

Humphreys 22



„Mel
light



Maße

Lüa 6,70 m, Breite 2,50 m,

720 kg

Segelfläche am Wind 30,8 m²

Preis: ab 20 000 Euro ohne Segel

Kleiner Hauch, rauf aufs Boot. Es geht zügig vorwärts. War bei der großen Segelfläche von rund 30 Quadratmetern auch nicht anders zu erwarten. Die Trimmtipps schrieb der Konstrukteur, Rob Humphreys, himself: Ganz vorne sitzen, benetzte Fläche minimieren und alle schweren Boote überholen.

Wenige Minuten später sind wir schon vor der Greth an der Überlinger Promenade. Das mag auch den leichten Laminatsegeln zu verdanken sein, die sich bei diesen schwachen Luftbewegungen schon optimal formen. Vielleicht ein wenig zu bauchig, aber Roberto Sparta betont, dass er den richtigen Trimm noch nicht gefunden habe. Es gibt eine Grundeinstellung von Rob (10,90 Meter vom Masttopp bis zum Spiegel): Das verdeutlicht auch die Mastlänge: Auf dem Deck stehend ist er 9,80 Meter hoch. Voraussetzung für die enorme Segelfläche von 21 bzw. 9,8 Quadratmetern für Großsegel und Fock. Rob Humphreys hatte, augenscheinlich rauere englische Winde gewohnt, einen 45 Quadratmeter großen 7/8-Gennaker vorgesehen. Karl Lion und Andrea Quaini von Lion-Yachts haben schon einige Tage auf dem flautigen Bodensee verbracht und bei Nordic-Masts eine Diamondverstagung bis ins Topp geordert. Daran wollen sie einen 65 Quadratmeter großen Gennaker hängen. Damit sind auf dem kleinen Boot bis zu knapp 96 Quadratmeter Tuch. Allerdings gehen die Meinungen auseinander, ob und bei welchen Kursen die Fock zum Gennaker gesetzt werden soll.

Das wollen wir ausprobieren. Also, zwei Meter teflongelagerter Stachel ausfahren. Läuft wie geschmiert. Tatsächlich kommen einem nun alle Kurse spitz vor: Der

Windex im Topp zeigt beständig scheinbaren Wind von vorlich, auch wenn man weit abfällt. Irgendwann fällt das Riesentuch des Gennakers hinterm Groß zusammen. Es ist also Kreuzen vor dem Wind gefragt um die größte Geschwindigkeit nach Lee zu entwickeln. Dies ermöglicht bisher nicht gekannte taktische Varianten auf Regatten. Wir segeln zwar weiter bei dürftigem Hauch, aber Roberto Sparta betont, der Druck im Segel sei selbst mit dem Riesengennaker auch bei knackigem Wind nicht groß.

Man brauche ja keinen von diesen komplizierten Spinakern, wird Fahrtensegeln gelegentlich vermittelt, die Gennaker seien ja ach so problemlos beim Halsen. Wir produzieren eine Eieruhr. Man muss den richtigen Moment zum Durchholen der Luvschot schon genau abpassen und dann sehr entschlossen ziehen. Ist die Fock zum Kreuzen wieder oben, sackt sie beständig im Vorliek zusammen. Die Spinlock soll 500 kp halten, statisch. So viel Zug ist sicher nicht auf dem Fall, das ist eher eine „Spinslip“ und nervig. Aber leicht zu beheben durch eine billige Kammklemme. Zum Durchsetzen des Fockfalls wäre eine kleine Winsch oder eine Talje prima.

Extremer Wendewinkel

Wie gut kreuzt die H22? Nochmals der Konstrukteur: „Man soll lieber etwas voller fahren.“ Wir lassen es auf glattem Wasser laufen und wenden oft.

Haben wir uns verrechnet? Roberto Sparta subtrahiert italienisch-englisch mit: Der Wendewinkel bleibt unter 80 Grad! Wir kommen auf ca. 37 Grad zum wahren Wind. Ohne Höhe zu knei-

fen. Das finden wir erstaunlich.

