

Retro-Sportler

Klassische Optik wird immer beliebter, vor allem, wenn im Verborgenen Potenzial sorgt. Die Puffin 27 ist ein spannender Entwurf in einer seltenen Größe

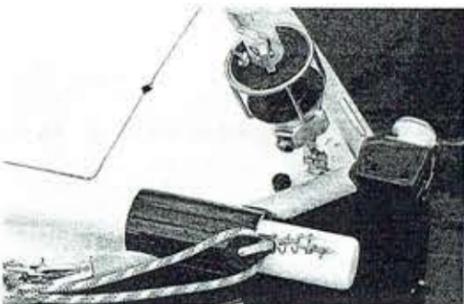
Der Wind heult über das Werftgelände, lässt die Riggs der Yachten singen, die Windräder am Damm von Enkhuizen drehen sich mit Höchstgeschwindigkeit. Nicht unbedingt das beste Wetter, um mit einer Achtmeter-Yacht segeln zu gehen.

Die Puffin 27 jedoch, ein Entwurf des Niederländers Oliver van Meer, vermittelt schon am Steg ein Gefühl der Sicherheit, was einige moderne Kleinyachten heutzutage mitunter vermissen lassen. Das Cockpit ist tief, geschützt und klein, die Pinne kräftig, der Niedergang mit einem Brückendeck versehen, der Spiegel geschlossen: Dass van Meer mit Vorliebe stäbige Langfahrtyachten zeichnet, ist augenfällig. Von den äußerlichen Formen abgesehen, haben die großen Puffin-Yachten, meist aus Aluminium oder Stahl gefertigt, mit dem jüngsten Modell aber nicht mehr viel gemeinsam. Das ist auch kaum möglich, böten die 27 Füße doch nur einem Asketen ausreichend Platz für echte Blauwassertouren.

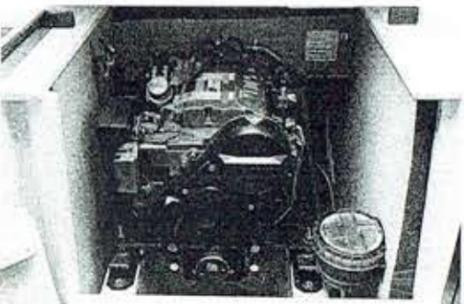
Gemischte Stile

Die Vorgaben für die Puffin 27 waren daher andere: Die klassische Rumpf- und Decksgestaltung mit dem typischen kantigen Aufbau wurde mit einem modernen Unterwasserschiff und einem effizienten Rigg ergänzt. Statt komfortabler Tour steht nun der kurzweilige Genuss auf überschaubaren Strecken im Vordergrund. Diese Modifikation verrät sich äußerlich betrachtet nur im Detail: Achterstagpeitsche im Masttopp, ausfahrbarer Gennakerbaum, Traveller auf dem Brückendeck – mehr ist im Hafen nicht zu entdecken.

Der Papageientaucher (englisch Puffin) wirkt wohlproportioniert, zeitlos, schlicht und bietet mit dem klar lackierten Kajütaufbau, den soliden Winschfundamenten und den ovalen Fenstern einen schönen Anblick. Nicht auszumaalen, wenn der formverleimte Holzrumpf ebenfalls transparent lackiert wäre – die



Frontantrieb: neben der Rollfocktrommel das Lager für den ausfahrbaren Bugspriet



Heckantrieb: Der Lombardini-Motor mit Saildrive ist sehr gut zugänglich

Puffin hätte das Zeug zum Klassiker. Der leichteren Pflege wegen wird der in der Türkei gefertigte Rumpf jedoch von einer Schicht Glasfasergewebe und einer farbigen Lackierung umschlossen.

Wie aber sind die Eigenschaften dieses Retroklassikers? Ist das Schiff schnell genug unter Segeln und Motor?

