

Maximaler Komfort in seiner Klasse



Weit über 300.000 Boote sollen es nach Aussagen der Werft sein, die im Laufe von annähernd 50 Jahren beim norwegischen Konzern Cipax AS vom Band gelaufen sind. Boote, die beim ersten Hinsehen eher unspektakulär daherkommen, denn Aufsehen erregen. Dass da aber weit mehr dahinter steckt, als es die Optik vermuten lässt, davon hat sich Claus D. Breitenfeld am Beispiel des „Pionier 15“ überzeugt.

Das Unternehmen Cipax, gegründet in den frühen 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts, produzierte in der Anfangszeit industrielle Produkte, basierend auf rotierender Formgebung. Mit dem Bootsbau wurde 1959 begonnen. Heute gehört Cipax zum Marktführer im Rotationsformen mit Standorten in Norwegen, Schweden und Estland. Neben dem Bootsbau befasst sich Cipax mit der Herstellung von Kraftstofftanks für Volvo und Scania, Lager- und Transportbehälter, Pontons und Bojen. Unter dem Logo Pionier verlassen derzeit zwölf Exponate die Werft, davon zwei Tretbootmodelle und ein Kanu.

Wohl nur wenige Bootsfreake können sich so recht etwas vorstellen unter der Produktion „rotierender Formgebung“. Am anschaulichsten lässt es sich vielleicht mit der Herstellung eines Schokoladen-Nikolaus oder von Osterhasen erläutern. Auch da wird in eine geschlossene Form die Schokoladenmasse gespritzt und anschließend gleichzeitig mehrere Formen wie in einem Karussell herumgeschleudert. Nach dem Erkalten der Masse und Öffnen der Form, fallen Nikolaus und Hase, innen hohl, heraus. Bei Pionier sind's halt die Boote. So einfach, wie gleichzeitig genial.

Fahreigenschaften

Wir wollen kein Hehl daraus machen, zu Luftsprüngen animierte uns das Angebot zunächst nicht, mit einer offenen „Nusschale“ und 15 PS am Spiegel im Emdener Seehafen herumzudüsen. Und das auch noch an der Pinne. Sei's drum, Test ist Test und da erwartet der Verbraucher nicht nur für die meisten von uns unbezahlbare Boliden.

Importeur Matschke und Müller, seines Zeichens Geschäftsführer Dipl.-Ing. Johann Volkmann, hatte den 15er Yamaha bereits am Vortag warmlaufen lassen, das Gespann lag einsatzbereit im Wasser. Bereits beim Anbordgehen viel auf, dass das Pionier trotz einer Breite von gerade 'mal 1,80 m erstaunlich krängungsneutral im Wasser liegt. Über den langen Arm, an Stb. achtern Platz genommen, passt sich die Drehgaspinne bestens der Ergonomie von Sitzposition und Armlänge an, so dass nie das Gefühl aufkommt, man könne versehendlich den Motor durch hektische Bewegungen „verreißen“, was mit 15 PS unter Volllast durchaus fatale Folgen haben würde. Im schlimmsten Fall käme dann jedoch der Quickstopp – so angelegt – der Maschine in die Quere, machte ihr den Garaus.

Nach gefühlvollen ersten Seitwärtsbewegungen der Pinne bei gemäßigter Drosselklappenöffnung, wird bereits deutlich, dass wir es hier mit einem ganz und gar nicht nervösen Gespann zu tun haben. Punktgenau und spurtreu reagiert der Rumpf auf jede Richtungsveränderung des Unterwasserteiles des Yamaha.

Wir werden mutiger, verteilen das Gewicht an Bord idealer – einer in die Bugspitze, der andere achtern – und drehen aus ruhender Position den Gasgriff bis zum Anschlag. Knapp fünf Sekunden signalisiert das Chronometer, wir sind im Gleiten. Im Gleiten (!), bei einem Testgewicht von rund einer halben Tonne, und das mit gerade 'mal 15 PS am Spiegel. Alle Achtung, das kann sich sehen lassen. Dabei halten die eingeformten Längsstringer des Rumpfes das Pionier völlig ohne Problem auf dem ihm vorgegebenen Kurs. Erstaunliche 33 km/h liegen an. Der dB(A)-Wert von 86 Phon direkt an der Pinne, inklusive Wind und Wellen, ist zwar keine Flüsterei, dennoch völlig normal. Schließlich müssen die Geräusche



15



– hart im Nehmen

ja irgendwo hin. Dafür liegt der untere Wert im Leerlauf bei moderaten 56 dB(A).

