

Huzarenritt: Auch mit der welligen Ostsee kommt das sechs Meter lange Boot gut klar, segelt trocken und lebendig



Wert-Anlage

Klein, aber fein: Die Huzar ist kein typisches Billigboot aus Polen. Sie überrascht mit hochwertiger Ausstattung, sportlichem Flair und einem spannenden Riggkonzept

Unauffällig steht sie auf der Hamburger Bootsausstellung in der Ecke, eingekeilt zwischen Bananaboot und Yachtspedition. Eine Weltpremiere ohne geladenes Publikum und roten Teppich.

Zugegeben, mit ihrer bescheidenen Länge von 6,10 Metern geht die Huzar 21 in der Halle der Najads, Malös und Hallberg-Rassys einfach unter. Grund genug, sie direkt nach der Messe zu einem Test einzuladen, wo ihr kein anderes Boot die Show stiehlt. Weltpremiere reloaded, sozusagen.

Im nebligen Travemünde ist das Schiff in knapp 30 Minuten aufgeriggert und ins Wasser geslippt. Schon an Land fällt auf, dass der 250 Kilogramm schwere Schwenkkiel sehr weit achtern sitzt. Importeur Johan Repko erkennt den skeptischen Blick und beteuert, dass alles so seine Richtigkeit habe. Die Spannung steigt. Denn ein Kiel, der deutlich hinter dem Segeldruckpunkt liegt, würde normalerweise für recht interessante Segel-eigenschaften sorgen. Dafür ist die Travemündung eigentlich das falsche Revier, die Baunummer 1 gegen die nächstbeste Autofähre zu segeln muss nicht sein.

Doch schon wenige Meter hinter der Slipbahn sind alle Sorgen vergessen. Ausbalanciert liegt die Huzar auf dem Ruder und kreuzt der Lübecker Bucht entgegen. Die Wendewinkel schrumpfen mit jeder Umdrehung, die Repko den Schwenkkiel hinunterkurbelt. Das geht ein bisschen nach Gefühl, einen Indikator, in welcher Position sich der Ballast befindet, gibt es nicht. Ein Blick über die hohe Kante muss genügen. Gut, dass das Wasser bereits winterlich klar ist. Grundsätzlich ist die Bedienung jedoch narrensicher, mit der Winskurbel wird der

Kiel direkt aus dem Cockpit auf bis zu 1,63 Meter abgelassen. Wer Sorge hat, dass er bei einer möglichen Kenterung einklappen könnte und das aufrichtende Moment drastisch reduziert, kann für rund 400 Euro Aufpreis eine Sperre mitbestellen.

Hinter der Mole von Travemünde läuft ein guter Meter alte Welle, vom Sturm des Vortags sind nur noch rund 3 Beaufort übriggeblieben. Nicht die schönsten Bedingungen zum Segeln, zumal der Nebel alles in sattes Grau taucht, aber ausreichend. Ist es doch vor allem der kurze, steile Seegang, der den kleinen Booten zu schaffen macht – gemäß CE-Norm soll die Huzar ab einer Wellenhöhe von zwei Metern den Hafen nicht verlassen. Beim Test hält sie sich aber beachtlich. Kein Stampfen, kein Schlagen, der kleine Kreuzer läuft auf allen Kursen flink und trocken durchs Wasser. Das mäßig breite Heck könnte bei achterlicher Welle durchaus für den einen oder anderen Surf hilfreich sein, denn mit einer Tonne Verdrängung gehört das Boot nicht zu den Leichtgewichten, braucht also etwas Unterstützung.

Solider Begleiter

Am Wind segelt die Huzar sehr ausgeglichen. Nicht zickig und sensibel, wie das sportliche Rigg suggeriert, nicht träge und unemotional, sondern genau in der Balance, dass Steuern Spaß macht, ohne anzustrengen.

Durch die Wende geht die Baunummer 1 noch etwas zaghaft, denn ein Beschlag begrenzt den Ruderausschlag. Der ist nicht nötig, auch weil solch ein Schiff gern mal in die Box gewriggt wird.

Schoten und Strecker sind leicht erreichbar, der Pinnenausleger ermöglicht einen großen Aktionsradius. Ob auf einem derart kleinen Boot schon selbstholende Harken-Winschen für die Fockschot nötig sind, ist fraglich, aber nicht unkomfortabel. Passend dazu die Sitzpositionen. Ob in Luv oder Lee, auf der Ducht oder der hohen Kante: Übersteigt die Krängung nicht die 25-Grad-Marke, sitzt man allerorts äußerst bequem und mit Übersicht.

