

# HIP 30





## Fahrbericht

### Maße

Lüa 9,15 m, Breite 2,13 m,  
Tiefgang 0,5 – 2,13 m, Gewicht 1,3 t,  
Segelfläche 35,5 m<sup>2</sup>

Preis: ab 49 980 Euro o. Segel

*Mit der HiP 30 kommt mal wieder ein Segelboot auf den Markt, das trailerbar, bewohnbar und auch bezahlbar ist. Darüber hinaus segelt das Boot hervorragend und es scheint für den Bodensee ideal geeignet, weil es schmal ist und wenig Tiefgang hat.*

Mit diesem Boot sollte man auch während der Hauptsaison noch nach 15.00 Uhr einen Gastplatz bekommen. Schließlich ist die englische HiP einen guten Meter schmäler als die meisten ähnlich langen Boote. Die Erfahrungen zeigen, dass das Gastplatzthema für Boote unter 2,50 Meter Breite grundsätzlich kein Problem darstellt.

Kann man zusätzlich noch den Tiefgang verringern, ist man am Bodensee praktisch sorgenfrei.

Es soll jetzt allerdings nicht behauptet werden, dass die HiP dabei eine schwimmende Ferienwohnung ersetzen soll.

Vier Kojen, Porta Potti zwischen den Vorschiffskojen und eine Spiritusflamme müssen den Bedarf nach Komfort decken.

Einfach so, wie es früher war. Zu Zeiten, in denen man mit dem H-Boot oder dem Jollenkreuzer zum Familientörn aufbrechen konnte, ohne deswegen als

Exot zu gelten. Einfach leben und gut segeln.

Die HiP segelt nämlich hervorragend und wird den meisten größeren Booten das Heck zeigen. Sie ist für das Leichtwindrevier Bodensee wie geschaffen, kann aber auch ordentlich Wind ab. Der Bleibulb werfelt zwei Meter dreizehn unter der Wasserlinie und hat damit einen hervorragenden Wirkungsgrad.

An unserem Segeltag herrschten nicht gerade traumhafte Bedingungen. Es war zwar einer der ersten angenehmen Sonnentage in diesem Frühling, der Wind schien aber noch im Winterschlaf.

Trotzdem fühlte sich das Boot gut an. Man muss nur etwas an den Trimmleinen zupfen, dann springt die HiP auch beim leisesten Hauch an. Und das, obwohl die Segel für alles, aber nicht für diese Bedingungen gebaut waren. Normalerweise ist die HiP auf dem windreichen Solent zu Hause.

## Technik

Vor allem unter Gennaker zeigte der neue „Zahnstocher“, was in ihm steckt. Ein Strich Wind, maximal ein Beaufort, brachten die leichten 57 Quadratmeter Nylon in Form und beschleunigte das Boot sofort auf knapp über fünf Knoten. „Und tchüss, ihr Bleienten.“

Der britische Eigner, der auch das Konzept des Bootes entworfen hatte, berichtete glaubhaft von Spitzengeschwindigkeiten jenseits der zwölf Knoten. Konstruktiv sollen etwa 18 Knoten „drin sein“.

Wir segelten die Baunummer eins, also das „Modell“ von dem die Form abgenommen wurde, die derzeit für die Serienproduktion vorbereitet wird.

Deshalb sind einige Details noch in der Erprobungsphase. Der Mechanismus für den Hubkiel wird im Serienboot anders aussehen und auch bei der Gestaltung des Innenausbaus ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.

Allerdings sind schon konkrete Klassenvorschriften formuliert, in deren Rahmen weitgehende Gestaltungsfreiheit herrscht.

Darin ist der Innenausbau nicht erfasst, sondern lediglich das minimale Bootsgewicht. Die HiP kann also wahlweise „nackt“ geordert werden, mit einer leichten und atmungsaktiven Vinylverkleidung oder mit einer pflegeleichten und optisch ansprechenden Innenschale, die allerdings, wie bei allen in dieser Art gebauten Booten, Probleme mit Kondenswasser bereiten kann.