Dieses Fahrverhalten wiederum ermutigt zu ersten Hakenschlägen und dabei immer enger ziehenden Kreisen. Egal, ob über Bb. oder Stb., souverän das Umsteuern. Kein achterliches Wegschmieren, kein Einhaken und auch bei kleinen Sätzen über die eigene Welle, niemals das Gefühl von Unsicherheit. Aus dem Stand hart Ruder gelegt in beide Richtungen und die Gaszufuhr bis maximal gesteigert, legt sich das Pioneer zwar ordentlich „auf die Backe“, bleibt aber in jeder Fahrstufe absolut stabil.

Und wie sieht's mit dem Manövrieren aus? Ein ganz wichtiger Faktor bei Pinnen-Motor getriebenen Booten, verfügt man doch schließlich nicht über die Bequemlichkeit eines Ruders, gepaart mit Einhebelschaltung. Kein Thema, die Drehkreise voraus und nach achtern über Stb. und Bb. bewegen sich zwischen einer halben und einer Bootslänge. Damit parkt man bequem und zielgenau auch in der engsten Lücke, zumal der zur Pinne hin versetzte, griffige, gut in der Hand liegende Schaltknopf sich exakt und mühelos in die Positionen „V-N-R“ schieben lässt.

Resümee: Auch wenn die Werft laut CE-Zertifizierung eine kW-Zahl von 22 (30 PS) zulässt, bereits mit der halben Kraft ist man bestens bestückt. Mit der doppelten Power wird dieses Boot zur Rakete. Dass es das fraglos verkraftet, daran muss nicht gezweifelt werden, denn dieses Boot ist wahrlich hart im Nehmen. Ob's die Crew mitmacht, das ist eine andere Frage.

👉 Ausstattung & Verarbeitung

Beim ersten Hinsehen könnte man meinen, dass es über ein Boot, wie das Pioneer 15 in punkto Ausstattung und Verarbeitung nicht all zuviel zu sagen gibt. Ein einfaches, simples, offenes Sportboot klarer Gliederung, ohne Schnickschnack, ohne Aufwand. Aber gerade das ist es, was dieses Boot so interessant macht. Wer sicher, stets clean und dennoch so gut wie ohne Pflegeaufwand unterwegs sein will, dem die Reinigung mit einer Pütz, Feudel und Schrubber näher ist als der Staubsauger, der ist mit so einem Pioneer bestens bedient.

Vielleicht irritiert beim ersten Anbordgehen der etwas weiche Plichtboden. Doch das ist gewollt bzw. eine Bauweise bedingte Eigenart dieses Bootes und sollte in keiner Weise Rückschlüsse auf etwaige Labilität der Gesamtkonstruktion zulassen. Ganz im Gegenteil! Durch Produktionsverfahren der rotierenden Formgebung, kann auf den traditionellen Zweischalenbau – Rumpf und Oberdeck – verzichtet werden und man bekommt so im wahrsten Sinne des Wortes ein aus einem Stück gegossenes Boot. Innen hohl, was den Auftrieb zusätzlich unterstützt.

Und sollte sich aus irgendwelchen Gründen dennoch einmal Wasser im Innenraum sammeln, über zwei Lenzöffnungen kann es ausgepumpt oder aber einfach nur ausgekippt werden. In ganz extremen Fällen könnte man sogar einfach ein Loch in den Rumpf bohren, das Wasser liefe heraus und mit jeder handelsüblichen Heißluftpistole samt Polyäthylenflicken wäre die Öffnung wieder verschließbar.

