

Acht kleine Kreuzer von 6,5 bis 8,5 Meter Länge sollten zeigen, was in ihnen steckt – unter Segeln, unter Motor und auch unter Deck. Die YACHT-Testcrew hat während eines Vier-Tage-Törns auf Ostsee und Schlei das Leben an Bord bei Wind und Wetter erlebt. Fazit: Zwei Meter Längendifferenz schaffen Klassenunterschiede: besonders im Hafen.

ACHT KLEINE KR

Von Harald Schwarzlose

Das Schiebeluk des H-Bootes wird aufgeschoben. Gleich darauf steckt Fridtjof Gunkel sein unfrisirtes Haupt aus dem Niedergang und beschnuppert den unfreundlichen Morgen.

„Verdammt kalt ist's“, sagt er, „und windig noch dazu!“

Nach und nach tauchen auch aus anderen Niedergängen verschlafene Gestalten auf, begrüßen den regnerischen Maitag mit kräftigem Gähnen und Recken, um sich dann schnell wieder in die schützende Kajüte zurückzuziehen. Sicherlich haben sich die 18 YACHT-Mitarbeiter diesen Testtörn anders vorgestellt. Nicht genug, daß Cheftester Michael Naujok acht Kleinkreuzer besorgt hat, um „mal wieder das einfache Leben an Bord“ zu erkunden, jetzt soll bei vier Grad plus und Sturmwarnung auf der Ostsee gesegelt werden.

Mit so vielen Mitarbeitern ist die YACHT noch niemals zu einem Test in Dampf erschienen, aber schließlich wollen wir herausfinden, wie das so ist, wenn man etliche Tage und Nächte an Bord einer kleinen Yacht zubringt. In die dänische Südsee und rund um Alsen soll es gehen, von Hafen zu Hafen, mit wechselnden Perspektiven: mal offenes Wasser, mal geschützte Buchten und Fjorde.

Nun macht uns der Sturm einen Strich durch die Törnplanung. Freilich, der größeren belgischen Etap 28 i von 8,58 Meter Länge wird es nicht schlecht ergehen, denn sie ist schon ein richtiges Dickschiff und für hartes Wetter konstruiert. Und auch die 7,67 Meter lange Agoni Bonita aus Dänemark dürfte da noch gut mithalten können. Aber schon die flachbodige, 7,70 Meter lange Schwertyacht Gib Sea 262 sowie die brandneue 7,54 Meter lange Sun Way 25, beide aus Frankreich, werden ebenso zu kämpfen haben wie die 7,50 Meter lange Hai 750 aus Bielefeld oder die 7,20 Meter lange Biga 23 aus Ahlen-Dolberg. Und wie ist es mit dem graziilen H-Boot aus Dänemark oder dem Benjamin der Flotte,



Gruppenbild mit Damen in Maasholm an der Sohle (oben links). Der Wind hatte endlich abgeflaut, aber es wehte immer noch mit guten 6 Beaufort. Das H-Boot im Vordergrund trägt Vollzeug, während alle anderen Schiffe ein oder zwei Refts anliehen mußten (großes Foto).

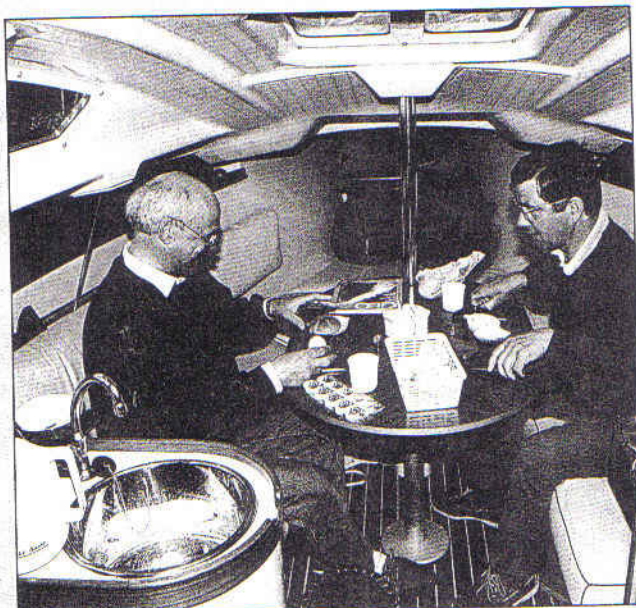
EUZERLEIN



Backschaft auf Kleinkreuzer-Art: mit der Schüssel im Cockpit.



Frühstück auf dem H-Boot: bequem im Sitzen und am Tisch geht's.

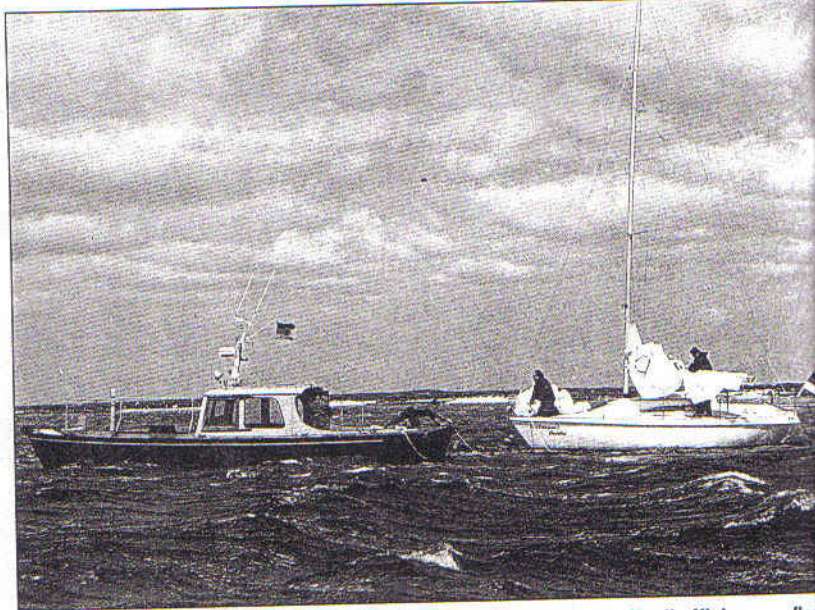


Wohnkomfort auf der Sun Way: Platz wäre sogar für vier Personen.



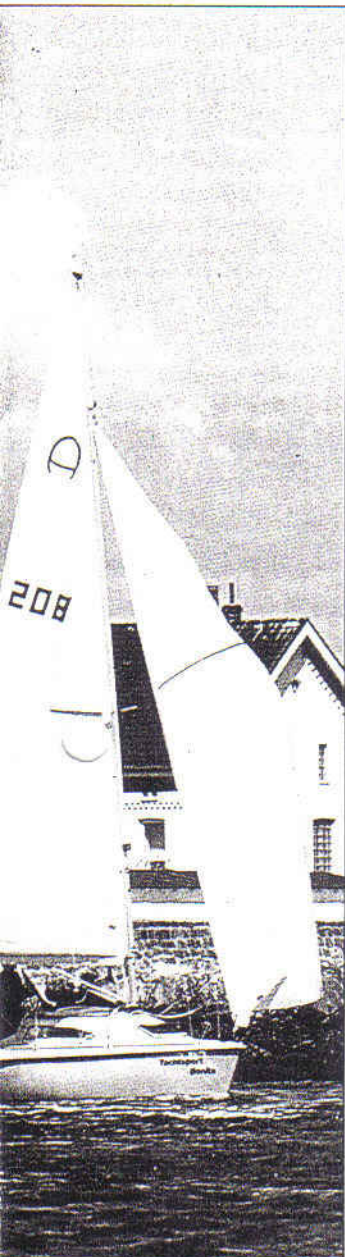
Der letzte Testtag: Bei gutem Wetter grüßt uns der Leuchtturm von Schleimünde.

Unter



Mit Schlepperhilfe wieder flott: Neben dem Fahrwasser ist es selbst für die Kleinen zu flach

3



Vollzeug geht es hinaus auf die Ostsee.



immer am Auslöser: H.-G. Kiesel

der neuen 6,60 Meter langen Dehler 22 aus Freienohl? Dürfen wir mit diesen kleinen Booten überhaupt noch auslaufen?

Erst einmal verzögert der nicht anspringende Einbaudiesel der Sun Way 25 den Aufbruch. „Sie müssen den Motor wohl noch einmal entlüften“, steht auf einem Zettel, den wir im Kartentisch entdecken. Also wird entlüftet und gestartet, die Diesel-Handpumpe betätigt und wieder entlüftet und gestartet. Nach zwei Stunden ist die letzte Leitung abgeschraubt und wieder angeschraubt, weil ständig neue Luft eindringt, bis der Skipper auf die Idee kommt, mit dem Flaggenstock den Füllstand des Dieseltanks zu peilen. Er ist leer! Der Werft-Service läßt grüßen. Jetzt wissen wir, wozu eine Tankanzeige gut sein kann, die es aber nicht gibt.

Auch auf den anderen Schiffen ist manches unklar. Meinert Matzek schimpft über die schlechte Segelausstattung seiner Gib Sea 262. Nur die Genua ist da, eine kleine und dringend benötigte Fock fehlt. Dafür ist eine Sturmfock an Bord, „die gut als Wickeltuch fürs Baby geeignet ist“, wie Mitseglerin Andrea bissig bemerkt. Auf der Bonita fehlt das Großsegel gleich ganz, worauf Skipper Jo Muhs in die Backskiste hinabtaucht, so voller Schwung (vielleicht ist das Großsegel nur nicht angeschlagen), daß er über die Antenne des AP-Navigators stolpert, die auf Nimmerwiedersehen im Dampfer Hafenschlick verschwindet. Peter Schweer nutzt die Zeit, um letzte Benzinereste aus der Bilge der Dehler 22 zu wischen. Während des Trailertransportes war der Außenbordertank umgekippt.

Endlich sind alle Reffs eingebunden, kleine Vorsegel hin- und hergetauscht sowie die Treibstofftanks gefüllt und gesichert. Die Sun Way läuft als erste aus. Mitsegler Jan versucht, das Niedergangsschott einzusetzen, weil eine Regenwolke heranzieht. Der Skipper bemerkt den schralenden Wind zu spät, der Baum knallt mit einer Patenthalse über, trifft den Vor-

schoter am Kopf direkt an der Augenbraue und läßt ihn blutüberströmt im Cockpit zusammensacken. Motor an und zurück, Krankenhaus, Wunde nähern, Tetanussspritze!

Ein feiner Testauftakt ist das! Immerhin hat Jan soviel Mumm, trotz seiner Kopfverletzung weiter mitzusegeln, als sich die Flotte endlich am Nachmittag auf den Törn begibt. Draußen rupft der böige Nordwest sogleich das Feld auseinander. Wir wollen versuchen, eine kleine improvisierte Regatta zu segeln, immer nach Norden, so weit die Boote uns tragen.

Auf der Biga 23 scheint das nach kurzer Zeit nicht mehr so recht der Fall zu sein. Irgendwie benimmt sich das Boot unnorm, und als Vorschoterin Imogen das Niedergangsluk aufschiebt, verschlägt es ihr fast die Sprache:

„Da, da ist viel Wasser drin!“ ruft sie ihrem Skipper Martin zu, der als gelernter Bootsbauer sogleich die Pinne fahren läßt, ins eisige Wasser taucht und nach dem Ventil forscht, das irgendwo geöffnet sein muß. Nach einigem Suchen entdeckt er es – munter sprudelnd. Die Werft hat zwar ein Ventil für die Pantry-Spüle eingebaut und den Hahn aufgestellt, aber keinen Schlauch draufgesteckt. So konnte die Crew das Ventil auch nicht finden, als man vor dem Ablegen einen Routinecheck machte.

Das bedeutet Beidrehen für die Flotte, die Biga leerpützen und neu starten. Herbert Pielbaum schimpft indessen wie ein Rohrspatz, weil er auf seiner Etap 28 i Schwierigkeiten mit dem dringend benötigten zweiten Reff hat. Irgendwie ist die fest angeschlagene Baumperrennung mit den Lazy-Jacks fürs Lattensegel im Wege. Der Zwangsstopp ermöglicht es Harry Drewes, zwei Schubladen auf seiner Hai 750 einzusammeln, die sich beim Einsetzen in die Seen selbständig gemacht haben.

Aber es geht weiter. Vom YACHT-Motorboot „Tintenfisch“ signalisiert Fotograf Gün-

ter Kiesel den neuen Start, und alle acht Boote gehen wieder auf die Kreuz.

Von einem Boot haben wir noch gar nicht geredet: vom H-Boot nämlich. Als einziges Testschiff fährt es jetzt bei 6 bis 7 Beaufort das volle Groß, weil es kein Reff im Segel gibt, sowie die Normalfock. Souverän hockt Skipper Fridtjof Gunkel auf der hohen Kante; er und seine Vorschoterin Kirsten dicht neben ihm, segeln den anderen davon, so daß die nur noch neidvoll hinterherblicken können.

Kein Zweifel, das H-Boot ist die seglerische Überraschung dieser Testflotte – stets am schnellsten, stets am steifsten, starkwindtauglich wie kein zweites. Wer hätte das gedacht! Da stört dann auch das heftige Spritzwasser kaum, das reichlich über das Vordeck rauscht – schließlich hat das H-Boot auch den flachsten Rumpf.

Auch die Agoni Bonita zeigt, daß sie sportlichen Geblüts ist. Die Niels-Jepesen-Konstruktion wird bestens mit den Wetter- und Seegangsverhältnissen fertig und schiebt sich auf den zweiten Platz vor.

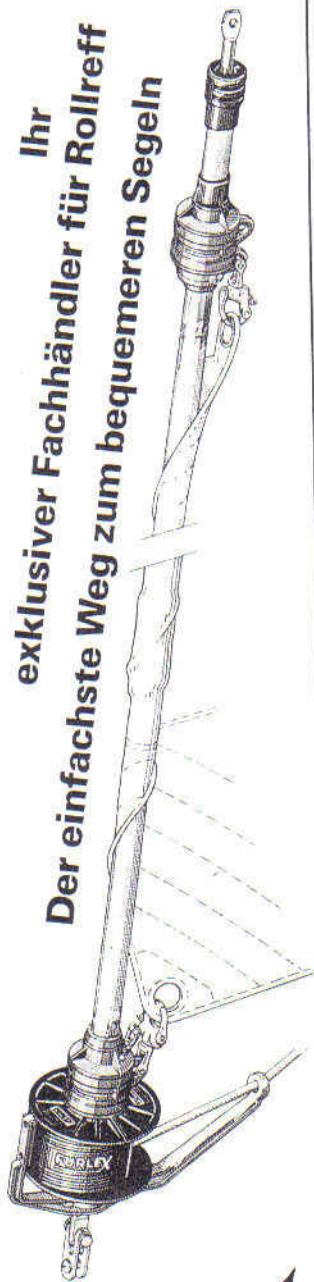
Peter Schweer mit Vorschoterin Rena kann auf der Dehler 22 ebenfalls gut mithalten – allerdings im zweiten Abschnitt der Regatta mit einem Reff im Groß. Die neue Version der Dehlya 22 mit Festkiel und geändertem Rigg macht eine gute Figur und überrascht alle durch ihre einwandfreien Segeleigenschaften.

Die eiförmige und im Anfangsbereich etwas ranke Sun Way 25 mit Festkiel zeigt, daß auch sie mit dem rauen Wetter umgehen kann. Flott hüpfst sie über die Seen und nimmt dabei nur wenig Wasser an Deck. Das zweite Reff ist ins Groß gebunden und die Rollfock zu zwei Dritteln eingedreht. Schade, daß das Vorsegel dabei wieder einmal wie der berühmte „Kartoffelsack“ steht. Mit gut geschnittenem Starkwindfock wäre die Sun Way vermutlich noch Vierte geworden. Nun muß sie sich nach der größeren Etap 28 i mit

FURLEX

Neu im Programm

Ihr
exklusiver Fachhändler für Rollreff
Der einfachste Weg zum bequemeren Segeln



Schultz Segel

Schultz-Segel GmbH
Langenkampweg 12
2300 Kiel 14
Telefon 04 31/72 39 79
Fax 04 31/72 56 60

YachtTEST

dem fünften Platz begnügen. Im Mittelfeld behauptet sich tapfer die Biga 23. „Da kommt Freude auf“, sagt Skipper Martin nachher, „das Boot liegt auch gerefft vollkommen unkompliziert auf dem Ruder – macht dem Steuermann wenig Ärger!“

Freilich stellt die Crew auch fest, daß der Biga 23 bei dem ruppigen, kurzen Seegang Hökneifen nicht sehr behagt und daß man lieber etwas voller hält. Da wirkt sich der relativ flache Festkiel aus.

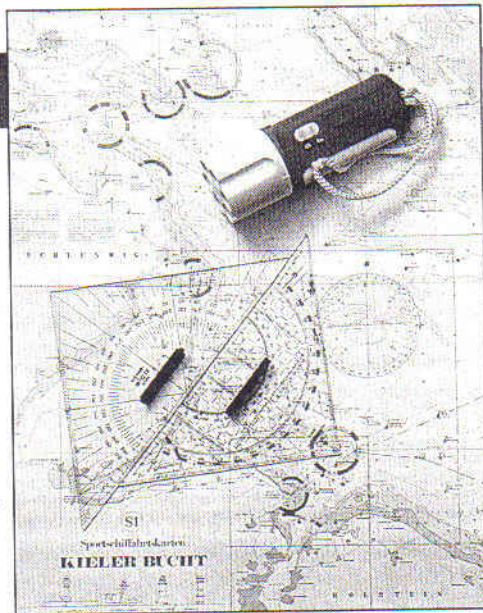
Weit in Lee kämpfen die Hai 750 und die Gib Sea 262 um den vorletzten Platz. Beide sind sehr hochbordig und zudem Kielschwerter, so daß sie im Seegang doch einige Probleme haben. Die Gib Sea hat zudem das Handikap des nicht passenden Vorsegels und zeigt als reines Schwertboot (der Ballast ist als flache Bodenplatte unter den Rumpf gebolzt) bei dieser Welle ziemlich viel Abdrift. Doch immerhin kommen beide Boote ohne Komplikationen ins Ziel, was bei 6 bis 7 Beaufort an der Kreuz, wo normalerweise kein Eigner eines so kleinen Bootes freiwillig auslaufen wird, einiges heißen will.

