

Einfach wohnen und gut segeln

„Die würden am liebsten nur 50-Fuß Yachten verkaufen“ beklagt der Händler einer großen Werft am Rande der Interboot über seinen Hersteller. Da ist einfach mehr verdient, als an einem kleinen Boot.“

„Wir hängen im Schirm, was das Sortiment hochwertiger Boote unter zehn Metern anbelangt,“ klagt

ein anderer.

Die Händler am Bodensee haben eine gute Nachfrage nach Booten um 26 bis 28

Fuß Länge, die sie nicht befriedigen können, weil viele Hersteller dieses Segment inzwischen aussparen. Bei Booten, die kürzer als 30 Fuß sind, handelt es sich entweder um ziemlich reinrassige Regattaboote oder um das genaue Gegenteil. Raumwunder, bei denen Stehhöhe das wichtigste

Verkaufsargument zu sein scheint. Regattasegler an der norddeutschen Küste lästern in diesem Zusammenhang gern über „schwimmende Puppenstuben“.

Gute gebrauchte Boote kosten auch Geld

Notgedrungen bedienen



sich die Segler in diesem Segment fast ausschließlich auf dem Gebrauchtbootmarkt, der einerseits fast „überquillt“, andererseits aber recht bescheiden daherkommt, wenn man etwas Anspruchsvolleres sucht. Was vernünftig segelt, ist teuer, auch weil durch die Bodensee-Abgasvorschriften kaum ältere Gebrauchtboote (1996 traten die BSO-Abgasvorschriften in Kraft) von anderen Revieren dazukommen und sich die Verkäufer den Bestandschutz der dreißig Jahre alten Einbaumaschine am Bodensee gut bezahlen lassen. Vielleicht ändert sich diese Situation, wenn die EU-Vorschriften auch am Bodensee anerkannt werden.

Bewährte Konstruktionen wie beispielsweise die „Inferno 29“ oder die „X-79“ sind praktisch wertstabil, weil keine vergleichbaren neuen Boote auf den Markt kommen. Auch eine Sprinta Sport aus den siebziger Jahren steht selten lange auf dem Hof.

Wir könnten einige Boote mehr verkaufen

Ein anderer Händler sagt: Gut segelnde Boote zwischen acht und neun Meter Länge, deutlich unter drei Metern Breite, mit variablem Tiefgang und etwas Wohnkomfort sind am Bodensee gesucht. Wäre das Boot leichter als 1500 Kilogramm, könnte man es sogar noch problemlos trailern. Solche Boote könnten wir gut verkaufen.

In dieser Sparte kam nach dem H-Boot tatsächlich nicht mehr viel. X-79 oder Banner 28 waren die sportlichen und breiten Vertreter dieses Segments. Beides waren hervorragende Konstruktionen sowohl als Regatta- wie auch als Tourenboot. Auch die First Class 8 gehört in diese Kategorie,

allerdings mit deutlichen Einschränkungen beim Wohnkomfort.

Die Händler haben recht. Betrachtet man den Markt, tut sich da seit Jahren nicht viel. Was fehlt, ist ein modernes „Volksboot“. Eines zum „einfach wohnen und gut segeln.“

Ein Boot, das auch Einsteiger bald beherrschen können und auf dem sich der fortgeschrittene Segler nicht über unausgereifte Konstruktionen ärgern muss. Aus diesem Thema halten sich aber die meisten Serienwerften raus.

Nehmen wir die großen deutschen Werften.

Bavaria hat kein Boot unter dreißig Fuß, obwohl die Franken dieses Segment früher gut besetzt hatten.

Auch Hanseyachts hat ein schlüssiges Produktkonzept und die Greifswalder bauen preiswerte und hochwertige Boote, die man auch anschauen kann. Aber unter 30 Fuß ist ebenfalls Fehlangezeige.

Dehler, jahrzehntelanger Marktführer in diesem Segment, hat als kleinstes Modell die 29 im Programm.

Werften wie Friendship, oder Larsen sind schon vor ein paar Jahren von der Bildfläche verschwunden und X-Yachts bietet als kleinstes Boot die X-35 an. Einzig die großen französischen Werften bieten unter

Das nordische Folkeboot war der Ursprung des Regattatauglichen Familienboots. Das H-Boot setzte dieses Konzept in den siebziger Jahren fort.

Danach kamen nicht mehr viele Boote in diesem Größensegment, die auch den Regattasegler überzeugen konnten.

Meist waren das reine Werftklassen, denen eher selten eine lange Lebensdauer beschieden ist.

zehn Metern derzeit eine kleine Auswahl an. Darunter einige Einsteigerboote, die seglerisch manchmal ein Kompromiss sind, wenn man mehr verlangt und anspruchsvoller ist. Das muss aber für den einen oder anderen nicht schlecht sein.