Aber – so Importeur Volkmann – es soll auch schon Eigner gegeben haben, die dem Braten nicht trauten und nachträglich PU-Schaum in die Hohlräume pumpten. Eine fatale Maßnahme. Denn wenn ohnehin unsinkbar, wozu dann der zusätzliche Schaum? Fährt man sich in dieser Konstellation ein Leck in den Rumpf und Wasser wird wie von einem Schwamm aufgesaugt, dann hat man ein echtes Problem – und das wird im wahrsten Sinne des Wortes immer schwerer... Ergo, Finger weg von schäumenden Experimenten, schließlich ist die Werft nicht umsonst zertifiziert für besonders hoch qualifizierte Produktion und auch das Label „Norske Veritas“ gibt's so ohne weiteres. Ein weiterer Pluspunkt der Pioneer-Boote: Polyäthylen widersteht extremen Temperaturschwankungen, sowohl im Plus- als auch Minusbereich, egal, ob arktische Kälte oder tropische Hitze. Hinzu kommt die hohe Zähigkeit des Materials.

Über tiefe Rinnen im Bootsboden, die sich auch im Vorschiff wiederfinden, läuft Wasser, das, wie auch immer ins Boot gekommen, sei es durch Regen oder Gischt, nach achtern in eine kleine Wanne vor dem Spiegel zusammen und lenzt sich automatisch durch ein Kugelventil außenbords. Der 15er Yamaha Langschaft



sitzt festgeknebelt und schlossgesichert am Spiegel, dieser wiederum innen mit Aluminium beschlagen, von außen verstärkt durch eine 18 mm starke Siebdruckplatte. Zwei durchgebolzte VA-Augen beidseitig des Motors könnten als Heißringe erhalten, zum Abschleppen oder als Aufnahme der Wasserskizugleine dienen.

Die passgenaue, abschließbare Backskiste ist groß genug, um einen 25-l-Außenbordertank aufzunehmen. Stabile Kunststoffhandgriffe, seitlich angeschlagen, erlauben bei scharfer Kurvenfahrt kräftiges Zupacken, das auch erforderlich ist, denn die Fliehkräfte machen sich jenseits von 30 km/h und engen Radien doch ordentlich bemerkbar. Die zweite, mittschiffs integrierte Backskiste dient ausschließlich dem Stauen. Bündig eingepasst zwischen zwei seitlichen Sitzen, wird sie bombenfest gehalten von Verschraubungen, die mit Kunststoffproppen abgedeckt wurden.

Zwar nicht vorgesehen, aber durchaus realisierbar, das Aufschneiden der erhabenen, ebenen Flächen im Bootsinnenbereich. Da nicht ausgeschäumt, wie bereits darauf hingewiesen, be-

stünde so die Möglichkeit, ohne die Stabilität zu beeinträchtigen, zusätzlichen Stauraum durch einsetzen von Kästen zu schaffen. Eine Bastelarbeit, die geübten Do-it-your-selfern durchaus gelingen sollte. Flankiert wird die mittlere Sitzlandschaft von zwei Ruderrollen aus Kunststoff, die für den Profieinsatz gegen Aluminiumexemplare ausgetauscht werden sollten, zwecks der sicherlich höheren Dauerbelastung.

Im Vorschiff zwei weitere Handgriffe und unter dem Bug ein in den Rumpf eingeformtes Auge, das die Vorleine aufnimmt. Sicherlich wird der Importeur nicht nur von uns die Frage nach der nicht vorhandenen Scheuerleiste gestellt bekommen haben. Auf dieses Ansinnen offensichtlich präpariert die einleuchtende Antwort: Das Boot besteht, wenn man so will, aus Scheuerleistenmaterial. Zusätzliche Fender können, müssen aber nicht sein. Wir raten dennoch dazu, denn abgeschabte Fender machen auch keine Laune.

