

Komfortable Rennmaschine

AXion 33.5

Maße:

Lüa 10,20 m, Breite 3,17 m
Gewicht ca. 4300 kg
Segelfläche 70 m²

Preis

ab 150 000,- Euro zzgl. MwSt.

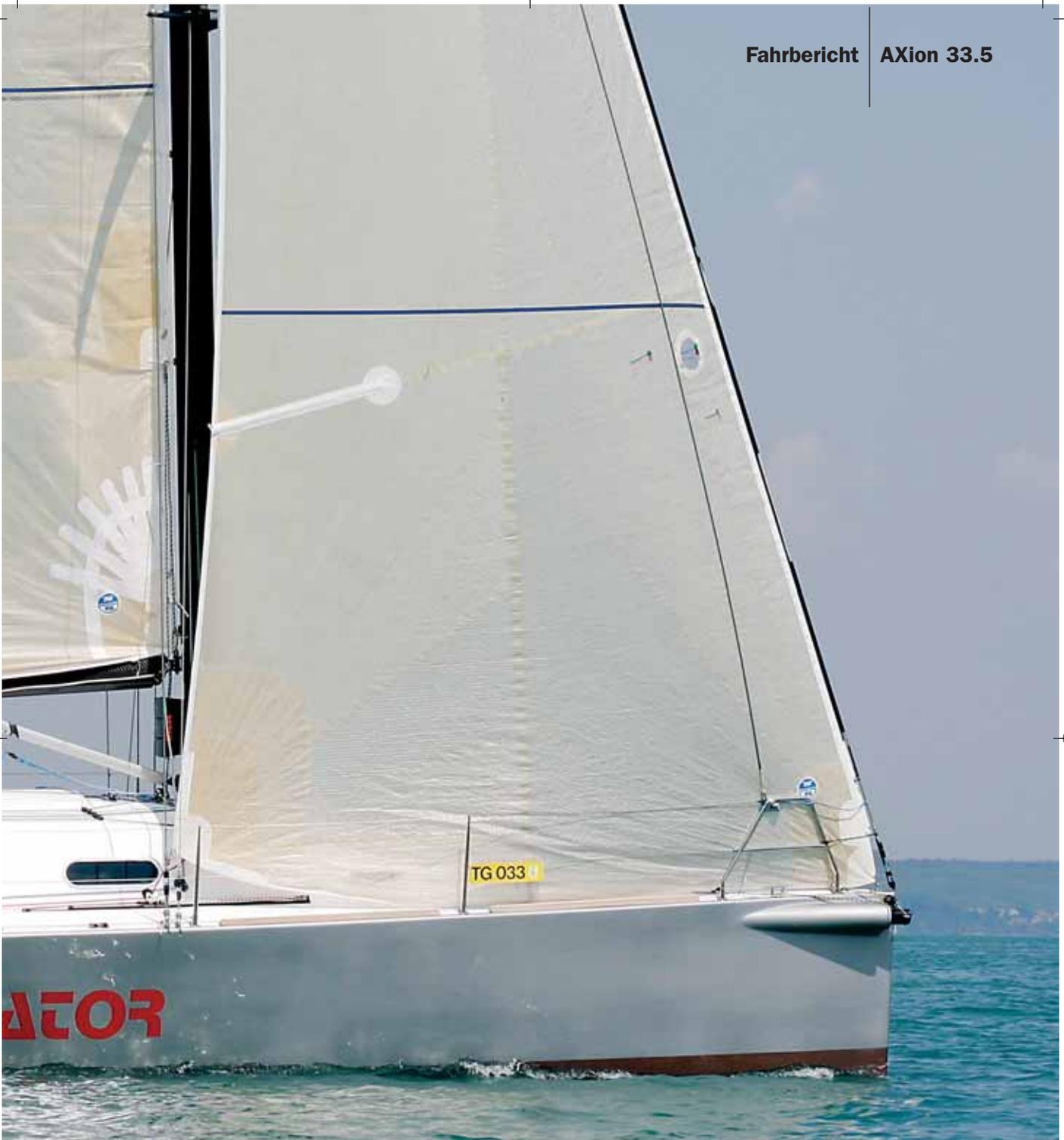


Die „Imperator“ von Rolf Zwicky hat in der ersten Regattasaison schon reichlich Silber abgeräumt. Trotzdem ist sie keine komplizierte Rennmaschine, die nur mit einer Horde Muskelmänner zu beherrschen ist. Dem selbst definierten Konzept des „Family Racers“ kommt sie sehr nahe. Es segelt unter allen Bedingungen ausgeglichen und ist ohne Probleme von einer Familie auch als Tourenboot nutzbar. Dabei ist das Boot sehr hochwertig und robust gebaut.

Von **Michael Häfner**

Der AXion sieht man, wie auch der kleineren Schwester Corby 25, die in der gleichen Werft gebaut wird, die Handschrift des englischen Designers John Corby an.

Beide sind relativ schwere Boote aus leichten, aber hochfesten Materialien, die



deswegen (oder trotzdem) hervorragend schnell segeln und ein ausgezeichnetes Manövrierverhalten zeigen. John Corby dominiert seit Jahren mit seinen Konstruktionen die britische Offshore-Szene. Beim traditionellen Round Britain Race segeln seine Boote regelmäßig vorneweg.

Die Corby-Konstruktionen zeichnen sich einerseits durch einen hohen Ballastanteil und andererseits dadurch aus, dass das hohe Gewicht wirklich in der Struktur steckt und somit der Festigkeit und Langlebigkeit zugute kommt. Nebenbei kommt so auch noch ein günstiges Rating bei den üblichen Vermessungssys-

temen zustande. Gebaut werden die Boote, wie übrigens auch die Corby 25 und die H 22 von Rob Humphreys, bei Lion Yachts in Lettland.

Diese Werft steht unter Schweizer Management und hat schon manches Mal bewiesen, dass sie hochwertige Boote bauen und schnelle Konstruktionen kompetent

umsetzen kann. Die Bootsbauer wissen, worauf es ankommt.