Der Wind legt noch mehr zu, Dänemark schwindet am Horizont, die Testflotte dreht ab und läuft in die Schlei ein. Gleich hinter der Einfahrt von Schleimünde sucht Jo Muhs nach einem passenden Unterwassergrundstück, das er auch findet und besetzt. Dem Hafenkaptän von Schleimünde gelingt es, die Bonita mit Hilfe der Versorgungsbarkasse wieder vom Schlick zu ziehen. Am nächsten Tag forscht Jo weiter nach Grundstücken auf der Schlei und wird gleich zweimal fündig. Beim letzten sanften Aufsetzer wundern sich der Skipper und sein Vorschoter: „Du, die Etap kommt zurück, was die wohl wollen?“

Da hatte man noch nicht bemerkt, daß man längst wieder festsaß, „wo die Strömung der Schlei doch so laut am Rumpf gurgelte!“

Derartige Erlebnisse heizen

Auf jedem Testschiff vorhanden: ein Satz Seekarten im Sportbootformat (Verlag: Nautische Veröffentlichungen, Lange Str. 95, Arnis) und ein Signalgeber, waffenscheinfrei, mit sechs Schuß von Nico-Pyrotechnik.



am Abend die Stimmung unter Deck auf. Das Thermometer zeigt wieder vier Grad plus, da hat man ein wenig Spaß auch nötig. Und wo trifft man sich? Auf dem geräumigsten Boot natürlich. So ist die Kajüte der Etap 28 i bald mit neun Personen belagert. Auch die Sun Way wird gern angesteuert, denn deren Crew hat sich in weiser Voraussicht einen Petroleumofen mitgebracht, und auf der Hai 750 brummt sogar eine professionelle Dieselheizung, die für wohlige Wärme in der geräumigen Kajüte sorgt. Hier locken außerdem die Kochkünste des Vorschoters Peter, der die schönsten Gerichte auf der kleinen Pantry zurechtaubert. Meinert Matzek revanchiert sich später mit seinem Lieblingsgetränk „Lumumba“ – heißer Kakao mit einem gehörigen Schuß Rum und einem Sahnehäubchen drauf.

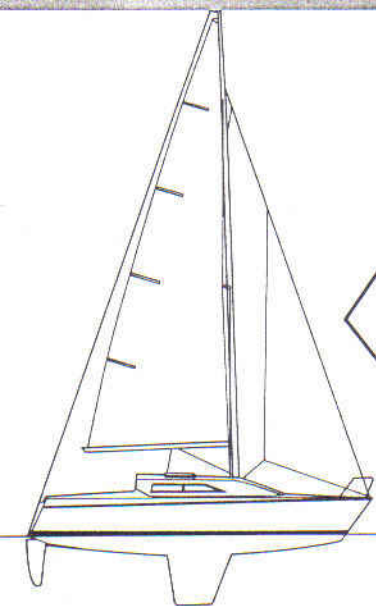
Der Morgen danach ist nicht etwa katergrau, sondern sonnenblau. Endlich hat sich das Wetter gebessert. Ich kann es nicht lassen und schlüpfte unter die Dusche der Sun Way 25. Ja, Sie haben richtig gelesen. Dieser Miniaturkreuzer verfügt über einen abgeschlossenen WC-Raum mit herausziehbarer Duschbrause. Und sie funktioniert wirklich. Um etwaigen Erfrierungen vorzubeugen, belasse ich es allerdings bei einer „shower“. Schließlich spendet die Brause nur Eiswasser. Dieses läßt sich anschließend mit Hilfe einer kleinen Handpumpe leicht wieder aus der flachen Bilge des WC-Raumes außenbords befördern.

Da schmecken dann die frischen Brötchen vom Maasholmer Bäcker besonders lecker und geben Kraft für den kommenden Törn schleiaufwärts.

Nach vier Tagen an Bord haben wir uns eingewöhnt. Zum Abgewöhnen war die Enge in den Kajüten jedenfalls nicht. Alle Tester sind sich einig: Segeln mit kleinen Kreuzern bringt Spaß, sogar bei ungemütlichen Wetterverhältnissen im Norden. Irgendeine Heizung braucht man, einen netten Mitsieger und das richtige Revier! Gutes Essen findet man an Land überall, da muß nicht unbedingt an Bord gebrutzelt werden. Und wer jung, verliebt oder sportlich-bescheiden ist, wird sogar Kajüten nur mit Sitzhöhe (wie auf dem H-Boot und der Dehler 22) gemütlich finden. Es ist halt alles eine Frage der Einstellung.

Wie die Tester Wohnlichkeit und Hygiene, Segeleigenschaften und Rigg, Motor, Stauräume und viele andere Details der Testboote bewerteten, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Die Boote wurden getestet und beschrieben von: Harald Schwarzlose, Joachim F. Muhs, Meinert Matzek, Fridtjof Gunkel, Peter Schweer, Michael Naujok, Zeichnungen: Robbert Das, Fotos: Hans-Günter Kiesel, Testleiter: Michael Naujok



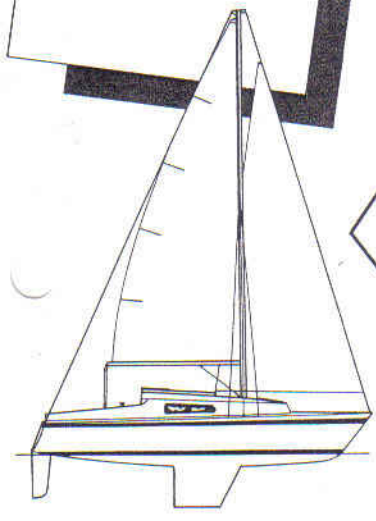
Bonita 767
 Lüa: 7,67 m; LWL: 6,50 m;
 Búa: 2,70 m; BWL: 2,07 m;
 Tiefgang: 1,45 m; Gewicht
 (Prospekt/gewogen): 1,9/2,4 t;
 Ballast: 1,0 t; Segelfläche
 (Groß + Genua): 36,4 m²;
 Motor: Yanmar, 6,7 kW; An-
 zahl der Kojen: 5; Preis (ein-
 schl. MwSt.) segelfertig:
 59.870 Mark; mit Ausrü-
 stung*: 76.854 Mark; Kon-
 strukteur: Niels Jeppesen;
 Werft: Agoni Bådebyggen
 APS, Dänemark; Vertrieb:
 Yachtsport Eckernförde, 2330
 Eckernförde.

Mit 2,4 Tonnen, die das Testboot auf die Waage brachte, gehört die Bonita 767 - bezogen auf ihre Wasserlinienlänge - zu den schweren Booten dieses Tests. Wegen ihrer großen Segelfläche kommt sie dennoch auf eine Segeltragezahl von 4,51 und damit auf eine gute Segelleistung. Von ihrem Konzept und Erscheinungsbild her ist die Bonita ein sportlicher Familienkreuzer für eine Crew von maximal vier Personen. Ihre Leistungskoeffizienten (die Wasserlinienlänge, Displacement und Segelfläche berücksichtigen) und die Bauqualität weisen sie als Küstenkreuzer aus (der 3. Bootskategorie der französischen Marine-Marchant entsprechend, die Segeln bis 60 Meilen vor der Küste zuläßt).

Hai-760
 Lüa: 7,60 m; LWL: 6,54 m;
 Búa: 2,50 m; BWL: 2,30 m;
 Tiefgang: 1,15/0,65 m; Ge-
 wicht (Prospekt/gewogen):
 1,49/2,0 t; Ballast: 0,6 t; Segel-
 fläche (Groß + Genua): 30,1
 m²; Motor: Yanmar, 6,6 kW;
 Anzahl der Kojen: 5; Preis
 (einschl. MwSt.) segelfertig:
 49.990 Mark; mit Ausrü-
 stung*: 72.041 Mark; Kon-
 strukteur: Nautic-Plast; Werft:
 Nautic-Plast Yachtbau GmbH,
 4800 Bielefeld.



Eine im mittleren Bereich liegende Verdrängung mit einer ebenso angesiedelten Segelfläche prädestinieren die Hai-760 als Fahrtensegler. Ihr breites Unterwasserschiff mit hydrodynamisch ungünstigem Langkiel und kleinem Schwert begrenzen die Segeleigenschaften. Auch die Ruderflosse mit integriertem Schwert ist nicht sehr strömungsgünstig. Die im Verhältnis zur Wasserlinienlänge große Breite in der Wasserlinie ergibt eine gute Anfangsstabilität. Bei stärkerer Krängung nimmt die Stabilität noch in geringem Maße zu. Eine Segeltragezahl von nur 4,35 deutet auf eine relativ kleine Segelfläche hin. Das Boot kommt damit unserer Meinung nach in erster Linie für das Küstensegeln in Frage, das nach den französischen Richtlinien mit der Kategorie 4 (bis 20 Meilen von der Küste entfernt) eingegrenzt wird.



Biga 23
 Lüa: 7,20 m; LWL: 6,05 m;
 Búa: 2,40 m; BWL: 2,02 m;
 Tiefgang: 1,05 m; Gewicht
 (Prospekt/gewogen): 1,2/1,5 t;
 Ballast: 0,45 t; Segelfläche
 (Groß + Genua): 29,0 m²;
 Motor: Außenborder im
 Schacht; Anzahl der Kojen: 4;
 Preis (einschl. MwSt.) segel-
 fertig: 43.474 Mark; mit Aus-
 rüstung*: 54.340 Mark; Kon-
 strukteur: Fritz Hartz; Werft:
 Bootswerft Gerhard Bicker;
 Vertrieb: Bootswerft Bicker,
 4730 Ahlen-Dolberg.

Als Boot mit klassischem Holzaufbau und -deck, aber modernem Unterwasserschiff stellt sich die Biga 23 vor. Von ihren Leistungskoeffizienten her, die LWL, Segelfläche und Verdrängung berücksichtigen, liegt sie an der Spitze unserer Testboote. Ein wenig strömungsgünstiger Kiel und ein im Schacht sitzender Außenbordmotor mit dreiflügligem Propeller schmälern jedoch die Leistung dieses konventionell anmutenden Bootes. So ist die Biga 23 eher ein gutmütiger Familienkreuzer für maximal vier Personen. Baukonzept und Segelleistung prädestinieren sie für den Küstenbereich nach der französischen 4. Kategorie: nicht weiter als 20 Seemeilen.

Dehler 22
 Lüa: 6,60 m; LWL: 5,20 m;
 Búa: 2,40 m; BWL: 1,97 m;
 Tiefgang: 0,95 m; Gewicht
 (Prospekt/gewogen): 1,0/1,1 t;
 Ballast: 0,415 t; Segelfläche
 (Groß + Genua): 22,0 m²;
 Motor: Außenborder; Anzahl
 der Kojen: 4; Preis (einschl.
 MwSt.) segelfertig: 18.847
 Mark; mit Ausrüstung*:
 26.176 Mark; Konstrukteur:
 Dehler/van de Stadt; Werft:
 Dehler-Yachtbau; Vertrieb:
 Dehler-Yachtbau, 5778 Me-
 schede-Freienohl.



Mit der bezogen auf die LWL größten Breite in der Wasserlinie, verbunden mit einem geringen Gewicht, kann dieses Boot - das kleinste unseres Tests - mit den besten Voraussetzungen bei entsprechendem Antrieb (Spi) ins Gleiten kommen. Die Amwind-Besegelung der Dehler 22 hat im Verhältnis zur Wasserlinienlänge nur eine durchschnittliche Größe. Ebenso weist die Segeltragezahl von 4,54 sie als Durchschnittsboot aus. Dennoch dürfte dieses Schiff mit sehr guten Fahrleistungen aufwarten: hervorragende Unterwasserlinien und ein hydrodynamisch gut ausgeformter Kiel sprechen dafür. Als Fahrtenyacht für die (maximale) französische Kategorie 4 (bis 20 Meilen vor der Küste) würden wir die 22er mit allenfalls zwei Erwachsenen plus Kind bemannen.

*1. Motor (wenn fest eingebaut) 2. Großsegel, Genua, Fock, 3. Reling 4. Ankergeschirr 5. Festmacher 6. Fender 7. DHI-Beleuchtung 8. Polster 9. Kocher 10. Feuerlösch

TEST CHARAKTER/EIGNUNG



Sun Way 25

Lüa: 7,54 m; LWL: 6,30 m;
 Bua: 2,76 m; BWL: 2,00 m;
 Tiefgang: 1,20 m; Gewicht
 (Prospekt/gewogen): 1,6/2,1 t;
 Ballast: 0,47 t; Segelfläche
 (Groß + Genua): 31,0 m²;
 Motor: Volvo Penta, 6,6 kW;
 Anzahl der Kojen: 5; Preis
 (einschl. MwSt.) segelfertig:
 50.300 Mark; mit Aus-
 rüstung*: 62.771 Mark; Kon-
 strukteur: Philippe Harlé/
 Alain Mortain; Werft: Jean-
 neu, Frankreich; Vertrieb:
 Massag Marine, 7068 Urbach
 bei Schorndorf.

Aufgrund des modernen Designs und der ebenso modernen Unterwasserschiff-Linien verspricht die Sun Way 25 auf den ersten Blick gute Segeleigenschaften. Unsere Vergleichskoeffizienten siedeln sie jedoch nur im mittleren Bereich an, wobei die Rechnung wegen ihres hohen Displacements (31 Prozent mehr als angegeben) eine Segeltragezahl von nur 4,34 ergibt. Auch bezogen auf die LWL ist die Segelfläche relativ klein. Ein hydrodynamisch günstiger Kiel und eine gute Kiel-Ruder-Abstimmung weisen die Sun Way 25 dennoch als guten Segler aus, dessen Geschwindigkeitspotential aber nur durchschnittlich ist. Mit zwei bis maximal vier Personen besetzt würden wir das Boot noch in der französischen Kategorie 3 einsetzen. Das macht die französische Werft auch und gibt die Sun Way 25 frei zum Segeln bis zu 60 Meilen von der Küste.

Gib'Sea 262

Lüa: 7,70 m; LWL: 6,70 m;
 Bua: 2,95 m; BWL: 2,20 m;
 Tiefgang: 1,65/0,60 m; Ge-
 wicht (Prospekt/gewogen):
 2,4/2,7 t; Ballast: 0,9 t; Segel-
 fläche (Groß + Genua): 40,0
 Motor: Yanmar, 6,6 kW;
 Anzahl der Kojen: 5; Preis
 (einschl. MwSt.) segelfertig:
 62.950 Mark; mit Aus-
 rüstung*: 79.755 Mark; Kon-
 strukteur: Groupe Graal;
 Werft: Gibert Marine S.A.,
 Frankreich; Vertrieb: Kuddl-
 Yacht-Handel, 4720 Beckum.

Als Kielschwerter, der seine gesamte Lateralfäche aus Schwert und Ruder schöpft, zeigt die Gib'Sea 262 schon vom Konzept her wenig Anlage für extreme Höhe am Wind. Besonders strömungsgünstig dürfte auch die untergebolzte Kielplatte nicht sein. Bezogen auf die LWL war dieses Boot zudem die schwerste Einheit in diesem Test (fast 13 Prozent Mehrgewicht als angegeben). Die Segeltragezahl von 4,54 rührt dann auch von einer großen Segelfläche her, die, bezogen auf die Verdrängung, die Gib'Sea 262 relativ schnell macht. Einer guten Geschwindigkeit nach Luv steht jedoch die geringe Höhe am Wind entgegen. Geeignet ist dieses Boot nach den französischen Richtlinien für die 3. Kategorie, die besagt: segeln bis zu 60 Meilen seawärts mit einer Crew von maximal vier Personen.

Etap 28i

Lüa: 8,58 m; LWL: 7,25 m;
 Bua: 3,13 m; BWL: 2,42 m;
 Tiefgang: 1,60 m; Gewicht
 (Prospekt/gewogen): 2,8/3,1 t;
 Ballast: 0,84 t; Segelfläche
 (Groß + Genua): 43,57 m²;
 Motor: Volvo Penta, 6,6 kW;
 Anzahl der Kojen: 6; Preis
 (einschl. MwSt.) segelfertig:
 95.770 Mark; mit Aus-
 rüstung*: 98.493 Mark; Kon-
 strukteur: Philippe Harlé/
 Alain Mortain; Werft: Etap
 Yachting, Belgien; Vertrieb:
 Sport-Renz, 2380 Schleswig.

Die Vergleichskoeffizienten weisen die Etap 28i als sehr guten Segler aus: Mit relativ großer Segelfläche und durchschnittlicher Verdrängung kommt sie auf eine Segeltragezahl von 4,68. Hinter der Biga 23 ist sie damit das - theoretisch - zweitschnellste Schiff. Sie hat ein modernes Erscheinungsbild und zeigt unter Wasser moderne Linien. Aufgrund der Schiffsgröße, der Segelleistungen und der Bauqualität sowie Unsinkbarkeit ist die Etap 28i ein echter Seekreuzer. Sie ist in Frankreich für das Segeln bis zu 200 Seemeilen von der Küste entfernt zugelassen, entsprechend der 2. Kategorie. Vier Personen können auch längere Seereisen mit ihr unternehmen.

