



Für immer jung ...

Die Frage, ob Klassiker oder nicht, regt in Seglerkreisen oft hitzige Diskussionen an. Im Fall des H-Bootes herrscht hier allerdings fast immer Einigkeit. Obwohl bereits 1967 konstruiert, ließ seine Popularität über ein halbes Jahrhundert lang niemals nach, seine Fangemeinde verteilt sich bis heute über den kompletten Erdball. Jan Kuffel beschreibt, ob auch ältere Exemplare dem Mythos „Für immer jung“ entsprechen.



Im tiefen Cockpit fühlt man sich auch beim Fahrtensegeln wohl, die Ergonomie stimmt auch bei Lage. Für den Regatta-Einsatz empfehlen sich Fußgurte, um effektiv auf dem Süll ausreiten zu können.

Der finnische Konstrukteur Hans Groop hatte einen modernen Nachfolger des Folkebootes im Sinn, als er 1967 die Linien einer schnellen 27-Fuß-Yacht zu Papier brachte.

Die Neukonstruktion sollte gute Segeligenschaften besitzen und auch Einhand problemlos zu beherrschen sein, weiterhin sollten der Platz und

Komfort unter Deck auch für das Fahrtensegeln an Wochenenden und im Urlaub ausreichen. Bis hierhin unterscheidet sich die Entstehungsgeschichte des H-Bootes nicht von der zahlloser anderer Segelyachten, die zu Beginn des GFK-Zeitalters entstanden.

Groop hatte allerdings eine zusätzliche Idee, die den Grundstein für

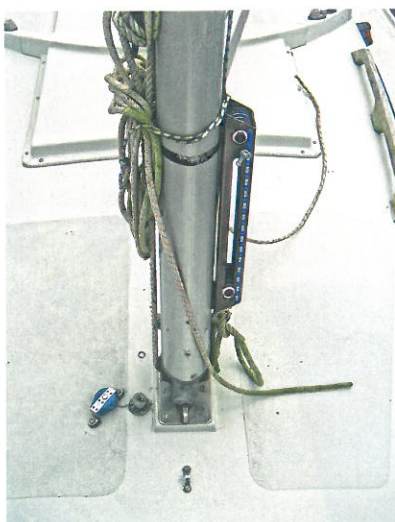
den bis heute ungebrochenen Erfolg der Konstruktion legte.

Er konzipierte das Boot von vornherein als Einheitsklasse und brachte direkt strikte Bauvorschriften auf den Weg, nach denen möglichst identische Schiffe entstehen sollten. Hierfür eignete sich GFK als Baumaterial weit besser als Holz, ließ sich doch das tatsächliche Gewicht des Bootes mit einiger Genauigkeit vorherbestimmen.

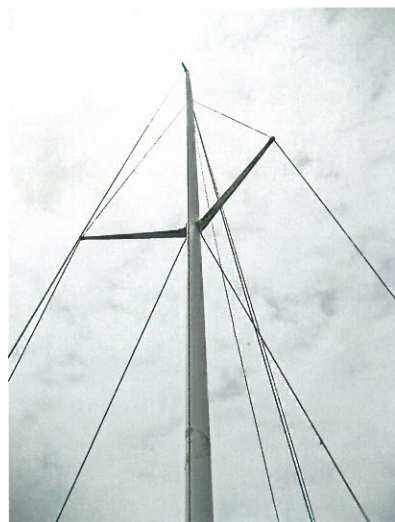
Weiterhin sorgte das Laminieren in Negativformen für geringere Bautoleranzen, als es mit anderen Bauweisen möglich war. Auch ein griffiger Name war schnell gefunden, ob das „H“ allerdings ein Verweis auf Groops Vornamen ist oder für die griechische Göttin Hestia steht, darüber scheiden sich die Geister.

Ein halbes Jahrhundert und circa 5.500 gebaute Einheiten später gehört das H-Boot noch immer fest zum „Segel-Establishment“ und bildet die zweitgrößte Kielboot-Einheitsklasse der Welt nach der J-24. Es werden regional, national und international Meisterschaften in regelmäßigem Turnus gesegelt, viele Spitzensegler geben sich hier traditionell ein Stelldichein.