Für anspruchsvollere Segler, die sich keine zehn Meter und drei Tonnen Boot ans Bein binden wollen, bleiben Klassen wie die 8 Meter One Design oder die Beneteau 25. Regatta-boote, mit denen man sicher keinen längeren Familienurlaub verbringen kann, wenn es einigermassen gemütlich sein soll.

Klassenboot oder Werftklasse

Wer seine seglerischen Ansprüche nicht zu sehr zurück nehmen möchte, kann mit dem H-Boot oder auch dem altbewährten Folkeboot nach wie vor glücklich werden. Beides Boote, die von mehreren Herstellern gebaut werden dürfen und wo sich die Klasse nicht nur am Bodensee durch eine hohe Regattaaktivität auszeichnet.

Allerdings sind diese Boote konstruktiv nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit und die Kajüte reicht zum Sitzen und zum Liegen. Stehen kann man nur draußen. Der Wohnkomfort ist ausreichend, aber nach heutigen Maßstäben bescheiden. Aber gerade das kann auch seinen Reiz haben.

Eine aktive Klasse mit entsprechender Organisation schafft die Gewissheit, dass man ein solches Boot ohne wesentlichen Wertverlust nach ein paar Jahren wieder verkaufen kann. Der Kauf einer Werftklasse dagegen birgt ein gewisses Risiko. Bringt der Hersteller einen neuen Bootstyp auf den Markt, muss man damit rechnen, dass die Produktion einer etablierten Klasse

im eigenen Haus eingestellt wird und die Werft darauf hofft, dass die alten Kunden auch die neuen Kunden sind. Schon einigen engagierten Klassenorganisationen wurde auf diese Art und Weise das Wasser abgegraben.

Boote etablierter Klassen wie Drachen, H-Boot oder auch diverse Jollenkreuzer dürfen von verschiedenen Werften hergestellt werden. Da herrscht sowohl ein Preis- als auch ein Qualitätswettbewerb. Das hält die Boote technisch auf einem aktuellen Stand, wenn gleich ein regattafähiger Drachen weder ein Schnäppchen noch ein Wohnboot ist.

Sieht man sich den Regattakalender am Bodensee an, gibt es für Leute mit ernsthaften sportlichen Ambitionen, die ihr Boot auch für den Familientörn nutzen möchten, derzeit praktisch keine Alternative zu H-Boot oder Folkeboot.

Für sportlich orientierte Segler, die weniger Wert auf Einheitsregatten legen, dafür aber etwas mehr Komfort möchten, scheint die Cafe 27 derzeit ein ganz heißer Kandidat zu sein.

Das Boot wird aus Vinylsterharz gefertigt und der Ausbau handwerklich ausgeführt, so dass der Eigner eigene Wünsche einbringen kann. Auch kann die Cafe, segelfreundlich, ohne Maschine geordert werden. Ein Außenborder reicht für diese Bootsgröße allemal aus.

Ebenfalls aus der sportlichen Ecke kommt die Surprise. Vom Konzept her am ehesten mit der First Class 8 zu vergleichen, hat sie auch ähnlich überzeugende Segel-eigenschaften und als Option einen Schwenkkiel. Das Boot ist auch preislich recht interessant.

Die First 27.7 hat einen Bodensee-freundlichen Hubkiel und bietet eine Menge

Platz unter Deck. Der Ausbau ist vor allem zweckmäßig und wird durch die Innenschale bestimmt.

Die International 806 ist schon eine etwas betagtere Dame, die aber durch solide Segeleigenschaften glänzt. Das Platzangebot unter Deck ist in etwa mit dem H-Boot zu vergleichen.

Wer von der Jolle auf ein „Hüttenboot“ umsteigt, kann das unbesorgt mit einem Jollenkreuzer erledigen. Diese Boote haben unbestreitbare Vorteile in Be-

zug auf Tiefgang und Handhabbarkeit auch an Land. Für einen erfahrenen Jollensegler ist die Kentergefahr gering, wenn er sich nicht gerade den Kick geben will, bei Hack den größten Spinnaker zu ziehen. Mit Am-Wind Besegelung ist ein moderner Jollenkreuzer kaum umzuwerfen.

Jollenkreuzer gibt es sowohl als höllisch heiße Rennmaschinen, bei denen die Kajüte, spinnennetzartig, mit Leinen durchzogen ist, als auch als beschauliche Tou-

renversionen, die zum Trailern und Wasserwandern auf anderen Revieren hervorragend geeignet sind.

Die Hip 30 fällt von der Länge her etwas aus dem Rahmen, ist aber als Trailerboot sehr gut geeignet. Dank Hubkiel liegt sie tief auf dem Hänger und mit einem Gewicht von 1300 Kilogramm lässt sie sich auch noch von einem größeren PKW ziehen.

Sportlich und trotzdem geräumig kommt die Corby 25 von Lion-Yachts daher.

Auch wenn deren Segeleigenschaften über alle Zweifel erhaben sind, wird der fast zwei Meter tief reichende Festkiel am Bodensee manchmal etwas problematisch sein.

