



Mit 9,25 m Länge ist die Arctic Blue 27 eine imposante Erscheinung mit grundsoliden Ausstattungsdetails und in jeder Hinsicht exzellenten Fahreigenschaften

## Grundsolides RIB

# Arctic Blue 27

Technic Industry aus dem polnischen Trzebiatów fertigt die Arctic Blue RIBs in derzeit drei Längen. Unsere Testkandidatin stellt dabei mit ihren 9,25 m Länge die goldene Mitte dar. Der Entwurf stammt vom bekannten norwegischen Designer Geir Arnestad, der auch schon für weitaus bekanntere Werften arbeitete.

Text und Fotos: Klaus Schneiders

Neben Kabinenbooten entwarf Arnestad auch eine Reihe recht erfolgreicher Rennboote in verschiedenen Klassen, darunter auch Offshorer. Von dieser Erfahrung profitiert auch die Arctic Blue 27. Dieses Modell ist wahlweise mit Außen- oder Innenbormotorisierung lieferbar. Unser Testboot wird vom TDI 265-6 von VWmarine angetrieben. Der Rumpf weist im Bugbereich eine Aufkimmung von 23 Grad auf und verfügt über zwei markante Stufen. Technic Industry hat die Entwürfe Arnestads auf handwerklich hohem Niveau umgesetzt und ein rauwassertaugliches RIB mit einigen pfiffigen Details auf Kiel gelegt. Die GFK-Verarbeitung hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Die mit Hypalon beschichte-

ten Tragschläuche werden vom britischen Spezialisten Henshaw maßgenau geliefert.

### Aufteilung

Zwischen die Endkappen des Tragschlauches schmiegt sich die elegant gerundete Badeplattform mit klappbarer Leiter. Serienmäßig ist sie, wie auch der Cockpitboden, mit einer Antirutschstruktur im GFK versehen, wahlweise kann hier ein hochwertiges Teakdeck verlegt werden. Auch eine Dusche kann optional geordert werden. Der Weg ins Cockpit führt von hier über die Abdeckung des Maschinenraumes und den Edelstahlrahmen der achteren Sitzbank. Einfacher gestaltet sich hingegen der Einstieg vom Steg aus. Auf den Schläuchen hat



man trittsichere Einstiegshilfen angebracht. Die Lehne der Hecksitzbank kann im Handumdrehen umgesteckt werden. Mit Hilfe eines Einlegeteils entsteht dann über dem Motorraum eine großzügige Sonnenliege. Erwähnenswert ist auch die formschöne Edelstahlreling, die im Cockpitboden sicher verbolzt angebracht ist. So steht im gesamten Boot stets ein solider Handlauf zur Verfügung. Im Bug macht sich ein großer belüf-

teter Stauraum breit, auf dem eine weitere Liegefläche hergerichtet werden kann. Optional ist eine elektrische Ankerwinde lieferbar. Unter dem in die Frontseite der Steuerstandkonsole integrierten Einzelsitz ist ein weiterer Stauraum zugänglich, der wahlweise auch ein Chemie-WC aufnehmen kann. Der Steuerstand selbst, ist sehr übersichtlich und praxisgerecht gestaltet. Direkt im Blickfeld des Fahrers liegen die relevanten



Klar gegliederter Steuerstand mit ausreichend Platz für einen optional verfügbaren Kartenplotter



Diebstahlschutz: Das Lenkrad ist mit einem Griff abzunehmen



Wasser marsch! Der linke Hebel dient zum Füllen des Ballasttank



Die große Sonnenliege im Bug auf dem belüfteten Stauraum



Die Hecksitzbank lässt sich ebenfalls zur Liegefläche umwandeln

Uhren der Motorüberwachung. Links wurden die Schalter der Bordverbraucher platziert und in der Mitte bleibt Raum für den optional verfügbaren Kartenplotter aus dem Hause Raymarine. Skipper und Co-Pilot nehmen auf bequemen Stühlen mit sehr gutem Seitenhalt Platz. Mit einem Griff lassen sich die Sitzflächen abklappen und es entstehen zwei Halbschalen, die auch bei rauer See ein entspanntes Fahren im Stehen erlauben. Rund um die Windschutzscheibe aus Plexiglas läuft ein kräftiger Edelstahlrahmen, der als Handlauf genutzt werden kann. Für den Co-Piloten steht darüber hinaus ein zusätzlicher Haltegriff parat. Auch für weitere Mitfahrer ist vorgesorgt. An der Rückenlehne des Fahrstandgestühls hat man ebenfalls kräftige Handläufe montiert. Der Fahrstand weist zwei weitere Besonderheiten auf. Das Sportlenkrad des italienischen Herstellers Isotta lässt sich mit einem Handgriff spielend leicht entfernen. Auf die Nabe wird dann eine Abdeckung mit Schloss geschraubt - das macht Langfingern den Diebstahl schwer.