H-Boot

Lüa: 8,28 m; LWL: 6,30 m;
 Bua: 2,18 m; BWL: 1,85 m;
 Tiefgang: 1,30 m; Gewicht
 (Prospekt/gewogen): 1,45/1,55
 t; Ballast: 0,725 t; Segelfläche
 (Groß + Genua): 24,5 m²;
 Motor: Außenborder; Anzahl
 der Kojen: 4; Preis (einschl.
 MwSt.) segelfertig: 53.409
 Mark; mit Ausrüstung*:
 56.915 Mark; Konstrukteur:
 H. Groop; Werft: O.L.-Boats
 Ringsted A/S, Dänemark;
 Vertrieb: Yachtsport Eckern-
 förde, 2330 Eckernförde.

Bei einer Länge von 8,28 Metern bringt das H-Boot nur 6,30 Meter in die Wasserlinie. Sein Displacement, ins Verhältnis zur LWL gesetzt, weist es denn auch als Schwerdeplacementyacht aus. Das H-Boot gehört in die Liste der Yachten mit großen Überhängen, die im Gegensatz zu den übrigen Testbooten immer mit Lage gesegelt werden sollen, was ihre Wasserlinie verlängert. Mit einem Längen-Breiten-Verhältnis von 3,8 ist dieses Boot zudem sehr schmal. Die Segeltragezahl von 4,32, verglichen mit den anderen flachbodigen Rümpfen, stellt die Segelleistung nur annähernd dar. Positiven Einfluß auf die Geschwindigkeit nimmt die schmale und bei Krängung lange Wasserlinie. Das H-Boot ist nach unserer Meinung geeignet als Fahrtenboot für zwei Personen bis maximal 20 Seemeilen vom Schutzhafen entfernt, entsprechend der französischen 4. Kategorie.

11. Pump-WC
 12. Lenzpumpe
 13. Unterwasseranstrich

Bonita 767



Die Bonita segelt sehr schnell, ist dabei wenig trimmempfindlich und liegt gut auf dem Ruder. Reffen sollte man sie ab 4 Beaufort: Das Boot segelt aufrecht merklich schneller. Dennoch zeigte es auch bei extremer Lage wenig Tendenz, in die Sonne zu schießen: Dem erhöhten Ruderdruck kann man selbst mit dem Pinnenausleger ertgegenwirken. Mit einer Geschwindigkeit von 5,0 kn und 39° am Wind, ihrer optimalen Höhe, machte die Bonita bei Windstärke 4 bis 5 gute 3,9 kn nach Luv. Das ist bei dieser Windstärke ihre maximale Luvgeschwindigkeit. Die anderen gemessenen Werte bei gleichem Wind für die Hauptkurse 60, 90 und 180° zum Wind: 5,2, 6,3 und 5,1 kn. Den 360°-Drehkreis absolvierte sie in 19 Sekunden und zeigte sich damit äußerst wendig.

Hai-760



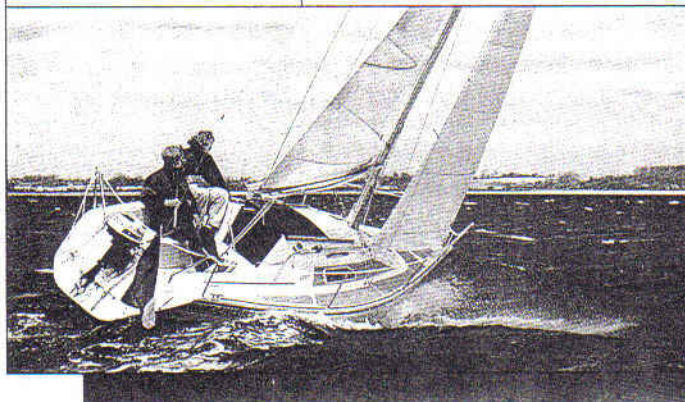
Die Segelleistungen der Hai-760 sind sehr abhängig von den Wind- und Wellenbedingungen. Bei wenig Seegang und Mittelwind erreicht das Boot gute Werte. Starkwind und die typische kurze, hohe Ostseewelle setzen dem Boot indessen Grenzen. Hier machen sich der flache Kiel sowie der hochbordige Rumpf bemerkbar, wobei das Boot recht trocken segelt. Auf den Kursen 60, 90 und 180° maßen wir bei 5 bis 6 Beaufort Geschwindigkeiten von 4,8, 5,6 und 4,2 kn. Unter diesen Wind- und Wellenbedingungen war eine Höhe am Wind von 55° zu erzielen. Der Luvgewinn betrug dabei 2,8 kn. Das Boot benötigte bei diesen Verhältnissen eine sehr kleine Fock und ein doppeltes Reff im Großsegel. Bei durchschnittlichen Windstärken ist die Hai-760 indessen ein gemütlicher Segler, der eventuelle Steuerfehler verzeiht. Sie liegt ausgewogen auf dem Ruder und ist sehr kursstabil.

Recht munter offenbarte diese mehr traditionelle Konstruktion, was in ihr steckt. Zwar war der Wasserablauf aufgrund des schmalen Hecks nicht immer optimal, und ihr völliges Vorschiff bolzte leicht einmal in der Welle fest, dennoch kam sie bei richtigem Trimm gut in Fahrt. Die drei Hauptkurse (60, 90 und 180°) absolvierte sie bei 4 bis 5 Beaufort mit Geschwindigkeiten von 6,0, 6,5 und 5,8 kn (bei einer rechnerischen Rumpfgeschwindigkeit von 5,98 kn). Hinsichtlich der Höhe am Wind mochten sich die Tester bei 40° festlegen, was bei 5,5 kn Fahrt einen respektablen Luvgewinn von 4,2 kn ergibt. Das erste Reff sollte man bereits ab 4 Beaufort einbinden. Für den 360°-Drehkreis benötigte die Biga 20 Sekunden.

Biga 23



Dehler 22

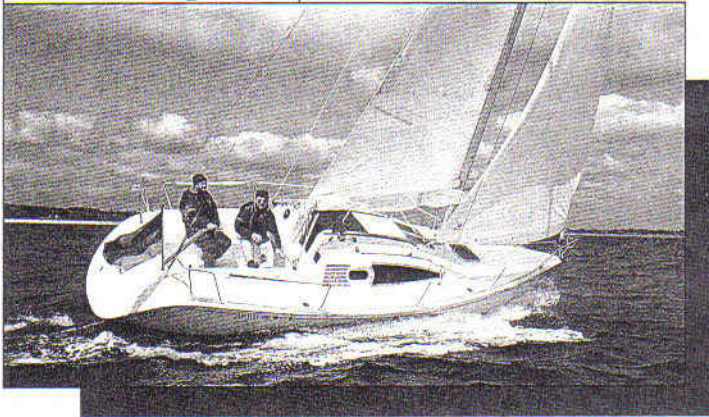


Mit sehr guten Segeleigenschaften stellte sich die Dehler 22 vor. Bis 4 Beaufort kann sie ihre Segel optimal tragen und kommt dann leicht an ihre theoretische Rumpfgeschwindigkeit heran, die bei 5,54 kn liegt. Das Boot reagiert direkt auf das Ruder; erst bei „Wasser an Deck“ wird es luvgerig. Als kleinstes Schiff dieses Vergleichstests konnte die Dehler 22 mit den anderen Booten gut mithalten. Auf einem Kurs am Wind von 38°, ihrer optimalen Höhe bei 4 bis 5 Beaufort und entsprechendem Seegang haben wir 5,3 kn gemessen, was immerhin einer Fahrt nach Luv von 4,2 kn entspricht. Die Hauptkurse 60, 90 und 180° fuhr die 22er mit Geschwindigkeiten von 5,6, 6,2 und 5,2 kn ab. Dabei zeigte sie sich sehr lebendig: Für den 360°-Drehkreis benötigte sie 14 Sekunden.

TEST

SEGELEIGENSCHAFTEN

Sun Way 25



Die Sun Way 25 liegt leicht auf dem Ruder und segelt aufgrund ihrer fülligen Rumpflinien aufrecht am besten. Das heißt dann: frühzeitig reffen. Das erste Reff sollte ab 4 Beaufort gesteckt werden, und auch dann sollte man stärkere Böen mit der Großschot parieren. Höhere Wellen bremsen die Sun Way 25, sie kommt dann nur mühsam auf ihre rechnerische Rumpfgeschwindigkeit (6,1 kn). Unsere Hauptkurse 60, 90 und 180° segelte sie bei 5 Beaufort gerefft mit Geschwindigkeiten von 5,3, 5,5 und 4,8 kn. Bei 40° am Wind machte sie noch 5,0 kn Speed, so daß sich ein Luvgewinn von 3,9 kn ergab. Sehr leicht läßt sich die Sun Way 25 manövrieren: Für den 360°-Drehkreis benötigte sie 20 Sekunden.

Gib'Sea 262



Daß Kielschwerter generell eine geringere Höhe als Tiefkielyachten laufen, ist bekannt. Die Gib'Sea 262 ging dennoch respektable 45° an den Wind, machte bei 4 Beaufort 5,5 kn und einen Luvgewinn von 3,9 kn. Gesteuert werden muß sie aufmerksam; harte Ruderausschläge sind wegen des schmalen Ruders nicht drin, da dann die Strömung schnell abreißt. Dazu zeigte sich die Gib'Sea 262 bei Starkwind rank: Gerefft werden muß spätestens ab 4 Beaufort. Mit größer werdender Lage wird sie zunehmend luvgerig. Auf den Kursen 60, 90 und 180° lief sie bei 4 Windstärken Geschwindigkeiten von 6,0, 5,5 und 4,0 kn. Für den 360°-Drehkreis benötigte die Gib'Sea 262 immerhin 33 Sekunden. Daraus resultiert, daß sie bei wenig Fahrt im Schiff etwas träge manövriert.

Die Etap 28i ist ein schneller und gut zu manövrierender Segler. Die Kiel-Ruder-Abstimmung erwies sich als optimal, ebenso die Vorbalancierung des Ruders, wenngleich man sich manchmal mehr Ruderdruck wünschte. Die kurze Ostseewelle bremste das Boot häufig auf. Die Etap 28i ist relativ steif, gerefft werden muß erst ab 6 Beaufort. Unter Vollzeug lief die Etap 28i bei 5 Beaufort 6,8, 7,2 und 6,4 kn auf unseren Hauptkursen 60, 90 und 180° (Rumpfgeschwindigkeit: 6,54 kn). Ihre optimale Höhe am Wind peilten die Tester mit 38° bei immerhin noch 6,0 kn. Damit stellte sich eine gutgemachte Geschwindigkeit nach Luv von 4,7 kn ein. Seine Lebendigkeit dokumentierte dieses Boot, indem es einen 360°-Drehkreis in 16 Sekunden absolvierte.

Etap 28i

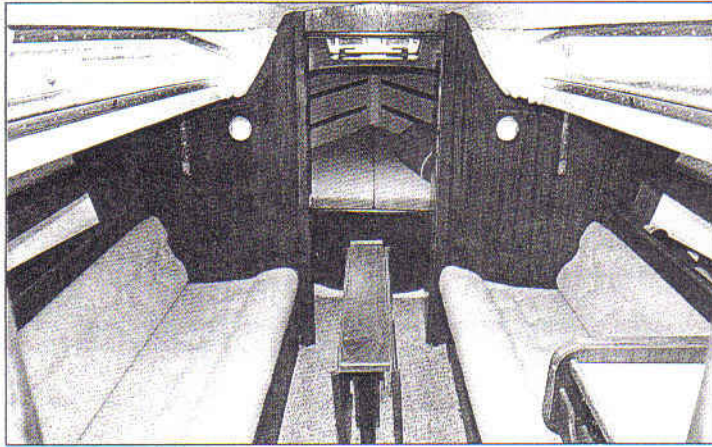


H-Boot



Immer vorneweg segelte das H-Boot, was einmal an seinem guten Anwind-Vermögen, zum anderen an der Tatsache lag, auch Kabellesee ohne großen Fahrtverlust zu durchschneiden. Optimal getrimmte Regattasegel trugen dazu bei. Dafür segelte dieses schlanke Boot sehr naß und zeigte ein eher schwerfälliges Manövrierverhalten, der Nachteil guter Kursstetigkeit. Für den 360°-Drehkreis benötigte es dementsprechend 30 Sekunden. Der Reffpunkt hängt stark von der Crew ab, die durch Ausreiten die Krängung verringern kann. Mit einer theoretischen Rumpfgeschwindigkeit von 6,1 kn können sich die gesegelten Werte bei 4 bis 5 Beaufort sehen lassen: 5,9 kn mit 38° am Wind, was einen Luvgewinn von 4,7 kn ergibt. 6,3 kn segelte das H-Boot auf 60°-Kurs, 6,0 auf 90°. Wie bei schlanken Booten üblich, fiel die Fahrt vor dem Wind stärker ab: 4,5 kn auf 180°-Kurs.





Bonita 767

Die Einrichtung der Bonita 767 wirkt wohnlich, das Design ist ansprechend. Bis zu fünf Kojen können laut Prospekt genutzt werden. Die Doppelkoje im Vorschiff ist zwar 2,00 Meter lang und im Schulterbereich 1,64 Meter breit, sie läuft aber im Fußbereich so schmal und spitz zu, daß zwei Erwachsene sich beim Schlafen mit den Füßen ins Gehege kommen. Besser belegt man diese Koje nur mit zwei Kindern, bestenfalls mit einem Erwachsenen und einem Kind.

Nur wenig Stauraum steht im Vorschiff zur Verfügung. Mangels Isolierung verwandelt sich die Kammer in kalten Nächten in eine Tropfsteinhöhle.

Direkt an die Doppelkoje schließt sich eine schmale Nische mit einem Pump-WC an, gegenüber ist ein großer Hängeschrank. Dieser Bereich ist nur durch Vorhänge abzutrennen.

Auf den beiden Längskojen im Salon kann man bequem zu fünft sitzen, der abnehmbare Klapp-tisch dazwischen hat allerdings nur für vier Gedecke Platz. Werden beide 1,84 Meter langen Bänke als Kojen genutzt, muß der Schläfer an Steuerbord seine Füße unter den Kocher zwängen.

Die Pantry wirkt zwar mit zweiflammigem Spirituskocher, Spülbecken mit Fußpumpe und kleiner Lebensmittelbox auf den ersten Blick komfortabel, hat aber bei Benutzung zuwenig Abstellfläche und darüber hinaus keinen Stauraum für Pfannen und Töpfe.

Die „Achterkajüte“ ist allenfalls als Hundekoje für einen Erwachsenen oder als Doppelkoje für zwei kleine Kinder zu nutzen. Für längere Törns mit vier Erwachsenen fehlt es an Stauraum.

Hai-760

Die Hai-760 bietet als hochbordiger Backdecker viel Platz unter Deck. Trotzdem können aufgrund der beschränkten Kojenmaße nur drei Erwachsene oder zwei Erwachsene und zwei Kinder darauf leben. Das Vorschiff mit seinen praktischen Stautaschen an den Wänden ist vom Salon durch eine schmale Naßzelle mit Pump-WC und einem verschiebbaren Waschbecken an Backbord getrennt, den Raum an Steuerbord füllt ein großer Hängeschrank aus.

Dinette und Pantry liegen sich im Anschluß an die Naßzelle gegenüber. Da der Durchgang dazwischen relativ breit ist, wird es an der Dinette sowohl zum Sitzen als auch zum Schlafen (nach Absenken der Tischplatte) für zwei Erwachsene nebeneinander zu eng. An Steuerbord schließt sich eine gut dimensionierte Hundekoje an, deren vordere Hälfte als Sitz vor dem kleinen Schrägpult



genutzt wird, das als Kartentisch dient. Das Pult hängt an der Seitenwand der funktionellen, aber kleinen Pantry mit Spüle (Fußpumpe) und zweiflammigem Spirituskocher. Ein Schränkchen und zwei große, auf Rollen gelagerte Schubladen, deren Arretierung

sich für Boote als ungeeignet erwies, bieten mittelgroßen Stauraum für Kochutensilien und Vorräte. Sehr originell fanden wir das feste Fach für eine handelsübliche tragbare Kühlkiste. Insgesamt viel Lebensraum für die Schiffsgröße.

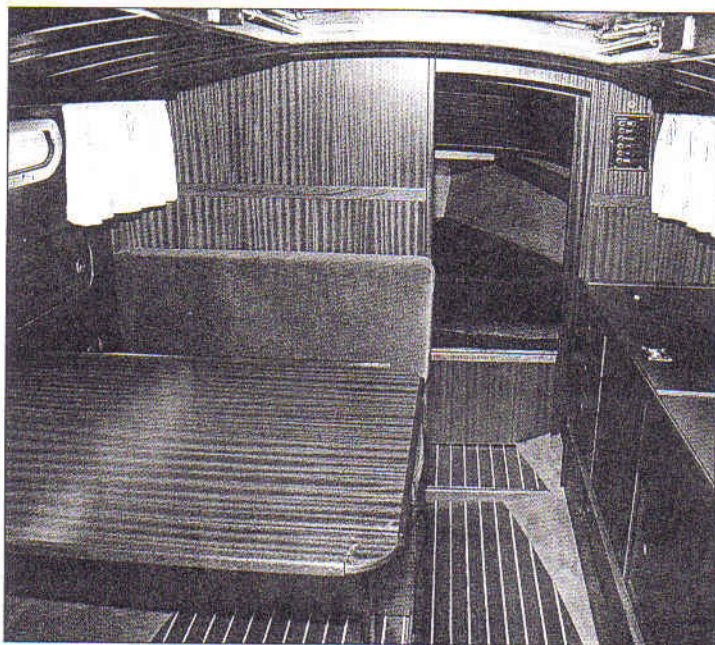


Biga 23

Die Biga 23 hat zwar theoretisch vier Kojen, erwies sich aber als echtes Zwei-Personen-Schiff. In die Vorschiffskoje passen nur zwei kleine Kinder oder ein Erwachsener, auf die absenkbare Dinette nur ein Erwachsener. Letztere kann man zwar zur Seite hin erweitern, aber dann ist der Durchgang blockiert.

