry und andere Einbauten werden permanent belüftet. Sei es durch eingebaute Gitter oder durch die durchlaufende Wegerung, die das Kondenswasser an der Innenseite der Schale immer wieder trocknen lässt.

Hier findet man keine ewig feuchten GFK-Einbauteile, luftdichte PVC-Verkleidungen, überlamierte Holzspanten oder andere Kunstgriffe der Tiefpreisstrategen, die den Eigner auf Dauer eine Menge Geld und Ärger kosten können.

Ausrüstung und Elektrik werden in Zukunft bei Kron in Kappeln gemacht, so dass wir dazu keine Aussagen machen können.



*Im Uhrzeigersinn von oben links: Kein Raumwunder, aber ausreichend Platz für eine vierköpfige Crew. Beidseitige Handläufe am Aufbau erleichtern das Leben unter Deck auch bei Krängung.*

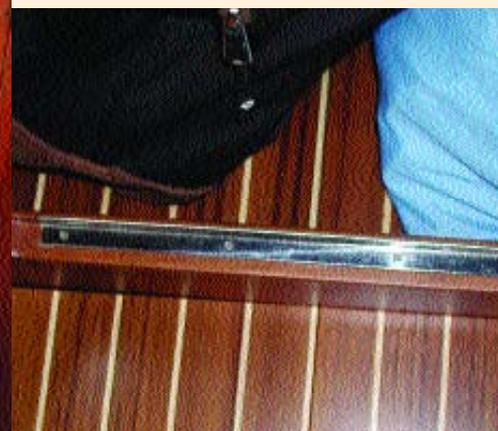
*Die Nasszelle ist ansprechend gestaltet. Auf die sonst scheinbar unvermeidbare GFK-Innenschale wurde hier, zugunsten vernünftiger Hinterlüftung, verzichtet.*

*Die Schale ist im gesamten Boot, inklusive der Schrankinnenseiten mit einer Wegerung verkleidet. Eine im Serienbau manchmal vergessene Technik, um feuchte und modrige „Tropfsteinhöhlen“ zu vermeiden.*

*Intelligente Details im ganzen Boot. Eine Edelstahlleiste im Durchgang zum Vorschiff verhindert das Kaputttreten des Falzes.*

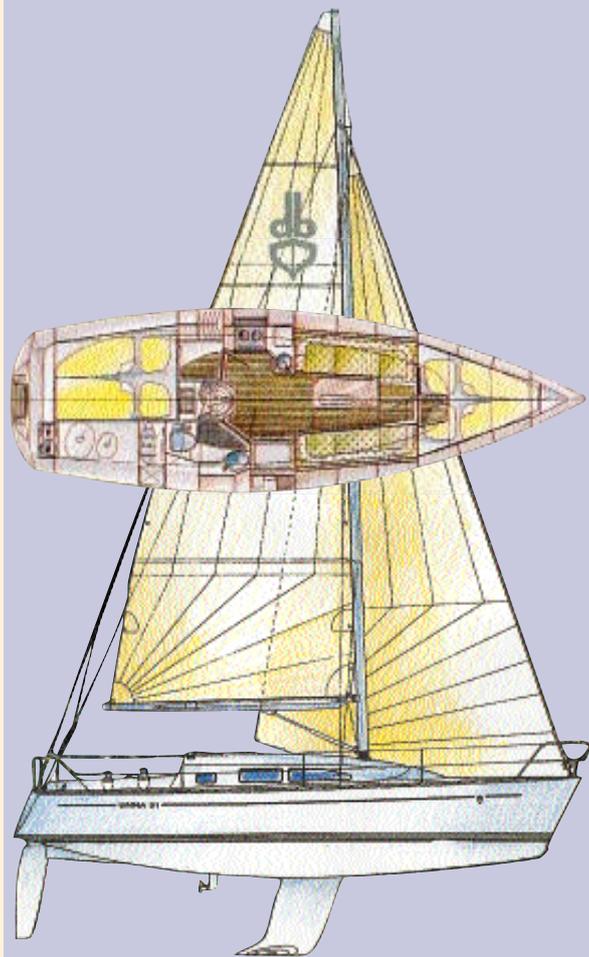
*Navitisch mit Klappstuhl und aufwendiger Kontrollelektronik.*

