



Schnell mal aufs B

Die Huzar 28 ist ein eleganter Daysailer in hochwertiger Bauweise.

Ob in Anlehnung daran oder nicht – mit dem Spitznamen „Coffee Racer“ fasst die polnische Werft EM-Yachts kurz und bündig zusammen, wie sie den Begriff „Daysailer“ interpretiert: das kurze Vergnügen zwischen Feierabend und Abendbrot. Und präsentiert mit der Huzar 28 einen Daysailer in edlem Design, der die Blicke von Kennern auf sich zieht. Die italieni-

sche Edelschmiede Wally lässt beim ersten Blick grüßen.

Unser Testtag: Sonnig, angenehm warm bei einer zunehmend mäßigen bis frischen Brise. Die äußeren Bedingungen passen hervorragend zu der polnischen Schönheit, die uns mit auffällig anthrazitfarbenem Rumpf und breitem, offenem Heck zum Aufsteigen einlädt

– um gleich staunend auf den hellen, mit Polstern bestückten Cockpitbänken, deren Rückenlehnen angenehm hoch über das Seitendeck ragen, Platz zu nehmen.

Das Auge schweift über die Teakauflagen im Cockpit und Deck (Standard), befühlt und bestaunt den ringförmigen Handgriff der Pinne mit seinem in der Länge verstellbaren sowie Diebstahl-ver-

hindernd abnehmbaren Pinnenausleger aus Karbon mit Spatengriff und entdeckt das hinter der Backbordbank in den Rumpfkörper integrierte und durch eine Scheibe vor Fußtritt geschützte Instrumentenpaneel. Zusätzlich ist der Gashebel daneben so angeordnet, dass er auch im Sitzen gut bedient werden kann.

Auf vielen polnischen Pro-



Fahrbericht Huzar 28

Zeit ist ein knappes Gut, so knapp, dass heute viele Tätigkeiten im Vorbeigehen erledigt werden. Dieser Trend macht auch vor Freizeitaktivitäten oder den kleinen Annehmlichkeiten zwischendurch nicht halt: To go, alles wird im Gehen erledigt. Wie z. B. der „Coffee to go“.

Von **Michael Krieg**

Huzar 28

Maße:

Lüa 8,55 m, Breite 2,55 m
Gewicht ca. 2500 kg
Segelfläche 44 m²

Preis

ab 94 990 Euro

duktionen fallen immer die massiven, sauber gefertigten Edelstahlarbeiten auf. Die sucht das Auge auf dem Edeltourer vergeblich.

Stattdessen blickt man auf eigenwillig kantig geformte und passend zur Rumpf- und Kajütdachfarbe schwarz eloxierte Relingstützen. Der schmale Kajütaufbau ergibt ein breites Laufdeck, die hölzerne Fußreling stützt gut ab

bei Lage. Ein großer Ankerkasten und Klapp-Klappen runden das positive äußere Gesamtbild ab.

Ein durchgelattetes, weit ausgestellt Pentex-Smoke-Großsegel im Triradial-Schnitt von Apollo Sails aus Polen und die optionale 135-Prozent-Rollgenua – im Standard mit Selbstwende-fock – sorgen für den nötigen Segelspaß der 2500 Kilo-

gramm schweren Yacht, der 1,90 Meter tiefe und 1200 Kilogramm schwere Kiel mit Bombe für den nötigen Gegen-druck. Nicht der Weisheit letzter Schluss ist, wie hoch das Segel angeschlagen wird. Das passt einfach nicht zur Eleganz des Bootes, auch wenn es zweckmäßig zu sein scheint.

Der schlanke Zwei-Saling-Alumast von Selden (Carbon

optional) ist durchgesteckt und ragt fast 13,50 Meter in die Höhe.

Mit dem Pinnenausleger in der einen Hand und der zentral auf einem Bock angeschlagenen Großschot in der anderen, lässt sich die Huzar auch einhand beherrschen. Eine zusätzlich geschorene Part oder sogar Doppelbasis mit Grob- und Feinverstellung würde das Dichtholen



Die Rollflock mit dem hoch angeschlagenen Vorsegel: praktisch, aber nicht effektiv.

des gewaltigen Großsegels noch erleichtern. Noch aber sitzen wir einigermaßen entspannt auf den Polstern der Cockpitbänke und genießen die Fahrt raumschots bei ablandigem Wind und wenig Welle mit über 8 Knoten.

Das ändert sich schlagartig, als wir die Segel dichtziehen und auf die Kreuz gehen. Nun gibt es auf den Polstern kein Halten mehr und es zieht einen förmlich auf die hohe Kante. Hier gilt aber: Erst die Arbeit, dann das Vergnügen.

Denn die Polster müssen entfernt und die oberen Rückenlehnteile der Bänke entriegelt und nach hinten umgeklappt werden. Dann kann man seine Sitzposition auf dem durch das Oberteil verbreiterte Seitendeck einnehmen, die Füße zum effektiven Ausreiten unter die in der Länge verstellbaren Ausreitgurte stecken, die auf den Cockpitbänken befestigt und unter den Polstern versteckt sind.

Mittels Pinnenausleger lässt sich die Yacht mit unge-

hindertem Blick nach vorn auf die Windfäden sauber an der Windkante steuern. Das Boot vermittelt das Gefühl, auf einem Jollenkreuzer zu sitzen. Die Großschot wird aus der Hand gefahren. Sie ist auf einem Bock angeschlagen.

Bleibt die Frage, wie lange und wie oft man das nett ausgedachte Spiel mit den Polstern treibt. Wer seine Kurse kreuzfrei absteckt oder nur bei schwachem Wind ausläuft, wird sie nicht unbedingt entfernen müssen. Ist man gezwungen, auf die Kante zu gehen, verstaut man die Sitzunterlagen lieber gleich vor Törnbeginn unter Deck. Kurzfristig ist die halb stehend, halb über den Polsterkanten liegend eingenommene Stellung möglich, bei Lage wird das aber auf Dauer anstrengend.