Dank des Hubgestänges läßt sich das Kajütdach im Hafen anheben. Der Zwischenraum wird durch Persenningwände geschlossen, die sich bei schönem Wetter öffnen lassen. Die Innenhöhe des Salons (1,51 Meter) nimmt sich durch auf 1,85 Meter zu.

Die Pantry ist für diese Schiffsgröße ungewöhnlich groß ausgefallen. Sie füllt an Steuerbord die ganze Länge des Salons und verfügt über mehr als ausreichenden Stauraum. Die große Spüle wird über eine Fußpumpe aus dem



65-Liter-Tank im Vorschiff versorgt. Der zweiflammige Spirituskocher ist aufgrund des hohen Sülls davor schlecht zu bedienen.

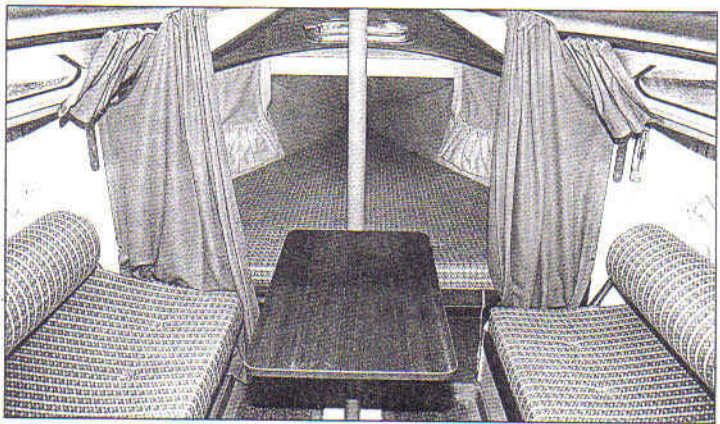
Statt einer festen Pumptoilette wurde unter der Vorschiffskoje

ein Porta-Potti versteckt. Um es zu benutzen, muß man einen Teil der Koje hochklappen und das Schott davor entfernen.



Dehler 22

Der Lebensraum des kleinsten und leichtesten Schiffes unserer Flotte erwies sich zwangsläufig als etwas eingeschränkt, für zwei Personen jedoch ausreichend. Die Tester fanden die Kojen der Dehler 22 bequem, die beiden Salonkojen nach Umklappen der Rückenlehnen sogar komfortabel. Allerdings können größere Mitsegler auf den Kojen wegen des eingezogenen

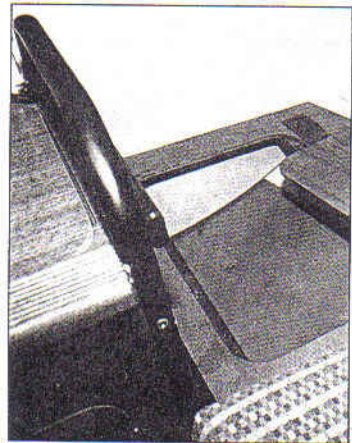


Kajütaufbaus nur mit geneigtem Kopf sitzen. Der Stauraum unter den Kojen war angemessen. Als sehr praktisch wurden die statt Schwalbennestern montierten Stautaschen in Salon und Vorschiff empfunden.

Unter der Vorschiffskoje befindet sich in der Bodenschale an Backbord eine Ausformung für das kleinste Modell von Porta-Potti.

Der etwas instabile Salontisch ist ein Kompromiß zugunsten seiner Verwendung auch als Cockpitisch.

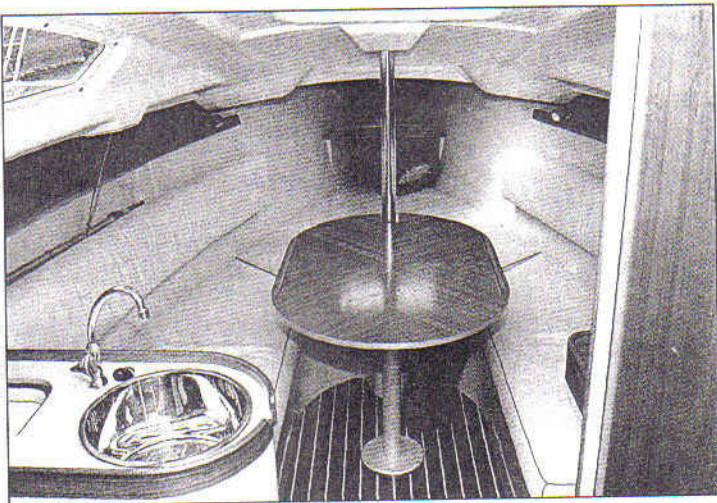
Der kleine Pantryblock mit zweiflammigem Spirituskocher und schmaler Spüle (integrierter 10-Liter-Frisch- und Abwassertank mit Handpumpe) unter dem Niedergang wird zur Benutzung ein Stück nach vorn gezogen und dient gleichzeitig als Niedergangsstufe. Ein Blech als Hitzeschutz für die Vorderseite der Cockpitwanne wäre angebracht.



Sun Way 25

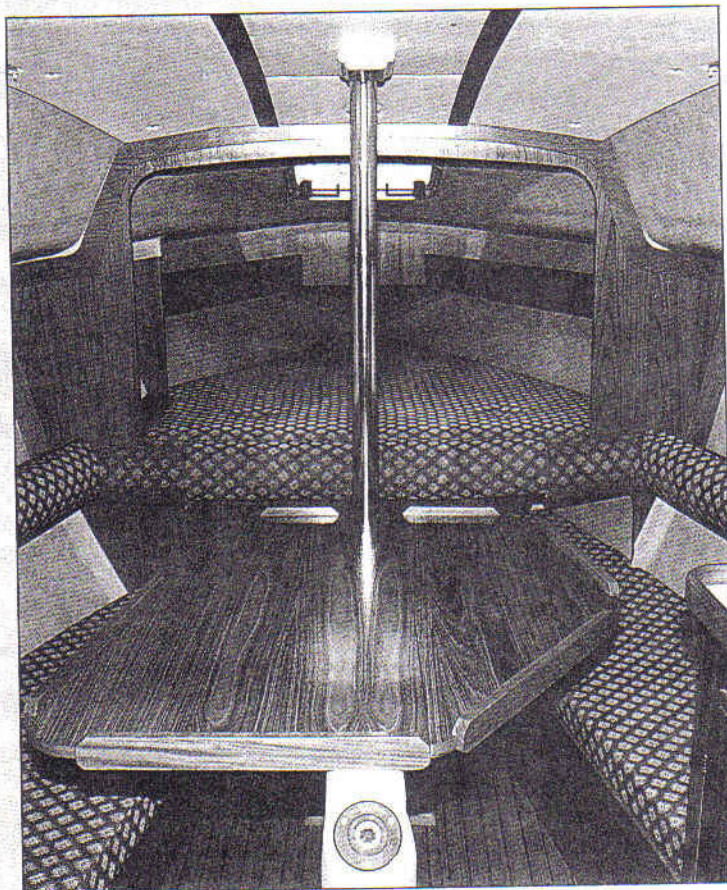
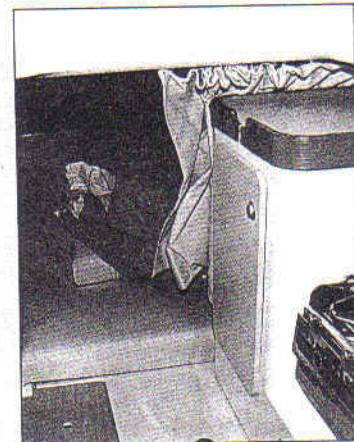
Die Einrichtung der Sun Way 25 fiel in zweierlei Weise aus dem Rahmen. Zum einen hob sich ihr Design – ebenso wie das der Dehler 22 – durch freundliche, helle Farben wohltuend von den übrigen Schiffen ab, und zum anderen hat es der Konstrukteur geschafft, auf dem nur 7,54 Meter langen Boot eine Naßzelle mit Pump-WC, Waschbecken und Ölzeugecke unterzubringen, die in Abmessungen und Ausführung überrascht. Allerdings ging das zu Lasten anderer Belange. So gibt es zum Beispiel keinen Hängeschrank und nur sehr kleine Stauräume. Man lebt „aus der Tasche“.

Die angebotenen vier festen Kojen sind mit Einschränkungen zu betrachten. In die eigentliche Vorschiffskoje paßt nur ein Erwachsener oder zwei kleine Kinder. Nimmt man einen Teil des sich direkt anschließenden U-Sofas vom Salon hinzu, reicht es



auch für zwei Erwachsene. Die Doppelkoje der Achterkammer (abgetrennt durch einen Vorhang) liegt zur Hälfte so unter dem Cockpitboden, daß deren Benutzer über den anderen Schläfer klettern muß. Am besten läßt sich die Sun Way auf längerem Törn von zwei Personen segeln, wobei ein Crewmitglied vorn und eines achtern schläft.

Die Pantry ist für diese Bootsgröße geräumig ausgefallen. Die große und tiefe Rundspüle wird über Druckwasser gespeist, eine zusätzliche Fußpumpe fehlt leider. Der zweiflammige Spirituskocher ist gut zu bedienen, das Kühlfach groß genug und Stauraum ausreichend vorhanden.



Gib'Sea 262

Geräumig, hell und freundlich – das ist der erste Eindruck, den man von der Gib'Sea 262 bekommt. Doch bei genauerem Hinsehen merkt man schnell den „Kojenzauber“: bis zu sechs werden angeboten. Wirklich schlafen und leben können entweder drei Erwachsene oder zwei Erwachsene und zwei Kinder. Bei höherer Belegung mangelt es an Fußraum (Vorschiffskojen und Salonkoje an Steuerbord) beziehungsweise an Kniefreiheit unter dem Cockpitboden in der abgeschlossenen Achterkammer.

Gleichzeitig muß man aber das Prädikat „Stauraumwunder“ erteilen, denn jeder Winkel ist optimal genutzt.

Die kleine Pantry mit zweiflammigem Gaskocher und -backofen, Doppelspüle (Druckwasser und Handpumpe) und kleinem Kühlfach erfreut den Smut, wenngleich er kaum Abstellfläche findet. Der Stauraum für Pött und Pann ist ausreichend.

An Backbord liegt neben dem Niedergang eine geräumige Naßzelle mit Pumtoilette, Waschbecken und Hängestange für Ölzeug. Das zu öffnende Fenster erlaubt eine gute Belüftung.

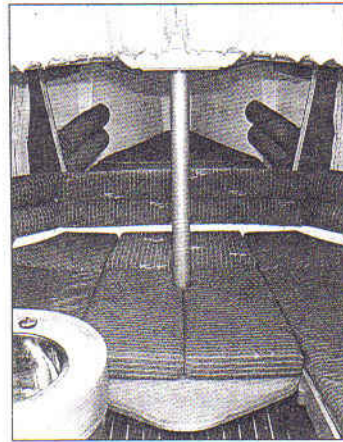
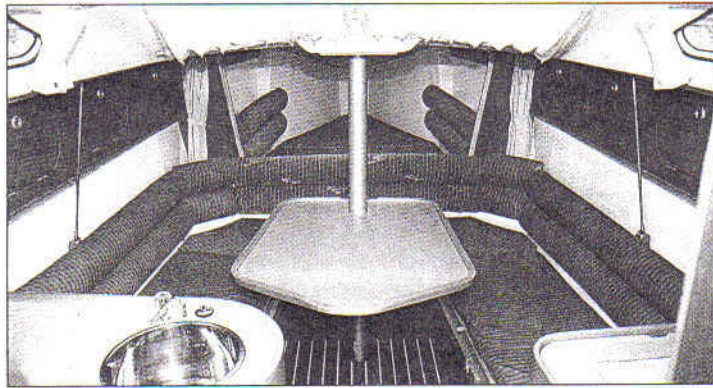


Etap 28i

Soll der Salon der Etap 28i nur als solcher benutzt werden, segelt man sie am besten nur zu dritt. Mit vier Personen wird es unter dieser Voraussetzung zu eng, und das betrifft nicht nur die Stauräume. Sie fallen für ein Schiff dieser Größe aufgrund der Ausschäumung zu knapp aus. Etwa drei Kubikmeter Schaum müssen schließlich untergebracht werden.

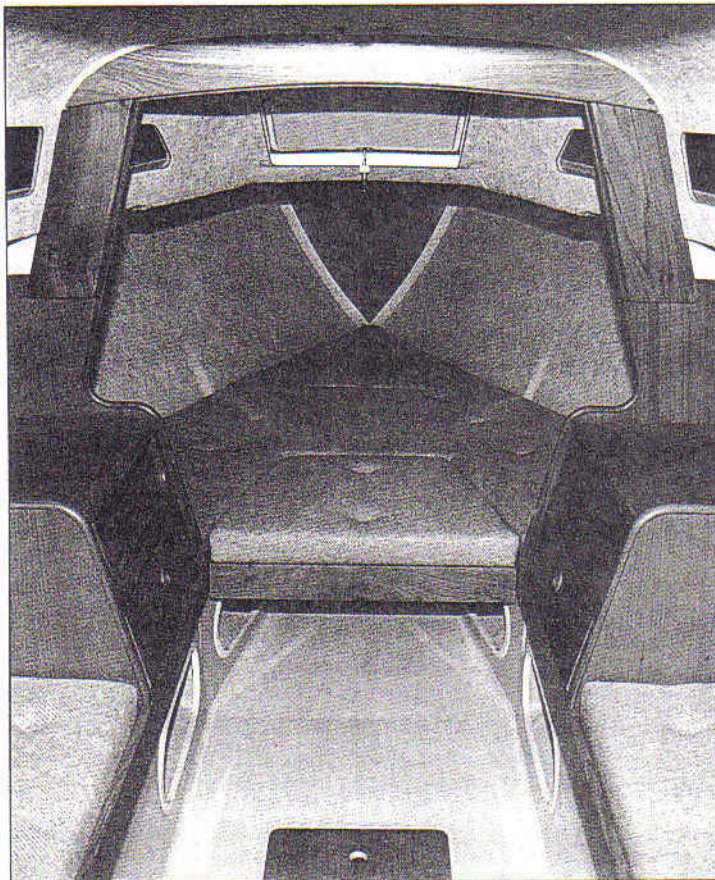
Die Doppelkoje im Vorschiff reicht nur für einen Erwachsenen oder zwei Kinder, die in der Achterkammer für zwei Erwachsene. Allerdings muß einer der beiden unter dem Cockpitboden schlafen, er kann aber die Knie anziehen, ohne damit anzustoßen.

Auf dem großen U-Sofa des Salons findet selbst eine Klönrunde von acht Personen bequeme Sitzplätze. Senkt man den an der Maststütze befestigten Tisch auf Höhe der Sitzebene ab, entsteht



eine komfortable Liegefläche für zwei Erwachsene. Man kann die Platte allerdings nur mit Mühe und unter Verrenkungen wieder hochschieben.

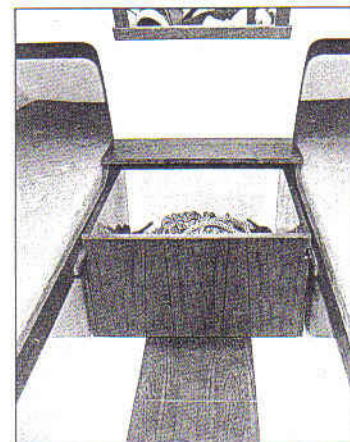
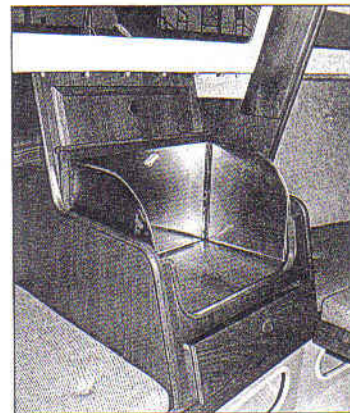
Die Pantry befindet sich an Backbord vor dem Zugang zur Achterkammer. Der einfache zweiflammige Spirituskocher enttäuschte angesichts der sonst eher als üppig zu bezeichnenden Ausstattung. Die tiefe Spüle wird aus einem nur 82 Liter fassenden Tank über ein Druckwassersystem versorgt. Daneben liegt ein isoliertes Lebensmittelfach, das sich zum Kühlfach nachrüsten läßt. Wird sein Deckel geöffnet, bleibt nur noch wenig Stell- und Arbeitsfläche. Beides ist in einer querstehenden Konsole untergebracht, deren halbrunde Frontseite sich als Tür aufschwenken läßt. So kommt man gut an den darunter befindlichen Stauraum heran. Leider war die Verriegelung nicht ausreichend, so daß sich die Tür von allein öffnete.



