

VIKO 2

Dank Schwenkkiel sind die kompakten Viko-Kajütkreuzer gut für küstennahe, geschützte Flachreviere und zum Trailern geeignet. Im Doppel testeten wir die kürzlich vorgestellte Viko 23 und das Schwestermodell Viko 25 auf der Müritz.

TEXT MICHAEL KRIEG FOTOS AXEL BÖHM





Zwei, die sich ähneln: die neue Viko 23 (großes Bild) und die knapp einen Meter längere Viko 25 (li.)

Seit mehr als 25 Jahren produziert die polnische Navikom-Werft, die seit vier Monaten als Viko Yachts firmiert, GFK-Segelyachten und Motorboote in fünf bis zwölf Metern Länge. Rund 200 Boote verlassen jedes Jahr die Werks-hallen, und vom Konzept, günstige Boote zum Kampfpreis anzubieten, hat man sich längst verabschiedet.

Die Modellpalette der unter anderem von André Koschel gezeichneten Viko-Segelyachten wächst stetig. Die Flotte mit Bootslängen von 20 bis 27

Fuß, letztere als Deckshausvariante, soll im kommenden Herbst durch eine 30er erweitert werden.

Von den trailerbaren, 23 und 25 Fuß langen Kleinkreuzern, die uns Zenon Lukowski zur Verfügung stellte, wurden europaweit bisher rund 200 Einheiten verkauft. Die Viko 23 hatte ihre Deutschlandpremiere im Herbst 2009 in Berlin; sie soll die bisherige 22er ablösen. Die Viko 25 ist seit 2007 auf dem Markt.

Neuerdings können die beiden Schwenkieler auch mit Festkiel geordert werden; damit ist zusätzlich der Einsatz in küstenferneren Gewässern nach CE-Kategorie B möglich. Ein Vorteil des aufholbaren Schwenkkiels ist, dass beide Boote bequem ohne Kran geslippt werden können. Wer zusätzlich aus der Optionsliste die Mastlegevorrichtung als so genannter „toter Mann“ ordert, kann den Mast auch ohne Kran stellen.

Die Mastlegevorrichtung mit Maststütze achtern ist für ein Revier mit Brückendurchfahrten oder auf Wanderfahrten von See zu See sowieso ein Muss. Mit wenigen Handgriffen ist der Mast zum Legen vorbereitet, und das Vorstag kann über einen effizienten Flaschenzug abgefiert werden. Zur seitlichen Stabilität bleiben die Unterwanten im Drehpunkt des Mast-

»» **Polnische Kleinkreuzer** sind so konzipiert, dass Platz und Schlafmöglichkeiten für vier Personen vorhanden sind – bei Viko mit durchaus feinen Segeleigenschaften



VIKO 25

Länge über alles: 7,80 m
Breite: 2,55 m
Tiefgang: 1,20 m / 0,30 m
Gewicht: 1.400 bis 1.500 kg
Ballast: 400 kg
(500 kg bei Kielversion)

Preis: ab 17.999 Euro



VIKO 23

Länge über alles: 6,80 m
Breite: 2,55 m
Tiefgang: 1,20 m / 0,30 m
Gewicht: 1.200 kg / 1.400 kg
Ballast: 250 kg
(400 kg bei Kielversion)

Preis: ab 12.999 Euro

CE-Kategorie: B (küstenferne Gewässer, C für Schwertversion)

Segelfläche: Groß (12,5 m², bei längerem Mast 16 m²), Rollfock (8,5 m² / 10 m²)

Standardausstattung: Segel (Fock und Groß mit 1 Reff), Fallenstopper, Baumniederholer, Seereling, Bug- und Heckkorb, Winschen, Außenborderhalterung, Badeleiter, Klappruderanlage, Schwenkkiel, Frischwasseranlage mit elektrischer Pumpe

Extras (Zusatz): Rumpffarbe blau, Profilstag/Rollreffanlage, Bugplattform, Mastlegevorrichtung, 12-V-Elektrausstattung, Landstromanlage mit Ladegerät, Pump-WC, Fäkalienanlage, Festkiel

Ein längeres Rigg ist als Option lieferbar

fußes auf den höher gesetzten Rüsteisen angeschlagen.