Widerstand den Füßen

Der Wind nimmt etwas zu. Es gibt Krängung, doch keinen Ruderdruck. Das Boot ist beinahe leegierig. Vielleicht eine Frage des Grundtrimms, also über die Vorstaglänge veränderbar. Die beiden Deckel für die Staukästen unter dem selbstlenzenden Cockpitboden sind etwas erhaben. Dadurch kann man sich mit den Füßen bei Krängung bequem daran abstützen. Der Stauraum selbst ist riesig. Zum Beispiel kann dort ein kleiner Motor am Spant festgeschraubt werden. Das ist recht praktisch. Aber eigentlich braucht man den Motor gar nicht. Rob Humphreys hatte diesen Platz ernsthaft für Campingutensilien vorgesehen.

Bei dem inzwischen nicht mehr lieferbaren Baukasten von SP-Systems fiel dieser Deckel etwas schmaler aus. Das machte das Schlafen im riesigen Cockpit etwas kommoder. Zu diesem Zweck hatte Rob Humphreys ein Cockpitzelt gezeichnet, unter das beinharte Engländer beim Sommertörn die Petroleumfunzel hängen und böseartige Peyton-Comics lesen.

Von Strümpfen zu Rümpfen

Mit der H22 zeichnete Rob Humphreys sein wohl kleinstes Boot. Es ist als Sperrholzbausatz nur noch in Großbritannien erhältlich. Nun wird es erstmals von einer Werft gefertigt. Karl Lion und Andrea Quaini von der 100 Jahre alten Schweizer Sockenfabrik Rohrer pflegen ein freundschaftliches Verhältnis zu Rob Humphreys. Zu dritt waren sie der Meinung, dass sich dieses Boot zu diesem Preis

ges

“

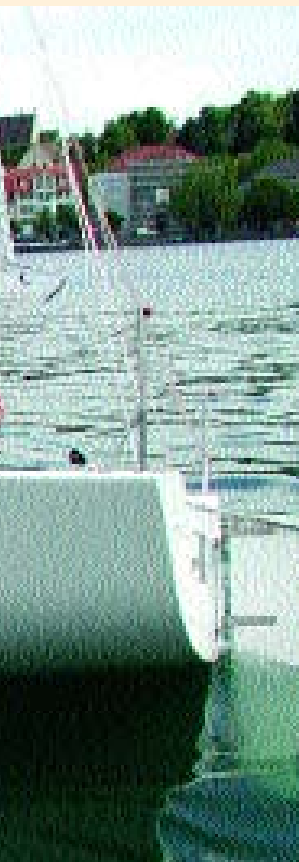
verkaufen ließe. Lion und Quaini fertigen die Strümpfe zum Teil in Riga (Lettland). Daher lag es nahe, dass sie die Fühler auch dort nach geeigneten Bootsbauern ausstreckten. Die niedrigen Lohnkosten werden im Bootspreis deutlich.

Mit einem Regattaboot auf Touren

Rob Humphreys schwebte also auch Tourentauglichkeit vor: Das Boot ist durch den tiefen Kiel sehr sicher, beinahe unkenterbar. Das Testboot hatte zwar keine Kojen, auf Wunsch werden aber zwei Pritschen ins Vorschiff eingebaut. Fenster gibt es keine, aber ein schräges Schott mit Plexiglasabdeckung lässt genügend Licht ein. Das Leben spielt sich ohnehin im riesigen Cockpit ab. Am Baum sind zwei Reffmöglichkeiten installiert. Das ist eher üppig. Bei viel Wind wird ein Reff genügen. Bei noch mehr Wind kann die Fock fehlen. Bei ganz viel Wind sollte es auch unter Fock alleine gehen. Der Großbaum wird von einem starren Niederholer ohne Dirk gehalten. Allerdings ist die H22 nur bedingt wattauglich, was doch allen englischen Konstrukteuren am Herzen liegen sollte, da das Aufholen des Kiels viel Kraft erfordert und das Ruderblatt nicht aufholbar ist. Möglich wäre ein Steckeruderblatt ohne Stabilitätseinbußen. Geplant ist ein Carbonruder, das zumindest nicht über fünf Kilo wiegen soll. Man kann mit Sicherheit in Nord- oder Ostsee Törns unternehmen. Bei 2,5 Meter Breite mit dem kleinsten gebremsten Hänger und dem meisten Gewicht in der Kielbombe auf der Achse ist sie mit Sicherheit gut trailerbar.

Eher schnelle als schmucke Linien





Links: Gewichtstrimm wie auf einer Jolle. Bei Krängung hebt der Rumpf seine Luvseite komplett aus dem Wasser. Trotz der flauen Bedingungen läuft das Bötchen hier schon knapp vier Knoten.

