

ARCONA 400 OF SWEDEN

Het kan nog sneller

Testteam: Ron Bergmans en Jean Peeters
Tekst: Jean Peeters
Foto's: Jean Peeters en Arcona

De Arcona 400 is een jacht dat zijn plaats verdient tussen de betere 12 meters. In Zweden wordt het beschouwd als een middenklasser en vormt het een goed en scherp geprijsd alternatief voor de meer bekende Scandinavische jachten. Als de werf nog enkele details aan de deklay-out zou veranderen, is dit jacht zonder meer een aanrader binnen dit segment van de markt.

Technische gegevens

- LOA:	11,98 m
- LWL:	10,50 m
- Breedte:	3,82 m
- Diepgang:	2,00/2,40 m
- Ballast:	2,7 ton
- Gewicht:	7,0 ton
- Fuel:	150 l
- Water:	260 l
- Vuilwater:	70 l
- Motor:	Volvo Penta 2040 38 pk
- Grootzeil:	45,8 m ²
- Fok:	34,9 m ²
- Genua:	52,7 m ²

De kennismaking met de Arcona 400 vond plaats op een zonnige, maar zeer winderige dag met uitschieters van meer dan 7 Beaufort. Meestal verwacht men dan een uitstel van de testvaart. Het jacht lag echter klaar in Stenham. "Ze zeilen hiermee over de oceaan, dan moet ze dat hier ook vlot aankunnen!", was de enige reactie. Na een paar uur konden we dit beamen. Dit jacht kan meer aan. Zelfs zonder de juiste zeilen aan boord blijft alles perfect onder controle en stuurt ze daar waar je wil. Zelfs met de buiskap naar beneden zijn het alleen de "spray"douches die tot in de kuip geraken, ze neemt niet echt veel water over.

Rondgang op het dek

Het brede gangboord laat een goede circulatie toe. Standaard is er een in de mal gegoten antisliplaag die in optie vervangen kan worden door een teak bekleding. Vooraan vind je een goed uitgevoerde halfoopen preekstoel die opstappen vlot toelaat. Het zware enkele ankerbeslag heeft een inox geleiding voor de ketting naar de onderdeks aangebrachte elektrische ankerlier. De ruime ankerbak kan voor berging gebruikt worden, men heeft gezorgd voor een scheiding tussen ketting en bergruimte. We vinden daar ook de Furlex-trommel van de rolfok, de zeilen kunnen dus mooi aan dek aansluiten. Minder voorkomend heeft men hier ook ruimte voorzien voor de plaatsing van de gasflessen. Het is zeker een geventileerde ruimte. Nadeel evenwel is de grotere afstand tussen fles en fornuis; er is een gaslektester voorzien. Ook zal er sneller roestvorming zijn, het is nu eenmaal een vochtige ruimte.

Een goed detail is de standaard voorziene geleiding voor de halslijn van de asymmetrische spi naar de boeg toe. We hebben de werking weliswaar niet kunnen testen. Als anker voorziet men een Bruce, hier uitgevoerd in inox, maar dit is een optie. Het oogt wel mooi. De drukknoppen voor de bediening van de elektrische ankerwinch zijn evenwel niet zo gelukkig geplaatst tegen de treklijn van de rolfok. Ter hoogte van de Seldén doorgestoken mast vind je telkens twee schootgeleiderails. Als optie biedt men een zelfkerende fok aan, en dan is de opstelling perfect.

Wanneer men echter met een klassieke fok vaart, moet men de schoot van de korte naar de lange genuarail brengen. Hier stelt zich een klein probleem, bij die overgang raakt de schoot de polyester. Men zoekt hiervoor nog een esthetische oplossing.

De Seldén-mast zelf is 19 m hoog en voorzien van een intern schot zodat de klassieke waterlek onderdeks tot een minimum beperkt blijft. Het schip is 9/10 getuigd en de drie naar achter gerichte zalings maken het gebruik van bakstagen overbodig. Het trimbare achterstag kan, in optie, in Spectra uitgevoerd worden. Het duidt wel op het sportieve karakter van dit toerschip. Al de lijnen lopen onderdeks naar de kuip en kunnen na de stoppers, terug onder een afscherming naar een opbergbak. Een mooie oplossing, maar vraagt bij het gebruik iets meer tijd om, bijvoorbeeld, vallen te lossen. De klampen zijn goed bemeten en handig. De voetrail is voorzien van goed afgeronde doorvoeren, ook voor de middenkickers die in het basispakket zitten. Voor iemand met een normale lengte is het op- en afstapen over de reling goed mogelijk; er is geen openend stuk voorzien.

