



HABER 34C4

Immer in Balance

Kutteryachten von Haber fallen auf. Es sind klassische Motorsegler mit viel Stehhöhe und reichlich Wohnraum. Besonders interessant – die 34C4 wird standardmäßig mit einem patentierten Selbststeuersystem angeboten, das seinesgleichen auf dem Markt sucht. In der Danziger Bucht haben wir es kennengelernt.

Von Michael Krieg



Die Firma Haber Yachts baut seit 1991 Segel- und Motoryachten. Unverwechselbar aus der polnischen Werft sind vor allem ihre mit Gaffel ausgerüsteten slup- oder kuttergetakelten Motorsegler. Alle bisherigen Fahrtenyachten von Haber sind von der überaus erfolgreichen Haber 660 bis zum großen „One off“-Projekt, der 37 C4, robuste, sichere und äußerst seetüchtige Fahrtenyachten mit viel Lebensraum an Bord und dem Anspruch der Firma, individuelle Bedürfnisse ihrer Kunden – sozusagen maßgeschneidert – umzusetzen.

Mit der Haber 34C4 hat die Werft die Zehn-Meter-Grenze überschritten, die mit ihrem variablen Tiefgang ab 0,70 Meter – ideal für

flache Gewässer oder Ausflüge auf Binnengewässern, Flüssen und Kanälen – und der CE-Kategorie A, also hochseetauglich, zugeordnet ist.

So garantiert Haber, dass ihre Yachten der Kategorie A, aber auch B, aufgrund der Form ihres Rumpfes, des Decks und des Aufbaus eine derart große Stabilität haben, dass sie nicht kentern, sondern sich aus jeder Neigung, selbst bei 180 Grad mit dem Mast unten, wieder aufrichten.

Entsprechend dimensioniert, stabil und langlebig ist alles, was auf der Haber verbaut ist. Qualitativ hochwertig sind die Beschläge aus rostfreiem Stahl. Auch die Qualität des

Maße:

Länge 10,40 m, Breite 3,65 m

Verdrängung:

7000 kg

Segelfläche:

53,00 qm

Motor :

Yanmar 39 PS / 29 kW

Preis ohne MwSt.:

ab ca. 276 000 Euro



Holzausbaus in Kirsche oder auf Wunsch in Mahagoni ist über jede Kritik erhaben.

Spezielle Bauweise

Das Boot ist in einem speziellen Verfahren gebaut. Ohne Form, ein bisschen ähnlich wie die alten Holzboote, wird der Rumpf aus handverlegtem Polyester-Sandwich über ein Mallengüst gebaut, sodass der Kunde alle Wünsche erfüllt bekommen kann, wenn er z. B. statt eines 34-Fuß-Schiffes ein 34 ½ Fuß großes Schiff oder ein bisschen breiteres haben möchte. Auf diese Art und Weise kann man alles machen. Sandwich-Rumpf und -Deck sind verklebt, die Verbindung zusätzlich von innen laminiert.

Ein Blick in die Ausrüstungsliste zeigt, dass die Yacht schon im Standard sehr umfangreich, jedenfalls erheblich mehr als das übliche „segelfertig“, ausgerüstet ist. Neben dem Antifouling- und Osmoseschutz, Faltpropeller und Teak auf Deck und im Cockpit sind es vor allem die Equipments, die längere Reisen komfortabel werden lassen, wie z. B. Lazyback, elektrische Ankerwinde, Warmwasser, Landanschluss sowie Log- und Lotanzeige. Alle Beschläge stammen von namhaften europäischen Anbietern.

Harmonischer Aufbau

Im Gegensatz zu den kleineren Haber 660 und 800 wirkt der Aufbau bei der 34er weniger dominant. Im Stil passend dazu die >>>



UNTER DECK

Durch eine feste Scharniertür gelangt man vom Cockpit über drei Stufen in den großen und hellen Decksalon mit Tisch und U-förmiger Couch für vier bis fünf Personen. Gegenüber befindet sich die Navigationszentrale und der optionale Innensteuerstand.

Weitere vier Stufen führen in den unteren Wohnbereich mit seiner großen Messe, Doppelkoje im Vorschiff und an der langen Pantry an Backbord vorbei in die große Achterkabine mit beleuchtetem Kleiderschrank und einem Extra-Sessel. Dank absenkbarer Seitenteilen des Tisches in der Messe können sechs Personen an Bord übernachten.

Nur die Nasszelle mit ihrer getrennten Duschkabine, manueller Toilette und Zugang von der Messe aus erscheint bei Vollbelegung an Bord etwas zu klein. Ausreichende Stehhöhe ist bei einem Motorsegler mit Deckshaus

kein Thema, reichlich Stauraum im gesamten Schiff für Urlaubsgepäck auch nicht. Auffallend die vielen seegerechten Haltegriffe für die Sicherheit im Bootsinnern. Drei im Deck einlamierte und zehn zu öffnende seitliche Luken sorgen für zusätzlich Licht und Lüftung unter Deck. Im ersten Moment verwirrend ist zum Schluss der Blick in den kleinen Technikraum vor der Achterkammer. Es ist das Herzstück der Selbststeueranlage, durch den die Steuerungsmechanik der Schwertverläuft und wo die ganze Steuerung verfolgt und gewartet werden kann. Der elektrische Teil ist auch schon installiert, sodass später nur noch der Rechner angeschlossen werden braucht, durch den nach inzwischen erfolgreicher Programmierung automatisch die Stellung der Schwert gesteuert wird, die den gewünschten Kurs möglich macht.