Die Verwendung von Epoxidharz statt Polyester ist ein konsequenter Schritt in Richtung Qualität, geringe Wartungs- und Reparaturkosten sowie lange Haltbarkeit, der natürlich die Kosten etwas ansteigen lässt. Erstens

ist das Material teurer, was sich aber durch weniger Verbrauch teilweise kompensiert, und zweitens ist die Fertigung aufwändiger. Die Bootsbauer brauchen einfach etwas mehr Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrung als im Umgang mit Polyesterharzen.

Das Laminat wird unter Vakuum verdichtet, was einerseits den Glasanteil erhöht – und somit die Festigkeit –, andererseits auch der Qualitätssicherung zugute kommt. Luftblasen, Lunker, Harzsammungen und andere Fehlerstellen werden dadurch weitgehend ausgeschlossen. Alles zusammen genommen, dürfte das Boot praktisch „unkaputtbar“ machen.

Ein weiterer Vorteil von Epoxydharzen ist, neben den mechanischen Qualitäten, der hohe Diffusionswiderstand. Der Schaum bleibt trocken, weil kein Wasserdampf durch das Laminat wandert, der dann im Kernmaterial kondensieren und dort Schäden anrichten kann. Osmose tritt bei Epoxydaminaten nicht auf, und das Harz erlaubt auch die bedenkenlose Verwendung von einlaminiertem Sperrholz als Material für die Schotten.

Wohnen

Der Raum unter Deck ist großzügig und intelligent genutzt. Es ist alles vorhanden, was man für ein Regattawochenende oder auch für den Urlaubstörn mit der Familie braucht. Allerdings ist das Vorschiff für eine Doppelkoje etwas schmal bemessen.

Die beiden Sofas im Salon lassen sich ebenfalls als Kojen nutzen, wenn man die Rückenpolster abnimmt, und im Achterschiff sind ebenfalls zwei Kojen vorhanden. Die Pantry ist großzügig ausgestattet. Gegenüber ist der Kartentisch mit integriertem Kühlschrank.

Schotten, Außenhaut und Kajütdach sind seidenmatt weiß lackiert. Auf eine Innenverkleidung wurde praktischerweise verzichtet.