Den Pinnenausleger in der einen Hand, die Großschot in der anderen, lässt sich die Huzar auch einhand sicher beherrschen. ➤



Einsteigertauglich: Das Cockpit ist ergonomisch gestaltet, von der Bedienung bis hin zu den Sitzpositionen



Die Werft setzt auf eine hohe **Qualität**. Der Preis fällt entsprechend selbstbewusst aus

Die Großschot ist mit kugelgelagerten Carbo-Blöcken von Harken und einem Automatikratschblock an dieser Stelle sehr hochwertig ausgeführt, die restliche Decksausstattung sieht ähnlich aus. Wer gern aktiv segelt, würde sich in Anbetracht des massiven und trimmsensiblen Großsegels nur noch einen breiten Traveller wünschen.

Die Fock, das im Vergleich zum Großsegel winzige Tuch, kann getrost ignoriert werden, das Stagreitersegel steht wie ein Brett. In Windlöchern fehlt es der Huzar dadurch etwas an Power. Für Binnenreviere ist die optionale Genua, auf Wunsch zusammen mit einer Rollreiffanlage, erhältlich, bestimmt eine sinnvolle Zusatzinvestition.

Apropos sinnvoll: Einen kaum 20 Fuß langen, 1000 Kilogramm schweren Kleinkreuzer mit einem drehbaren Flügelmast auszustatten, der darüber hinaus mit seinem Mastfall manchem Strandsegler Paroli bieten kann, ist schon originell. Das in einem massiven Kugellager stehende Profil, normalerweise für Tornados verwendet, ist mit dem Großbaum fest verbunden und verbessert so die Anströmung des Großsegels. Vermutlich wäre es mit konventionellem Rigg kaum langsamer. Aber da die gesamte Technik tadellos gefertigt ist und genauso funktioniert – warum nicht. Schließlich soll ein Schiff ja auch etwas fürs Auge und den Stammtisch bieten, da liegt die Drehflügelmast-Huzar natürlich weit vorn.

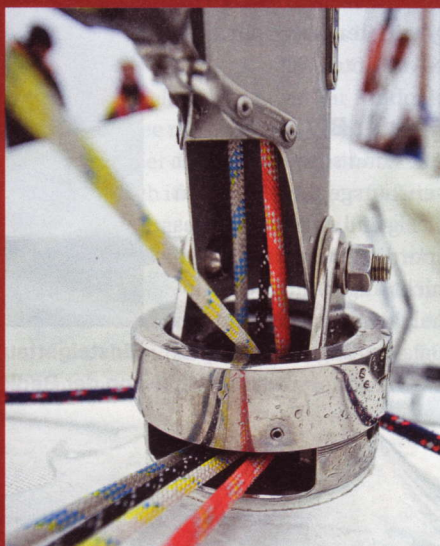
Pfiffige Details, hoher Nutzwert

Nicht nur ihr Rigg hat etwas Besonderes, auch manch anderes Bauteil unterscheidet sich deutlich von der Konkurrenz.

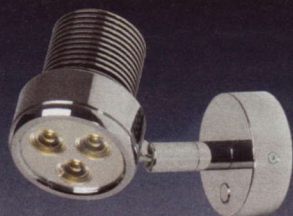
Dass Edelstahlarbeiten polnischer Herkunft handwerklich meist über jeden Zweifel erhaben sind, ist nichts Neues. Bei der Ruderanlage der Huzar hat man sich jedoch auch technisch angestrengt und einen kugelgelagerten Anhang geschaffen, der nicht nur leicht beweglich ist, sondern das Ruderblatt mit zwei kurzen Hebelbewegungen an der Pinne aus dem Wasser hebt. Ohne Verrenkungen, in Sekunden. Sauber. ▽



Eigenständigkeit: Das Rigg mit Fathead-Groß ist drehbar gelagert. Der Schwenk-kiel wird im Cockpit bedient, aber eine Anzeige fehlt. Die Ruderanlage ist kugelgelagert und das Blatt spielend leicht aufgeholt. Der extrem breite Niedergang lässt viel Licht und Luft unter Deck



prebit® LED- Boots- leuchten



LED Anbauleuchte R2, inkl. Dimmer

Überragende Qualität
Überzeugendes Design
Überraschender Komfort
Überaus behagliches Licht

prebit passt zu Ihren Ansprüchen



LED Flexleuchte 01, inkl. Dimmer



LED Anbauleuchte R1-1, inkl. Dimmer

Gerne kommt unser prebit-Katalog
auf Wunsch ganz frisch und kos-
tenlos zu Ihnen nach Hause.
Einfach bestellen unter:

Besuchen Sie uns:

prebit® GmbH
Adenauerallee 10 · D-53113 Bonn
Tel.: +49 228 28921-0
Fax: +49 228 28921-21
www.prebit.de · www.bootslicht.de