Auch der Einbau eines kleinen Diesels mit Saildrive und Faltpropeller ist möglich. Diese Option kostet mit allen Installationen, Tank und Starterbatterie 10 000 Euro Aufpreis und wird das Boot um etwa 150 Kilogramm schwerer machen. Dafür ist dann auch ein





*Oben links: Im geräumigen Cockpit wurde auf einen Traveller verzichtet.*

*Oben rechts: Der Ankerkasten enthält auch den Fockroller.*

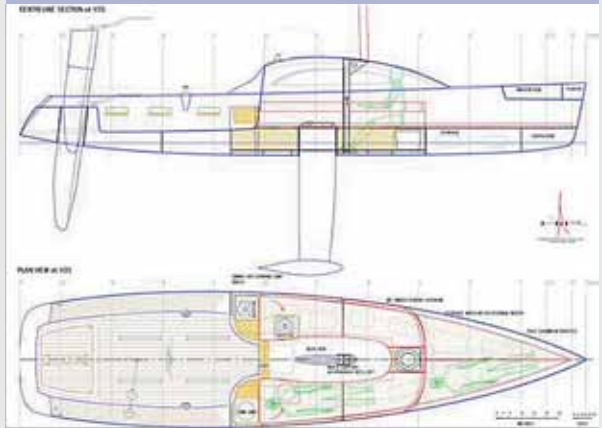
*Mitte links: Durch den Hubkiel liegt das Gespann recht tief. Auch im Winterlager hat das Vorteile. Mitte rechts: Die gesamte Ruderanlage sitzt in einem Schacht und kann dadurch einfach gezogen werden.*

*Unten links: Im Cockpit sind zwei praktische Sitzbänke untergebracht.*

*Unten rechts: Die schlanke Wasserlinie und das flache Unterwasserschiff bürgen für minimalen Widerstand im Wasser. Bei mehr Wind soll der Leichtbau auch mühelos in Gleitfahrt kommen. Die Kielform ist für den Bodensee nicht ganz ideal, weil sich am Bulb das Seegras festsetzen kann.*



## Technische Daten HIP 30



<i>Länge über alles:</i>	9,15 m
<i>Länge Wasserlinie:</i>	8,26 m
<i>Breite:</i>	2,13 m
<i>Gewicht:</i>	1300 Kilogramm
<i>Ballast:</i>	650 Kilogramm
<i>Tiefgang:</i>	0,5–2,13 m
<i>Großsegel:</i>	21 m <sup>2</sup>
<i>Fock:</i>	14 m <sup>2</sup>
<i>Gennaker:</i>	43/57 m <sup>2</sup>
<i>Motor: Außenbord, Einbaumaschine optional</i>	
<i>Preis mit Groß und Fock ab Werft:</i>	52 810 Euro

*Vertrieb: Biehlmarin, Wrangelstraße 10,  
D-24937 Flensburg, Telefon (00 49) 4 61/5 81 18-8,  
Fax (00 49) 4 61/5 81 18-7, [www.biehlmarin.com](http://www.biehlmarin.com)*

### Stärken und Schwächen

- + trailerbar
- + sehr gute Leichtwindeigenschaften
- + schmaler Rumpf
- + Hubkiel
- + handwerkliche Fertigung
- Optik ist Geschmackssache
- Ausrüstung für Starkwindrevier ausgelegt

## Wohnen

Brückendeck notwendig, das in dem angenehm geräumigen Cockpit Platz kostet. Wer also in erster Linie segeln möchte, ist mit einem kleinen Außenborder besser bedient.