Zittend in de kuip

Het is goed, ruim en aangenaam om in deze kuip te verblijven. Ook onder helling of bij het draaien aan de winchen vindt men steeds steun. Deze Lewmar-winchen kan men ook elektrisch laten uitvoeren. De buiskap kan worden weggepluimd in een aparte garage en afgedekt worden, klaar voor gebruik en niet in de weg op een mooie zomerdag of tijdens een race. Voor het voldoende groot stuurrad bevindt zich een beugel. Deze is ideaal als handgreep en men kan er instrumenten op monteren. Jammer dat ook de motorbediening hier niet op geplaatst is. Veel zeilers vinden het juist één van de voordelen van een stuurbesturing dat ze bij manoeuvres niet meer moeten bukken om de gashandel te bedienen en uitzicht houden. De grootschoot blijft er soms achterhangen bij een slecht gecontroleerde gijp, maar als optie kan er een alternatief voorzien worden. Achter de stuurman is een zitbank met wegneembaar tussenstuk. Dit geeft dan een goede doorgang naar het ruime zwemplatform. Er is veel kans dat je dit tussenstuk nooit zult monteren. Het is veel leuker wat meer beenruimte te hebben en er blijft voldoende zitgelegenheid over. De kuipvloer op deze plaats vraagt gewinning. Vooreerst door enkele opstapjes zonder echt duidelijk doel en door het afronden in de hoeken van de staruimte. Zeker dit laatste lost zich op, maar je moet er even aan wennen. Het controlepaneel van de motor mocht meer verzonken zijn, nu kan je wel eens op de sleutel trappen. De bakskisten zijn ruim. Het dan zichtbare kwadrant mocht beter afgeschermd. Men kan er gemakkelijk bij maar ook een verdwaalde bezemsteel zou er tussen kunnen schuiven. Een noodhelmstok kan eenvoudig worden gemonteerd. Het sturen zal dan best via lijnen of van op het zwemplatform gebeuren.

Gezelligheid van een Zweeds interieur

Veel licht, ruimte en verluchting in een interieur dat goed voorzien is van steunen en handgrepen. De werf geeft de mogelijkheid enkele aanpassingen te doen maar ook standaard moet de opstelling de meeste zeilers aanspreken. Men kan hier vlot met zes mensen leven. Twee ruime achterkajuiten van bijna dezelfde grootte zijn voorzien van elk twee opengaande ven-



Achterkajuit met zicht op de kuip.



Echte navigatiehoek met voldoende plaats voor instrumenten.



Kombuis met handige uitsparing aan het aanrecht.

sters, die uitgeven op de kuip. Voldoende berging en staruimte is voorzien. Een leuk detail, ook voor andere deuren, is het systeem om ze te blokkeren in open stand. Een simpele houten beugel waarachter de klink zich vast klikt.

Eenvoudig maar even doeltreffend is de opstelling van de kombuis. De uitsparing aan het aanrecht maakt een crashbar bijna overbodig en toch heb je de gemakkelijke circulatie van een L-vorm. Ook onder helling kan je hier nog koken. Het tweepitsvuur kan zonder hinder vrij zwaaien. Er zijn twee afwasbakken en de koelkast heeft een inhoud van 100 l. Ook hier is er op een goede manier maximaal gebruik gemaakt van de beschikbare berging. Zelfs een vuilnisbak blijkt voorzien. Mooie, ook langs de binnenkant afgewerkte kasten, schuiven en werkbladen maken deze kombuis tot een voorbeeld. Er is een opengaand luik aanwezig. De totale watervoorraad, ook voor de douche, bedraagt 250 l. Aan de overkant bevindt zich dan de wc/doucheruimte. Je vindt er ook weer doordachtheid terug. Hier geen nat wc-papier. Ook zijn hier weer voldoende handgrepen en ook een halfoopen natte hangkast voor de zeilkleding. Van buiten eerst langs deze gemakkelijk te onderhouden, in het wit uitgevoerde ruimte en je schip blijft droog. Een opvallend detail is de plaats van de buitenboordkraan. Ze staat buiten het toilet onder een luikje in de vloer. Als je het vergeet, moet je terug van het toilet, maar het is zo veel gemakkelijker dan met je hoofd in een kast te zoeken naar de hendel. Een vuilwatertank van 60 l is aanwezig. Ze staat zo hoog dat men ze kan ledigen zonder te pompen. Aansluitingen

Groot stuurrad met daarvoor een beugel.



Zelfs zonder de juiste zeilen aan boord blijft alles perfect onder controle.