*Großzügige Pantry mit Gasherd, Backofen, Kühlbox und Spüle.*





## Kron 31



Lüa	9,40 m
Wasserlinienlänge	8,20 m
Büa	3,00 m
Tiefgang	1,80 / 1,50 / 1,00 m
Gewicht	3400 kg
Ballast	1350 kg
Großsegel	27,40 m <sup>2</sup>
Fock	26,7 m <sup>2</sup>
Genua	37 m <sup>2</sup>

Konstrukteur: Yacht Design Georg Nissen

Hersteller: Kron Yachten, D-24376 Kappeln-Kopperby, Tel: (0 46 42) 96 49 60, [www.kronyacht.de](http://www.kronyacht.de)

### Stärken und Schwächen

- gelungenes Konzept
- durchdachter, guter Innenausbau
- B a u q u a l i t ä t
- Segeleigenschaften

■ Ruderlager

■ Segel

Von den Maßen her ist die Kron 94 ein ideales Boot für den See. Mit einer Länge von 9,40 m und einer Breite von 3,00 m wird man selten Probleme haben, eine freie Box zu finden. Und um den Wünschen nach verschiedenen Tiefgangvarianten nachzukommen, bietet die Werft drei Kielversionen mit 1,80 m, 1,50 m und 1,00 m an.

## Tücher bremsen Segeleigenschaften

Unser Testboot hatte den Flügelkiel mit 1,50 m Tiefe. Wie immer muss man bei einem reduzierten Tiefgang mehr Gewicht und einen Verlust an Leistungspotential in Kauf nehmen. Wir hatten, ohne echte Vergleichsmöglichkeit, den Eindruck, dass die Abdrift etwas hoch ist. Das ist bei einer solchen Kielkonstruktion und sehr leichtem Wind eher normal und wird erfahrungsgemäß bei mehr Fahrt besser.

Erstaunlich gut war die Höhe am Wind, obwohl Lee-Sails bei der Garderobe wahrlich keine Meisterleistung abgeliefert hat. Wer mit der Kron 94 vernünftig auf Tour will, sollte sich an einen der Segelmacher am See wenden.

Die verstehen ihr Handwerk, messen exakt aus und dürften im Endeffekt kaum teurer sein als die Schneiderei in Asien. Und wenn wirklich was nicht passen sollte, sind sie vor Ort und man kann das klären.

Ebenfalls nicht befriedigen konnte die Ruderlagerung. Sie war schlichtweg zu schwergängig, sodass man kein Gefühl für das Boot hatte. Woran das liegt, ist nur zu vermuten. Bei einem guten Pendelruderlager kann so etwas jedoch nicht passieren.

Bei den flauen Bedingungen, unter denen wir die Kron gesegelt haben, lassen sich leider keine weiterge-



*Im Uhrzeigersinn: Sauber gefertigtes Rigg von Z-Spars mit zwei gepfeilten Salingpaaren und Jumpstag. Allerdings sind die Segel von Lee-Sails nicht der Weisheit letzter Schluss.*

*Der Mast steht auf Deck. Im Trittbereich ist das ansonsten glatte Kajütdach mit rutschfestem Teak belegt.*

*Der nicht serienmäßige Traveller wurde auf das Kajütdach verbannt. Hierdurch ist das Cockpit frei von Schot und Reitbalken. Allerdings treten hohe Biegekräfte am Großbaum auf.*

*Das Vordeck mit Ankerkasten und Refftrommel. Der Bugspriet ist nicht serienmäßig.*