Wer erstmals die Arctic Blue 27 betritt, wird sich über die Schaltkulisse wundern - drei Hebel ragen aus dem Armaturenbrett. Die Funktion der ersten beiden ist klar, Schaltung und Gas. Doch wozu dient der dritte Hebel? Dieter Hagenah, Importeur des Bootes, klärt uns auf: Die Arctic Blue ist für den Einsatz im Rauwasser konzipiert. Da kann es in Verbindung von Wind und Welle sowie den schweren Maschinen im Heck schon einmal zu kritischen Situationen kommen. Dann kommt dieser dritte Hebel zu Einsatz. Das RIB verfügt über einen 200 l fassenden Ballasttank im Bug, der über den Hebel geflutet werden kann. Dadurch wird die Trimmlage und damit das

Fahrverhalten stabilisiert. Erreicht man wieder ruhigere Zonen, legt man den Hebel zurück und eine Pumpe befördert den Ballast nach außenbords. Die Abdeckung des Maschinenraums lässt sich auf Knopfdruck elektro-hydraulisch öffnen. Der Sechszylinder TDI ist von allen Seiten für Inspektionen und Wartungsarbeiten gut zugänglich. Auch die übrigen Installationen hinterlassen einen guten Eindruck. Die Batterien sind in stabilen Edelstahlrahmen sicher gehalten, doch fehlt hier eine Abdeckung.

## Praxis

Als stärkste Motorisierung bietet die Werft Volvo Pentas D6-370 DPR an. Als schwächste Variante kommt ein Cummins-MerCruiser QSD 320 zum Einsatz. Der auf Kundenwunsch im Testboot verbaute VW TDI 265-6 generiert unter Volllast also 55 Pferdestärken weniger. Damit ist die Arctic Blue 27 aber keinesfalls als lahme Ente unterwegs, was eine Höchstfahrt von 42,1 kn bei der Nenndrehzahl von 4200 min<sup>-1</sup> sehr deutlich unterstreicht. Das 3,06 m breite Boot liegt auch in Ruhelage sehr stabil im Wasser. Einkuppelt messen wir bei 600 min<sup>-1</sup> eine 3,2 kn-Fahrt über Grund. Dabei zeigt das Phonmessgerät einen Wert von 59 dB(A). Gleitfahrt stellt sich im Drehzahlbereich um 3000 min<sup>-1</sup> ein. Dann legt man stündlich 25 Seemeilen zurück. Der Sechszylinder mit 2967 cm<sup>3</sup> Hubraum verhilft dem rund 2400 kg schweren RIB zu guten Beschleunigungswerten. Eng gefahrene Kurven quittiert der Rumpf mit einer bauartüblichen Krängung zur Kurveninnensei-

Formschön, durchdacht und stabil: Die umlaufende Edelstahlreling gibt Halt



In den großen Stauraum unter der Steuerstandkonsole passt ein Chemie-WC



Logenplatz im Fahrtwind: Sehr guter Seitenhalt und solide Griffe beim vorderen Sitz





