

# Der YACHT Fahrbericht

## 9,72-m- Seekreuzer aus GFK

Hornet 32

**Ein sicheres  
Tourenboot  
für rauhere  
Küsten-  
gewässer,  
zwar nicht  
ganz billig,  
aber durch  
handwerklich  
allerbeste  
Verarbeitung  
ein Beispiel  
zeitgemäßer  
Bootsbau-  
Kunst**

„Ich fahre Sie eben mit unserem Flitzer rüber“, Helmut Hatecke griff unser Gepäck und schritt voran. Er hatte die Hornet 32 wegen des ablaufenden Wassers bereits aus dem flachen Hafen motort und draußen auf der Elbe vor Anker gelegt. Der Flitzer entpuppte sich als modernes, robustes Übersetzboot, für das die Titulierung „Flitzer“ dennoch angebracht erschien, denn im Vergleich zu den auf dem Werftgelände herumstehenden Rettungsbooten nahm es sich noch recht bescheiden aus.

Bei den Rettungsbooten, dem Haupterwerbszweig der Bootswerft Hatecke, stehen Zuverlässigkeit und Qualität an erster Stelle. Genau nach diesen Prinzipien wird auch die Hornet 32 gebaut, alles nach Vorschrift des Germanischen Lloyd. Werftherr Hatecke, selbst leidenschaftlicher Segler, betrachtet den Yachtbau noch ein wenig als sein Hobby, und so wundert man sich denn auch nicht, wenn er mit jedem Konstruktionsdetail des Bootes voll vertraut ist. Nichts ist luschtig, unterdimensioniert oder gar mangelhaft verarbeitet.

Nach Erläuterung aller Einrichtungen an Bord durch das Ehepaar Hatecke richteten wir uns zu dritt ein. Es sollte ein Viertages-Törn über Sylt und Helgoland werden, auf dem wir das Boot in vielen Situationen, bis zu Windstärke 6, kennenlernen konnten.

Das Auftakeln klappte problemlos, die Segel ließen sich leicht in Mast und Baum einführen; alles lief leichtgängig. Auch der Stand und die Verarbeitung der Segel waren einwandfrei. Besonders gut gefiel uns die Anordnung der Fall-Führungen auf dem Kajütdach nach achtern ins Cockpit. Zwei Zweigang-Winschen, dahinter Kammklemmen zum Belegen der Fallen, gestalteten das Setzen und Bergen der Segel zu einer gefahrlosen und leichten Tätigkeit, mit der auch jede Bordfrau fertig wird. Auf zwei weiteren Fallwinschen, ebenfalls seitlich vom Niedergang auf dem Kajütdach montiert, können Spinnakerfall und Toppnant gefahren werden.

Zur Beurteilung der Segel-eigenschaften legten wir dem Charakter des Bootes ent-

sprechende Maßstäbe an. Seegangsverhalten, Manövrierfähigkeit, Kursstabilität und Segeltragevermögen waren uns wichtiger als Höhe am Wind oder Schnelligkeit, denn die Hornet 32 ist in erster Linie ein Boot zum sicheren Tourensegeln in rauhen Gewässern. Sechs Kojen, ein hohes Cockpitsüll sowie das separate Vorschiff lassen es besonders für kinderreiche Familien geeignet erscheinen. Zwar kann die Hornet 32 zumindest auf regionalen Regatten mithalten. Klassensiege auf norddeutschen Regattabahnen bestätigen dies, aber auf internationaler Ebene wird kaum etwas drin sein. Dafür ist sie zu stabil und solide, also auch schwer gebaut.

Bei Windstärke 6 und entsprechend hohem Seegang auf der Nordsee bekamen wir nicht ein einziges Mal massives Spritzwasser gegen das Sprayhood oder etwa ins Cockpit. Die verhältnismäßig runden Unterwasserschiffslinien geben dem Vorschiff bei Wellen von vorn rechtzeitig genügend Auftrieb, so daß es über die Wellen und nicht hindurch geht.

Trotz des verhältnismäßig langen Kieles erwies sich das Boot lebendiger als erwartet, und zwar auf allen Kursen. Diese ausgesprochene Lebendigkeit erfordert ständig ein übermäßiges Kurbeln am Rad. Ein etwas größerer Skeg, verbunden mit einer größeren Ruderfläche, würde dem Boot daher guttun und wirksame Abhilfe schaffen. Eine kleinere Ruderuntersetzung der Hydraulik-Anlage wäre ebenfalls zu empfehlen.

