

Hornet 33

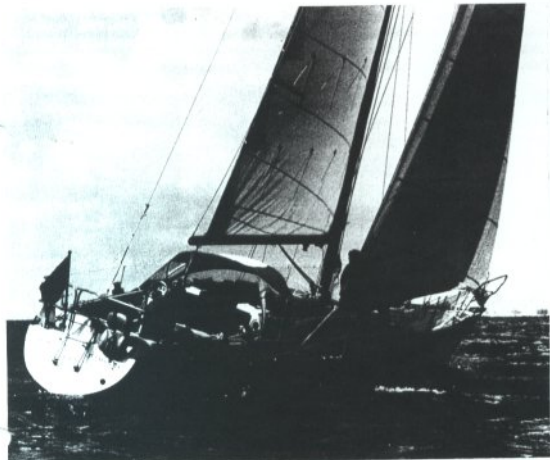
Der Hornet 33 sieht man bereits am Schlingel an, daß sie ein stabiles Fahrten Schiff ist. Dafür bürgen nicht nur die Linien, sondern auch der Name des Konstrukteurs und der Werft. Die Bootswerft Hatecke in Drochtersen ist schließlich seit Jahren bekannt dafür, schöne Yachten zu entwerfen und in bester Handwerksqualität zu bauen.

Der Käufer erhält ohne Aufpreis eine Serienbescheinigung des Germanischen Lloyd, die eine Garantie für vorschriftsmäßige Arbeit darstellt. So sind zum Beispiel die Innenschalen und auch die Schotten eingeklebt und mehrfach überlaminiert worden.

Seit Beginn der Herstellung der Hornet 33 konnten 30

akzeptable 6,0 Knoten, die Höhe am wahren Wind betrug dabei 42 Grad. Halbwind kletterte das Speedo auf über 6,5 Knoten und vor dem Wind, ohne Spinnaker oder andere spezielle Segel, lief sie noch 5,4 Knoten.

Mit der Genua II ist die Hornet 33 dabei auch nicht über-takelt, dafür sorgt der hohe Ballastanteil von 46 Prozent.



Die Hornet 33 ist dank des hohen Ballastanteiles ein recht steifes und daher einfach und gemütlich zu segelndes Familienschiff.

Rumpf und Deck werden im Handauflegeverfahren gefertigt, wobei die Materialstärken den auftretenden Belastungen angepaßt wurden. Die Festigkeit wurde durch die Verwendung von Normalmatten und höherem Anteil an Rovinggewebe erreicht.

Die Verbindung Rumpf-Deck ist entsprechend fest: Sie wurde geschraubt, geklebt und überlaminiert. Eine dicke Gummi-Scheuerleiste verläuft um das Schiff und verhindert Schäden bei unsanftem Anlegen.

Schiffe verkauft werden. Das Testschiff segelte über ein Jahr lang im Charterbetrieb – trotzdem sah es innen und außen aus wie frisch von der Werft.

Mit Sorgfalt werden auch alle Holzteile verarbeitet. An Deck fällt sofort das (serienmäßige!) Teakdeck auf, das entscheidend zum guten optischen Eindruck beiträgt.

Die Segel- und Manöviereigenschaften sind für eine Tourenyacht dieser Größe als gut zu bezeichnen. Bei Windstärke 4 lief die Hornet am Wind

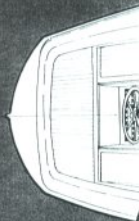
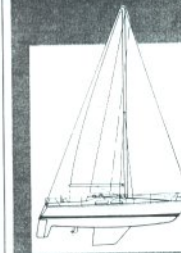
Auf einen Blick

Gut

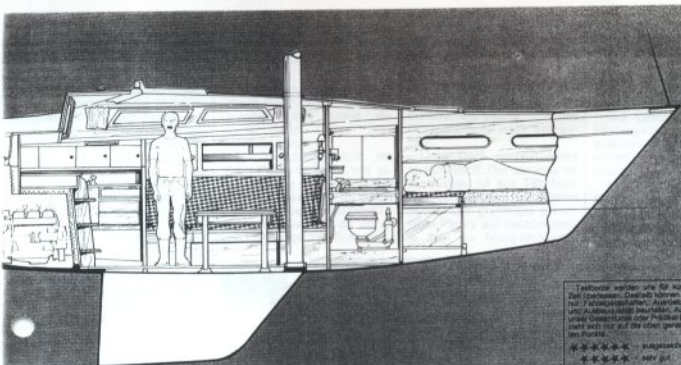
Bauqualität
Geräuschdämmung
Manöviereigenschaften