17. Jan. - 25. Jan. 09
Halle 11 Stand E18

YACHT-TEST HUZAR 21

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 44 Grad)	5,2 kn
60 Grad Windeinfall	5,5 kn
90 Grad Windeinfall	6,0 kn
130 Grad	5,2 kn
180 Grad	4,5 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 8–10 kn (3 Bft.),
Wellenhöhe: Dünung zirka 1 Meter

Potenzial

STZ ¹	4,6
------------------	-----

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Segeltragezahl mit der Standardfock
gerechnet, eine Genua ist möglich

Kojenmaße

Vorschiff	3,0 x 2,0 m
-----------	-------------

Knapp Durchschnitt Komfortabel

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft 27 254 Euro

Preis segelfertig² 30 654 Euro

Garantie/gegen Osmose ... 2/5 Jahre

Vertrieb Drive to sail, 9606 Krops-
wolde/Niederlande; Tel. 0031/
598 35 25 33; www.drivetosail.nl

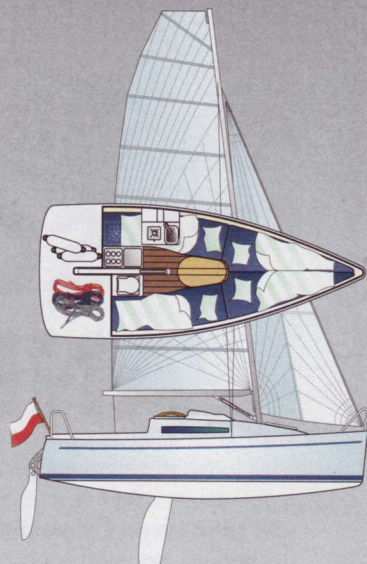
¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\frac{2}{S} \sqrt{V}$. Je höher der
Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in
Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	RM Yachts
CE-Entwurfskategorie	C (küstennah)
Lüa (Rumpflänge)	6,10 m
Wasserlinienlänge	5,75 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	0,32–1,63 m
Gewicht	1,05 t
Ballast/-anteil	0,25 t/24 %
Großsegel	14,3 m ²
Rollgenau	7,2 m ²
Maschine	Außenborder, 5 PS

Rumpf- und Decksbauweise

Sandwich mit PVC-Kern und Vinylester-
Außenschicht. Deck/Rumpf vor
dem Entformen mit Laminat verbunden



Die Geometrie der Schwer-
punkte ist ungewöhnlich, funk-
tioniert aber in der Praxis

Yacht-BEWERTUNG

Unkonventionell gestalteter und sicher zu segelnder Kleinkreuzer mit
ansprechendem Finish und pfiffigen Details

Konstruktion und Konzept

- + Schwertkasten nicht im Salon
- + Leicht slip- und trailerbar
- + Panorama-Niedergang

Wohnen und Ausbauqualität

- + Patenter Innenausbau
- Hoher Aufpreis für Pantry

Segelleistung und Trimm

- + Hochwertige Segel
- Fock für Leichtwind zu klein

Ausrüstung und Technik

- + Markenausstattung
- + Durchdachte Ruderanlage



Düsenrieb-Design: Aus
der bequemen Sitzecke
wird mit wenigen Hand-
griffen eine große Liege-
wiese für zwei. Die Polster
sind jedoch etwas dünn
geraten. Der optionale
Pantryblock rollt bei Bedarf
unter der Ducht hervor



An Bord finden sich viele **unkonventionelle Details**, die man dort nicht erwartet hätte

Die wahre Glanzleistung befindet sich allerdings am anderen Ende des Cockpits. Einem großen Schlund gleich tut sich hier ein Niedergang im XXL-Format auf. 40 Prozent breiter als ein normales Luk, bringt die Öffnung immens viel Licht unter Deck, verbindet aber auch die Aufenthaltsräume Cockpit und Kajüte auf neue Art miteinander. Eine Lösung, die so nur funktionieren kann, wo Großzügigkeit gewollt ist und nicht sperrige Einbauten den Platz in Anspruch nehmen. Dass das dreiteilige Steckschott nicht in der Backskiste gelagert werden muss, sondern im Brückendeck verschwindet, erfreut. Etwas schade dagegen: Die Teakleisten um den Panorama-Niedergang herum sind neben der Tischplatte das einzige Holz, das man auf der Huzar zu sehen bekommt.

Unter Deck dominiert Stoff das Ambiente. Tuchtaschen an den Wänden (430 Euro Aufpreis), Polster im Vorschiffsdreieck und an den Seiten – das ist alles. Eine Innenraumhöhe von maximal 138 Zentimetern ist kleinkreuzertypisch, der Verzicht auf deren Maximierung kommt dem Boot optisch äußerlich sehr zugute. Dank des breiten Schiebeluks wirkt es unter Deck trotzdem nicht eng.