Ist es. Natürlich sollte bei den herrschenden Bedingungen jedes Schiff seine Rumpfgeschwindigkeit problemlos erreichen können, viel entscheidender ist jedoch der Weg dorthin.

Der führt zunächst einmal zum Gashebel des Lombardini-Einbaudiesels, der das Schiff aus der Hafeneinfahrt schiebt. Obwohl dieser direkt unter dem Cockpitboden seinen Dienst versieht, ist es selbst bei Marschfahrt angenehm leise. Des Weiteren positiv: Zum Service oder für Reparaturen lässt sich der Antrieb sehr gut freilegen; sowohl der Niedergang als auch der obere Deckel können entfernt werden.

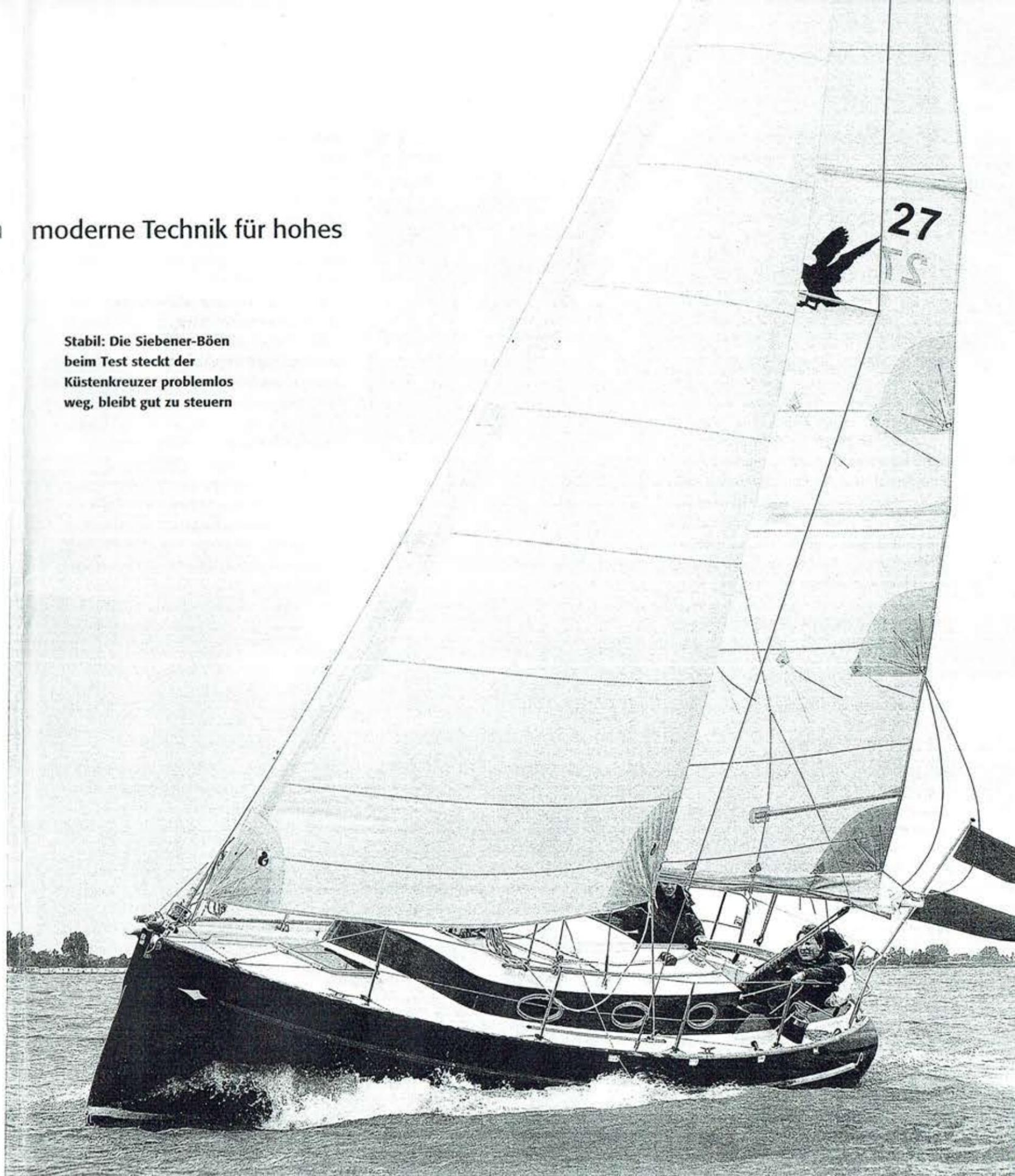
Sicher unter Segeln

Draußen auf dem Markermeer angekommen, geht es mit erstem, zum Teil zweitem Reff sowie der hochgeschnittenen Standard-Fock zur Sache. Die Welle ist kurz und steil, der Wind böig. Es ist deutlich zu spüren, wie die Puffin die Böen sofort in Vortrieb umsetzt, dabei jederzeit unter Kontrolle bleibt. Dank serienmäßigem Baumkicker, kräftigem Achterstagspanner und einem breiten Traveller ist der Trimm des Großsegels gut möglich. Wünschenswert wäre eine Leinenverstellung der Fockschot-Holepunkte, allerdings kann die serienmäßige Fock sehr lange ungerafft stehen bleiben.