Die Bedienung der Fallen und Strecker erfolgt hinter dem Kajütaufbau auf Höhe des Deckniveaus beidseitig des Niedergangs. Die Leinen laufen verdeckt unter dem aus Karbon und Epoxid la-

minierten Kajütaufbau. Direkt hinter den Klemmen verschwindet alles laufende Gut in beidseitig unauffälligen und durch Längsgitter verschlossenen großen Leinenkästen. Durch die Gitter wird jede Leine von der anderen getrennt gehalten und so geführt, dass es zu keinem „Leinensalat“ kommen kann. Eine äußerst praktische Idee, die vor allem das Cockpit und den Niedergang angenehm leinenfrei hält. Die Arbeit erleichtern zwei selbstholende Zweigang-Winschen von Harken. Unter dem Kajütaufbau sind geschützt auf beiden Seiten abnehmbare Tacktick-Bordinstrumente installiert.

Unter dem Cockpit werkelt ein 14 PS starker Sailerdrive mit Faltpropeller. Luke und Motorraum sind so groß, dass man den Motor gut warten kann. Hier ist auch die Motorbatterie aufgestellt und weiteres Staugut kann untergebracht werden. Lediglich die Schallisolierung könnte hochwertiger sein. Eine weitere große Backskis-

te befindet sich achtern unter dem Cockpitboden. Die Klappe wird durch Gasdruckfedern hochgehalten.

Auf dem Weg unter Deck gibt es die nächste Besonderheit: Keine sonst üblichen Steckschotten verschließen den Salon und rutschen, wenn sie rausgenommen sind und abgelegt werden, irgendwo auf den Kojenpolstern herum, sondern der Zugang unter Deck wird durch ein klappbares Schott, das dann gleichzeitig als Trittstufe dient, versperrt.

Der edle äußere Stil setzt sich unter Deck fort. Helle Eiche- und dunklere Wenge-Furniere (afrikanisches Tropenholz) bestimmen das Bild. Helle, nicht ganz unempfindliche mit Alcantara bezogene Salonbänke geben einen guten Kontrast.

Platz zum Schlafen gibt es für vier Personen: Im Vorschiff, das durch eine Schiebetür verschlossen werden kann, und im Salon vor allem dann, wenn die beiden Bänke durch einen absenkbarer Tisch (Option) und zu-



Im Hafen sind die umklappbaren Sitzbänke bequem, das Umklappen auf der Kreuz unpraktisch.



Die Leinen laufen in eine Box und sortieren sich dort in Fächern.



Klein, aber praktisch: die Pantry.

sätzlichen Polstern zu einer bequemen Liegewiese ausgebaut werden.

Ein separater feiner, kleiner Toilettenraum mit großen Türspiegeln, Waschbecken, Schränken und elektrischer See-Toilette befindet sich steuerbords.

Weitere Überraschungen verbergen sich an der Back-

bordseite des Niedergangs hinter einer Seitenwand: Hinter der oberen Tür befindet sich das Schaltpaneel, der Musik-, DVD- und MP3-Player und ein UKW-See-funkgerät.

In einem Schubfach ist ein Kompressor-Kühlschrank untergebracht und darunter kann eine komplette Pantry

mit einem einflammi-gen Kocher und kleiner Spüle mit Druckwasser ausgeschwenkt werden, die dann ein kleines Staufach für das Kaffee-service freigibt.

Jetzt könnte ein Espresso, serviert im Salon oder am wegnehmbaren Cockpittisch (Option), den Segelnachmit-tag beschließen.

Zahlen

8,55 m	Länge über alles
7,97 m	LWL
2,55 m	Breite
1,90 m	Tiefgang
2500 kg	Gewicht
1200 kg	Ballast
44 qm	Besegelung
1,55 m	Innenraumhöhe
6,9 kn	Rumpfgeschw.
ab 94 990 Euro	Preis

Vertrieb: **International Yachting**,
D-23946 Boltenhagen, Telefon
+49 (0) 3 88 25 / 26 72 34,
international-yachting.net

Werft: **EM Yachts, 05-080 Laski**
(Polen), [Em-yachts.com](http://em-yachts.com)

Standardausrüstung (Auswahl):
Rumpffarbe grau, blau oder weiß,
Epoxid und Antifouling, Kiel mit
Bleibombe, Karbon-Ruderpinne,
Teakaufklage im Cockpit und Lauf-
deck, drahtlose Tacktick-Instru-
mente (Geschwindigkeit, Tiefen-
und Windanzeige), Kompass, Roll-
fock, Ein-Leinen-Reff-System, 230-
V-Landanschluss, 110-l-Stahlwas-
sertank, Druckwassersystem,
Kompressor-Kühlschrank, einflam-
miger Kocher, Dieselmachine 14
PS mit Saildrive und Zwei-Blatt-
Faltpropeller.

Mögliche Extras: Segel, Lazy-
Jacks, Lazy-Bags, Kurzkiel, Karbon-
mast mit Rod-Wanten, elektr.
Winschen, Cockpittisch, absenkba-
rer Salontisch, Heizung.

Stärken und Schwächen

- + Design
- + Bauqualität
- + gute Details
- Rollfock

Fazit

Daysailing – die Huzar 28 er-
füllt alle dafür nötigen Vor-
gaben: einfache Bedienung,
übersichtliche Bootsgröße,
überschaubare, hochwertige
Bordtechnik, einhandtaug-
lich und begrenzte Wohn-
lichkeit unter Deck. Die
Werft setzt auf Qualität. Der
Preis spiegelt das wider.