Die Wellen des Bodensees bereiten der Arctic Blue keine Probleme



Frei im Raum: Die Maschine ist von allen Seiten gut zugänglich

Technische Daten		
Länge ü.A.: 9,25 m		<b>Motor im Testboot:</b> VWmarine TDI 265-6, V-Sechszylinder Turbodiesel mit Vierventiltechnik und Common-Rail-Direkteinspritzung, Leistung 195 kW (265 PS), Bohrung x Hub: 83 x 91,4 mm, Hubraum: 2967 cm <sup>3</sup> , Nenn-drehzahl: 4200 min <sup>-1</sup>
Breite: 3,06 m		
Gewicht: ca. 2400 kg		
Zuladung: max. 600 kg		
CE-Kategorie: B		
Sitzplätze: 7		
Brennstofftank: 317 l		
Ballasttank: 200 l		
Baumaterial: GFK + Polyamid mit Hypalonbeschichtung		
Motorisierung: Innenborder-Diesel mit Z-Antrieb, wahlweise Cummins-MerCruiser, Volvo Penta oder VWmarine, Leistung bis 272 kW (370 PS)		
Grundpreis: ab 64 600 € mit Volvo Penta 5,7GXl		
Grundpreis mit Testmotorisierung: 79 600 €		
Standard-Ausstattung (auszugsweise)		
Hydraulische Lenkung mit abnehmbarem Steuerrad, selbstlenzendes Cockpit, elektrische und manuelle Bilgpumpe, Navigationsbeleuchtung, umlaufende Seereling aus Edelstahl, automatischer Feuerlöscher im Maschinenraum, GFK-Cockpitboden mit Antirutschstruktur, Badeplattform mit klappbarer Leiter, zweiseitige Sitzbank am Steuerstand mit Stehhilfefunktion, Polster für Bug- und Hecksonnenliege		
Lieferbare Extras (auszugsweise)		
Geräteträger aus Edelstahl, Anker, elektrische Ankerwinde, Chemie-WC, Teakdeck auf Badeplattform und im Cockpit, Stereoanlage, Navigationselektronik Raymarine C80, Bugstrahlruder, Heckdusche, 230-V-Landanschluss		
Schall- und Fahrtmessung		
(Leerlauf) 600 min <sup>-1</sup>	58 dB(A)	0 kn
600 min <sup>-1</sup>	59 dB(A)	3,2 kn
1000 min <sup>-1</sup>	64 dB(A)	5,7 kn
1500 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	7,5 kn
2000 min <sup>-1</sup>	75 dB(A)	10,0 kn
2500 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	16,2 kn
3000 min <sup>-1</sup>	81 dB(A)	25,0 kn
3500 min <sup>-1</sup>	84 dB(A)	34,7 kn
4000 min <sup>-1</sup>	84 dB(A)	40,9 kn
4200 min <sup>-1</sup>	86 dB(A)	42,1 kn
Revier: Bodensee bei Friedrichshafen, Crew: 3 Personen, Messung: GPS, Wasser: 19°C, Luft: 21°C, Wind: 0-1 Bft., Tanks: Diesel 240 l (75 %)		
Informationen und Werft		
Hagenah Motoren & Technik, Scharfe Lanke 109-131, 13595 Berlin, Tel.: 030-36 20 09 21, <a href="http://www.makten.de">www.makten.de</a>		Technic Industry SP. Z.O.O., ul. Kolobrzaska 24, 72-320 Trzebiatów, Polen, <a href="http://www.technic.pl">www.technic.pl</a>

te, hakt aber niemals ein. Die beschriebenen Sitz- und Stehhilfen sowie die durchdacht angebrachten Griffe geben zusätzliche Sicherheit. Die Servolenkung arbeitet butterweich und sehr direkt. Nur zweieinhalb Umdrehungen sind nötig, um das RIB komplett umzusteuern.

Am Testtag zeigt sich der Bodensee als Ententeich, weshalb zu den tatsächlichen Rauwassereigenschaften unserer Probandin keine eindeutige Aussage getroffen werden kann. Die Wellen der eifrig verkehrenden Fähren und anderer Sportboote meistert die Arctic Blue jedenfalls absolut souverän. Der Rumpf setzt weich ein und die kräftigen Schläuche weisen Spritzwasser sauber nach unten ab. Noch ein Wort zur Geräuschmessung: Die bei Volllast gemessenen 86 dB(A) scheinen auf den ersten Blick recht hoch, doch hat die Maschine daran den geringsten Anteil. Vielmehr addieren sich hier, wie bei anderen offenen Sportbooten auch, die Einflüsse von Fahrtwind und Welle.

## Fazit

Wer ein solide verarbeitetes RIB in der Neun-Meter-Klasse mit hervorragenden Fahreigenschaften sucht, sollte die Arctic Blue 27 auf jeden Fall in die engere Wahl ziehen. Bereits in der Standardversion ist das Boot sehr gut und umfassend ausgestattet. Als aufpreispflichtiges Zubehör werden wohl der Geräteträger, die Heckdusche, eine Stereoanlage und der Kartenplotter in Frage kommen. Das optionale Bugstrahlruder wird jedenfalls nicht benötigt.

Die 195 kW (265 PS) des TDI-Sechszylindermotors beschleunigen die Arctic Blue 27 zügig bis zur Höchstfahrt von 42,1 kn