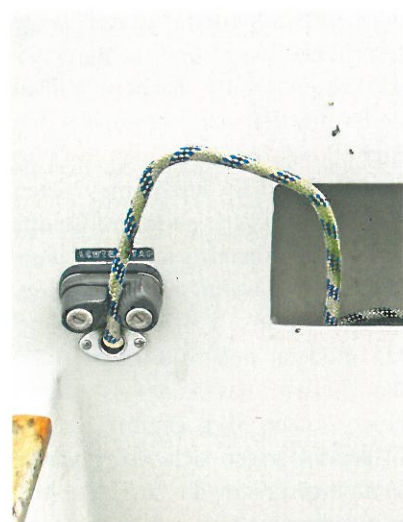
Während seiner langen Bauzeit wurde das H-Boot von zahlreichen Werften angeboten, darunter Artekno und Botnia in Finnland, ►



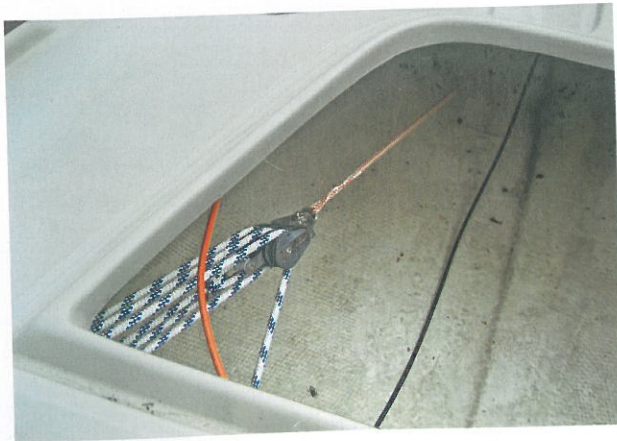
Das Fockfall wird über eine Streckerbox gespannt, alle Trimmleinen sind nach achtern geführt.



Das verjüngte Rigg ist einfach, aber sehr trimmfreundlich ausgelegt. Der flexible Mast erlaubt viel Krümmung.



Die Trimmleine für das Achterstag ist vielfach untersetzt und unter Deck zum Rudergänger geführt.



Der Heckstauraum beherbergt nicht nur die Talje für das Achterstag, sondern bietet viel Platz für leichte Ausrüstung beim Fahrtensegeln.



Zwei weitere Backskisten unter den Duchten erlauben auch ein gewisses Urlaubsgepäck, wenn das H-Boot als Cruiser genutzt wird.

Elvström in Dänemark, Frauscher in Österreich und OTT-Yacht in Deutschland. Heute halten die Firma Frauscher und die finnische Werft Eagle Marine Baulizenzen. Die größten Flotten finden sich in Europa, doch auch in den Vereinigten Staaten, Australien und Asien sind viele H-Boote anzutreffen.

Konstruktion

Die Linien des H-Bootes sind sicherlich als „typisch skandinavisch“ zu bezeichnen, es wirkt nach heutigen Maßstäben schmal und hat einen niedrigen Freibord mit ausgeprägtem Sprung, offensichtlich standen die klassischen Schärenkreuzer bei der Konzeption Pate. Wie bei diesen wird die Silhouette durch lange Überhänge vorn und achtern sowie einen relativ flachen Aufbau bestimmt, der sich harmonisch den Rumpflinien anpasst.

Das Vorschiff ist durch einen tiefen V-Spant geprägt, auch mittschiffs und im Heckbereich setzt sich diese Rumpfform, wenn auch gemäßigt, weiter fort.

Ein moderat tiefer Flossenkiel trägt den Ballast, das Ruder ist durch einen kurzen Skeg geführt.

Insgesamt zeigen sich also typische Verdrängerlinien, die für gute Amwindeigenschaften und angenehme Bewegungen im Seegang sorgen. Dennoch ist das H-Boot auch für gute Raumwindgeschwindigkeit bekannt.