Links unten: Der Spiegel „saugt“. Das ist zwar nicht schön, lässt sich bei einem solchen Riss aber kaum vermeiden. Vielleicht könnte durch einen noch „kopflastigeren“ Gewichtstrimm das „Totwasser“ reduziert werden. Ob das dann allerdings schneller ist, muss bezweifelt werden. Außerdem strakt das Unterwasserschiff im Bereich vor dem Spiegel noch nicht sauber. Das Ruderblatt soll ebenfalls noch optimiert und die Profilierung höher gezogen werden.

Unten: Sauberer Wasserablauf bei aufrechter Schwimmelage.



Lüa	6,70 m
LWL	6,10 m
Büa	2,50 m
Tiefgang	0,50 / 1,55 m
Gewicht	720 kg
Ballast	325 kg
Großsegel	21 m ²
Fock	9,80 m ²
Gennaker	65 / 45 m ²
Grundpreis	ab 20 000,- Euro
Preis regattaklar	ca. 30 000,- Euro
Verbreitung:	international 16 Einheiten

Importeur: Lion AG, Nationalstraße 17, CH-8280 Kreuzlingen, Tel. (00 41) 71 / 6 72 28 28, www.H22.org

Stärken und Schwächen

- gelungene Konstruktion
- akzeptabler Preis
- gutes Geschwindigkeitspotential
- Mastprofil etwas steif
- Serienprojekt noch nicht ausgereift
- nicht strakende Laminierform

Per Definition gehört das Boot zur CE-Norm C „küstennahe Gewässer“ bis einschließlich 6 Beaufort und 2 Meter Wellenhöhe. Da diese Klassifizierung nur auf dem Papier anhand von Plänen erfolgt, kann man über deren Wert streiten. Eine kleine Seereling ohne Bugkorb ist vorhanden. Das Freibord ist niedrig aber ausreichend. Auf gleicher Länge werden natürlich die ersten Kreuzer mit Stehhöhe im Salon gebaut. Das äußere Erscheinungsbild der H22 hat damit aber gar nichts zu tun. Sie erreicht mit ihrem winzigen Aufbau für den Niedergang eine richtig hübsche Silhouette. Ist die H22 also bewohnbar? Ja, aber nicht wohnlich. Schlafsäcke und Pullis bleiben aber jedenfalls trocken. Die Segler werden aber nur durch das Ölzeug geschützt und sollten daher eine gewisse Naturverbundenheit mitbringen.

Mit einer H22 früher um die Tonne

Ist sie schnell? Oh ja. Alleine das Verhältnis von Ballastanteil, Gesamtgewicht und Segelfläche ist ein Argument. Aufgrund der Rumpfform mit breit auslaufendem Heck müsste die H22 etwa bei vier Beaufort ins Gleiten kommen und dann zweistellige Geschwindigkeiten erreichen können.

Leichter Rumpf durch Sandwich

Der Wind flaut ab, Zeit, unter Deck zu schnüffeln: Starker Harzgeruch, wie üblich. Lion Yachts laminiert über einen Schaumkern aus Airex. Die äußere Lage wird dabei mit Isophtalsäureharz gefertigt, das bei wasserbelasteten Bauteilen etwas widerstandsfähiger als das weiter innen verwendete Orthophtalsäureharz ist. Die zweiteilige Form führt zu einer deutlichen Naht an der

gesamten Kiellinie. Diese sollte beim Serienbau besser verputzt werden. Auch der Strak im Unterwasserbereich ist noch nicht hundertprozentig. Das kann an der Form liegen oder auch am Schrumpf des Harzes. Jedenfalls sollte Lion-Yachts da noch nachbessern. Nicht gespart wurde bei der Ausrüstung. Es kommen nur hochwertige Komponenten zum Einsatz. Der Mast könnte eine Nummer leichter gewählt werden. Er wäre vermutlich immer noch steif genug. Backstagen sind keine vorhanden. Die Vortagsspannung wird an die achtern versetzten Oberwanten weitergegeben. Die Biegung wird über das Achterstag und die Unterwanten eingestellt.

Niels Theurer



Oben rechts: Die Kielplatte und die Bohrungen für Heißgeschirr und Kielwinde sollten unter einer GFK-Abdeckung verschwinden. Hier möchte man nicht mit dem Schienbein drüberschrammen. Auch das Gewinde der Stehbolzen ist bei der jetzigen Lösung gefährdet. Haltbarer und praktikabler wäre ein Innengewinde im Kielkasten und vielleicht Bolzen mit Sterngriffen.