Modernes Design

Das Unterwasserschiff fällt durch das hohe Gewicht zwangsläufig recht voluminös aus. Der Auftriebschwerpunkt ist in etwa mittschiffs angeordnet, und die Linien sind im achteren Bereich „zusammengezogen“. Der Spiegel ist, im Vergleich zu anderen modernen Konstruktionen, relativ klein. Dieser ausgeprägte Kielsprung verleiht dem Boot, in Verbindung mit der schmalen Kielflosse und dem gestreckten Balanceruder, eine hervorragende Wendigkeit. Trotz des massigen Aussehens sind mit der AXion Manöver auf engstem Raum möglich.

Gewicht ist nicht alles, wenn es um hohe Segelleistungen geht. Das hat schon die Corby 25 gezeigt. Auch die AXion segelt hervorragend und liegt dabei sehr ausgeglichen auf dem Ruder. Auch wenn es bei ganz wenig Wind nicht einfach sein dürfte, auf einer Ausgleichsregatta das Rating herauszufahren, heißt das noch lange nicht, dass das Boot bei Leichtwind nicht laufen würde. Die individuellen Stärken dürften aber eher bei höheren Windgeschwindigkeiten zu suchen sein.

Das Cockpitlayout mit den abgeschrägten Seiten ist praxisingerecht. Der Steuermann sitzt angenehm, und alle Beschläge sind dort, wo man sie für einen sinnvollen Manöverablauf erwartet. Lediglich das „deutsche Großschotensystem“ über Winschen ist bei kleiner Crew etwas umständlich zu bedienen. Aber das ist Geschmacksache, und der künftige Eigner kann auch ein herkömmliches Großschotensystem mit Talje bekommen.

Fock statt Genua

Besonders angenehm machte sich die kleine Fock bemerkbar. Schnelle, taktische Wendungen sind damit ein Leichtes. Während der Gegner noch mit der Genua kämpft und der Vorschoter sich die

1. Der Spiegel ist schmal. Corby hat die Linien zusammengezogen wegen des Wasserablaufs.

2. Das Cockpitlayout ist einfach und effektiv. Die Umlenklöcke auf den Seitendecks sind nicht korrekt montiert. Sie sollten den Umschlingungswinkel der Leinen halbieren, damit alle Schrauben gleichmäßig belastet werden.

3. Der 135 m² Gennaker sorgt für Druck bei raunen Winden.

Dadurch kommt man überall leicht an die Beschläge, was die Wartung erleichtert. Eine solche Verkleidung ist auch gar nicht notwendig, weil die Sandwichstruktur selbst schon ausreichend Isolation bietet.

In Verbindung mit den grauen Polstern, den roten Rückenlehnen und der rot lackierten Pantry ergibt das eine angenehme farbliche Gestaltung. Lediglich die Innenseite des Aufbaus könnte etwas sorgfältiger gespachtelt und gestrakt werden. Andererseits ist das lediglich eine optische Maßnahme, die die Bootsbauer viel Zeit kostet und zusätzliches Gewicht bringt, das nicht zur Festigkeit beiträgt. Wer darauf Wert legt, kann mit der Werft sicher darüber verhandeln.

Überhaupt kann man das

Boot so bestellen, wie man es gerne hätte. Sowohl bei der Ausrüstung als auch beim Innenausbau sind individuelle Varianten möglich. Lediglich die Aufteilung folgt einem statischen Konzept, von dem nicht ohne weiteres abgewichen werden kann.

Die Bodenbretter sind aus Teak furniertem Sperrholz mit hellen Adern. Sie sind praktisch und fügen sich optisch gut ein.

In der Nasszelle wird serienmäßig eine Chemietoilette eingebaut. Hier sind aber auch andere Varianten wie Trockentoilette oder Yacht-WC mit Fäkalientank möglich. Auch ein kleines Waschbecken ist vorhanden. Unter Deck ist das Boot mit LED-Strahlern ausgeleuchtet, die unauffällig in die statische Struktur integriert sind.