An Deck

Das Deckslayout des H-Bootes ist klar gegliedert, gibt aber einen klaren Verweis auf das Konstruktionsalter der Klasse. Das Vorschiff ist lang und schmal, das Vorstag setzt weit nach achtern versetzt an, einen Ankerkasten sucht man vergebens. Ebenfalls klassentypisch unüblich sind Bug- und Heckkorb oder Seereling, obwohl dies auf einigen zum reinen Fahrtensegeln genutzten Exemplaren nachgerüstet wurde. Stattdessen muss man sich bei der Arbeit an Deck mit

einer eingeformten Fußreling sowie Handläufen auf dem Aufbau arrangieren, um Halt zu finden. Auch die Seitendecks sind recht schmal ausgefallen, reichen zum sicheren Begehen aber aus. Hierbei helfen die außen an der Deckskante montierten Püttinge, man kommt gut zwischen Aufbau und Verstagung hindurch. Die Schotschienen sind direkt neben dem Aufbau platziert, was für enge Schotwinkel der nicht überlappenden Vorsegel sorgt. Ein Klappluk vorn im Aufbau bringt Frischluft unter Deck, es ist je nach Hersteller und Baujahr entweder als simpler GFK-Deckel



Alle Trimmleinen sind auf ein eingeformtes Süll vor dem Niedergang geführt und ausreichend untersetzt, um sie ohne Winschen zu bedienen. Letztere wurden auch nie als Standard montiert.

oder aus Rauchplexiglas ausgeführt. Das verjüngte 7/8-Rigg wirkt auf den ersten Blick recht simpel, es steht auf dem Aufbau und ist mit gepfeilten Salingen ausgestattet. Dass es vorzüglich trimmbar ist, offenbart sich erst auf den zweiten Blick.

So sind die Wanten in aller Regel mit Schnellspannern versehen, um den Riggtrimm rasch unterschiedlichen Bedingungen anpassen zu können. Das Achterstag ist unter Deck geführt und wird über eine vielfach unter-setzte Talje auf Spannung gebracht, die Trimmleine tritt im direkten Griffbereich des Rudergängers aus der Rückwand des Cockpits aus. Alle weiteren Leinen und Strecker sind vom Mast kommend auf das eingeformte Süll vor dem Schiebeluk auf Curryklemmen geführt, Fall- und Streckerwünschen gibt es nicht. Um das Vorliek der Fock zu spannen, ist am Mast eine Streckerbox montiert. Generell wurden und werden H-Boote regattaklar und gemäß den strengen Klassenvorschriften ausgeliefert, die zahlreich vorhandenen Trimmmöglichkeiten sind also zunächst einmal bei allen Exemplaren gleich.

Das sehr fahrtentauglich ausgelegte tiefe Cockpit bildet hierzu einen gewissen Kontrast, besonders im Vergleich mit modernen Regattaklassen. Es gibt ausreichend lange und bequeme Cockpitduchten, am schrägen Süll kann man sich auch bei Lage entspannt anlehnen, die Füße finden in Lee guten Halt. Weniger bequem, dafür aber sehr effektiv ist ein leinenverstellbarer Traveller, der über die ganze Cockpitbreite verläuft. Für Fender, Leinen und Ausrüstung gibt es zwei Backskisten in den Duchten sowie einen großen Heckstauraum. Mit diesem Cockpitlayout lässt es sich gemütlich cruisen, auf Regatten ist es allerdings üblich, dass die drei- bis vierköpfige Crew das H-Boot aktiv ausreitet. Zu diesem Zweck sind viele Exemplare mit Fußgurten im Cockpit ausgestattet.

Unter Deck

Angesichts der schlanken Linien ist das H-Boot unter Deck kein ►



PROFESSIONELLE KLEB- UND DICHTSTOFFE FÜR YACHT UND BOOT

Das Sika Marine Sortiment bietet Lösungen für den Neubau und die Instandhaltung sowie die Reparatur von Booten, Yachten und Schiffen. Sika Marine Kleb- und Dichtstoffe tragen zu einer dauerhaften Nutzung der Wasserfahrzeuge bei und leisten einen wesentlichen Beitrag zu deren Werterhaltung und Wertsteigerung.