Auf Ruderausschläge reagiert die kleine Yacht spontan und willig, der profilierte, schlanke Hubkiel mit Bombe bietet kaum Strömungswiderstand. Ob die Konfiguration sich allerdings auch bei Leichtwind auszahlt, war beim Test nicht in Erfahrung zu bringen; 37 Quadratmeter Segelfläche bei einem Bootsgewicht >

moderne Technik für hohes

Stabil: Die Siebener-Böen beim Test steckt der Küstenkreuzer problemlos weg, bleibt gut zu steuern



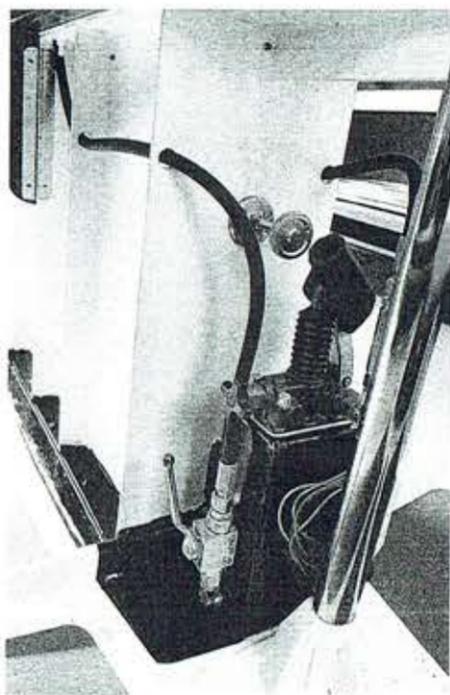
Das gesamte Schiff ist klar strukturiert. Unnütze Spielereien finden sich kaum

von nur 2,5 Tonnen (davon eine Tonne im Kiel) sind dafür aber eine gute Basis.

Einen positiven Eindruck hinterließen die von de Vries gefertigten Segel, sowohl Stand und Ausstattung als auch die cremefarbene Ausführung waren dem Boot angemessen. Mit den angebotenen drei Reffs ist die Puffin für Windverhältnisse gerüstet, die deutlich über der Vorgabe der CE-Norm liegen. Das in die Kategorie B (küstenferne Navigation) eingestufte Schiff müsste demnach nur für Windstärken bis 8 Beaufort ausgelegt sein.

Zum Lieferumfang gehört ein Stagsegel, das die Fock bei Leichtwind ersetzt.