1



2

Technik

Nur edelste Materialien wurden bei der AXion 33.5 verarbeitet. Sofort fällt natürlich das klar lackierte, schwarze Carbonrigg mit den geschwungenen Salings auf.

Die Salings sind deswegen so konstruiert, damit das Achterliek der Fock etwas weiter nach hinten gezogen werden kann. Die AXion wird nicht mit einer überlappenden Genua gesegelt. Das bringt hauptsächlich bei der Handhabung Vorteile. Für das Familiensegeln ist es angenehm und bei Regatten sind schnelle Wenden möglich.

Außerdem ist eine überlappende Genua strömungstechnisch nicht unbedingt das Gelbe vom Ei. Echte Vorteile bringt ein solches Segel nur dann, wenn der Wind etwas raumer kommt und die Schoten geschrickt werden können.

An der Kreuz bewirkt es im Wesentlichen nur, dass die Wenden länger dauern. Außerdem kann ein nicht überlappendes Vorsegel en-

ger geschotet werden und liefert damit etwas mehr Höhe.

Aber auch der Rumpf hat einiges zu bieten. Um den Schaumkern herum hält kein Polyesterharz die Glas- und Kohlefasern zusammen, sondern Epoxydharz. Dieser Harztyp unterliegt einem wesentlich geringeren Festigkeitsverlust durch Alterung als Polyester. Somit kann das Laminat von vornherein etwas dünner ausgelegt werden. Oder andersherum ausgedrückt: Bei gleichen Dimensionen ist ein Epoxydlaminat fester.

Epoxydharz ist für Wasserdampf praktisch unpassierbar. Deshalb treten hier auch keine Osmose oder andere Schäden durch Hydrolyse auf.

Weiterhin fällt bei der AXion die Kielflosse auf. Der Ballastbulb ist mittig an der Flosse aus Gusseisen aufgehängt. Das bringt den Ballast weit nach unten und hat, gegenüber einem L-Kiel, statische Vorteile. Der Nachteil ist aber, dass See-gras, das sich am Kiel verfangen hat, nicht mehr einfach nach unten rutscht.



Lunge aus dem Leib kurbelt, hat die AXion die Wende beendet, beschleunigt und zieht langsam vor dessen Bug nach Luv.

„Gaspedal“ bei dem Boot ist das Achterstag. Damit wird beim Topprigg das Vorsegelprofil kontrolliert und gleichzeitig das Großsegel, über die Mastkurve, flach gezogen. Deswegen ist die Achterstagtalje auch 32-fach untersetzt. Eine unabhängige Verstellmöglichkeit der Vorliekskurve von Groß- und Vorsegel gibt es auf der AXion nicht. Der Grundtrimm wird durch die Wantenspannungen eingestellt und bleibt dann weitgehend unverändert. Das ist durch die steife Struktur des Rumpfes, des Carbonriggs und der „statischen“ Kevlarsegel andererseits auch kaum notwendig. Lediglich bei sehr viel Welle könnte es vorkommen, dass man sich ein etwas bauchigeres Großsegel wünscht.

Das Carbonrigg mit zwei leicht gefeiltten Salingpaaren ist sauber verarbeitet. Die Spieren hinterlassen einen sehr steifen und hochwertigen Eindruck. Der Mast steht auf dem Kiel und ist im Deck mit Polyurethanmasse vergossen. Beschläge, wie der Großschotblock, werden materialgerecht nicht mit Stahlbeschlägen verschraubt, sondern mit Tauwerkschlingen um das Profil gelegt. Das bewirkt eine großflächige Lasteinleitung.

Unter Deck

Unter Deck dominiert die Funktion, wenngleich die Kajüte praxisgerecht und ansprechend gestaltet ist. Für ein Boot in der Zehn-Meter-Liga ist viel Platz unter Deck. Das macht vor allem der offene Ausbau, bei welchem alles Notwendige vorhanden ist und Überflüssiges weggelassen wurde. Man merkt natürlich unter Deck, dass die Prioritäten eher bei „Racer“ als bei „Cruiser“ liegen. Für einen Racer ist das Boot aber richtig gemütlich ausgestattet. Die Corby-Konstruktion ist nicht nur ein heißes Regattaboot, sondern lässt sich durchaus auch als Urlaubsdomizil nutzen.