Etwas gewöhnungsbedürftig ist dagegen die feste Maststütze am Heck. Sie bietet zwar zusätzlichen Halt beim Ein- und Aussteigen über das Heck, ist optisch aber nicht gerade ein Plus. Schön wäre es, wenn die Stütze demontiert und bei Nichtgebrauch unter Deck oder in der Backskiste verstaut werden könnte.

Die Viko 25 ist bei gleicher Breite einen Meter länger als ihre kleinere Schwester. Entsprechend wirkt sie im direkten Vergleich weniger gedrungen, zumal der Unterschied bei der Stehhöhe unter Deck – 1,70 zu 1,60 m im Panntrybereich – nur 10 cm beträgt. Gut zu Gesicht steht beiden Yachten die blaue Rumpffarbe; ein Extra, das den Kleinkreuzer hochwertiger erscheinen lässt. Unabhängig von der Rumpffarbe haben beide Yachten mehr zu bieten, als auf den ersten Blick zu erahnen ist.

Die GFK-Rümpfe der Viko-Yachten werden massiv im Handauflegeverfahren laminiert, die Decks in Sandwichbauweise hergestellt. Der erste Eindruck überzeugt: GFK und Gelcoat sind sauber und fehlerfrei verarbeitet. Der Holz-Innenausbau aus Meranti-Mahagonisperrholz ist ebenfalls zufriedenstellend ausgeführt.



TEST VIKO 23 & VIKO 25

Bei den wesentlichen Ausstattungsmerkmalen gleichen sich die Viko 23 (li.) und das 25-Fuß-Modell



Der Kontrast der rötlich schimmernden Hölzer zum hellen GFK-Himmel und den ebenfalls hellen Kunstleder-Polsterbezügen kann gefallen.

Überzeugend ist auch die zuverlässige Funktionalität des Klappschwerts. Umgelenkt aufs Deck, kann die Position des Schwertes bequem und reibungslos verstellt werden. Das Aufholen des am Spie-

gel angehängten Ruders erfordert dagegen mehr Kraft. Da Auf- und Niederholer beim Segeln für unnötige Vibrationen an der Pinne sorgen, sollte die Leinenführung überdacht werden.

Auffällig sind wie bei den meisten polnischen Produktionen die solide verarbeiteten Chromstahlteile wie Bug- und Heckkörbe sowie Relingstützen, Beleg-

klampen, Badeleiter, Mastlegevorrichtung und Ruderpinne. Blöcke und Winschen stammen von europäischen Firmen. Als Ballast werden bei der 23er 250 kg, in der Kielversion 400 kg einlaminierter. Bei der Viko 25 sind es 400 oder 500 kg. Dies gibt den Booten ausreichend Stabilität, um auch bei stärkerem Wind lange Vollzeug tragen zu können.

DELPHIA
„ein ehrliches Schiff“

Das perfekte Umsteigerschiff

Die reifere Segler, die sich sportlich nichts mehr beweisen müssen.
Sonnabend morgen: Yanmar ED starten, ablegen und ab gehts auf See.
Sonntag abend: Anlegen, Yanmar abstellen und ab gehts in den Garten.



TEMPO YACHTVERTRIEB
JONN MINNERS | HENRIK JØRGENSEN | GERT E. SØRENSEN

D E L P H I A 1 0 5 0 E S C A P E

TEMPO YACHTVERTRIEB GMBH

Marina Hülse Schlei, København | tempo-yachtvertrieb.de, j.minners@tempo-yachtvertrieb.de, Telefon 0171 371 37 50

TEST VIKO 23 & VIKO 25



Mit wenigen Handgriffen lässt sich der Mast zum Legen vorbereiten

Die Stabilitätskurven lassen darauf schließen, dass beide Kleinkreuzer selbst aufrichtend sind. Bei der leichten bis schwachen Brise (es wehte um zwei bis drei Beaufort), die beim Testschlag mit der 25er herrschte, brauchte man sich in Sachen Stabilität allerdings keine Gedanken machen. Umso erfreulicher ist, wie die Yacht jeden Windhauch sofort in Fahrt umsetzt.