Ein reinrassiges Fahrtenboot ist die Finngulf 26. Die Werft steht für hochwertige Bauqualität und moderne, aber nicht unbedingt modische Konstruktionen. Boote, wie sie das Meer auch bauen würde.

Rommel-Yachts hat ebenfalls ein 26-Fuß-Boot angekündigt. Gut segelnde Boote mit Hubkiel sind immer interessant.

Geringer Tiefgang macht unabhängig

Kaufargument für ein Tourenboot am Bodensee ist oft geringer Tiefgang und geringe Breite. Sonst kann es passieren, dass man während der Saison schon um 15.00 Uhr im Hafen sein muss, damit man überhaupt noch einen Gastplatz bekommt.

Vor allem vom Tiefgang hängen aber die Kreuzeeigenschaften ab. Der Kiel ist ein Tragflügel, dessen Effektivität mit seiner Streckung steigt. Außerdem kann bei einem Boot mit langem Kiel ausreichendes aufrichtendes Moment mit erheblich weniger Ballast erzielt werden als mit einem kurzen Kiel.

Fast alle positiven Eigenschaften des festen Kiels lassen sich auch mit einem Hubkiel oder einem Schwenkkiel erreichen. Bei einem Kielschwerter muss man mit mehr oder weniger

Ein Hubkiel, wie hier auf der First 27.7 ist eine tolle Sache. Dieser Kiel stört nur, so lange er gezogen ist. Ist er unten, verschwindet er komplett im Salontisch.



Kleine Marktübersicht

Typ	Maße Preis ab Euro	Charakterisierung	
Etap 26i	7,85m, 2,78 m, 0,9/1,55m, 2,3t 30,2 qm, 62764 Euro	Einsteigerboot mit gutmütigen Segeleigenschaften. Ausgeschäumte Innenschale. Verschiedene Kielvarianten.	
Biga 262	8,0m, 2,5m, 0,80/1,45m, 1,95 t, 27qm, 51500 Euro,	Kielschwerter mit konventionellen Linien. Gfk-Schale mit Holzdeck. Handwerkliche Fertigung.	
Sunbeam 26	8,0m, 2,50m, 0,75- 1,48m, 2,2t, 34,5qm, 52979 Euro	Konventionelles Tourenboot mit verschiedenen Kiel- und Riggvarianten. Stabiler Wiederverkaufspreis.	
Hunter 27	8,23m , 2,95, 1,05/1,52, 3,47t, , 36qm, 48140 Euro	Einsteigerboot aus den USA mit verschiedenen Kielvarianten. Radsteuerung.	
Arion 29	8,5m, 2,98m, 0,4/1,6m, 3t, 35,5qm, 54.900 Euro	Schweres Einsteigerboot aus Polen mit Innenschale und Innenballast. Füllige Linien	
Sun Odyssey 29	8,5m, 2,98m, 0,75/1,4m, 2,85t, 40qm, 53210 Euro	Einsteigerboot aus der französischen Großwerft Jeanneau. Innenschale. Kielvarianten.	
Cafe 27	8,30m, 2,80 m, 0,70/ 2 m, 2,35t, 45 qm, 47.900 Euro	Hochwertig gebaute tschechische Neuerscheinung. Für den ambitionierten Segler.	
First 27.7	8,3 m, 3m, 0,65/ 2,15 m, 2,6t, 50 qm, 54021 Euro	Hubkieler für ambitioniertere Segler. Die First braucht etwas Wind. Zweischalige Bauweise.	
International 806	8,06m, 2,38m, 1,4m, 1,75 t, 36 qm, 50.000 Euro.	Bewährter Klassiker aus der Feder von Pelle Petterson.	
20-er Jollenkreuzer	7,75m, 2,5m, 0,20/1,65m, 0,75t, 20qm, 25.000 Euro	Konstruktionsklasse. Hier ist alles möglich. Von gediegen bis Rennmaschine pur.	
Surprise	7,65m, 2,48m, 0,80/1,60m, 1,25t, 33,5qm, 30.552 Euro	Regatta- und Familienboot mit verschiedenen Kielvarianten. Innenschale. Interessanter Preis.	
Folkeboot	7,64m, 2,2m, 1,23m, 2t, 24qm, 40.000 Euro	Urtyp des tourentauglichen Regattabootes. Aktive Klasse am Bodensee. Bescheidener Komfort.	
H-Boot	8,28m, 2,18, 1,3m, 1,45t, 24,22qm, 40.000 Euro	International sehr verbreitete Klasse mit hohem Leistungsniveau. Guter Kompromiss aus Regatta- und Tourenboot.	
Hip 30	9,15m, 2,13m, 0,5/2,13m, 1,44t, 35,6 qm, 50.000 Euro	Interessantes Konzept aus England. Hervorragend trailerbar. Beste Segeleigenschaften auch bei Leichtwind.	