Angenehm fällt der weit achtern liegende Schwertkasten auf. Sein vorderes Ende fungiert als Niedergang. Mehr ragt nicht in den Wohnraum hinein, so kann man sich bequem zu viert um den zentralen Tisch versammeln. Dieser dient, mit einem Handgriff abgesenkt, zugleich als Kojenunterlage. Die sich dann ergebende dreieckige Liegewiese

mit drei Meter Länge und zwei Meter Breite ist mit dem Wort „komfortabel“ nur unzureichend beschrieben. Perfekt für zwei Personen. In den Hundekojen findet noch je ein Kind Platz, wenn nicht der optionale Pantryblock geordert wurde. Der bietet Raum für eine kleine Spüle sowie einen einflammigen Kocher und verschwindet bei Nichtgebrauch backbord unter der Ducht. Diese Miniküche lässt sich die Werft allerdings gut bezahlen. Mit Spüle, Kocher und Wasserversorgung

den für die Basisversion aufgerufen. Für das gleiche Geld gibt es schon eine deutlich längere Skippi 750 (YACHT 1/09) oder Mak Seven (YACHT 24/08). Die Huzar bewegt sich auf demselben Preisniveau wie die beliebte und etablierte Etap 21, ist aber mit Abstand teurer als alle vergleichbar langen Schiffe. Ein mutiger Schritt. Doch genauer betrachtet sind sich Etap und Huzar sehr ähnlich. Beide Boote bieten durchdachte Detaillösungen, sichere und trotzdem agile Segeleigenschaften, aber vor allem eines: tadellose Verarbeitung. Es gibt auf dem Testschiff schlichtweg nichts zu bemängeln.

ANZEIGE



Alles für Ihr Schiff und Ihre Crew!

**LIEGEPLÄTZE | WINTERLAGER
YACHT SERVICE & REFIT | WASSERSPORTGESCHÄFTE**

SkipsMaritiem hat mit vier Häfen am Rand des IJsselmeeres alles in petto, was der moderne Wassersportler sich nur wünschen kann, komfortable Liegeplätze, Wassersportgeschäfte, Freizeiteinrichtungen und gute Restaurants. Unsere Abteilung Yacht Service & Refit führt sowohl Wartungsarbeiten und Reparaturen jeglicher Art, als auch einen kompletten Refit Ihres Schiffes aus. Und suchen Sie ein Winterlager für Ihr Schiff? SkipsMaritiem verfügt über 12.000m² überdeckte Stellfläche und 33.000m² im Freien. Kurze Rede, langer Sinn, alles für Ihr Schiff und Ihre Mannschaft!



boot Düsseldorf, Halle 14, Stand D 03



Jachthaven Hindeloopen
Marina Stavoren
Marina Stavoren Buitenhaven
Flevo Marina Lelystad
www.skipsmaritiem.nl
tel + 31 (0) 514 68 46 84

Der lückenlose Einsatz von Innenschalen trägt entscheidend zum sauberen Finish bei, doch es sind auch die Einbauten, Verarbeitungsweisen sowie scheinbaren Nebensächlichkeiten, die gefallen. Zum Beispiel die Stauraumlücken unter den Kojen. Statt wie üblich aus Sperrholz bestehen sie aus Acrylglas für den schnellen Überblick. Oder die Lampen am Kajütschott. Keine billigen Leuchten, sondern robuste, schwere Modelle. Auch die Segel sind Welten von üblichem Serienstandard entfernt: radial geschnitten und aus einem der hochwertigsten Dacrongewebe gefertigt, das

per Tauchpumpe aus dem Kunststoffkanister sind gut 1700 Euro fällig. Wer selber ausbauen will, bekommt den Pantryblock für rund die Hälfte der Summe auch ohne Inhalt.

Qualität hat stolze Preise

Der Küchenblock ist nur ein Beispiel für die Ausrichtung der Huzar. Zwar kommt der Kleinkreuzer aus Polen, ein Billigprodukt ist er aber ganz und gar nicht. 27 254 Euro wer-

derzeit auf dem Markt ist.

Gut 30 000 Euro segelfertig für ein Sechsmeter-Boot – eine stolze Summe. Doch betrachtet man das angebotene Paket genauer, dann relativiert sich die scheinbar überhöhte Summe. Die Huzar ist ein selbstbewusstes Premiumprodukt. Sie hätte gar nicht so schüchtern in der Ecke der Messehalle stehen müssen.

Martin-Sebastian Kreplin