Die Manövrierfähigkeit unter Segeln, auch bei geborgenem Vorsegel, etwa beim Einlaufen in Häfen, war ebenso zufriedenstellend wie unter Maschine. Diese positiven Eigenschaften könnten sich bei einer Vergrößerung der Ruder-Skeg-Fläche kaum verschlechtern, sondern eher noch verbessern. Die Maschine ist unter dem Cockpitboden installiert und von der Kajüte her zugänglich. Nach Entfernen der Niedergangstreppe, einer hier eingebauten praktischen Werkzeugkiste sowie eines schallisolierten Holzschottes kommt man an die zur normalen Wartung wesentlichen Maschinenteile gut heran.

Sollte aus irgendwelchen Gründen einmal die Hydraulik-Ruderanlage ausfallen, hat man die Möglichkeit, eine Notpinne in Form eines gebogenen Rohres mit Vierkant direkt auf den Ruderker zu setzen. Wir haben es probiert. Es war zwar etwas kraftaufwendig, funktionierte aber bestens.

Während der zehnstündigen Fahrt vom Feuerschiff Elbe 2 nach Sylt machten wir es uns hinter dem mit Fenstern versehenen Sprayhood bequem. Trotz des Nieselregens und der kalten Luft von knapp 12 Grad konnte man es hier ganz gut aushalten. Man saß wirklich trocken und fast windgeschützt. Der Ruderträger hingegen mußte hinter dem Rad stehen, da der Kompaß auf dem Steuerbord zu hoch angebracht ist und aus sitzender Position nicht abgelesen werden kann. Später legten wir uns deshalb zwei Fender auf die Sitzbank und setzten uns darauf.

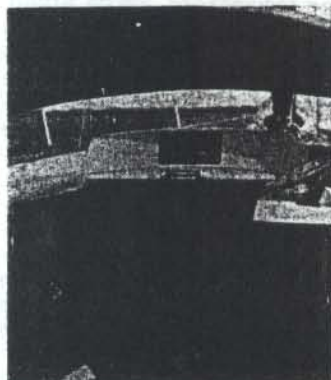
Da es kurz vor Erreichen der Südspitze von Sylt unangenehm diesig wurde, schalteten wir sicherheitshalber das Echolot ein. Die Anbringung des Gerätes ist ideal gelöst. In der Steuerbord-Kajütrückwand ist ein rundes Fenster eingelassen, hinter dem die Skala des Echolotes gut sichtbar hervorschaut. Ein geschützter Platz läßt sich nicht denken.

Die Navigationsarbeit während unseres Törns ließ sich leicht verrichten, denn der Kartentisch an Steuerbord, gleich neben dem Niedergang, ist stabil gebaut und von ausreichender Größe. Man sitzt vorteilhaft in Schiffsrichtung, so daß sich durch den „90 Grad Umdenkwinkel“ keine zusätzlichen Fehlerquellen einschleichen können. Um bei Nichtbenutzung des Navigationstischchens den Einstieg in die Hundekoje zu erleichtern, ist der vordere Teil des Tisches klappbar. Die Seekarten haben reichlich Platz in einer Schublade oberhalb der Hundekoje. Funkpeiler und Handbücher können ebenfalls in Griffnähe des Navigators untergebracht werden.

Die Pantry an Backbord gegenüber der Navigation ist reichhaltig mit Stauraum für Geschirr, Lebensmittel, Konserven und sonstige Uten-

Wir segelten die elegantere Flushdeckausführung. Für Fahrtensegler gibt's eine höhere Kajüte.

Sauberer Holzausbau und gute Kunststoffverarbeitung zeichnen die Hornet 32 aus.



silien ausgestattet. Eine Eisbox, aus der einem allerdings bei Schräglage auf Steuerbordbug stets der gesamte Inhalt entgegenkommt, vervollständigt das Reich des Smutjes. Die Arbeitsflächen sind vernünftig groß dimensioniert, nur die Ablagefläche der Spüle ist schlecht zu erreichen.

Schlafgelegenheiten gibt es, nach Umbau der 1,77 m langen Doppelkoje im Salon, für sechs Personen. Die Doppelkoje im Vorschiff ist mit einer Länge von 1,85 Meter am bequemsten. Sie ist am Kopfende zwei Meter breit. Die Steuerbord-Salonskoje mißt 1,87 Meter in der Länge und ist 0,75 Meter breit. Schließlich ist noch eine Hundekoje vorhanden, die aber bei einer Länge von 1,68 m nur für Kinder ausreichende Bequemlichkeit bietet.