SIKA – MEHR ALS 20 JAHRE PROFESSIONELLE ERFAHRUNG IM YACHT- UND BOOTSBAU.

Weitere Informationen:
www.sika.de/marine

BUILDING TRUST





Der Salon bietet keinen üppigen, aber ausreichenden Platz, um zu zweit auch einen längeren Urlaub an Bord zu verbringen.



Ein solider Decksbalken nimmt den Mastdruck auf, das einlaminierete Hauptschott leitet die Kräfte in den Rumpf. Das Vorluk besteht auf jüngeren Exemplaren aus Plexiglas.

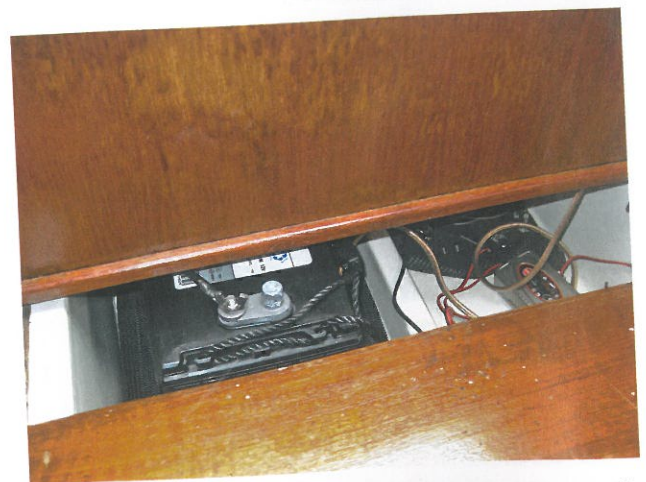
Raumwunder, sondern bietet eher die Platzverhältnisse eines Kleinkreuzers. Auch von Stehhöhe kann man nicht wirklich sprechen, die Höhe reicht aber, um sich gut im Boot bewegen zu können. Im Salon erstrecken sich zwei lange Kojen bis weit unter die Cockpitduchten, auch große Personen finden hier einen bequemen Platz zum Schlafen. Der Raum unter dem Cockpit steht als Stauraum zur Verfügung, eine große Schublade nimmt auch sperriges Staugut auf. Vor dem Hauptschott sind beidseits kleine Schränke installiert, die jeweils einen Kocher beziehungsweise ein kleines

Spülbecken aufnehmen können, die Pantryutensilien finden in mehreren Schapps ihren Platz. Das Vorschiff bietet die übliche V-Koje mit guten Liegemaßen auch für größere Schläfer, alle vier an Bord befindlichen Kojen bieten circa zwei Meter Länge. Zum Fahrtensegeln stehen unter allen Kojen große Stauräume zur Verfügung, weiterhin gibt es lange, offene Schwalbennester an den Rumpfsseiten über den Salonkojen. Das Testboot der finnischen Werft Artekno mit Baujahr 1980 zeigte besonders unter Deck deutliche Gebrauchsspuren, wirkte aber dennoch sehr sorgfältig verarbeitet

und solide, echte Schäden ließen sich nicht feststellen. Die Mastkräfte werden von einem soliden Decksbalken aufgenommen, die Rumpf-Deck-Verbindung ist durch stabile GFK-Knie im Bereich der Püttinge verstärkt. Alle Schotten sind beidseitig über Winkellaminat mit Rumpf und Deck verbunden, eine Innenschale, die gleichzeitig den Kojenunterbau bildet, steift den Rumpf zusätzlich aus. Etwas unschön wirkt der Kunstlederbezug, mit dem Deck und Aufbau von unten bezogen sind, dieser entspricht aber noch dem Wertstandard und findet sich so auch auf vielen



Lange Schwalbennester nehmen im Salon viel Kleinkram auf. Für Proviat gibt es unter den Kojen ausreichend Stauraum.