1



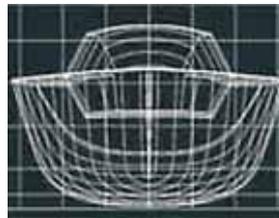
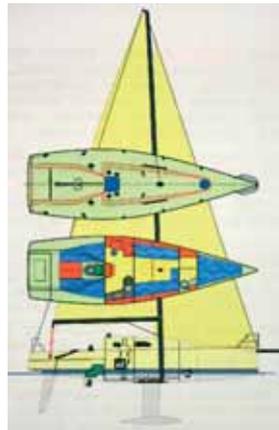
2



5



6



Fazit

Die AXion 33.5 ist ein überaus gelungenes Boot. Ein einfach zu handhabender flotter Racer/Cruiser mit hervorragenden Segelleistungen und hohen Sicherheitsreserven auch bei schwerem Wetter.

John Corby hat ein schnelles Boot gezeichnet und sich dabei nur an der Praxis orientiert. Dass eine Genua keine strömungsphysikalische Offenbarung ist, weiß man schon länger. Man weiß auch, dass 7/8-Riggs nur richtig gut funktionieren, wenn diese mit Backstagen ausgerüstet sind. John Corby hatte den Mut, diese Erkenntnisse umzusetzen. Er stellte ein „altmodisches“ Topprigg mit nicht überlappender Fock auf das Boot. Und siehe da, das Ding segelt „wie der Teufel“. „Etwas höher und etwas schneller“, wie Corby das in seinem Leitspruch so schön ausdrückt.

„Für 150 000 Euro plus Mehrwertsteuer bekommt man anderswo ein größeres Segelboot“, wird jetzt mancher einwenden. Das ist sicher richtig. Aber wem es nur darauf ankommt, kauft besser „anderswo“ ein. Dieser Segler wird die exzellenten Segeleigenschaften weder zu schätzen wissen noch bemerken. Ihm wird auch kaum zu vermitteln sein, welche Vorteile diese Bauweise hat.

Die AXion ist ein zeitloses und robustes Boot. Es ist auf lange Nutzungsdauer ausgelegt und nicht in extreme Vermessungsformeln hinein gezeichnet. Die Linien ergeben sich weder aus der Inneneinrichtung noch aus einem komplizierten Regelwerk. Sie stammen aus der Physik und sind somit auch noch in ein paar Jahren stimmig.

Einziges Wermutstropfen ist der gewaltige Tiefgang von knapp zwei Metern und einige Finishmängel bei der Baunummer eins. Zwicky möchte die AXion gerne als Einheitsklasse etablieren. Dann wird die Sache richtig spannend.



3

1. Unter Deck ist die AXion praxistauglich und wohnlich gestaltet.
2. Neben dem Durchgang zum Vorschiff ist die Nasszelle untergebracht.
3. Der Kartentisch mit Elektrik und Kühlschrank.
4. Die Pantry ist mit Dieselherd und Spüle ausgestattet.
5. Der Motor ist ein Zweizylinder von Lombardini.
6. Das Rigg ist mit geschwungenen Salings versehen.



4

Zahlen

10,20 m	Länge über alles
9,30 m	Länge Wasserlinie
3,17 m	Breite
1,95 m	Tiefgang
2180 kg	Ballast
4300 kg	Gewicht
70 m ²	Segelfläche
135 m ²	Gennaker
105 m ²	Spinnaker
14,7 kW	Motor
150 000 €	Preis ab Werft ohne Mehrwertsteuer

Design: **John Corby**,
www.johncorbyboats.com

Vertrieb: **AXion-Boats, Wassersportcenter, Seestr. 46, CH-8598 Bottighofen, Tel. 0041 79 436 42 04, r.zwicky@axion-boats.com www.axion-boats.com**

Stärken und Schwächen

- + Verarbeitung
- + Segelleistungen
- + Konzept
- T-Kiel
- Tiefgang