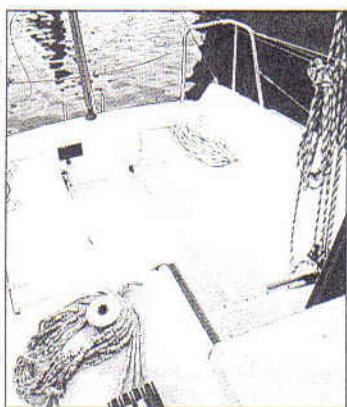
H-Boot

Obwohl die Vorschiffskoje des H-Bootes mit 1,35 Metern Schulterbreite die schmalste im Vergleich zu denen auf allen anderen Kleinkreuzern war, bescheinigte die Testcrew ausreichenden Platz für zwei Erwachsene. Da die Doppelkoje 2,20 Meter lang ist und das H-Boot einen fülligeren Vorschiffsspant hat, ist genug Platz für zwei Paar Füße. Die beiden achteren Kojen reichen unter die Duchten.

Lebensmittel lassen sich gut in der tiefen Bilge und in einem ausziehbaren Kasten unter dem Cockpitboden unterbringen. Zwei kleine Staukästen trennen die Kojen voneinander. Unter der Abdeckplatte an Backbord verbirgt sich ein aufklappbarer Metallschirm, hinter dem ein einfacher Kocher Platz findet. Zwar stehen unter den Kojen noch kleine Stauräume zur Verfügung, doch dürfte man auf Töms überwiegend „aus der Tasche“ leben.



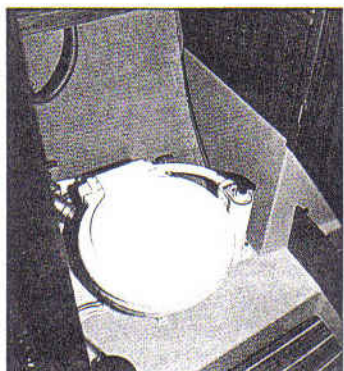
Bonita 767



Das geräumige Cockpit der Bonita bietet vier Personen Platz. Die Duchten sind durch hohe Sülls geschützt. Die Travellerschiene liegt im Brückendeck versenkt. Die klappbare Pinne ist gerade so lang, daß sie bei Manövern nur wenig behindert. Für Urlaubstörns sollte man das Schiff mit Sprayhood und fester Kuchenbude ausrüsten, zumindest aber mit einer Zeltper-

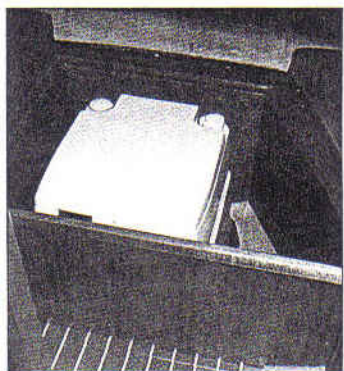
Hai-760

Den Hygienebedürfnissen der Crew wird die Hai-760 dank der kleinen Naßzelle mit Pump-Klo gerecht. Sogar für Stauraum in einem festen Schapp mit Schiebetür ist in der winzigen Kammer gesorgt. Allerdings wünscht man sich einen größeren Wassertank, denn die 40 Liter sind schnell verbraucht.



Biga 23

Im Vorschiff ist unter der Kojenaussparung Platz für ein Chemie-Klo. Um es benutzen zu können, muß man das Steckschott entfernen. Ein Waschbecken ist nicht eingebaut. Bleibt zum Waschen und Zähneputzen nur die Spüle der Pantry oder eine Plastikschüssel im Cockpit, vorausgesetzt, man kann es dank einer guten Persenning als zusätz-



Dehler 22



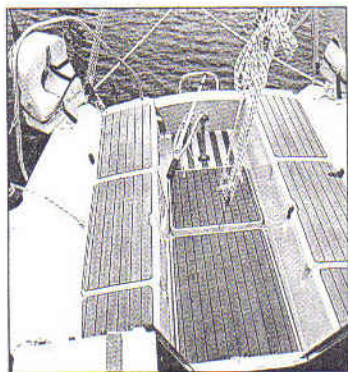
Bei einem Schiff dieser Größe ist die Einbeziehung des Cockpits als Lebensraum zwingend notwendig, zumal man sich dort auch über einer Schüssel waschen muß. Wer mit der Dehler 22 auf Fahrt geht, benötigt also zumindest eine Zeltper-

HYGIENE UND COCKPIT

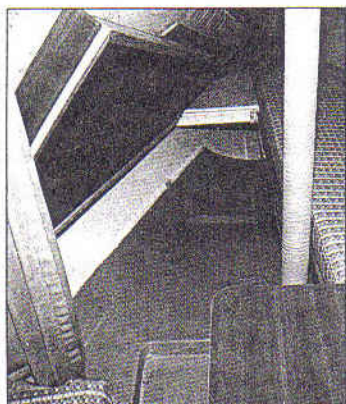


ning, die über den Baum gezurt wird. Den dadurch gewonnenen zusätzlichen Lebensraum benötigt man unbedingt für die Hafentage, besonders bei schlechtem Wetter. Vor allem ist man dann nicht gezwungen, das Spülbecken der Pantry für die Körperpflege zu benutzen, sondern kann für diesen Zweck eine Plastikschüssel ins Cockpit stellen. Im Vorschiff ist an Steuerbord ein Pump-Klo eingebaut.

Der Bewegungsspielraum in dem an sich geräumigen Cockpit wird durch die Plazierung von Pin und Großschot eingeschränkt, so daß es für vier Personen eng wird. Obwohl die angeschragten Sülls relativ hochgezogen sind, hätte sich die Testcrew ein Sprayhood gewünscht. Die Rückwand des Cockpits kann als Badeleiter heruntergeklappt werden.

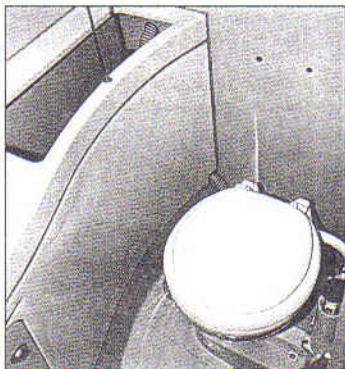


lichen Lebensraum nutzen. Es ist zwar groß in den Abmessungen, hat aber nur wenig Fußraum, da die Backskisten sehr breit ausgefallen sind. Auch der Außenborder im Schacht beansprucht seinen Platz. Hohe Sülls geben guten Schutz, die Füße finden auf den leewärtigen Duchten guten Halt beim Segeln mit Krängung.



Die leicht geneigten Duchten erlauben zusammen mit den schrägen Sülls eine bequeme Sitzposition, der Traveller ist in das Brückendeck eingelassen, und in den Boden ist eine Hülse für den Mittelfuß des Salontisches eingelassen. Unter der hochklappbaren Vorschiffskoje an Backbord wurde in die Bodenschale eine Mulde für ein Chemie-Klo eingeformt.

Sun Way 25



Hinsichtlich der Waschgelegenheit braucht die Sun Way 25 den Vergleich mit der wesentlich größeren Etap 28i nicht zu scheuen. Sie ist ebenso komfortabel mit Druckwasser und langem Duschschlauch ausgestattet, so daß man sich an Deck abwaschen kann.

Gib'Sea 262

Die Hygiene kommt im WC-Raum der Gib'Sea 262 nicht zu kurz. Das Waschbecken wird über das Druckwassersystem versorgt. Ein kleines halboffenes Schapp für die notwendigsten Waschutensilien ist darüber in die Wand eingelassen.

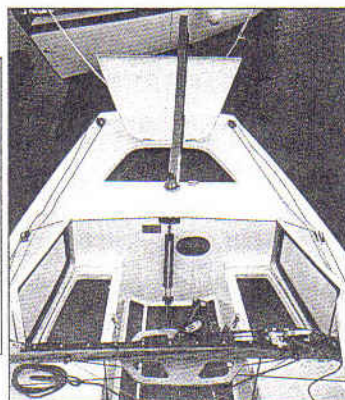


Etap 28i

Die Naßzelle der Etap 28i war die komfortabelste von allen Schiffen. Sie ist geräumig und hat über und unter der Konsole große Schapps für die Waschutensilien. Der Wasserhahn ist an einen Schlauch angeschlossen und kann als Dusche herausgezogen werden. Neben dem Waschbecken befindet sich eine Ecke mit Hängestange für



H-Boot



Das Cockpit unseres Testschiffes war als Regattaversion ausgerüstet. Will man das H-Boot nur als Fahrtenschiff nutzen, kann man auf einen Teil der Ausrüstung verzichten. Baut man den Reitbalken aus, hat man ein geräumiges Cockpit für die Törnsegelerei und in Verbindung mit einer Zeltpernenning auch den dringend notwendigen zusätzlichen Lebensraum.

HYGIENE UND COCKPIT



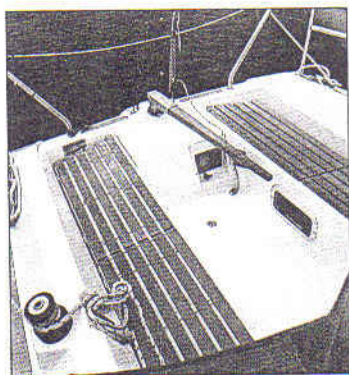
Das breite Cockpit ist relativ flach gehalten, auf den Duchten sitzt man trotzdem bequem. Ein Sprayhood läßt sich nur schwer anbringen, da Traveller und Großschot direkt hinter dem Kajütschott auf dem schmalen Brückendeck montiert sind. Eine Zeltpernenning sollte man aber für das Hafentreiben zumindest über den Niedergangsbereich spannen.

Die Bewegungsfreiheit im geräumigen Cockpit wird weder durch den Traveller noch durch eine G-plot beeinträchtigt. Da beides direkt vor dem Schiebeluk angeordnet ist, läßt sich ein weit über das Cockpit reichendes, gut schützendes Sprayhood anbringen. Für nasse Hafentage empfiehlt sich eine zusätzliche Zeltpernenning über dem Cockpit.

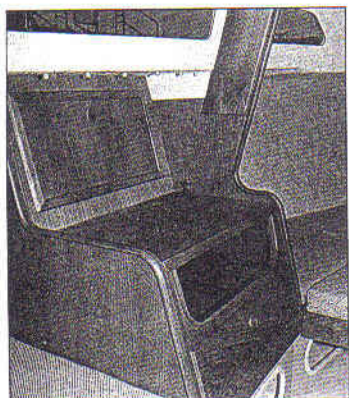


das Ölzeug. Dank der großen Bewegungsfreiheit kann man die Toilette ohne Verrenkungen benutzen.

Das Cockpit ist mit fast 2,00 Metern Länge und 1,50 Metern Breite sehr geräumig. Aufgrund der leicht nach außen geneigten Sills kann man bequem sitzen. Das Sprayhood fällt durch die Schotführung auf dem Brückendeck zwangsläufig klein aus.



Den sehr großen Stauraum im Achterschiff erreicht man über zwei Luken in den Duchten und eine Klappe auf dem Achterdeck. Zum Waschen und Zähneputzen muß man sich mit einer Schüssel im Cockpit behelfen, will man nicht einen der beiden Staukästen zwischen Vorschiffs- und Salonkojen für diesen Zweck umrüsten.



Bonita 767

Vier Winschen für Fallen, Strecker und Schoten, unter Last zu öffnende Abklemmer, ein Rohrkicker, der eine Dirk überflüssig macht, und insgesamt ausreichend dimensionierte sowie gut platzierte Beschläge machen die Bonita bedienungsfreundlich. Die Großschot-Travellerschiene sitzt auf dem Brückendeck und ist so aus dem Weg. Allerdings wurde der untere Relingsdurchzug werftseitig heruntergebunden, damit man beim Kurbeln nicht (wie bei der Biga 23) hängenbleibt.

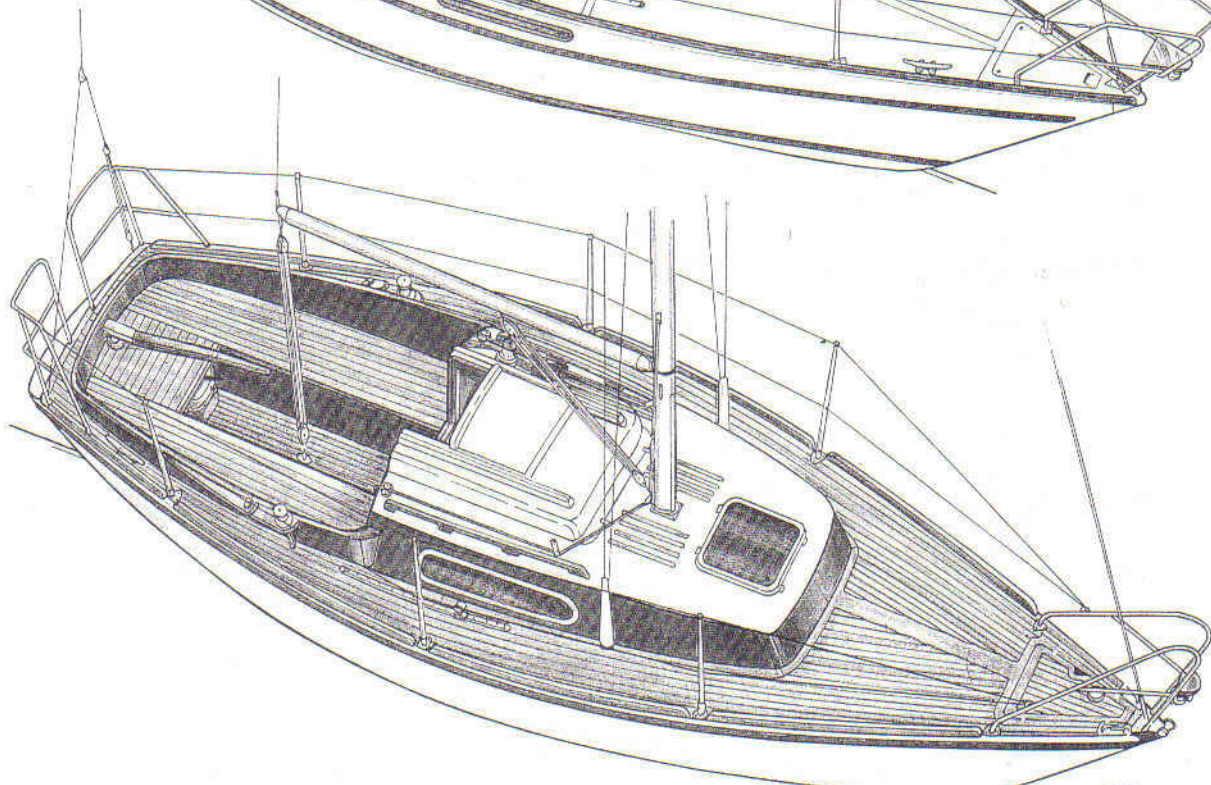
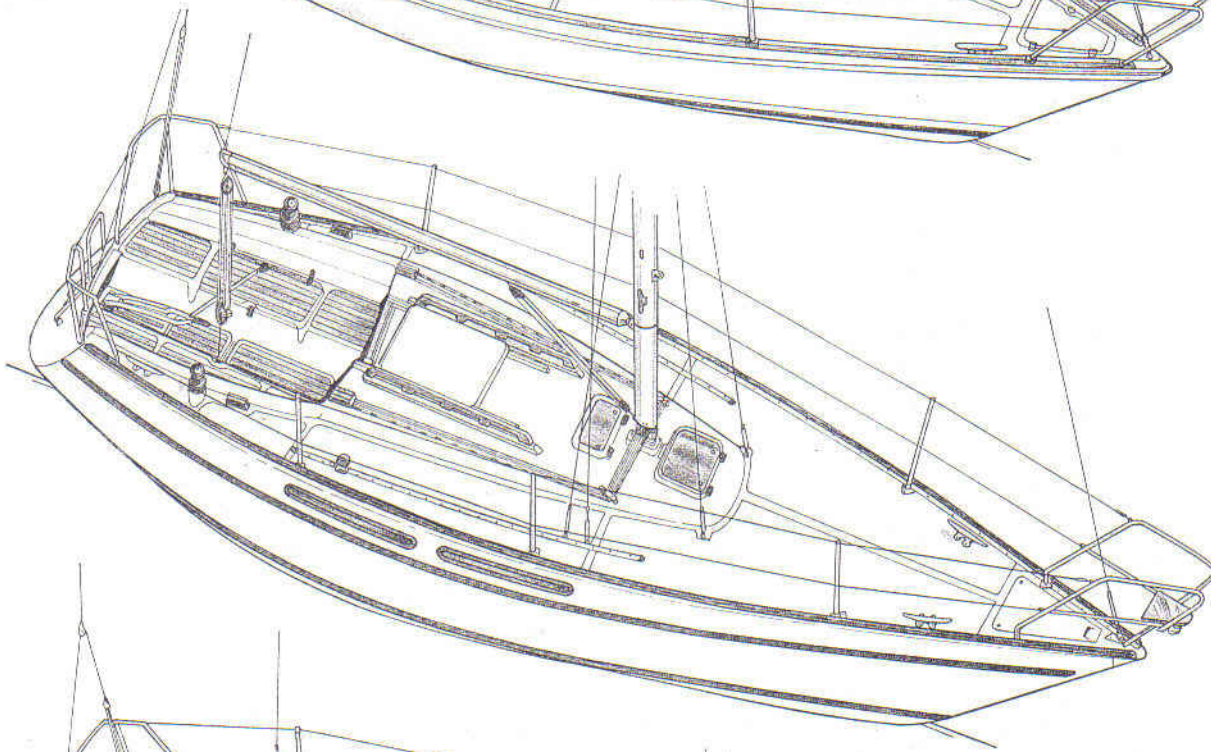
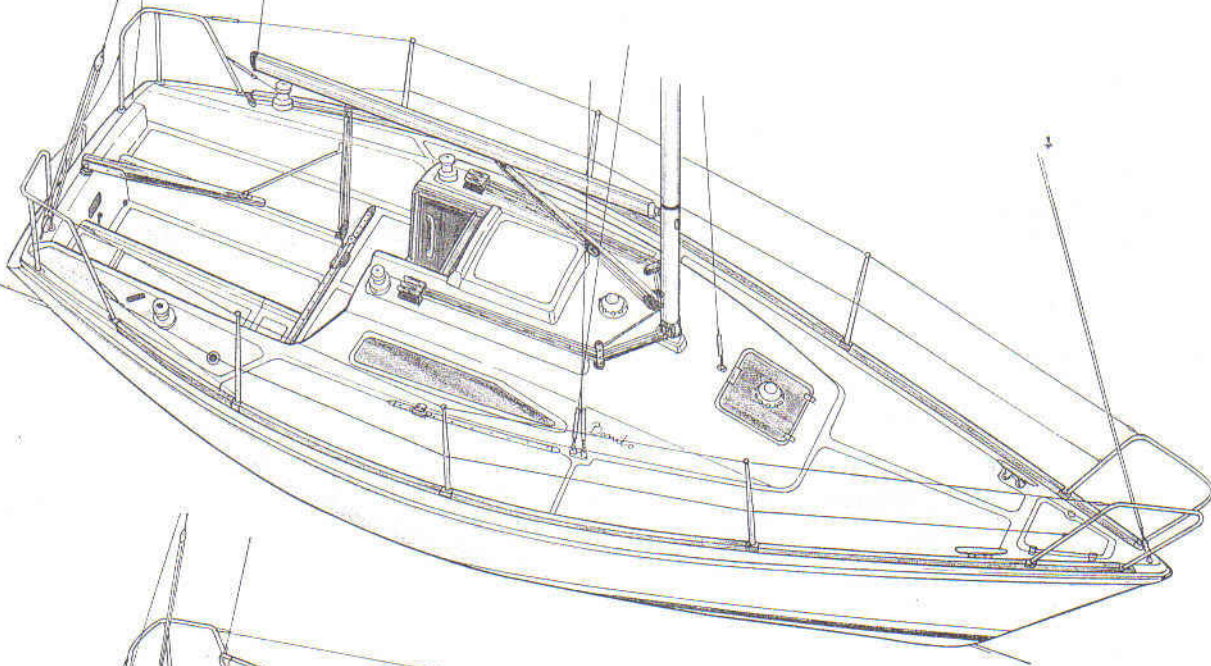
Hai-760