Sitzgruppe an Backbord im Deckshaus.



Links: Alles andere als behäbig: Wenn Wind und Kurs passen, läuft das kuttergetakelte Boot.

Oben: Luxus bei schlechtem Wetter: Der Innensteuerstand.

Das massive Ruder ist hochholbar, der Kiel schwenkbar.



Viel Holz und viel Flair in der Eignerkabine.



Der Salon unter dem Deckshaus.



Die Nasszelle, auch hier viel Holz.



Bugsprit mit dem Kutterstag.



Ankerkasten mit Kettenfach und Winsch.



Baumniederholer.



Gut zugängliche Mechanik unter Deck, durch die die Schwerkter gesteuert werden.

Eine Yacht, die sich selber steuert

Das von Haber patentierte System der Selbststeuerung besteht aus vier Schwerktern, dem Bug- und Hauptschwert sowie zwei Achterschwerktern. Das Hauptschwert, wenn es ganz unten ist, reicht 2,10 Meter tief, die Achterschwert 1,30 Meter und das Bugschwert 0,89 Meter. Die Schwerkter dienen sowohl bei allen Windbedingungen als auch auf allen Kursen der Verbesserung der Kursstetigkeit und der Selbststeuerung. Sie unterstützen den Rudergänger oder übernehmen die Steuerung. Hintergrund sind die Begriffe Segelschwerpunkt und Lateralschwerpunkt. Sie machen eine Yacht entweder luv- oder leegjerrig. Bei dem hier praktizierten System

kommt der Einfluss der Schwerkter hinzu, mit denen, entsprechend eingestellt, ein Zustand der vollen Kursstetigkeit erreicht werden soll. Der Grund: Mit der Regulierung der Schwerkter verschiebt man die Mitte des seitlichen Widerstands in Richtung Bug oder Heck. Das System ist in seiner Anwendung einfach, schnell und praktisch – auch auf kurzen Strecken. Mit etwas Erfahrung braucht man nur 15 Sekunden, um die Selbststeuerung zu erreichen. Bei starkem Wind ist es generell einfacher, bei schwachem Wind benötigt man ein bisschen länger dafür. Inzwischen ist auch ein Programm, das die Schwertstellung elektronisch reguliert, fertig.

DATEN

Lüa mit Bugsprit	12,50 m
Rumpflänge	10,44 m
Wasserlinienlänge	9,40 m
Breite	3,65 m
Tiefgang	0,70 bis 2,10 m
Verdrängung	7000 kg
Ballast	3000 kg
Genua	31 qm
Fock	19 qm
Großsegel	34 qm
th. Rumpfgeschw.	7,5 kn
Treibstoff	700 l

Motorisierung

Yanmar 39 PS / 29 kW

Preisbasis mit MwSt.

ab ca. 276 000 Euro

Werft:

Haber Yachts, K. Makuszynskiego 1,
13-300 Nowe Miasto Lub. (Polen),
www.haber-yachts.com

Vertrieb:

Haber Yachts Deutschland,
D-15732 Eichwalde
www.haber-yachts.de

ADIWA Nautic GmbH
CH-8561 Ottoberg
www.haberyachts.de

Stärken und Schwächen

- + Platzangebot
- + Klappmast
- + Kutterrigg
- + geringer Tiefgang
- + Ausstattung



Takekelung als Kutter mit dem Gaffelrigg, das für manchen Interessenten zunächst antiquiert und umständlich in der Bedienung scheint. Man wird schnell eines Besseren belehrt, da es keine Klau mit separatem Klaufall gibt, sondern die Metallspiere mit einem Rutscher in der Mastkeep zuerst steil gestellt und mit dem Segel über die E-Winch (lohnenswerte Option) ohne Mühe nach oben gezogen wird.

Außerdem: Die Gaffelsegelversion und das Kutterrigg bieten eine große Flexibilität bei der Wahl der Segel unter allen Windbedingungen, vom Schwachwind bis zum Sturm. Zudem ist alles so eingerichtet, dass die mit dem Segeln verbundenen Arbeiten, auch das Legen und Stellen des Mastes, von einer Person ausgeführt werden können.

Die starke, ungewöhnlich lange Maststütze verhindert, dass der Mast beim Legen für Brückenmanöver seitlich wegscheren kann. Der Baum muss nicht extra abgebaut werden, da er an der Maststütze hängt und nicht mit dem Mast verbunden ist. Der Drehpunkt des Mastes ist sehr hoch, er liegt auch über der Gaffel, wenn sie unten ist. So legt sich der Mast über den Baum und über die Gaffel. Man braucht nicht einmal das Großsegel wegzunehmen. Zum Stellen wird der Mast einfach wieder hochgekurbelt.