Vorsegelwisch und Großschot sind vom Rudergänger gut zu erreichen – wenn er denn einmal die Zeit haben sollte, die Pinne loszulassen. Der Ruderdruck nämlich war zumindest beim Testschiff unnormale hoch. Und das so lange, bis mit einem kaum spürbaren Knacken der Sperrholz-Ruderkopf durchbrach.



Aufzug: Mit der handbetriebenen Pumpe hebt sich der Kiel um einen Meter

TECHNISCHE DATEN WERFTANGABEN

Konstrukteur	Oliver van Meer
CE-Entwurfskategorie	B (Küstenferne Navigation)
Lüa (Rumpflänge)	8,30 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,61 m
Breite	2,70 m
Tiefgang	0,65–1,70 m
Gewicht	2,7 t
Ballast/-anteil	1,0 t/37 %
Segelfläche	37,0 m ²
Masthöhe	12,5 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Maschine	Saildrive, Lombardini, 12 kW/18 PS

Rumpf- und Decksbauweise Beides aus formverleimtem Bootsbausperrholz, abschließende Schicht mit Glasfasergewebe und Epoxidharz laminiert. Anschließend lackiert

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	89 500 Euro
Preis segelfertig ²	89 800 Euro
Garantie/Garantie gegen Osmose	1/5 Jahre

Werft und Vertrieb Puffin Yachts, Vlakwater 3, Enkhuizen, Niederlande; Tel. 0031/6/42 72 24 70; www.puffin.nl

SEGELLEISTUNGEN OHNE ABRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 45 Grad)	5,8 kn
90 Grad Windeinfall	7,5 kn

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit: 26–29 Knoten (6–7 Bft.)
Wellenhöhe: 0,5–0,8 m

YACHT - BEWERTUNG

Individuelle Yacht, die klassische Optik mit modernen Bedürfnissen verbindet. Unter Deck jedoch erheblich zu spartanisch für den geforderten Preis

Konstruktion und Konzept

- ⊕ Dank Hubkiel auch für seichte Reviere geeignet
- ⊕ Schöne, seltene Optik für ein Neuboot
- ⊖ Rumpf klar lackiert auch nicht als Option möglich

Segelleistung und Trimm

- ⊕ Objektiv und subjektiv sicheres und stabiles Schiff
- ⊕ Fast vollständige Trimmeinrichtungen
- ⊖ Beim Testschiff mangelhafte Ruderkonstruktion

Wohnen und Ausbaugüte

- ⊖ Ausstattung entspricht nicht dem Preis

Ärgerlich, gefährlich und bei einem Test natürlich unpassend – allerdings auch vorhersehbar. Die angehängte Ruderanlage mit ihrem schwenkbaren Blatt war Werft und Konstrukteur schon lange als Fehlkonstruktion bekannt. Bereits vor der Ausfahrt wies Oliver van Meer auf deren Neugestaltung hin, ab Baunummer 2 wolle man ein Steckruder in einem Aluminiumkopf montieren. Dass dies ausreichend stark dimensioniert sein wird, steht außer Frage, wird mit Alu doch wieder ein Werkstoff verwendet, der van Meer und der ausführenden Werft besser bekannt ist.

Wenig Charme im Innenraum

Aber nicht nur mit dem Baustoff Holz beschreitet van Meer neue Wege, auch der Innenausbau kleinerer Schiffe ist Neuland. So war die Werft noch nicht zu 100 Prozent von ihrer Arbeit überzeugt, in Zukunft soll mehr naturfarbenes Mahagoni unter Deck zu finden sein. Wich-

tiger allerdings: Auch die handwerkliche Qualität soll bei den kommenden Schiffen verbessert werden. Bei fast 100 000 Euro geht der Kunde von einer soliden Verarbeitung aus.