Schlecht

WC-Raum zu klein

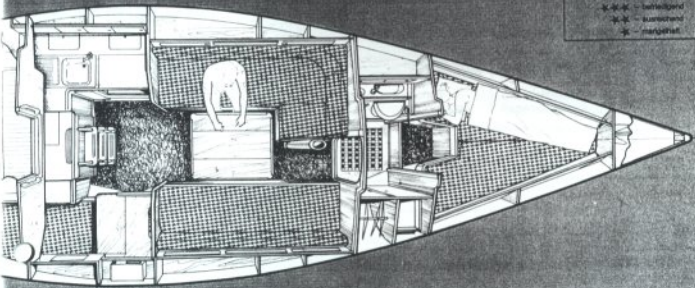


10,15-m-Seekreuzer aus GFK



Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Darüber können wir nur 7 Abnehmer-Lizenzen. Ausstattung und Aufbau sind beurteilbar. Auch unser Gesamtprofil oder Profilabo-bericht steht nur auf die oben genannten Punkte.

* * * * * ausgezeichnet
 * * * * * sehr gut
 * * * * * gut
 * * * * * befriedigend
 * * * * * ausreichend
 * * * * * mangelhaft



Länge über alles 10,15 m; Länge Wasserlinie 8,65 m;
 Breite 3,15 m; Tiefgang 1,70 m;
 Verdrängung 5,1 t; Ballast 2,45 t; Ballastanteil 48 %
 Rumpflänge 23 m²; Genua 43 m²; Taklungsart Slup
 Rumpftyp Volvo-Penta 17/23 kW/PS;
 Maximale Drehzahl 2300 U/min; Tankkapazität 100 l
 Rumpfgeschwindigkeit (2,43 √LWL) 7,15 kn
 Länge/Breite-Verhältnis 3,22:1
 Verhältnis √Segelfläche / √Verdrängung 4,75:1
 Verhältnis Segelfläche / (LWL x BWL) 2,73:1;
 Rumpfgeschwindigkeit beim Test 4 Beaufort;
 Höhe am wahren Wind 42°
 Rumpfgeschwindigkeit: am Wind 6,0 kn

vorkam Wind 5,4 kn raumschots 6,8 kn
 Höchstgeschwindigkeit unter Maschine 7,7 kn;
 Marschfahrt (80% Vollast) 6,8 kn;
 Stoppweg 2 Schiffslängen
 360°-Drehung unter Maschine in 28 sec;
 360°-Drehung unter Segeln in 35 sec;
 Lautstärke in dB(A): Vorschiff Kajüte Plicht
 Vollgas 64 74 77
 Marschfahrt 60 72 75
 Frischwasserkapazität 160 l; Anzahl der festen Kojen 5
 Standardpreis einschl. MwSt. ab Werft 154.300 DM;
 Preis des urlaubsklären Testboots ca. 182.100 DM
 Vertrieb: Ernst Hatecke, 2168 Drochtersen.

Unter den herrschenden Bedingungen lag die Yacht immer gut auf dem Ruder und war mit dem Rad leicht auf Kurs zu halten – für Pinnenliebhaber ist eine solche als Alternative lieferbar.

Die Decksbeschläge sind durchweg richtig angeordnet; auffallend ist der geteilte Bugkorb, der es erlaubt, tiefgeschnittene Vorsegel ohne Knick über der Seereling dichtzunehmen.

Die Fallen können von der Plicht aus bedient werden, der Großschot-Traveller im Cockpit stört kaum – er ermöglicht den richtigen Trimm des Großsegels.

Auch die Manöviereigenschaften überzeugten. Bedingt durch den kurzen Kiel und das weit achtern liegende Ruder, dreht die Hornet fast auf dem Teller.