*Spiegel mit Plattform und Badeleiter.*

*Der hervorragend gedämmte Volvo mit Saildrive ist „verkehrt herum“ eingebaut. Eine intelligente Lösung, die Platz spart.*

*Die in einer eigenen Form laminierten Bodenwangen hinterlassen einen soliden Eindruck. Sie sind nicht nur in die Schale geklebt, sondern mit einem Winkellaminat befestigt. Speigatten sorgen für einen ungehinderten Wasserablauf.*

*Bei Serienyachten nicht immer selbstverständlich: Teakeinsätze am Fugenende verhindern ein Splintern der Laibung.*





henden Aussagen zu den Segeleigenschaften machen.

### Die Maschine passt

Mit dem Volvo 2020 ist die Kron 94 mehr als ausreichend motorisiert. Auf der Welle saß der neue Volvo-Drehfallpropeller, der sowohl vorwärts wie rückwärts viel Schub liefert, rückwärts sogar soviel, dass man mit dem Gashebel schon vorsichtig umgehen muss, sonst kann man die Pinne kaum halten.

Obwohl die Schraube weit vor dem Ruderblatt sitzt, kann man nach einer kurzen Verzögerung von einer guten Anströmung des Ruders ausgehen. Der Wendekreis liegt bei ca. 1,1 Bootslängen, ist also ebenfalls im mehr als grünen Bereich.

Bei Volllast schiebt die Kron 94 mit rund 7,2 Knoten durchs Wasser.

Die Schalldämmung kann als fast vorbildlich bezeichnet werden.

### Wohnkomfort mit viel Holz

Das Platzangebot ist für vier Personen ausreichend. Die beiden Bänke im Salon sind nicht als Kojen gedacht. Dazu sind sie zu kurz. Also bleibt die ausreichend geräumige Doppelkoje in der Achterkabine und die V-Koje im Vorschiff. Reichlich Teakholz baut die Werft in der Klassikversion ein. Das wirkt alles sehr schmackhaft, aber etwas beengt, was bei nur drei Metern Breite auch nicht wundern darf.

Die Qualität der Schreinerarbeiten ist durchweg auf hohem Niveau. Durchgehende Furnierbilder an den Türen und saubere Gehrungen fallen zuerst ins Auge. Die Türen, Klappen und Schubkastendoppel sind aus Sperrholz mit massiven, gefälzten Umleimern und sta-

bilen, versenkten Beschlägen. Schiebetüren bestehen aus getöntem Plexiglas.

Die Bodenbretter bestehen ebenfalls aus teakfurniertem Sperrholz mit hellen Adern.

Alle Holzteile sind seidenmatt lackiert.

Die aufwendig gearbeiteten Polster hinterlassen einen robusten Eindruck und harmonisieren farblich mit dem Innenausbau.

### Fazit:

Die Kron 31 ist eine gut gebaute Fahrtenyacht mit vernünftigen Bodensee-Maßen. Die Schreinerarbeiten beim Innenausbau sind handwerklich auf hohem Niveau und konstruktiv durchdacht.

Die Beschlagsausrüstung und die Technik wurde vom Eigner in Eigenarbeit montiert und kann daher nicht in die Beurteilung einbezogen werden. Die Fernost-Segel wurden ebenfalls vom Eigner bestellt und sind weder der Firma Kron noch db-Yachtbau anzulasten. Es wäre schade gewesen, wenn dieses interessante Boot vom Markt verschwunden wäre. Die Unna-Linie setzte doch einen deutlichen Akzent in der Masse des Großserien-Einerleis. Ob sie auf Dauer preislich konkurrieren kann, ohne dass die Werft beim Ausbau und bei vielen Details kräftig abspeckt, wird sich zeigen. Das wäre schade. Die Nissen-Konstruktion hat diesen Vergleich nicht nötig. Sie gehört in eine andere Klasse.

