



Eigenwilliger Entwurf mit überraschender Leistung

# Haber 800C4

Das Rumpfdesign eines Motorseglers, das Rigg eines Gaffelkutters, vier aufholbare Schwerter, ein großes Deckshaus, ein vollwertiges Tourenyacht-Interieur, viel Platz unter Deck sowie eine Fülle bemerkenswerter Details – dieser knuffige Kleinkreuzer passt in keine Schublade und lohnt nicht nur deshalb einen näheren Blick. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Christian Kappes).

**Z**ehn Seiten füllen die Praxis-Tipps und technischen Anregungen, die uns regelmäßig von Leserseite erreichen, in jeder PALSTEK-Ausgabe – ein Zeichen, dass die immer ausgeklügeltere Yachttechnik offenbar weiterhin breiten Spielraum für vielfältige Eigenentwicklungen lässt, und dass Segelyacht-Eigner anscheinend ganz besonders findige Tüftler sind. Zu Letzteren dürfte eindeutig auch Janusz Konkol zu zählen sein –

davon zeugt die von ihm in Zusammenarbeit mit Henryk Brylski entwickelte Haber 800C4 in ganz besonderem Maße, denn hier finden sich selbst auf den dritten Blick immer wieder neue und teilweise eben auch ungewöhnliche Details. Kaum zu glauben, was sich auf diesen gerade einmal rund 8 Metern Rumpflänge alles entdecken lässt – es erscheint beinahe so, als hätte man 99 findige Skipper-Tipps in einer Yacht vereint.

Hinzu kommt ein sehr eigenwilliges äußeres Erscheinungsbild, das gleichermaßen ein Alleinstellungsmerkmal der Haber repräsentiert. Die etwas kantig anmutende Rumpfform sowie insbesondere der ausladende Aufbau mit seinen großen Fenstern und steilen Flanken verleihen dem Schiff einerseits eine typische Motorsegler-Optik, während das Gaffel-Großsegel und die Kuttertakelung der Testyacht wiederum beinahe anachronistisch wirken und eher

etwas an einen Klassiker erinnern. Es fällt entsprechend schwer, die Haber 800 üblichen Schubladen zuzuordnen. Sie repräsentiert vielmehr etwas ganz Besonderes – und vermag dementsprechend auch zu polarisieren. Doch bevor man nun damit beginnt, eingehend darüber zu philosophieren, ob ein solches Schiff, das so konsequent viele aktuelle Attribute des modernen Fahrt- enyachtbaus ignoriert, überhaupt in die Zeit passt, sollte man vielleicht einfach zur Kenntnis nehmen, dass die polnische Werft allen Unkenrufen zum Trotz in den letzten Jahren eine durchaus beachtliche Schar begeisterter Abnehmer für ihre Segelyacht-Modelle gefunden hat. In den Schilderungen von Werftchef Janusz Konkol klingt es, als hätte sich hier sogar so etwas wie eine eingeschworene Fan-Gemeinde gebil-

det. Und warum auch nicht, wenn es diese Yachten ebenfalls – und für manche Eigner vielleicht sogar gerade – vermögen, Spaß auf dem Wasser zu vermitteln.

### Bedarfsgerecht anpassbarer Lateralplan

Hinzu kommt, dass hinter dem Konzept der Haber 800C4 offensichtlich auch eine ganz bestimmte seglerische Philosophie steckt, die anscheinend ebenfalls durchaus zu überzeugen vermag. Die Grundidee besteht laut Konkol in einer Yacht, die sich gerade mit kleiner Crew unter verschiedensten Bedingungen sowohl auf flachen Binnenrevieren als auch auf See stets sicher und bequem segeln lässt. Aus dieser Vorgabe leitet sich unter anderem

die Entscheidung für einen innen liegenden Ballast (800 Kilogramm in der Entwurfs-Kategorie B) bei einer sehr flachen, lang gezogenen Kielform ab. Dies eröffnet einen sehr geringen Tiefgang – je nach Ausstattung und Beladung dürften gerade einmal 70 Zentimeter unter dem Kiel (bei aufgehohlem Schwert) reichen – bei dennoch ausreichender Stabilität (der Ballastanteil beträgt bei der B-kategorisierten Kutter-Variante 31 Prozent – hinzu kommt die gleichsam zur Stabilität und Kentersicherheit beitragende Spantenform).