Zusammenfassung

Zugegeben, als an uns der Testwunsch von einem 4,50 m langen, offenen Bötchen mit dem 15er Yamaha herangetragen wurde, löste das nicht gerade Begeisterungstürme aus. Jetzt und hier muss dieses Vorurteil deutlich revidiert werden. Der Fahrspaß, die Gutmütigkeit, das Easy-Handling des Pioneer 15 mit dem Yamaha – und das auch noch an der Pinne – hat voll überzeugt. Ein Boot für Leute, die preiswert, sicher und ohne großen Aufwand aufs Wasser wollen, ohne dabei in Dunstkreis von „Kaufhausmüll“ abzudriften.

Claus D. Breitenfeld

Satte 33 km/h mit zwei Personen an Bord. Ganz schön flott macht der gerade 'mal 15 PS starke Yamaha-4-Takter das Pioneer, ebenfalls ein „15ner“ aus der Modellreihe. Fotos: Breitenfeld



U/min	km/h	(kn)	dB(A)
500	Leerlauf	-	56
550	3,3	(1,8)	59
1.000	9	(4,9)	63
2.000	13	(7,0)	71
3.000	18	(9,7)	74
3.200	23	(12,4)	79
4.000	28	(15,1)	81
5.000	31	(16,7)	84
5.950	33	(17,8)	86



Technische Daten

Herstellerland: Norwegen
Werk: Cjpac AS, 1940 Bjørkelangen, Norway
Importeur: Matschke und Müller, Inhaber Dipl.-Ing. Johann Volkmann, Gutenbergstraße 13, D-26632 Ihlow-Riepe, Tel.: 04928-915007, www.pioner.de
Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C“ (küstennahe Gewässer)

Länge ü. A. (m): 4,50
 Länge WL ca. (m): 4,20
 Breite ü. A. (m): 1,80
 Tiefgang ca. (m): ca. 0,15/0,40
 Freibord ca. (m): 0,60
 Höhe über WL ca. (m): 0,80
 Gewicht ca. (kg): 215 ohne Motor
 Gewicht mit Motor ca. (kg): 270
 Testgewicht ca. (kg): 500
 Baumaterial: Polyäthylen
 Rumpfform und Konstruktion: V
 Motorisierung kW (PS): bis 22 (30)
 Testmotorisierung kW (PS): 11 (15)
 Kraftstofftank ca. (L): 25 (separater Außenbordertank)

Zuladung/Nutzlast (kg): 605
 Max. Personen: 6
 Sitzplätze: 8 - 10
 Preis ab €: 3.875,- (ohne Motor)

Testmotorisierung:
 Hersteller/Typ: Yamaha F15CMHL
 Bauart/Zylinder: Reihen-2-Zylinder
 Leistung Propeller kW(PS): 11 (15) bei 5.500 U/min
 Hubraum (cm³): 362
 Bohrung/Hub (mm): 63 x 58,1
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Starter: von Hand, elektrisch möglich
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 5.000 – 6.000
 Kraftstoffart: Benzin bleifrei
 Kraftstoffsystem: 1 Vergaser
 Motoröl (L): 1,6
 Schmiersystem: Ölsumpf
 Zündverstellung: CDI/Computer
 Getriebeuntersetzung: 13 : 27
 Kühlkreise: 1 Frischwasser
 Generator (A): 10

Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 53,7
 Empfohlene Spiegelhöhe (mm): Langschaft 508, Kurzschaft 381
 Trimm/Tilt: manuell, Power-Tilt möglich
 Steuerung: Pinne, Ruder möglich
 Bedienung: Drehgasgriff, Einhebel möglich
 Schaltung: manuell V-N-R
 Propeller: Standard, 3-Blatt Aluminium
 Preis Motor (Liste) €: 3.426,-

Motorendetails: Neuentwicklung für 2007, Startautomatik, Computer gesteuerte Zündung, wassergekühlte Benzinpumpe, Lenkgleithebel zur besseren Dosierung des Steuerwiderstandes, Mikroprozessor gesteuertes Motormanagement (ECM), Leistungsstarke Lichtspule auch bei niedrigen Drehzahlen, Startsperrre bei eingelegtem Gang, Flachwasserstellung, Korrosionsschutzsystem.
Standardausstattung: Zwei große, verschließbare Sitzstaukästen, Antirutschboden, Haltegriffe, Ruderrollen, Lenzsystem.