### Innenausbau und Wohnraum

Das Cockpit hat keine Sitzduchten. Was beim Segeln sehr angenehm ist, kostet unter Deck Platz. Hundekojen sind nicht möglich. Die Kajüte endet am Schott, wo auf der Backbordseite eine kleine Pantry mit Spüle und Frischwassertank, und auf der Steuerbordseite ein kleiner Navigationstisch untergebracht ist.

Es gibt aber vier vollwertige und ausreichend große Kojen.

Wenn der Kiel ganz im Kielkasten versenkt ist, wird dieser von einem kleinen Tisch bedeckt, unter dem der Spirituskocher untergebracht ist. Der kann bei Bedarf ausgeschwenkt werden.

Die Kajüte ist offen und wird nicht durch ein Mastschott unterteilt. Der Mast steht auf einer Stütze aus Edelstahl und die Wantpüttings sind an einem Rahmenspant aus überlaminiertem Sperrholz verbolzt.

Durch den hohen Aufbau muss man sich unter Deck nicht kriechenderweise bewegen, was einem überzeugten Kleinbootsegler doch angenehm auffällt.

Die großen Fenster und das Plexiglasluk bringen ausreichend Licht in die Kajüte.

### Rigg und Segel

Nachdem Konstrukteur und Eigner mit einem Carbonrigg experimentiert haben, sind sie übereingekommen, dass der zu erzielende Vorteil bei dem Bootskonzept sehr klein und wirtschaftlich kaum sinnvoll ist.



*Oben links: Mit Sicherheit ist die HiP kein Raumwunder, sie hat aber alles, was ein ausgewachsenes Segelboot braucht. Was darüber hinausgeht, ist bei diesem Bootskonzept überflüssiges Gewicht. Der Kielkasten des Prototyps entspricht noch nicht der Serienversion. Auch am Innenausbau werden die britischen Bootsbauer noch etwas tüfteln. Grundsätzlich kann aber der zukünftige Eigner mitreden, wie er was gelöst haben möchte. Auf Wunsch kann man das Boot auch leer bekommen.*

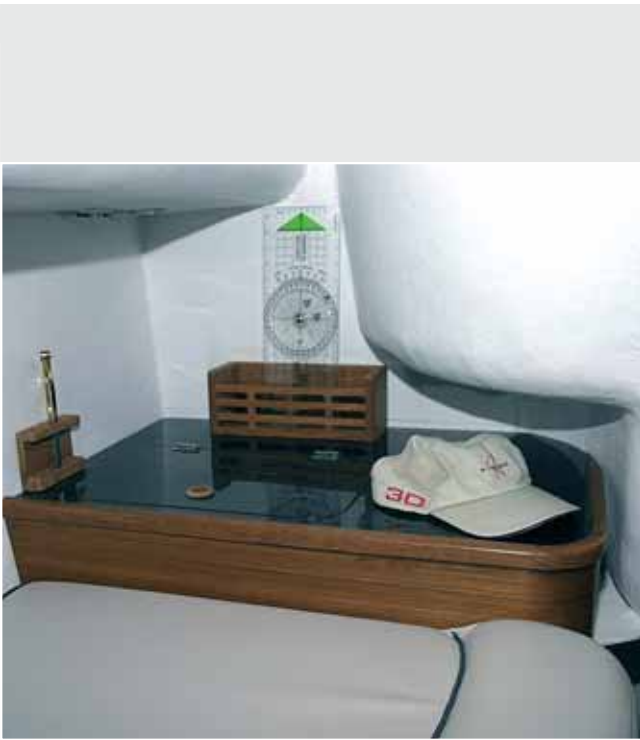
*Oben rechts: Die kleine Navigationsecke wurde geschickt am Niedergang platziert. Da nimmt sie wenig Platz weg.*

*Mitte rechts: Auf der anderen Seite sind eine kleine Spüle und die Wassertanks untergebracht.*