Die Genuawinschen auf dem Cockpitsüß dienen hier gleichzeitig als Fall- und Streckerwinschen. Die Schotenabklemmer sind auch unter Last zu öffnen, was einige Manöver vereinfacht. Da der Großbaum mit einer Schiene am Mast höhenverstellbar ist und die Großschot vom Cockpitboden abgeschlagen werden kann, wird die Plicht optimal als zusätzlicher Lebensraum genutzt. Schwert und Ruder können mit relativ wenig Kraftaufwand über Leinen aufgeholt werden.

Biga 23

Die Beschläge sind konventionell angeordnet: Zwei Winschen stehen für Fallen und Strecker auf dem Kajütdach zur Verfügung und zwei für die Schoten auf dem Süß. Allerdings lassen sich die Schoten nur pumpend dicht holen, da man beim Drehen mit der Kurbel am unteren Relingsdurchzug hängenbleibt. Die Großschot wird ohne Travellerschiene nur auf einem festen Punkt gefahren. Im Hafen schafft dann der ausgeschälte Fußblock viel Platz im Cockpit.

TEST DECKSAUSRÜSTUNG



Dehler 22

Die Decksausrüstung ist solide und praxisgerecht, aber auf ein notwendiges Minimum reduziert: So gibt es beispielswei-

se keine verstellbaren Fockholepunkte, sondern nur ein festes Auge. Damit kann man leben – oder rüstet nach. Mit den beiden Winschen auf dem Kajütdach werden sowohl die Fallen und Strecker als auch die Fockschoten bedient, die dazu durch Abklemmer geführt sind. Diese lassen sich allerdings unter Last schwer öffnen. Weitere Negativpunkte: Das Fockfallsackte durch (kein Drahtvorläufer), und der Achterstagspanner ist schlecht zu erreichen. Positiv: Eine Mastlegevorrichtung ist vorhanden.

Sun Way 25

Auf der Sun Way 25 stehen nur zwei Winschen für alles zur Verfügung, und hier lassen sich die Genua-Schotabklemmer unter Last schlecht öffnen. Außerdem halten die Fallklemmen bei hoher Belastung weder das Großfall noch die dünne Rollrefleine. Die Relingsstützen sind zu weit nach außen geneigt und außerdem unzureichend befestigt und unterfüttert. Das Motorpaneel ist ohne Abdeckung so in eine senkrechte Dichtwand montiert, daß man aus Versehen mit dem Fuß die Maschine anlassen kann. Positiv: Die

Großschot-Travellerschiene ist auf dem Brückendeck montiert, was viel Bewegungsfreiheit im Cockpit schafft.

Gib'Sea 262

Während an den vier korrekt platzierten Winschen und an dem übrigen Deckslayout kaum etwas zu beanstanden

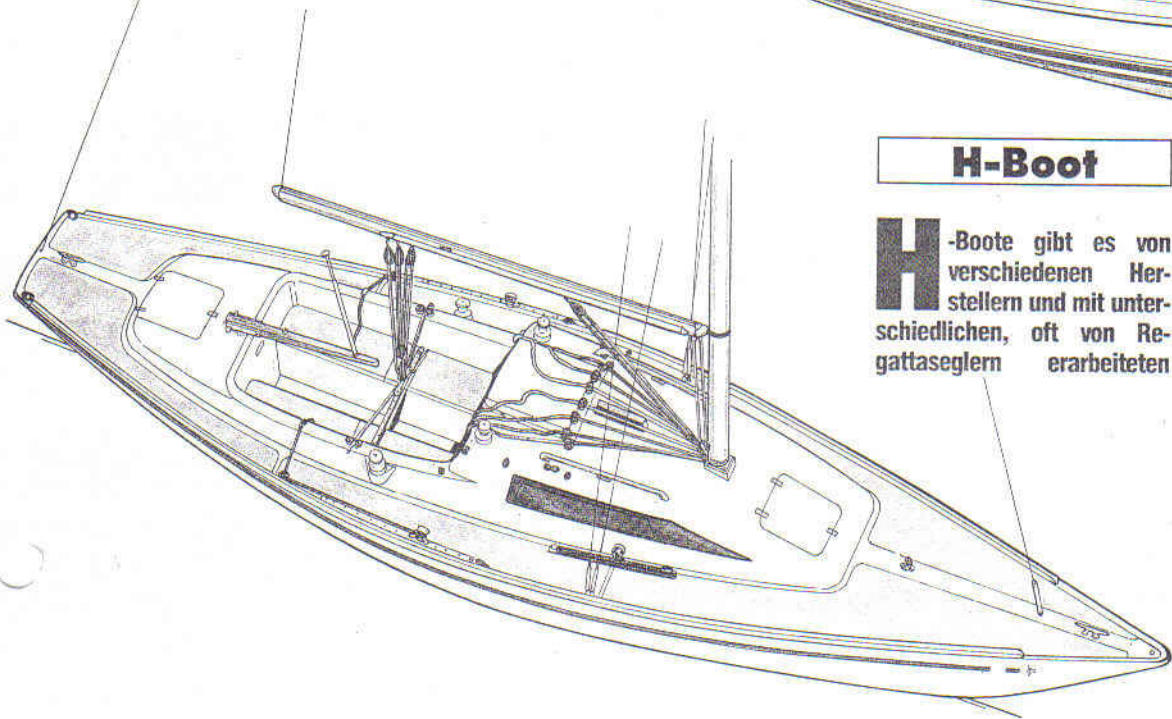
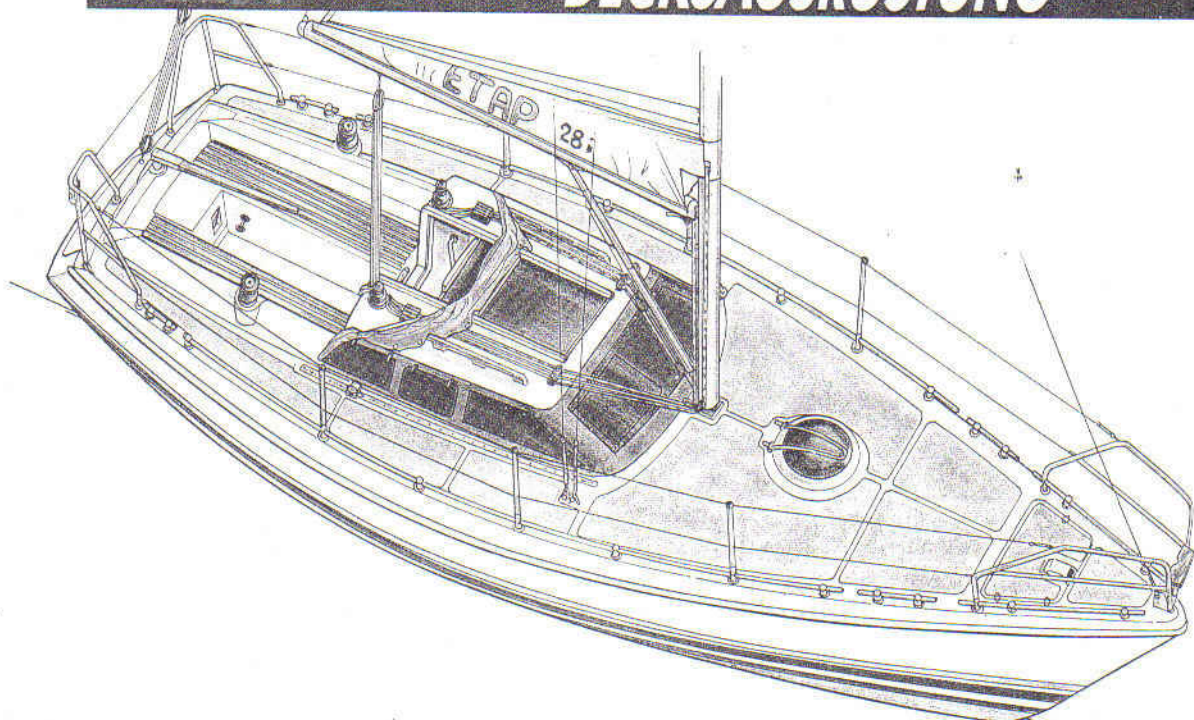
ist, enttäuscht die Großschotführung: Die Travellerschiene ist über der Niedergangsluk-Garage angebracht. Die Großschot wird nach vorne und wieder zurück auf eine Fallwinde geführt. Davon abgesehen, daß hier nur schlecht eine Spritzkappe installiert werden kann, hat das System so viel Reibung, daß die Großschot schwierig zu bedienen ist und zudem beim Dichtholen immer erst jemand an die Winde muß.

19

Etap 28i

Die Montage des Travelers auf dem Brückendeck erlaubt es, zumindest eine kurze Spritzkappe zu installieren, unter der auch noch die Fallenabklemmer und zwei Winschen zu bedienen sind. Eine Dirk ist durch den Rohrkicker nicht nötig. Alles sitzt am richtigen Platz. Da stört nur noch, daß das Großsegel-Bergesystem (Lazy-Jacks und fest angebaute, oben offene Persenning) durch schwerfällige Rutscher an den durchgehenden Latten und eine zu Persenning mühselig zu bedienen war.

DECKSAUSRÜSTUNG



H-Boot

H-Boote gibt es von verschiedenen Herstellern und mit unterschiedlichen, oft von Regattaseglern erarbeiteten

Deckslayouts. Unsere Version begeisterte den Tüftler und verprellte den waschechten Fahrtensegler. Auf jeder Seite können von der Kante aus bedient werden: Cunningham, Spischot-Barberhauer, Unterliekstrecker, Achterstag und sogar die Fockschot-Holepunkte. Das Fockfall wird über eine Taljen-Box wirkungsvoll gestreckt. Und für den Vorschoter gibt es Ausreitgurte. Ein Seezaun fehlt. Zum reinen Fahrtensegeln kann man hier einiges vereinfachen.

hanseboot Hamburg, Halle 4, Stand 4016

HAI-760: die neue Dimension für Trailer-Sailer.



Rumpflänge 7,60 m, Breite 2,50 m, 30,1 qm, 5 Kojen, Stehhöhe 1,78 m

... die Faszination des Segelns – schnell, sicher, leichtes Handling. Ein Lehrstück in Bezug auf Raumangebot und Einrichtung.

GFK-Spitzentechnik, hochfest und leicht – mit Kevlar-Verstärkung.

Komplettausstattung mit vielen interessanten Detaillösungen. Ein Schiff, das in jeder Beziehung begeistert.

Besuchen sie uns oder fordern Sie Prospekte an.

Ausbauschaalen und Bausätze sind für alle unsere Yachten lieferbar.



Unser weiteres Programm:

HAI-860 MS Großraum-Sailer, 8,60 m x 2,93 m, 5 Kojen.

HAI-750 mit Hubdach, 5 Kojen, 7,50 m x 2,50 m, trailerbar.

HAI-590 Daysailer, küstentauglich, 5,90 x 2,10 m, 4 Kojen.

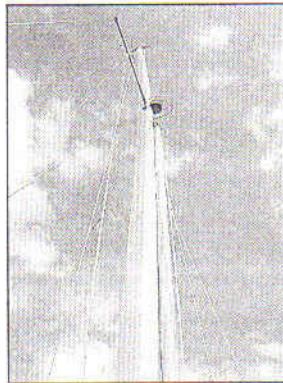
NP
Auf Dauer besser

Nautic-Plast
ARP Yachtbau GmbH
Dunlopstraße 40
4800 Bielefeld 11 (Sennestadt)
Telefon (05205) 70251
Telefax (05205) 71735



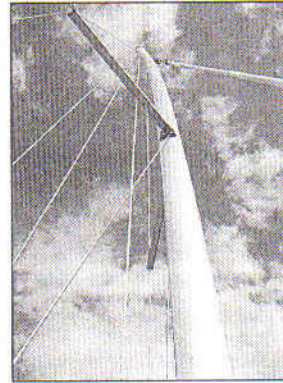
Bonita 767

Das 7/8-Rigg läßt sich mit der bequem erreichbaren Achterstagtalje vor allem oberhalb der Saling harmonisch biegen. Da die Saling nur geringfügig angefeilt ist, sollte für eine sichere Mastverstagung durch hohe Riggspannung gesorgt werden. Schotführung und Reffbarkeit empfanden wir als sehr gut. Der Mast steht zwar an Deck, muß aber mit einem Kran gesetzt werden.



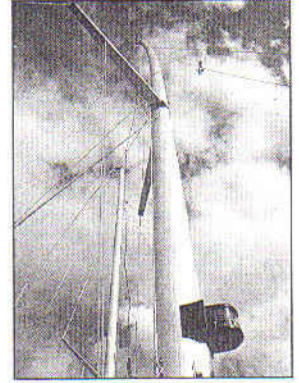
Biga 23

Das solide verstagte Topprigg ist nur geringfügig trimmbar, entsprechend flach muß das Großsegel geschnitten sein. Das Vorstag läßt sich mit Hilfe einer Achterstagtalje bei Hartwetter noch ausreichend stramm durchsetzen. Der Mast kann per Hand gesetzt werden. Die hochgesetzten Oberwankenpüttings erlauben ein schnelles Mastlegen, beispielsweise bei Brückendurchfahrten.



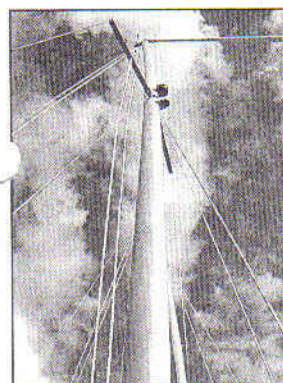
Sun Way 25

Der 7/8-getakelte Mast mit unverjüngtem Topp läßt sich nur mäßig trimmen; die hierfür vorgesehene Achterstagtalje ist bequem zu erreichen. Die lange und stark angefeilte Saling drückt sich in das Großsegel, wenn dieses weit aufgefeilt wird. Für die stark eingedrehte Rollreff-Genaua ist eine Verlängerung der Schotschiene nach vorn notwendig. Mastlegen per Hand ist möglich.



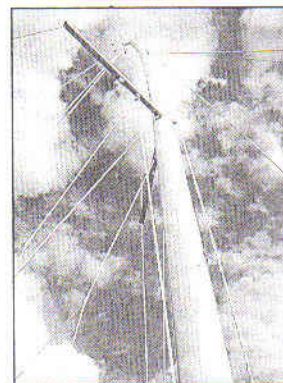
Etap 28i

Das sehr solide wirkende Mastprofil des 7/8-Riggs läßt sich - obwohl nicht verjüngt - im Toppbereich recht wirkungsvoll nach achtern biegen. Der Achterstagspanner hierfür ist bequem erreichbar. Bemängeln müssen wir, daß die Refföse der ersten Reffreihe erst nach Lösen des Unterlieks in den hierfür vorgesehenen Reffhaken eingehakt werden kann. Der Mast muß per Kran gesetzt werden.