Da die Lateralfäche des Schwenkkiels nicht besonders groß bemessen ist, bedeutet das bei geringer Bootsgeschwindigkeit zuerst eine erhöhte Abdrift. Entsprechend sollte man bei Schwenkkielern auf die letzten paar Grad Höhe verzichten und diese bei Leichtwind nicht extrem hoch am Wind steuern, sondern sie möglichst in Fahrt halten. Je nach Stärke konnten so an der Kreuz bei Wendewinkeln zwischen 95 und 100 Grad im Mittel vier Knoten, bei halbem Wind 5,4 Knoten geloggt werden. Die Bedingungen boten entspanntes Segeln auf allen Kursen.

Mehr zur Sache ging es anschließend auf der kleineren Viko. Der Wind hatte zugenommen, entsprechend mussten die vorhandenen Trimmeinrichtungen effektiver

DIE MITBEWERBER



DELTANIA 25 S

Recht yachtig aussehender Kleinkreuzer mit senkrechtem Bug und insgesamt ordentlichen Segeleigenschaften. delantia.com
vertrieb@delantia.com Tel. 03651 34

Technische Daten

Länge über alles: 7,70 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang: 0,35 bis 1,30 m (Kielversion: 0,97 m)
Gewicht: 1.520 kg
Besegelung: 26,5 m²
CE-Kategorie: C (küstennahe Gewässer)
Preis: ab 26.950 Euro



FAN 23

Sauber verarbeiteter 23-Fuß-Kiel-schwerter der Fan-Serie von Skipper Yachts mit guten Leichtwindigenschaften. www.skipper-yachts.de

Technische Daten

Länge über alles: 6,90 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang: 0,32 bis 1,35 m (Schwertkiel)
Gewicht: 1.400 kg
Besegelung: 20,3 m²
CE-Kategorie: C (küstennahe Gewässer)
Preis: ab 25.200 Euro

eingesetzt werden. Zu großer Luvgiebigkeit, die durch zu starkes Gegensteuern bremsend wirkt, begegnet man dadurch, dass der Baumniederholer stramm durchgesetzt wird und man gleichzeitig das Großsegel leicht fiert. Damit öffnet sich das Großsegel vor allem im oberen Bereich kaum, sodass kein Vortrieb verloren geht.

Nimmt der Wind dann weiter zu, können Krängung und Luvgiebigkeit zusätzlich durch Dichtholen des Achterstags vermindert werden. Leider konnten diese auf beiden Booten während des Segelns nicht effektiv eingestellt werden. Sie sollten unbedingt mit einer wirkungsvollen Talje nachgerüstet werden. Wendewinkel und Geschwindigkeit auf allen Kursen sind, bei ein bis zwei Windstärken mehr, bei der Viko 23 ähnlich denen der 25er.

Für beide Einheiten hat Viko noch ein leistungsfähigeres, 50 cm längeres Rigg mit insgesamt fünf Quadratmetern mehr Segelfläche im Angebot – sicher interessant für Segler, die hauptsächlich auf Schwachwindrevieren unterwegs sind.

Beide Boote können mit einer Crew von bis zu vier Personen gesegelt werden, bieten

aber auch Alleinsegeln gute Voraussetzungen. Schoten, Fallen, Strecker und Trimmeinrichtungen sind allesamt vom Cockpit aus erreichbar und gut positioniert. Die Crew sitzt beim Segeln bequem auf den Sitzduchten und noch bequemer bei Krängung auf den Seitendecks, dann allerdings angelehnt an die Relingsgurte.

Die Viko-Yachten reagieren schnell und zuverlässig auf die Ruderausschläge, liegen bei entsprechendem Trimmeinsatz gut auf den Rudern – mit der schon erwähnten Einschränkung, dass die Auf- und Niederholer der Ruderblätter vibrationsfrei geführt werden müssten.

Polnische Kleinkreuzer sind bekanntermaßen so konzipiert, dass auch unter Deck Platz und Schlafmöglichkeiten für zumindest vier Personen vorhanden sind. Hier hat die Viko 25 etwas mehr an Raum zu bieten. Stauplatz fürs Urlaubsgepäck gibt es reichlich in zwei Backskisten im Cockpit und im Salon (unter und hinter den Sitzgruppen und Kojen), in Schwalbennestern, kleinen Schappys sowie der Pantry und dem Bad.

Zur Not könnten unter Einbeziehung der Salonbänke sogar sechs Personen an Bord nächtigen. Die Vorschiffs- und Achterkojen sind mit 2,10 bzw. 1,90 m Länge – achtern wird quer geschlafen – und 1,90 bzw. 1,20 m in der Breite für Schiffstypen dieser Größe sehr großzügig bemessen.