Die Stehhöhe liegt im Salon zwischen 1,77 und 1,85 Metern, reicht also aus für den Durchschnitts-Europäer. Allerbeste Holzverarbeitung im Salon sorgt für behagliche und wohnliche Atmosphäre, die das Hauptbaumaterial, GFK, vollständig vergessen läßt. Hier waren noch Holzfachleute am Werk, die ihr Handwerk verstehen. Der Salontisch, 75 Zentimeter im Quadrat, ist in der Höhe verstellbar und mit einer unterbrochenen Schlingerleiste versehen. Zu dritt war es natürlich herrlich geräumig im Salon, doch auch mit vier, notfalls sogar mit fünf Erwachsenen kann man getrost auf Langfahrt gehen.

Äußerst eng und unbequem war es eigentlich nur im Wasch- und WC-Raum an Backbord vor dem Salon. Wir meinen, daß auf einem so perfekt gelungenen Tourenboot ein etwas geräumigerer Wasorraum wünschenswert und möglich sein sollte. Gegenüber dem Wasorraum ist der Kleiderschrank mit vier tiefgehenden Ablageflächen eingebaut. Der Platz für Ölzeug, Jacketts und Pullover ist für eine vierköpfige Urlaubscrew ausreichend bemessen.

Die Beschläge an Deck machen einen soliden Eindruck, ebenso das gesamte Rigg. Wer es beim Segeln besonders eilig hat, kann die Klampen zum Belegen der

Vorsegelschoten leicht durch moderne Kammklemmen ersetzen. Mit Hilfe eines Achterstagsspanners, wie er üblicherweise nur auf Regattayachten gefahren wird, ließ sich das Großsegel bei Wind sehr schön flach trimmen. Dennoch ist diese Extraausgabe für den Tourensegler nicht unbedingt erforderlich.

Das Beste, was wir bislang als Cockpit-Bodenbelag sahen, fanden wir hier an Bord. einen wabenartigen Gummibelag, wie er in der Großschiffahrt und speziell auf Fischkuttern benutzt wird: Meterware, die einfach angepaßt wird. Auch die übrigen rutschfest profilierten Deckflächen, farbig abgesetzt, damit der Schmutz nicht zuviel Ärger bereitet, bieten ausreichende Standsicherheit an Deck.

Gut gefiel uns weiterhin der stabile Niro-Bügel über der Steuersäule. Man kann sich im Seegang beim Herumlaufen im Cockpit seal daran abstützen. Überhaupt ist an vielen kleinen Details das große Knowhow der Werft zu erkennen. So ist, um nur ein Beispiel zu nennen, am Ende der im Deck eingelassenen Genuaschienen eine Lenzöffnung vorgesehen, damit kein Wasser an Deck stehen bleiben kann.

Unpraktisch ist eigentlich nur die Verschlusseinrichtung des Ankerluks auf dem Vorschiff, das nur mit einem Vierkantschlüssel geöffnet werden kann, der leicht mal verlorengeht. Eine einfachere Lösung mit Gummistropf tut's auch, allerdings kann der Anker im Hafen dann leichter gestohlen werden. Und noch ein Schönheitsfehler: Die äußeren Winschen unter dem Sprayhood, das nicht ganz nach vorn geklappt werden kann, lassen sich mit der Handkurbel nicht um 360° drehen: das Klappverdeck ist im Weg. Die am häufigsten gebrauchten Fallen sollten deshalb auf den beiden innenliegenden Winschen gefahren werden.

Wie uns die Werft mitteilte, sind inzwischen die Steuer- und Ruder-Untersetzung verändert und der Skeg und das Ruderblatt vergrößert worden. Damit, meinen wir, sollte die bemängelte Kursstabilität behoben sein.

Fahrbericht: Peter Schweer

G  
1872

Das Cockpit der Hornet 32 ist übersichtlich und bietet der Crew guten Schutz. Gefallen hat uns der Bügel über dem Ruderrad zum Festhalten. Der Kompaß war jedoch zu hoch montiert, so daß der Rudergänger sich auf zwei Fender setzen mußte.

Lüa 9,72 m, LWL 8,15 m, Breite 3,14 m, Tiefgang 1,55/1,75 m, Verdrängung 4,8 t, Ballast 2,3 t, Großsegel 17,6 m<sup>2</sup>, Genua 35 m<sup>2</sup>, Preis inklusive 25-PS-(18,4-kW)-Volvo-Penta MD 2B 100 900 Mark, Bootswerft Hatecke, 2168 Drochtersen, Postfach 1107.