Unter dem Cockpit befindet sich eine große Schublade, auf dem Testboot ist hier unter anderem der Bordakku untergebracht.



Knie verstärken die Rumpf-Deck-Verbindung im Bereich der Püttinge, viele Exemplare neigen hier zu Leckagen.

anderen zeitgenössischen Booten. Auch die Bauweise schreiben die Klassenvorschriften vor, der Rumpf besteht aus Massivlaminat, im Deck sorgt ein Schaumsandwichkern für zusätzliche Festigkeit.

Unter Segeln

Die Disziplin, die das H-Boot erwie-senermaßen am besten beherrscht, ist das Segeln, was bei unserem Testschlag auf dem Ijsselmeer einmal mehr bestätigt wurde.

Beim Auslaufen fächerten nur knappe 2 Beaufort über das Wasser, später frischte es auf gute 5 Windstärken auf, perfekte Testbedingungen also. Bei der erwähnten leichten Brise stand zunächst eine Kreuz an. Klassenkonform mit Groß und schmaler Fock nicht sehr üppig betucht, zeigten sich hier schnell die Vorteile eines schmalen Rumpfes und der relativ kurzen Wasserlinie. Das H-Boot nahm nach jeder Wende zügig Fahrt auf, generierte bereits hier einen wünschenswerten leichten Ruderdruck und ließ sich gut an der Windkante steuern. Nach etwas Trimmarbeit standen so ohne bremsende Welle fast 5 Knoten auf der Logge, die Wendewinkel betragen unter 90 Grad. Dabei reagierte die Konstruktion spontan auf jede kleine Bö und lies sich ausgesprochen feinfühlig steuern. Bei nun stetig zunehmendem Wind ließen ►

**Eine Marke -
Starke Produkte**



Parasail
Paraspi & Paragen



Parasail
Parawear



BRUNTONS
AUTOPROP

PARASAIL GmbH · Bartholomäusstr. 105
42277 Wuppertal · Tel.: +49 (0)202-24 46 50 20
info@parasail.de · www.parasail.de

Warum auf Komfort verzichten?



Sie genießen –
Fischer Panda
sorgt für den Strom.

Wählen Sie Ihren
passenden Generator
(ab 4 kW bis 170 kW).



Panda 4000s.Neo
jetzt verfügbar



klein



leicht

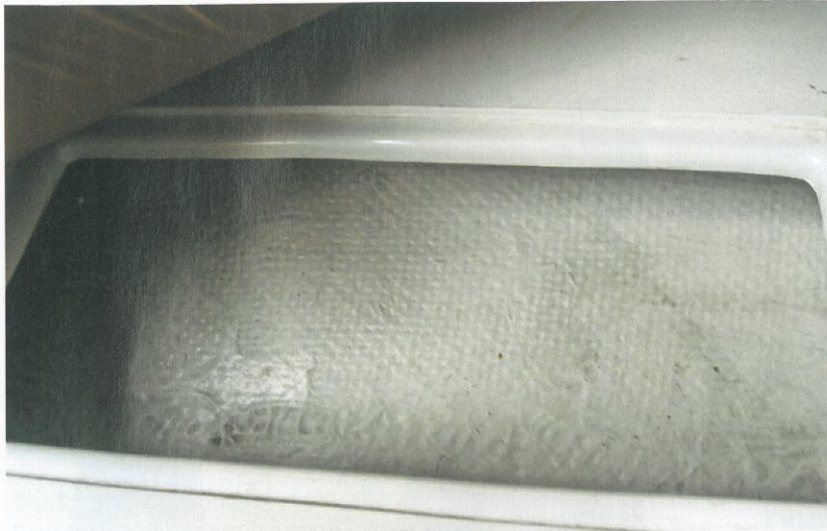


leise



Tel.: +49 (0) 52 54 / 9202-0
info@fischerpanda.de
www.fischerpanda.de

Fischer Panda
Power
generators
for you



Für den Einsatz als kleines Fahrtenschiff bringt das H-Boot gute Voraussetzungen mit, nicht zuletzt viel Stauraum unter den Kojen, der in der Regel auch bei Lage trocken bleibt. Alle GFK-Flächen sind ordentlich mit Topcoat versehen.