Um den Zugang zur offenen Achterkabine breiter zu gestalten, ist der Pantryblock an Backbord davor schräg gestellt. Im Standard sind beide Vikos mit Spüle in der Pantry und Waschbecken mit Armaturen, 30-Liter-Wassertank sowie elektrischer Pumpe ausgerüstet. Beide WC-Räume bieten so viel Platz, dass auch die Benutzung einer Chemietoilette ohne unzumutbare Verrenkungen möglich ist. Wer es komfortabler möchte, kann sich als Extra bei beiden Booten auch ein Pump-WC mit Fäkalientank einbauen lassen.

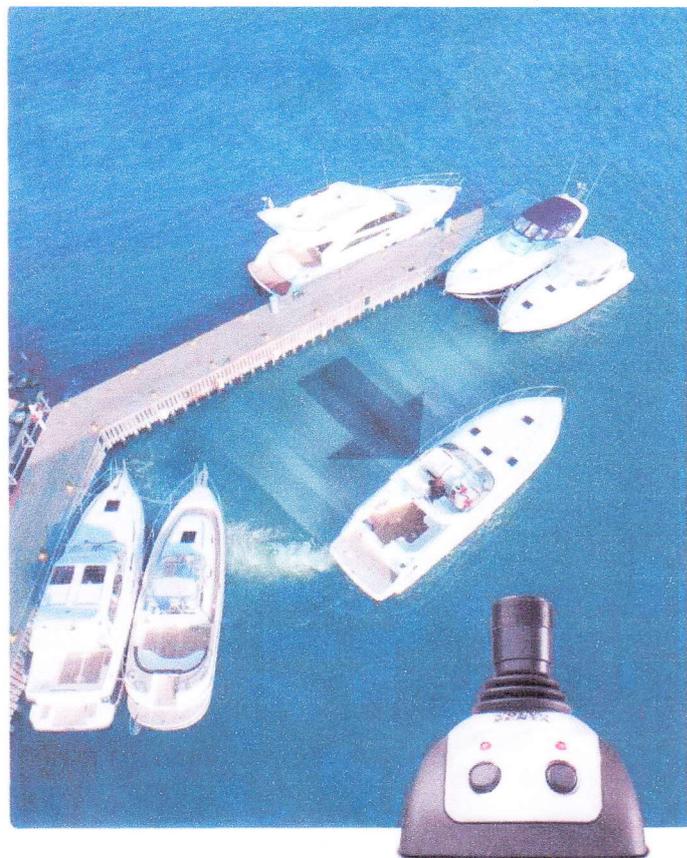
Segelfertig ist die Viko 23 für 12.999 Euro zu haben, die Viko 25 gibt es ab 17.999 Euro. Damit liegt die Werft im Vergleich deutlich unter den Angeboten der Mitbewerber. <<<



Gefällige Gestaltung unter Deck: Sitzgruppe im Salon der Viko 23

Für die freundliche Unterstützung danken wir

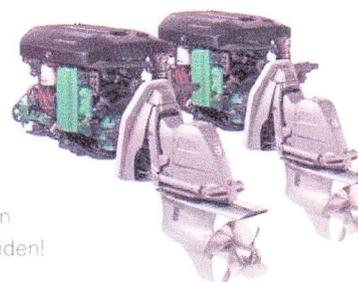
sunshine-yachts
Augsburger Str. 25
87600 Kaufbeuren
www.sunshine-yachts.de
0049 8341 17011



JOYSTICK FÜR AQUAMATIC

Viel Wind, starke Strömung, enger Hafen – kein Problem, mit **Aquamatic Joystick** haben Sie alles unter Kontrolle. Ein Griff zum Joystick und Ihre Yacht folgt exakt Ihrer Handbewegung und kann problemlos und stressfrei in die gewünschte Position manövriert werden.

Wir bieten **Aquamatic Joystick** für eine Vielzahl von Diesel- und Benzindoppelanlagen an. Sie müssen sich nur entscheiden!



Modernste Dieseltechnik, die neue D3 Sportdieselgeneration mit 103 kW / 140 PS bis 162 kW / 220



VOLVO PENTA AQUAMATIC
KOMFORTABEL UND UMWELTBEWUSST FAHREN

**VOLVO
PENTA**