Ook onder helling vindt men steeds steun in de kuip.



Half open preekstoel, Furlex-trommel voor de rolfok, inox Bruce-anker.



boven de waterlijn zijn slechts voorzien van één spanband. De bilgepomp ontdebelt als douchepomp, je moet alleen omschakelen. Een buitendouche is een optie.

Men heeft nog een echte navigatiehoek. Ook hier is er voldoende berging en plaats om instrumenten te installeren, er zijn er geen standaard voorzien. Het elektriciteitspaneel is verzorgd en gemakkelijk bereikbaar.

Onder de navigatiebank bevindt zich de dieseltank van 150 l. Bij een gemiddeld verbruik van 3 l kan je dus 50 uur motorvaren.

De carré zelf wordt naast een luik ook permanent van lucht voorzien door twee luchthappers, die aan dek beschermd worden door een beugel. Open en gesloten kasten, ook onder de banken, laten toe voorraad mee te nemen. Voor de drank kan je ook terecht onder een invulstuk van de tafel. De ruimte onder de banken werd iets minder afgewerkt. Men kan er wel mooi de puttings- en kielkooi zien. Al de voornaamste krachten worden door een overmaats raamwerk opgevangen en geven zo een zeer stijf schip. De mast steunt hier ook op en is uitgevoerd met een lekbakje voor het geval dat... Vooraan in het schip bevindt zich dan de ruimere eigenaarcabine. Hier gebeurt de verluchting alleen door het dekluik. Doorheen heel het schip zijn al de kasten voorzien van een permanente verluchtingsleuf. Het verwarmingscircuit is zoals het voor een Scandinavische boot hoort zeer verzorgd.

Onder de carrétrap bevindt zich de motorruimte. Eén van de treden, als luik uitgevoerd, maakt een snelle controle mogelijk. Deze Volvo Penta van 38 pk is ruim voldoende. Met 2.000 toeren loopt dit schip vlot 8,2 knopen. De bereikbaarheid is redelijk door panelen en de trap weg te nemen. De motor lijkt voldoende geïsoleerd maar toch moeten er enkele geluidslekken zijn. Dit is niet echt storend, maar kan verbeterd worden. Een lichte trilling is tevens merkbaar als de motor draait. Het voordeel is dat je hem niet vergeet uit te zetten.

Genot van het varen

Bij de wind die er op de testdag stond moet men voorzichtig zijn, zeker bij manoeuvres in de haven. Het schip lag nu wel ideaal met de kop in de wind maar toch viel het op hoe soepel het reageert op zijn roer en motor. Eens buiten blijkt dat dit gloednieuwe schip niet echt de juiste garderobe aan boord heeft voor de gegeven omstandigheden. We maken er dan maar het beste van. Een grootzeil sterk gereefd en de fok volledig uit geeft een schip dat niet echt in balans ligt. Tot onze verwondering doet ze het voortreffelijk. Zowel bij opkruisen als voor de wind zeilt ze de koersen die van haar gevergd worden. Windstoten worden zonder morren opgevangen. Het is duidelijk dat ze niet haar optimale snelheid loopt maar ze blijft vlot meegaan met de enkeling die op dat ogenblik ook aan het zeilen is. Een knoop of vijf, zes opkruisend en al eens een negen plus voor de wind zijn niet slecht, maar ze kan beter. Ook op motor luistert dit jacht goed. Zelfs met deze wind levert vooruit, achteruit en draaien geen problemen op. Het roerblad moet dus voldoende groot zijn uitgevoerd. Het is zo dat dit jacht hierdoor bij minder wind zelfs iets te gevoelig zou kunnen zijn. Een noodstop verloopt vlot, een scheeps lengte is voldoende vanuit kruissnelheid. Ze heeft bijna dezelfde redelijk korte draaicirkel zowel over stuurboord als bakboord. Dit blijkt handig wanneer we na de tocht terug in de haven op een beperkte ruimte tegen de wind in draaien om terug aan te leggen.

Dit is een jacht met veel mogelijkheden en zal zijn eigenaar zelden teleurstellen. Verschillende kenmerken en details zijn nog niet vermeld zoals: de dempende steunen aan de bakskisten, scharnieren waar nodig, de dimbare interieurverlichting en de aanwezigheid van aanvaringsschotten. Mits enkele kleine verbeteringen is dit het jacht in zijn klasse. #

Info

Arcona Yachts Benelux, Nordic Yachting, Rick Hilckmann, Deltahaven 77, NL-3251 LC Stellendam, tel. 00-31/187492560, www.arconayachts.nl.