sich Segel und Rigg mühelos den jeweiligen Bedingungen anpassen und selbst bei guten 5 Beaufort und mittlerweile reviertypischer kurzer Welle ließ sich das H-Boot ungereift einwandfrei kontrollieren. Aufgrund des schmalen Rumpfes segelt es zwar immer mit mehr Lage als moderne Konstruktionen, ist dabei aber sehr schnell, gut ausbalanciert und wirkt keineswegs übertakelt, sondern vermittelt eher den Eindruck, noch deutlich mehr Wind vertragen zu können. Unter diesen Bedingungen pendelte die Logge ständig um die 6 Knoten, die Wendewinkel betragen dabei knapp 80 Grad, sehr gute Werte also. Für den Rückweg setzten wir den kleinen und gut kontrollierbaren Spinnaker, was aufgrund der ausgereiften Ausrüstung auch nur zu zweit problemlos funktionierte.

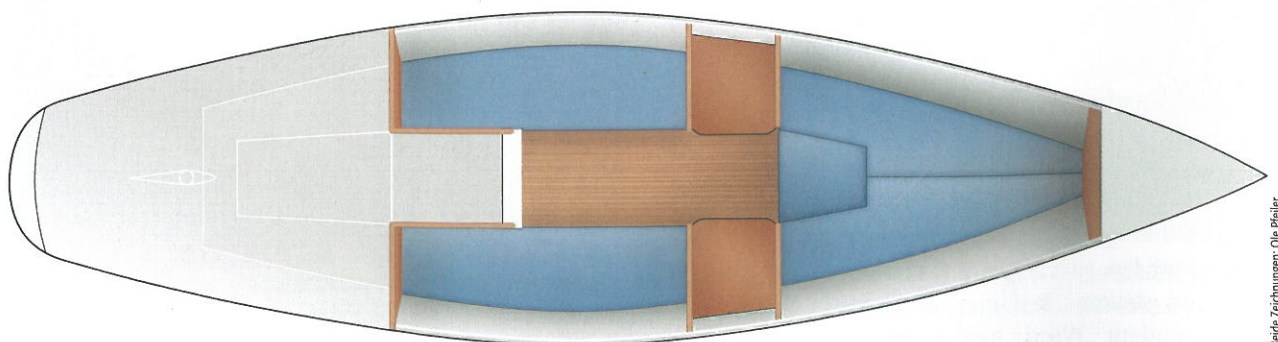
Nun zeigte sich die Konstruktion weiterhin gutmütig, aber dennoch sehr schnell und spritzig. Jede Bö wurde sofort in Fahrt umgesetzt, das Boot ließ sich mühelos steuern und zeigte keinerlei Tendenz zum Rollen oder zum Sonnenschuss, sondern begeisterte mit über 8 Knoten Speed. Ausgebuffte H-Boot-Cracks werden hier sicherlich nur müde lächeln, aber auch für uns H-Boot-Novizen waren die Segelleistungen der alten Konstruktion beeindruckend und sie kann vielen aktuellen Yachten Paroli bieten. Wer das H-Boot zum Fahrtensegeln nutzt, wird neben dem einfach abrufbaren Segelpotenzial vor allem das einfache Handling und die angenehmen Bewegungen im Seegang schätzen lernen, auch längere Törns bei Wind und Welle werden so trotz der geringen Bootgröße nicht zur Tortur.