Das gleiche gilt für Maschinenfahrt. Für einen Vollkreis aus Marschfahrt (6,8 Knoten) benötigen wir gerade 1,5

Schiffslängen, bei einem „crash-stop“ aus derselben Geschwindigkeit stand die Hornet nach knapp zwei Schiffslängen.

Die Maschine selbst, ein Volvo-Penta-Saildrive mit einer Leistung von 17 kW (23 PS), ist relativ leise. Im Salon konnten wir bei Marschfahrt 72 dB(A), im Vorschiff 60 dB(A) und im Cockpit 75 dB(A) mes-

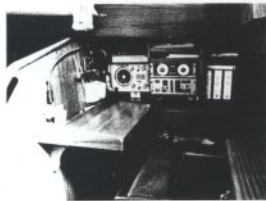
sen. Der letzte Wert ließe sich eventuell durch eine bessere Geräuschdämmung des Cockpitbodens noch verbessern.

Unter Deck erinnert nichts an Kunststoff. Der gesamte Innenausbau ist aus Teakholz, das sehr sauber verarbeitet wurde. Der großzügig gestalteten Pantry auf Backbordseite liegt die Navigationsecke

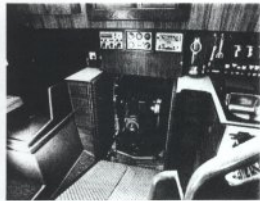
gegenüber, der Sitz des Navigators ist die Hundekoje.

Gut geschützt unter den Niedergang wurde die Schalttafel installiert, die mit allen erforderlichen Schaltern und Instrumenten bestückt ist.

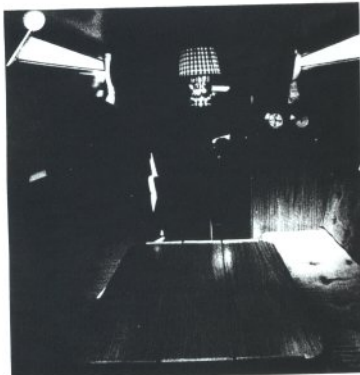
Hinter dem Niedergang, dem man wegnehmen kann, ist die Maschine eingebaut. Sie ist zu Wartungsarbeiten gut zugänglich. Dort konnte auch ein



Die Navigationsecke ist ausgesprochen geräumig und dicht am Niedergang gelegen.



Die elektrischen Schalt- und Kontrollgeräte liegen unterhalb des Niederganges.



Der solide und gemütliche Holzinnenausbau verspricht auf den ersten Blick Gemütlichkeit und Wärme.

Klappstisch untergebracht werden, der genau in das Cockpit paßt. An ihm haben fünf Personen bequem Platz.

Der Salon ist mit zwei Sitzbänken versehen, die als Kojen benutzt werden können. Der Stauraum über den Rückenlehnen ist mehrfach unterteilt und groß genug, der Tisch läßt sich auf beiden Seiten wegklappen.

Durch die großzügige Aufteilung der Kajüte ist leider der Waschraum etwas zu kurz gekommen. Trotzdem konnte alles untergebracht werden, was zur Hygiene notwendig ist. Immerhin wurde noch ein richtiger Kleiderschrank eingebaut.

Das Vorschiff wurde auf die übliche Art und Weise ausgebaut. Zwei Kojen gibt es, die auch für Erwachsene lang genug sind; an den Seiten ist genügend Stauraum in Fächern vorhanden.

Die Tankkapazitäten von 160 Litern Wasser und 100 Litern Diesel erlauben auch

Törns, bei denen eine Zeitlang auf das Anlaufen von Häfen verzichtet wird. Die elektrische Anlage ist gut durchdacht und läßt Erweiterungen auf Landanschluß, Heizung und Kühlanlage zu.

Rumpf, Deck und Rigg sind so solide konstruiert, daß man eigentlich nie das Gefühl hat, die Hornet zu überfordern.



Die Hornet 33 ist eine stabile und ausgewogene Kunststoffyacht mit allen Vorzügen eines gelungenen Holzinnenausbau. Die Verarbeitungsqualität beider Materialarten ist hervorragend, die Segel- und Manöviereigenschaften sind gut. Viele gelungene Details beweisen die Erfahrung der Hatecke-Werft, so auch die 30 verkauften Schiffe seit 1976.

Testbericht:
Erik von Krause