Sicherheit für die Crew ist auf der Haber groß

geschrieben. Sämtliche Bedienung der Schwenker, Segel und Trimmrichtungen erfolgen aus dem Cockpit. Man sitzt tief und geschützt auf den Duchten, das Heck ist geschlossen. Das über die Kajüte herausragende Dach bildet zusammen mit dem durchsichtigen Seitenschutz einen zusätzlichen Schutz vor Nässe. Der Gang aufs Vorschiff ist dank breiter, rutschfester Laufflächen problemlos, die Füße finden Halt am hohen Decksüß, die feste Seereling mit zwei Niro-Bügeln an den Cockpitseiten und die hohen Niro-Relingstützen mit den Durchzügen sowie die langen Handläufe auf dem Aufbau geben zusätzliche Sicherheit. Überall gibt es Befestigungsösen zum Einpicken für die Lifelines bei schwerem Wetter. An den Absatz auf dem Laufdeck auf dem Weg nach vorn wird man sich auch schnell gewöhnen.

Segelt erstaunlich gut

Die erzielten Leistungen sowohl unter dem gut schallisolierten und somit leisen Motor – und Segel sind erstaunlich. Schon bei 2100 U/min erreicht die Haber ihre Rumpfgeschwindigkeit, unter Vollast sogar 9,5 (!) Knoten. Beeindruckend führt uns der Konstrukteur und Präsident von Haber Yachts Janusz Konkol während des gesamten Tests seine von ihm entwickelte neuartige Selbststeuerung vor. Vier profilierte Schwenker dieses weltweit einzigartigen und

patentierten Systems, das besonders empfehlenswert für Familien und Einhandsegler ist, sorgen während des Tests auf allen Kursen und bei zunächst schwachen zwei bis drei Beaufort, dann durch eine Gewitterfront bis zu knapp fünf Beaufort auffrischendem Wind für eine vollkommene Kursstabilität des Bootes. Die Bedienung erfolgt aus dem Cockpit. Das Ruder ist hochgestellt und wird nicht angefasst. Am Wind und Wendewinkeln um 50 Grad erreichen wir anfangs 4,6 Knoten, mit einem leichten Schrick in den Schoten 5,0 Knoten Geschwindigkeit über Grund. Als es auffrischt, wird an der Kreuz die Sechs-Knoten-Marke geknackt, in Böen schnell die Logge sogar teilweise bis auf fast neun Knoten.

UNSER FAZIT

Die Haber 34C4 ist ein ungewöhnliches Boot, schon allein deshalb, weil es in seiner Art nichts mit dem gegenwärtigen Mainstream im Fahrtensegelbereich zu tun hat und auch kaum mit anderen Deckshausyachten verglichen werden kann. Sie segelt ordentlich, ist sehr gut und solide gebaut und bietet Individualisierungsmöglichkeiten – richtige One-Off-Konstruktionen. Bedingt durch die umfangreiche Ausstattung schon im Standard ist sie auch preislich interessant. ■

PER KAMERA IN DIE BOX

Mithilfe einer Kamera das Auto rückwärts einparken, ist schon Standard in vielen Autos. Warum nicht auch auf dem Boot? Waterloft, bietet Heck- und Seitenkameras von Luis an. Luis ist im Kfz-Bereich einer der größten Hersteller für Kamera-Systeme, wenn es ums Rückwärtsfahren geht.

Dazu wurden die bewährten Systeme weiterentwickelt und „marinetauglich“ gemacht. Die Heck- und Seitenkameras von Luis sind mit Navigationssystemen und mobilen End-

geräten kompatibel. Die maritimen Versionen der Kamera-Systeme werden speziell oberflächenbehandelt und mit besonders korrosionsbeständigen Komponenten versehen. Zuletzt werden die Systeme in einem besonderen Salzkammer-Test auf ihre langfristige Tauglichkeit getestet.

Die Heckkamera mit Edelstahlhalterung und Sonnenblende liegt bei 499 Euro inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer.

www.waterloft-technik.de

Kamerasysteme aus dem Automobilbereich werden in marinierter Version jetzt auch fürs Boot angeboten.



TARGA 48 OPEN

Neu von Fairline ist die Targa 48 Open (Lüa 15,64 Meter, Breite 4,32 Meter). Das formschöne Boot ist in einer Zwei- oder Drei-Kabineversion erhältlich. Standardmäßig ist ein elektronisches Verdeck, eine Garage für Beiboot oder Jetski und eine absenkbare Badeplattform. Motorisiert wird die Targa 48 Open mit Volvo Penta IPS Antrieben (2 x VP IPS600 D6-435), Diesel (435mhp each): 32 kn, die genaues Manövrieren per Joystick erlauben. Der Preiseinstieg beginnt bei 441.300 Englischen Pfund (ohne MwSt.).



Targa 48 Open: Luxus-Yacht aus England.