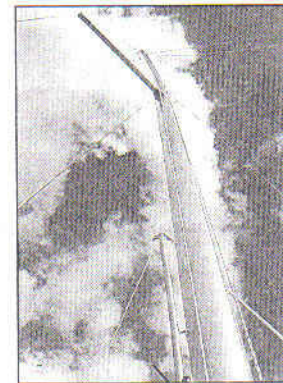
Hai-760

Das seegerecht verstagte Topprigg ist nur geringfügig trimmbar, und so ist das Großsegel entsprechend flach geschnitten. Das Vorstag läßt sich bei Hartwetter aber noch ausreichend mit der langen Achterstagtalje durchsetzen. Die hochgesetzten Oberwankenpüttings gestatten ein unkompliziertes Mastlegen, zum Beispiel bei Brückendurchfahrten.



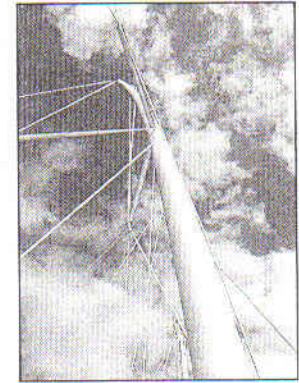
Dehler 22

Das 7/8-Rigg machte einen makellosen Eindruck. Bei hoher Riggspannung und kräftig gespannter Achterstagtalje bog der Mast harmonisch zum Profil des durchgelatteten Großsegels. Die Fock wird eng geschotet, so daß gute Höhe gelaufen werden kann. Der Großsegel-Hals muß beim Reffen eingehakt werden; wir hätten uns ein Reffsystem mit nur einer Leine gewünscht.



Gib'Sea 262

Der 7/8-getakelte Mast mit unverjüngtem Topp läßt sich mit der gut erreichbaren Achterstagtalje nur begrenzt trimmen. Das Großsegel ist entsprechend flacher geschnitten. Die dünnen Reffleinen (Smeerreeps) werden bedienungsfreundlich unterhalb des Großbaums in Hebelklemmen befestigt. Das Babystag sollte im unteren Bereich mit einem Rohr umkleidet werden, das schon die Vorschot.

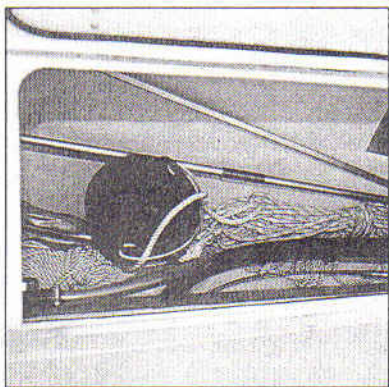


H-Boot

Das 7/8-Rigg ist ausgereift, die Trimmöglichkeiten sind hervorragend. Auf Backstagen wird verzichtet. Oft genug hat es sich gezeigt, daß auf dem H-Boot auch bei bis zu 7 Beaufort das Großsegel noch ungerefft ausgetrimmt werden kann. Eine wirkungsvolle Trimmhilfe bietet der mehrfach untersetzte Achterstagspanner. Mit ihm kann das Großsegel flachgetrimmt und das Achterliek geöffnet werden.

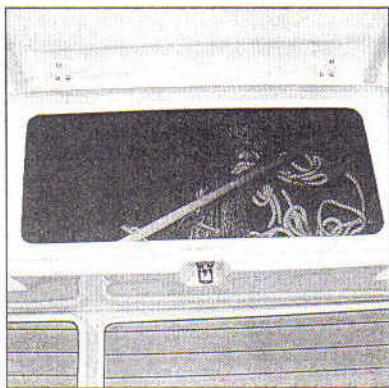
Bonita 767

Der im Grunde groß genug geratene Stauraum auf der Bonita ist wegen diverser Einbauten leider nicht optimal zu nutzen. Sogar der Auspufftopf ist dort noch untergebracht. Außerdem laufen die Schaltzüge frei an der Stauraumwand entlang.



Hai-760

Insgesamt steht auf der Hai genügend Stauraum zur Verfügung. Allerdings ist die Backskiste recht tief, und der Deckel könnte etwas größer ausfallen. Die Wasserabläufe und die Deckeldichtungen sind sehr wirkungsvoll.



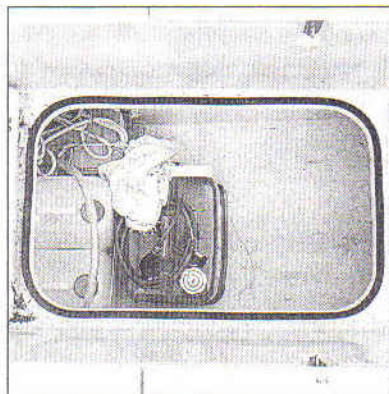
Biga 23

Die mit paßgenauen Holzdeckeln versehenen Backskisten sind zwar nicht sehr groß, reichen aber bei vernünftigem Stauen aus. Die tiefen und sehr schrägen Lenzkanäle lassen Wasser schnell ablaufen. Unter der Backbord-Backskiste befindet sich die Hundekoje, dieser Stauraum ist sehr flach.

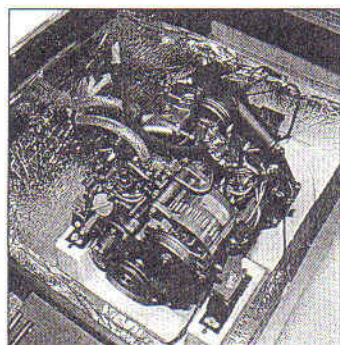


Dehler 22

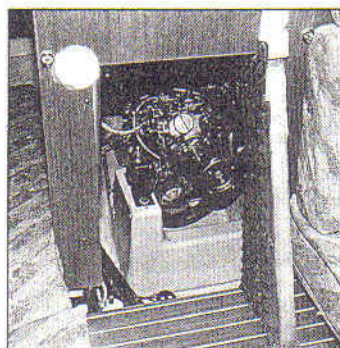
Die Stauräume auf der Dehler 22 sind für eine Traileryacht reichlich bemessen. Neben den Backskistenstauräumen gibt es unter dem Cockpitboden viel Platz (zum Beispiel für Tank und Außenborder). Sehr praktisch sind die vielen Stautaschen aus Segeltuch in der Kajüte.



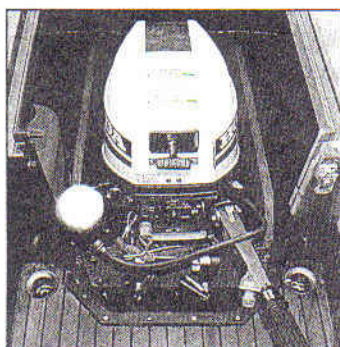
BACKSKISTEN UND MOTOR



Der ansonsten ordentlich eingebaute Yanmar 1GM mit Saildrive läßt sich leider nicht von Hand starten (Kurbel stößt an die Holzwand). Die Schalttafel sollte einen ausreichenden Schutz bekommen.



Der Yanmar 1GM mit Saildrive ließ sich einwandfrei bedienen, er ist gut zugänglich und ordentlich schallisoliert. Ein Handstart ist nicht möglich. Der Startschlüssel sollte besser geschützt eingebaut sein.



Der Viertakter von Honda ließ sich in der Biga hervorragend bedienen, und die 8 PS (5,9 kW) reichten völlig aus. Nachteilig: Die schwenkbare Bodenklappe bremste im Wasser, und der Tank läßt sich nur bei ausgebautem Motor herausnehmen.



Eine einfache Motorhalterung hat Dehler für seine Trailerboote entwickelt. Am Spiegel sind zwei Alu-Schienen befestigt, in denen die Halterung per Talje leicht heraufgeholt und heruntergelassen werden kann. Die Bedienung des Motors am negativen Spiegel ist schwierig.

Sun Way 25



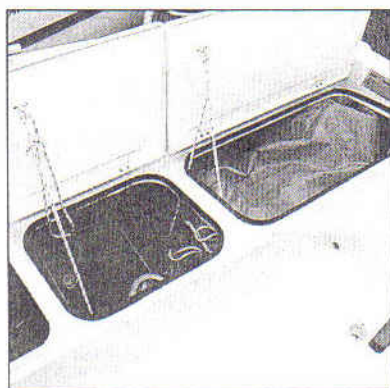
Die Sun Way hat zwar einen riesigen Stauraum an Steuerbord, doch das Stauen ist durch den im Deckelbereich eingeformten Gasflaschenkasten nicht ganz einfach. Die beiden Wasserlenzkanäle links und rechts neben dem Stauraum sind praxistgerecht tief.

Gib'Sea 262



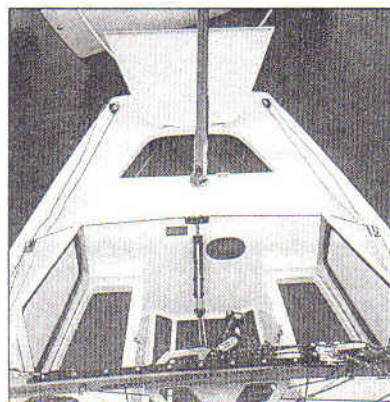
Die Stauräume sind befriedigend groß und praxistgerecht gestaltet. Die Gasflasche hat sogar ein eigenes kleines Schränkchen mit GFK-Tür. An Steuerbord gibt es eine kleine Backskiste, während die Segel an Backbord gestaut werden.

Etap 28i



Trotz der Zwei-Schalen-Bauweise (Unsinkbarkeit) verbleibt noch genügend Stauraum. Die Stauraumdeckel können mit Taljen vom Schiffsinnen aus festgesetzt werden. Der Tank, der sich im Stauraum befindet, sollte besser verkleidet sein - die Anschlüsse stören.

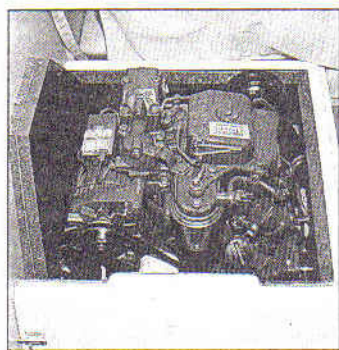
H-Boot



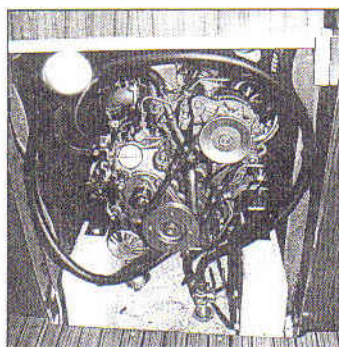
Es gibt viel Platz in den drei achteren Stauräumen, die man aber aus Trimmgründen nicht mit schweren Sachen vollpacken sollte. Die Wasserabläufe sind leider sehr flach. Wenn einmal die Dichtung nicht mehr richtig sitzt, kann leicht Wasser in den Stauraum eindringen.

(24)

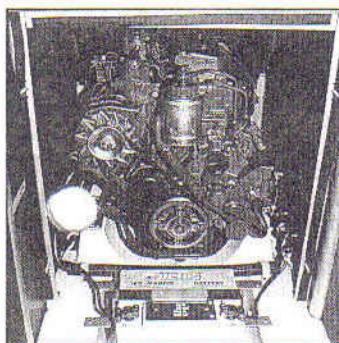
BACKSKISTEN UND MOTOR



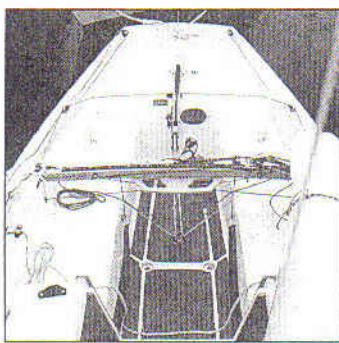
Der Yanmar 1GM mit konventioneller Wellenanlage ist gut zu bedienen. Die Motorhaube läßt sich für Wartungsarbeiten ganz wegnehmen. Allerdings war sie zu knapp bemessen, und der Motor stieß vorn dagegen. Die Folge: starke Geräusche.



Auch der Yanmar 1GM auf der Gib'Sea ist so eingebaut, daß man die Handstartkurbel nicht durchdrehen kann - schade, denn dieser Motor ließe sich sehr leicht von Hand andrehen. Die Schallisolierung ist zu gering und sollte verbessert werden.



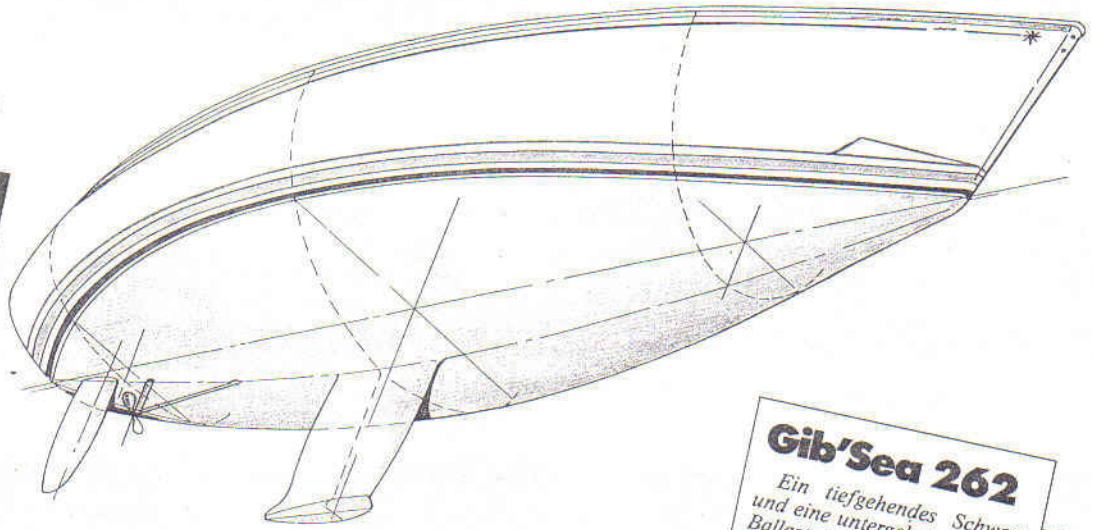
Der sehr ordentlich eingebaute Volvo 2GM mit Saildrive ließ sich gut fahren, die Schallwerte waren zufriedenstellend und die Zugänglichkeit von vorn und achtern ausreichend. Tankanzeige über Steigrohr im WC-Raum - eine gute Lösung.



Normalerweise benötigen H-Boot-Segler keinen Außenbordmotor - sie fahren die Manöver sportlich unter Segeln. Dennoch gibt es eine Lösung für die Flaute: Die Halterung wird in kleine Beschläge an Deck eingehakt.

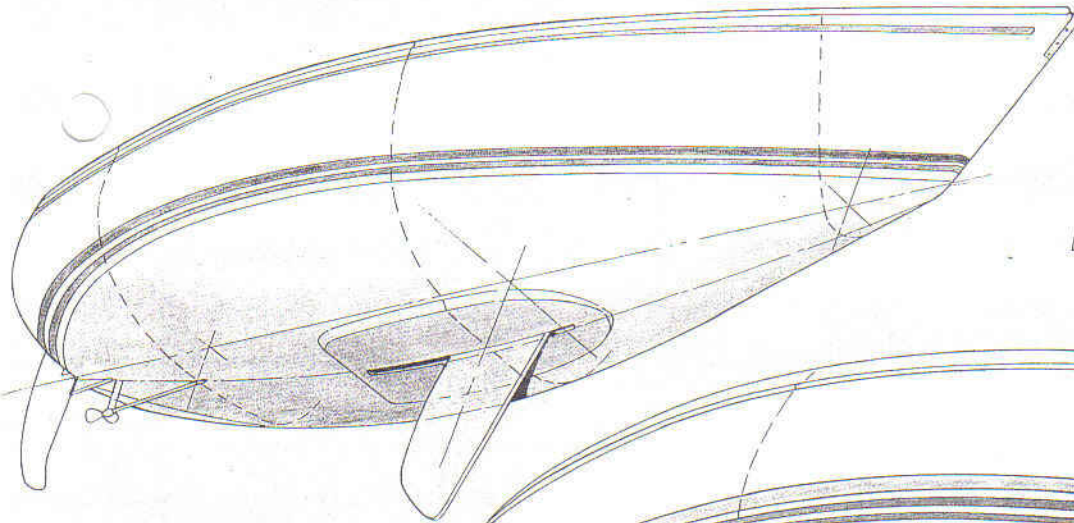
Sun Way 25

Mit breitem U-Spant und untergesetztem Kiel, der an seiner Unterseite in eine strömungsgünstige Ballastbombe Way 25 zeigt sich die Sun Way 25 sehr modern. Das große Ruder ist frei aufgehängt und zusammen mit dem Kiel für schnelles Segeln konzipiert. Leider bremst der Festpropeller.