Mitte rechts: Auch die Hebemechanik ist noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Wenn 325 Kilogramm Blei aus einem Meter Höhe nach unten knallen, sind strukturelle Schäden am Rumpf ziemlich wahrscheinlich und die Verletzungsgefahr ist immens. Hier sollte eine hochwertigere Winde und Gurtband statt des Tauwerks verwendet werden. Auch könnte der Kiel beim Kranen am Heißgeschirr angehängt werden.

Unten rechts: Der Bleibulb hängt an einer Carbonflosse.



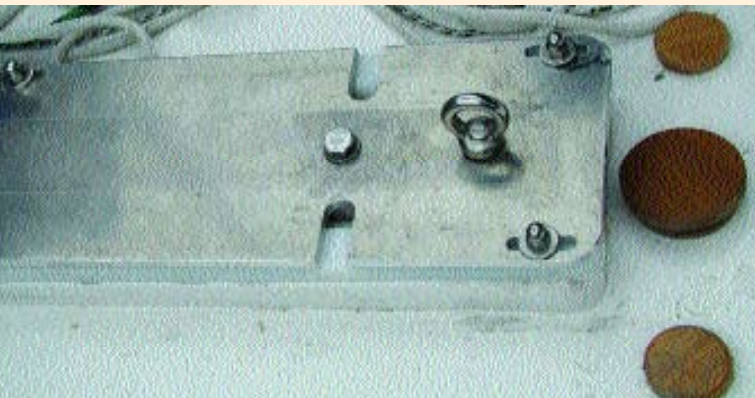
Oben links: Der geschweißte Toppbeslag spart Gewicht und leitet die Kräfte optimal in das Mastprofil ein.

Mitte links: Durch die aufgeschraubte Flachstahl-Öse kann sich dieser Terminal beim Maststellen nicht verkanten und auch nicht aushängen. Allerdings wird dadurch das Profil in einem hoch belasteten Bereich unnötig perforiert.

Unten links: Wichtig bei einem Rigg mit gefeiltten Salings. Das Verhältnis der Spannung von Ober- und Unterwanten muss sich schnell und exakt an die jeweiligen Bedingungen anpassen lassen. Das geht nur mit Taljen oder mit Wantenspannern dieser Art.

Unten: Der Gennakerbaum soll beim Serienboot aus Kohlefaser gefertigt werden.





Fazit: Sicher und günstig früher ankommen. Zieht man von den genannten Kritikpunkten alles ab, was von Lion noch verändert werden soll, erhält man ein äußerst schnelles, stabiles Boot mit eindeutigem Konzept. Es ist so schön, wie Kunstharzyachten eben sind. Formverleimte Jollenkreuzer in gleicher Länge kosten mindestens das Doppelte. Die Silhouette auf dem Wasser, die Eleganz eines Boots soll ja auch zählen, ist immerhin sehr niedrig und bildet mit dem niedlichen Kajütaufbau eine Linie. Auf Touren stellt es das konsequente Gegenteil eines Wohnküchenkloschiffs dar: Man ist schon lange im Hafen und kann sich auf der Clubwiese ausstrecken, wenn Boote mit Anbord-Liegewiese noch dümpeln oder die Emma anwerfen. Dies trifft mit Sicherheit ein eher schmales Segment von Bodenseeseglern.

Aber auch als Zweitboot ist die H22 interessant. Und man ist durch Abmessungen und Gewicht nicht auf den Bodensee beschränkt. Als Crew genügt ein Gummistropf zum gelegentlichen Belegen der Pinne während der Manöver. Es geht auch alleine.

Die H22 könnte eine Alternative darstellen, nicht so lange auf die 200 000,- Euro-Yacht zu sparen. Lieber schon jetzt jeden Mittwoch freinehmen und zu einem günstigen Tarif prima segeln. Das Boot ist problemlos zu kranen, so dass auch ein preisgünstiger und eher erhaltlicher Trockenliegeplatz ausreicht.




www.bootcenter.com

Nordische Qualität in Perfektion gearbeitet




Italienische Eleganz mit "high performance"

Reichenastr. 45 * 78467 Konstanz
 Tel: ++49 - (0)7531 - 89330 * Fax: 893322
 E-Mail: info@bootcenter.com

Interboot Friedrichshafen Halle B2 - Stand 200
vom 21. - 29. September 2002