*Unten links: Die Kabine bietet ausreichend Platz für vier Personen. Unter dem Tisch über dem Kielkasten ist ein einflammiger Spirituskocher untergebracht. Das Boot ist ein Sandwichbau aus Vinylesterharz und braucht deswegen keine schwere Innenverkleidung. Mit dieser Bauweise sollte es keine Probleme mit Kondenswasser geben. Auch das Thema Osmose tritt hier nicht auf.*

*Unten rechts: Der Raum unter den Kojen ist nicht geschlossen, sondern wird permanent belüftet. Eine gute Lösung für ein Problem, das im modernen Bootsbau immer mehr ausgeklammert wird.*





Die HiP kommt jetzt also mit einem konventionellen Alurigg daher, das von unterbrochenen Wanten über zwei Salingpaare verstagt wird. Das Vorstag endet deutlich unterhalb des Topps.

Backstagen sucht man vergeblich, was zwar die Manöver vereinfacht, einen jederzeit korrekten Trimm aber doch sehr kompliziert werden lässt. Diesem Handicap versucht die Werft mit Klappwantenspannern ein Stück weit zu begegnen. Vielleicht könnte man da, in Jollenkreuzermanier, auch etwas mit Taljen unter Deck machen. Schließlich muss bei uns doch oft zwischen zwei Extremen umgetrimmt werden.

Die Selbstwendfock kommt ebenfalls dem Handling zu gute. Auch hier ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, weil die Konstruktion zwar in Englands windigem Süden hervorragend funktionieren soll, aber bei Flaute zu viel Reibung hat, wie es sich jetzt auf dem Bodensee herausgestellt hat.

Eine Genua ist auch möglich, wengleich eine etwas überlappende, gut geschnittene Fock und ein etwas weiter ausgestellttes Großsegel ähnliche Leistungen erbringen dürften ohne die Handhabung kompliziert zu machen.

Eine Fock, die auf Holey-punktschienen läuft, hätte den weiteren Vorteil, dass diese bis auf das Deck hinuntergeschnitten werden könnte.

Aber wie gesagt, Werft und Konstrukteur wollen mit diesem Boot erst Erfahrungen sammeln und diese dann in der Serie umsetzen. Ebenfalls aus der nordischen Starkwindszene kommt der Bügel, an dem die Großschot befestigt ist. Bei sehr wenig Wind hat ein Traveller, der nach Luv gezogen werden kann, eindeutige Vorteile. Ein solcher

kann auf Wunsch auch problemlos eingebaut werden.

**Fazit:** Die HiP ist trotz ihrer 30 Fuß Länge kein schwimmendes Ferienappartement. Sie ist ein reinrassiges Segelboot mit allerbesten Eigenschaften. Das heißt aber nicht, dass man mit ihr nicht auch Touren segeln kann. Wer beim Komfort keine überzogenen Ansprüche stellt, kann mit diesem Boot ohne weiteres glücklich werden. Segler, die über etwas handwerkliches Geschick verfügen, werden die noch kahle Kajüte mit wenigen Mitteln wohnlich gestalten können oder gleich die Werft damit beauftragen.

Die Flexibilität des Herstellers ist ein großer Vorteil des Bootes. Man kann die HiP so bestellen, wie man sie haben möchte. Jedenfalls ist es möglich, auch mit begrenztem Budget ein hervorragendes Segelboot zu erwerben.

Über die endgültige Bauqualität kann bei dem Prototypen noch nichts gesagt werden. Verschiedene Lösungen sind noch provisorisch.

Aber es zeugt doch von einem gewissen Qualitätsanspruch, wenn eine Werft erst mal ein Experimentierboot auf die Bahn schickt, bevor das Serienprodukt an die Kunden ausgeliefert wird. Aus Schaum und Vinylesterharz kann man leichte und stabile Boote bauen. Die Kosten sind etwas höher als bei einem Polyestersandwich, die Vorteile, die dieser Harztyp bietet, überwiegen bei weitem. Damit kommt man der Haltbarkeit eines Epoxidbaus sehr nahe. MH