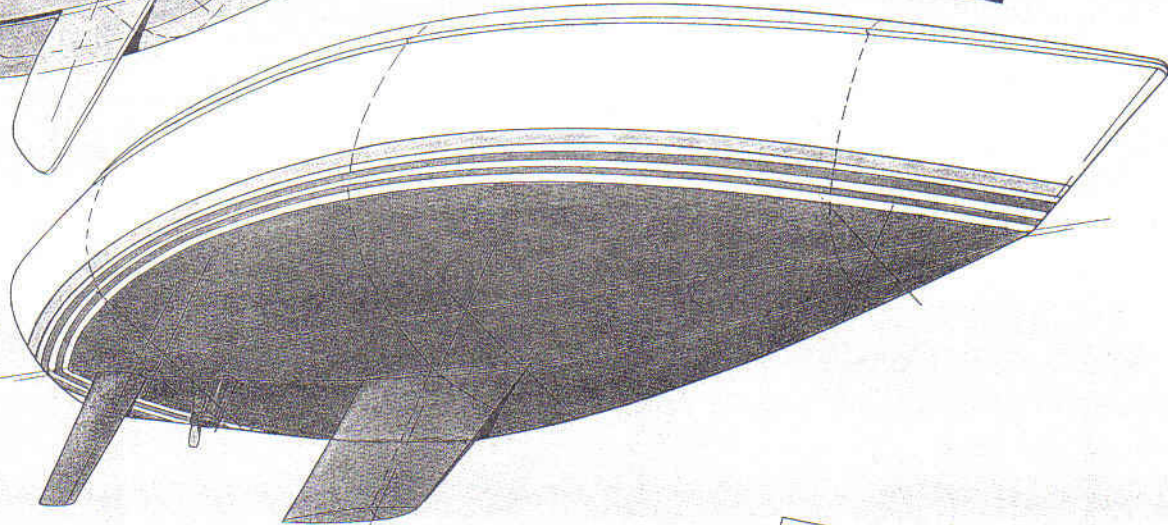
Gib'Sea 262

Ein tiefgehendes Schwert und eine untergebolzte flache Ballastplatte zeichnen die Gib'Sea 262 aus. Diese Konstruktion ist wenig strömungsgünstig, andererseits kann das Boot sicher trockenfallen. Das am Spiegel angehängte, aufholbare Ruder sitzt hinter einem flachen Skeg. Der Festpropeller bremst.



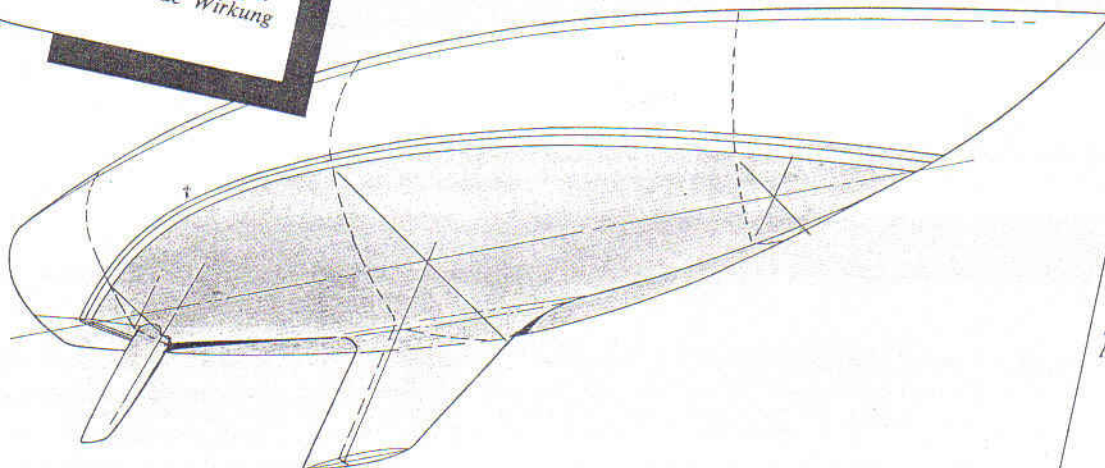
Etap 28i

Die im vorderen Bereich vollen U-Spanten der Etap 28i werden im achteren Bereich deutlich flacher, so daß ein weiches Einsetzen in die See bei gleichzeitig gutem Wasserablauf zu erwarten ist. Der Kiel ist untergebolzt, das Ruder frei aufgehängt. Für den Hilfsantrieb ist ein Saildrive zuständig, dessen Festpropeller eine bremsende Wirkung hat.

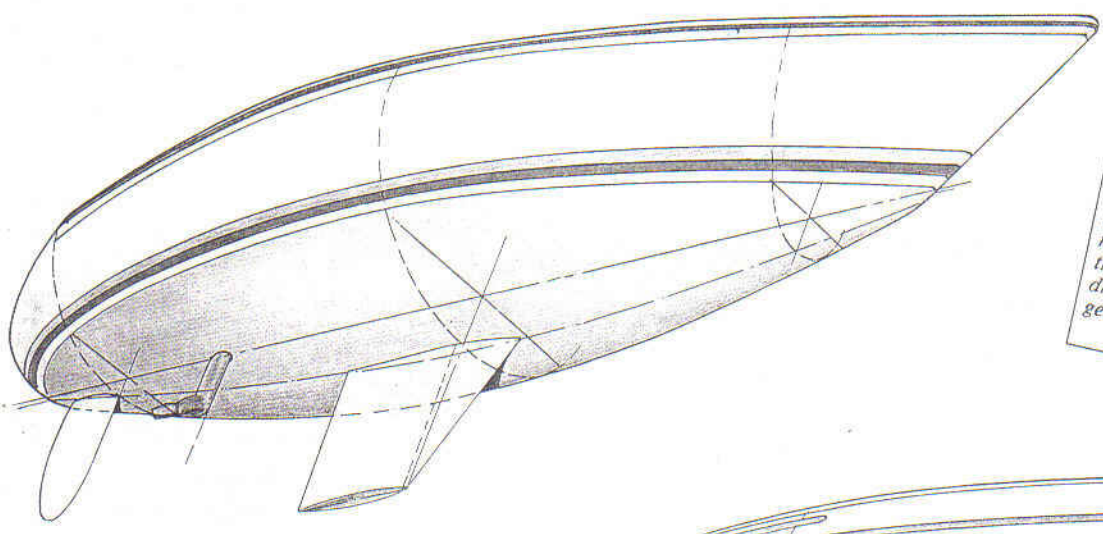


H-Boot

Schmal, mit scharfem V-Spant vorn und U-Spant achtern, repräsentiert das Unterwasserschiff des H-Bootes noch einen klassischen Bootstyp, bei dem Kiel und Rumpf eine Einheit bilden. Die Rumpflinien gehen fließend in die Kielkonstruktion über. Dennoch gibt es bereits eine Kante zwischen Kielansatz und Rumpf, die den Lateralantrieb fördert. Das Ruder ist integrierter Teil einer schmalen Vorflosse.

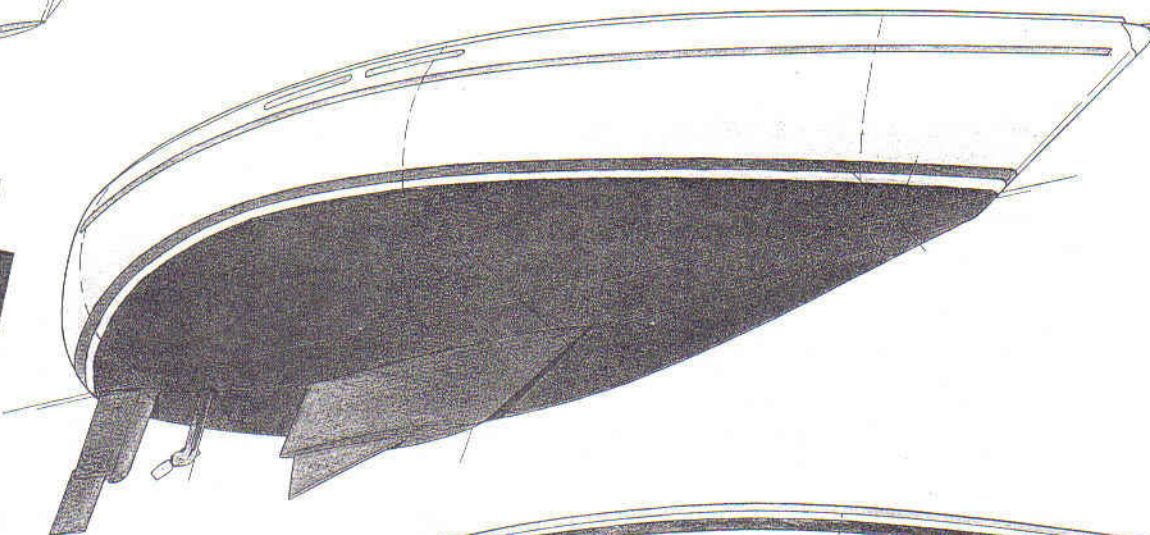


26



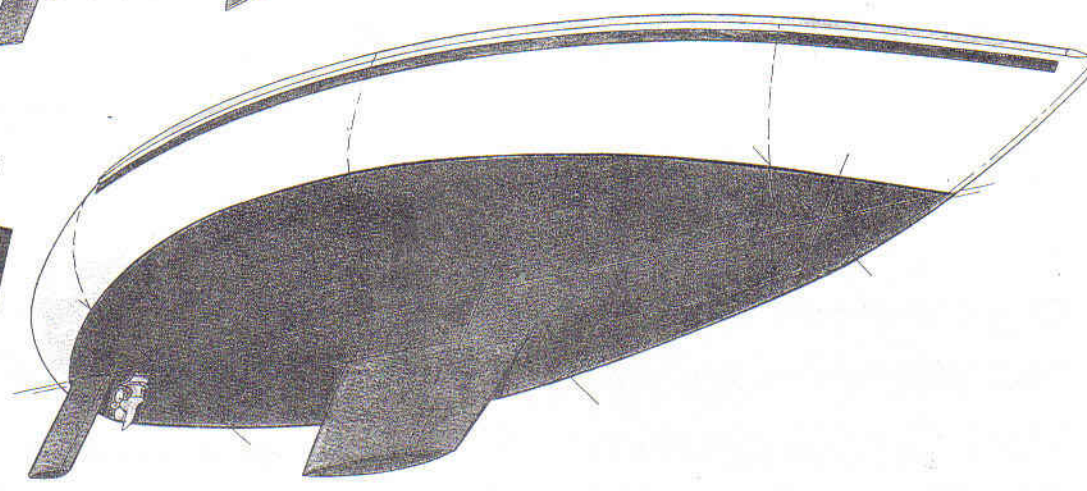
Bonita 767

Ein sehr ausgewogener Rumpf mit klaren Unterwasserlinien zeichnet die Bonita 767 aus. Der Steven ist scharf, der Boden flach, der untergebolzte Kiel ohne Schnörkel. Das elliptische, frei aufgehängte Ruder liegt hinter einem „Miniskog“. Der Hilfsantrieb erfolgt über einen Saildrive mit strömungsgünstigem Faltpropeller.



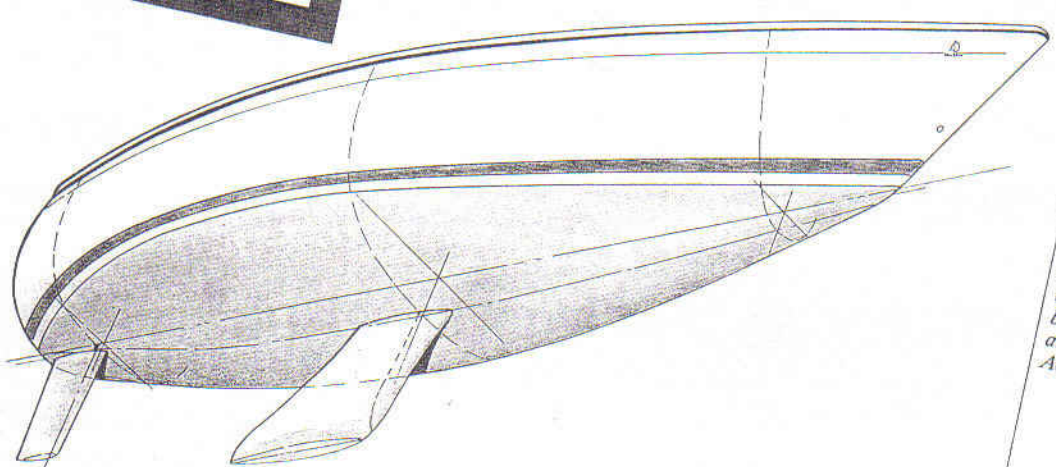
Hai-760

Auffällig an diesem Rumpf ist der Langkiel mit einem weit achterlich angeordneten, relativ kleinen Schwert. Das mit einer großen Vorflosse zur besseren Kursstabilität ausgestattete Ruder besitzt ebenfalls ein Schwert zur Vergrößerung der Ruderfläche. Die größte Breite über alles ist fast identisch mit der Breite in der Wasserlinie. Der Hilfsantrieb erfolgt über einen Saildrive, der mit einem bremsenden Festpropeller ausgestattet war.



Biga 23

Die Biga 23 weist ein schmales Unterwasserschiff mit harmonischen Linien auf, die achtern etwas schmal auslaufen, so daß es hier bei vier Leuten in der Pflicht an Auftrieb fehlt. Kiel und frei aufgehängtes Ruder verkörpern einen modernen Flossenkieler. Außenborderschacht und -propeller bremsen die Fahrt durchs Wasser.



Dehler 22

Modern, mit fortschrittlichem „Upside-Down“-Kiel, der den Ballast nach unten bringt, stellt sich das Unterwasserschiff der Dehler 22 vor. Das Ruderblatt reicht etwa ebenso tief wie der Kiel (Grundberührung!). Die Linien laufen besonders flach nach achtern aus und sollen das Boot leichter in Gleitfahrt bringen, beziehungsweise für ausreichenden Auftrieb im Achterschiff sorgen.

Bonita 767

Die Bonita wird solide aus GFK gefertigt, das Finish ist ordentlich. Die Zierstreifen werden im Gelcoat eingefärbt. Die Deck-Rumpf-Verbindung ist innen überlamiert und wird außen von einer massiven Teak-Scheuerleiste abgedichtet – eine sichere Konstruktion. Die Fenster sind in Alu-Rahmen eingefasst. Der Mast steht auf einer stabilen Holzbrücke, die Püttings sind fachgerecht an ein Y-förmiges Sperrholzschoth montiert.

Hai-760

Die Hai-760 zeigt innen wie außen eine saubere Verarbeitung und ein sehr gutes GFK-Finish. Die Deck-Rumpf-Verbindung ist mit einer festen Alu-Fußreling verstärkt, eine zusätzliche Gummi-Scheuerleiste schützt wirkungsvoll die Außenhaut. Der Teak-Innenausbau ist ebenfalls von guter Qualität, alle GFK-Innenflächen werden mit Topcoat versiegelt. Die Ruderanlage ist strömungstechnisch und mechanisch noch zu verbessern.

Biga 23

Seit Jahrzehnten sind die Biga-Yachten bekannt für ihre gute Bauausführung. Das GFK-Finish der Rumpfschale ist einwandfrei, während Deck, Cockpit, Aus- und Aufbau aus besten Hölzern in solider Handwerksarbeit hergestellt werden. Im Bug wird eine laminierte Innenschale als Kojenaufgabe verwendet, und auch der Motorschacht ist aus GFK. Alle innenliegenden Kunststoff-Rumpfflächen werden mit Topcoat versiegelt.

Dehler 22

Die Dehler 22 zeichnet sich als Serienboot durch ein sehr gutes GFK-Finish aus. Die Deck-Rumpf-Verbindung wird mit einer Alu-Scheuerleiste abgedeckt. Die Fenster haben qualitativ gute Alu-Rahmen. Unter Deck sorgen tiefgezogene Kunststoff-Innenschalen für eine saubere Verkleidung der GFK-Flächen und lassen die Kajüte glatt und freundlich erscheinen. Die Bodensektion besteht aus einer solide laminierten GFK-Innenschale mit Inspektionsdeckel.

Sun Way 25

Die Sun Way 25 ist ein modernes Serienboot mit ordentlichem GFK-Finish. Große Pluspunkte sind die vollkommene Auskleidung der Rumpf- und Decksschale mit GFK-Innenschalen sowie die Unsinkbarkeit des Bootes durch Ausschäumung der Zwischenräume. Nachteilig sind die schlechte Befestigung der Seerelingsstützen sowie Durchlässe für Schläuche im Bilgebereich, wo Wasser mit der Ausschäumung in Berührung kommt.

Gib'Sea 262

Die Gib'Sea ist ein Serienboot, dessen GFK-Bauausführung einen robusten Eindruck macht. Das GFK-Finish ist ordentlich, die Beschläge sind stark gewählt - bis auf die Scharniere des Backskistendeckels. Eine Aluminiumfüßreling verstärkt die Deck-Rumpf-Verbindung. Die Einrichtung besteht aus Teakholz. Innen sind die Seitenwände sowie die Kajütdecke mit Kunststoffbelägen verkleidet. Der Skaybelag an der Salondecke kann leicht verspaken, da rückseitig offenerporiger Schaum aufkaschiert ist.

Etap 28i

Die Etap 28i zeigte innen wie außen eine gute GFK-Qualität. Der Rumpf wird mit diversen GFK-Innenschalen ausgekleidet. Durch die Ausschäumung der Hohlräume ist das Schiff unsinkbar - ein wesentlicher Pluspunkt. Die industrielle Fertigung der Einbauten ist unverkennbar, wenngleich die ausgesuchten Hölzer (Esche und Teak) dem Schiff einen wohnlichen Charakter verleihen. Die Qualität des Ausbaues ist insgesamt als gut zu bezeichnen.

H-Boot

Es zahlt sich für den Käufer aus, wenn mehrere Werften in Konkurrenz ein Klassenboot bauen. So beeindruckte das Testschiff auch durch eine sehr gute GFK-Verarbeitung mit sauberem Finish sowie durch gute Beschläge. Der Rumpf ist innen mit Topcoat versiegelt, und die Rumpf-Deck-Verbindung wird innen überlaminiert. Der Mast steht auf einer starken Holzbrücke, die wenigen Einbauten sind aus Teak.