Die Aufteilung ist praxisgerecht, ein Raumwunder war jedoch schon aufgrund der Rumpf- und Aufbauform nicht zu erwarten. Für gute Segelcharakteristika und eine ansprechende Optik wurde bei der Puffin bewusst auf viel Volumen unter Deck verzichtet; moderne Serienschiffe derselben Größe bieten mehr Komfort. Dennoch wurde der vorhandene Platz geschickt ausgenutzt: Ein offenes Vorschiff öffnet den Salon nach vorn, die Pantry wurde platzsparend neben dem Niedergang angeordnet, die Bodenbretter zugunsten knapper Stehhöhe (1,7 Meter) gleich ganz weggelassen.

Schade, dass die Puffin unter Deck nicht den Charme vermittelt, mit dem sie außen lockt. Potenzielle Eigner haben hier noch viele Möglichkeiten, dem Schiff einen eigenständigen, gemütlichen Charakter zu verleihen.

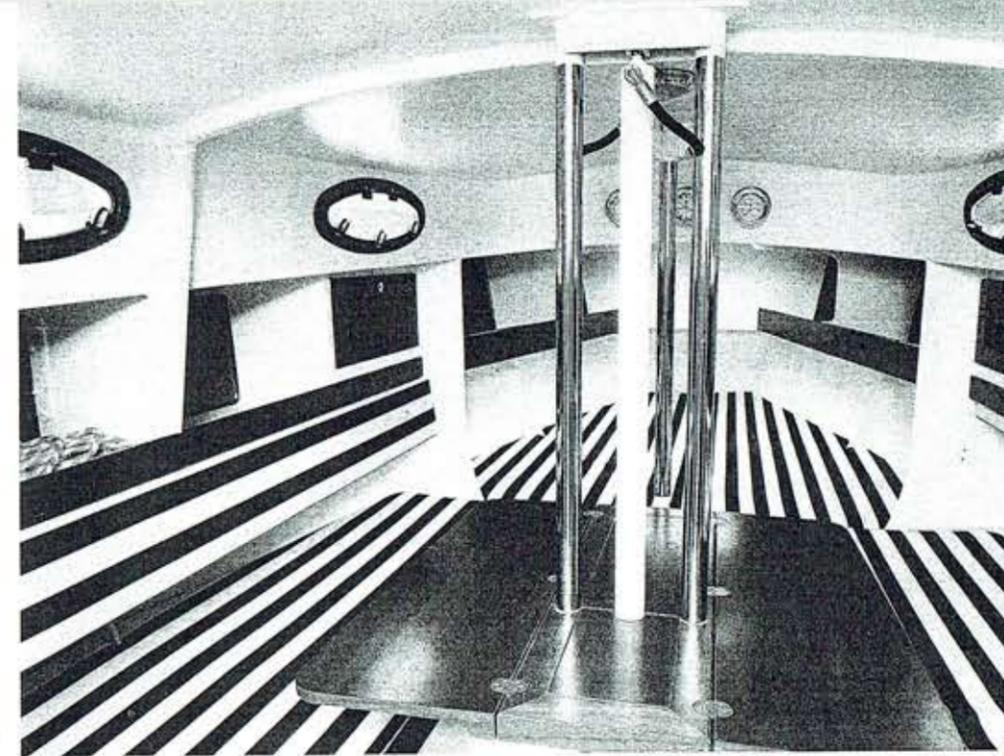
Knappe Ausstattung

Auch bei der technischen Ausstattung muss der Eigner ordentlich nachrüsten, einzig die fürs Segeln nötigen Beschläge sind ausreichend und in guter Qualität vorhanden. Ein Blick auf den Füllstand des Diesel- oder Frischwassertanks bleibt dem Skipper dagegen verwehrt, die entsprechenden Anzeigen fehlen.