Unter Motor

Das H-Boot wurde zum reinen Segeln konstruiert, eine Einbaummaschine war daher von vornherein nicht vorgesehen und würde auch nicht zum Charakter der kleinen, leichten Yacht passen. Je nach Revier sind Außenborder bis 8 kW üblich, auf vielen Binnenseen werden immer häufiger Elektromotoren gefahren. Für den reinen Fahrtenbetrieb sinnvoll und komfortabel wäre eine Fernschaltung für den Außenborder, denn der Abstand zwischen Pinne und Heckspiegel beziehungsweise Außenborder ist durch das lange Achterdeck zu groß, um beides gleichzeitig bedienen zu können. Hier hilft allerdings auch ein Trick: Man setzt sich auf den Deckel des Heckstauraums, klappt die Pinne nach achtern um und steuert quasi verkehrt herum, so lassen sich Ruder und Außenborder gleichzeitig bedienen und man kann den Flautenschieber in engen Häfen mitdrehen, um in engen Radien vorwärts und rückwärts zu manövrieren.

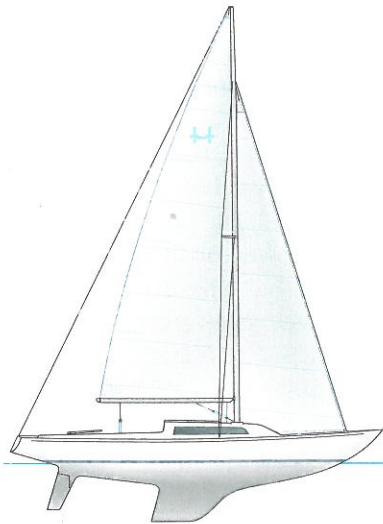
Fazit

Zahllose Eigner und Fans können kaum irren, und auch ein halbes Jahrhundert nach seiner Konstruktion kann das H-Boot heute noch begeistern. Seine Segeleigenschaften sind hervorragend, und es macht sowohl bei leichtem wie stärkerem Wind viel Spaß, das Boot zu segeln. Für den Einsatz als Fahrtenyacht bietet es gute Seegängigkeit, einen zwar knappen, aber gut nutzbaren Innenraum mit ausreichend Stauvolumen sowie ein angenehmes Seeverhalten, das H-Boot kommt



Berde Zeichnungen: Ole Pfeiler

auch mit viel Wind und Welle gut zurecht. Die Bauqualität ist generell gut, typische Schwachstellen bei älteren Booten gibt es wenige. Hierzu gehören leckende Püttinge, Fenster und das Vorluk. Weiterhin sollte das Sandwichdeck rund um den Mastfuß auf Anzeichen von Delamination geprüft werden. Ein feuchtes und gerissenes Ruderblatt gehört ebenfalls zu den möglichen Mängeln. Bei den Preisen trennt sich die Spreu vom Weizen. Brauchbare Fahrtenschiffe finden sich für ungefähr 10.000 Euro, für den ernsthaften Regatta-einsatz stehen für ein gut eingestelltes H-Boot mit frischen Segeln und einem perfekt präparierten Unterwasserschiff oft 30.000 Euro und mehr auf dem Preisschild. ■



Technische Daten H-Boot

Konstrukteur	Hans Groop
Werft	diverse
Takelung	7/8
Bauweise Rumpf	GFK massiv
Bauweise Deck	GFK-Sandwich
Länge über Alles	8,28 m
Länge Wasserlinie	6,30 m
Breite	2,18 m
Tiefgang	1.30 m
Verdrängung	1.450 kg
Ballast	725 kg
Segelfläche am Wind	25 qm
Spinnaker	36 qm
Kojen	4
Motor	AB
Neupreis 1980	ca. 25.000 Euro
Gebrauchtboote	ab 10.000 Euro
Internet	www.h-boot.org

Biga Yachten
Eleganz auf dem Wasser

Jeder Zentimeter *Wertarbeit.*

Als Bootswerft und Meisterbetrieb bieten wir sämtliche Leistungen rund um den Bootsbau an – egal welches Fabrikat, Baujahr oder Modell.

www.biga-yachten.de | Fon: +49 23 88 / 23 49

ZODIAC
MEDLINE COLOR EDITION
Wählen sie Ihre Farbe !

+ 1€ = "GROSSES BUG-SONNENDECK"

Rubinrot
Safrangell
Türkisblau

Medline 500
Medline 580
Medline 660
Medline 740

WWW.ZODIAC-NAUTIC.COM