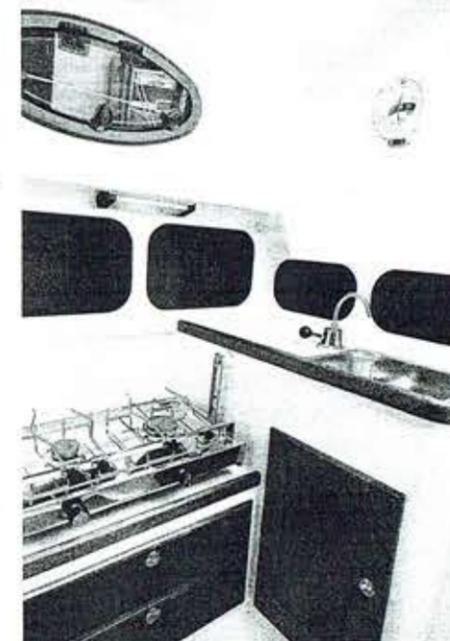
Ordentlich sind die Belüftungsmöglichkeiten: Alle sechs Bullaugen im Aufbau lassen sich öffnen, zusätzlich gibt es ein großes Vorluk und ein kleines Auge zum Cockpit in der Nasszelle. Wobei dort gerade mal Platz ist für das WC und aufgehängtes Ölzeug; ein Waschbecken ist genauso wenig vorhanden wie Schapps oder Ablagen.

Gehobener Preis

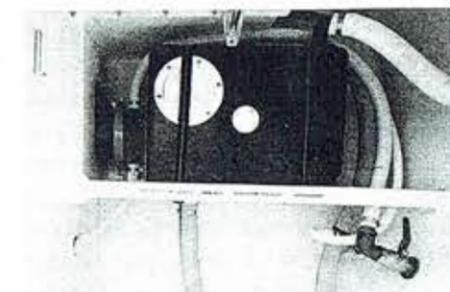
Schon in Heft 15/06 stellte sich bei der neuen Etap 28i die Frage, was ihren hohen Preis von 93 000 Euro (segelfertig nach YACHT-Definition) rechtfertigt. Dasselbe gilt für nun auch für die Puffin:



Schlicht: Offene Schapps, offenes Vorschiff, helle Farben – die Puffin suggeriert viel Platz



Kompakt: Die Pantry bietet das Nötigste – Kühlfach und Arbeitsfläche fehlen



Offen: Die Tank-Installation im Bad ist nicht verkleidet. Praktisch, nicht schön

Ein Einstiegspreis von 89 500 Euro ist mehr als ordentlich. Nüchtern betrachtet bietet die 27 dabei vor allem unter Deck nur wenig. Die Café 27, die Sun Odyssey 29, die Etap 28i sowie nicht zuletzt die Bavaria 30 warten hier zum Teil mit einem erheblichen Mehr bei Platz, Qualität oder Ausstattung auf.

Wer sich für die Puffin 27 interessiert, wird sie aber nicht nüchtern betrachten, sondern sich von ihrer Form, ihrer Konzeption und ihrem Charme angezogen fühlen. Demjenigen, der sie zu kaufen erwägt, dürfte wahrscheinlich nicht wichtig sein, dass unter Deck weder Platz für Navigationselektronik noch für die Zubereitung eines aufwändigen Menüs ist. Ein solcher angehender Eigner vermisst nicht die Kühlbox, sondern erfreut sich an den Möglichkeiten, die ein aufholbarer Kiel und ein Steckruder bieten. Und redet im Hafen lieber über die Besonderheiten seines Schiffs statt über seine Anlegemanöver.

Die Puffin 27 ist ein agil und sicher zu segelndes Schiff, das auf angenehme Weise moderne Errungenschaften mit klassischer Optik verbindet. Damit stellt sie eine Alternative zu den Konkurrentinnen aus der Großserie dar.

Martin-Sebastian Kreplin



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test



Gelungener Stilmix: Die Puffin gefällt, wirkt trotz Bugspriet nicht überzogen

ALLE FOTOS: YACHT/M.-S. KREPLIN; ZEICHNUNG: A. HOPPENHAUS

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