Dem Problem der Kurstreue, das sich bei einem derart flachen Unterwasserschiff mit entsprechend reduziertem Lateralplan naturgemäß ergibt, wird derweil durch eine ausgeklügelte Schwertkonzeption begegnet – dies gilt insbesondere für die geteste- ►



Das Gaffel-Großsegel soll für einfaches Handling sorgen und erlaubt einen kurzen Mast mit geringer Durchfahrts Höhe – die Kutterversion lässt sich zudem durch einfachen Vorsegelwechsel unterschiedlichen Windbedingungen anpassen.



Detaillösungen: 1. Bei Starkwind lässt sich ein Babystag auf dem Vorschiff montieren; 2. Der Bugspriet nimmt sowohl das Vorstag der Kutter-Genua als auch das Ankergeschirrauf; 3. standardmäßige Heckkorbsitze für guten Ausblick; 4. Püttinge mit Beschlag für zusätzliche Unterwanten; 5. Kurbeln für die Heckschwerter; 6. solide Handläufe an Aufbau und Kajütdach; 7. Schotumlenkung ins Cockpit; 8. Rollen und Klemmen ermöglichen eine multifunktionelle Nutzung der Genuawinschen; 9. geräumige Backskisten; 10. Die Fallen werden am Mast bedient, der über eine ausgeklügelte Legevorrichtung verfügt.

te C4-Version. Wie die Bezeichnung bereits andeutet – das „C“ steht für „Centerboard“, also „Schwert“ –, ragen hier tatsächlich insgesamt vier Flossen aus dem Unterwasserschiff heraus: ein zentrales Hauptschwert in etwa auf Höhe des Mastes (GFK), ein metallenes kleineres Bugschwert sowie zwei parallel angeordnete Heckschwerter (GFK). Sie sind alle aufholbar und lassen sich aus dem Cockpit heraus bedienen. Die Idee: Durch die Verteilung der Lateralfäche auf verschiedene Schwerte soll sich diese unterschiedlichen Kursen und Windstärken sowie wechselnder Besegelung optimal anpassen und damit stets eine hohe Kursstabilität realisieren lassen. Die beiden Heckschwerter erfüllen dabei die Funktion einer Art „Selbststeueranlage“: Bei

optimaler Einstellung der Schwerte und des Segeltrimms soll sich die Pinne schließlich nach oben klappen und die Yacht praktisch „freihändig“ auf Kurs halten lassen. Sie werden dazu je nach Windstärke, Kurs und Besegelung teilweise oder vollständig abgesenkt (bei achterlichem Wind unter Umständen auch einzeln) – was über zwei Kurbeln am Heck erfolgt. Das Bugschwert dient derweil zur Kursstabilisierung der Yacht bei stärkerem Wind – insbesondere auf Kursen hoch am Wind. Es soll in diesem Fall dafür sorgen, den Bug an der Windkante zu halten, wenn beispielsweise nur unter (Sturm-) Fock gesegelt wird. Gleiches gilt, wenn der Segeldruckpunkt unter Kutterbesegelung entsprechend weit nach vorn wandert.

Dem zentralen Hauptschwert kommt schließlich die „klassische“ Aufgabe zu, die Abdrift zu reduzieren und gegebenenfalls auch die Krängung zu vermindern (die Haber 800 ist auch lediglich mit Hauptschwert erhältlich). „Last but not least“ lässt sich ferner ebenso der Eintauchwinkel des Ruderblattes variieren (um beispielsweise den Ruderdruck zu variieren) – so dass tatsächliche eine „Rundumanpassung“ des Lateralplanes an die vorherrschenden Bedingungen möglich wird.

### Flexibel konfigurierbare Segelfläche

Doch nicht nur das Unterwasserschiff eröffnet vielfältige Anpassungsmög-

lichkeiten an wechselnde Bedingungen und Aufgabenstellungen – auch das Rigg der Haber 800 C4 erweist sich gerade in der getesteten Kutter-Version diesbezüglich als sehr flexibel. So ermöglicht beispielsweise das am ausladenden Bugspriet ansetzende Vorstag das Setzen einer großen Genua mit einer Fläche von 22 Quadratmetern, um auch bei schwachem Wind einen soliden Vortrieb zu erzielen – die Genua der ebenfalls erhältlichen Sloop-Variante kommt derweil lediglich auf 16 Quadratmeter. Dank der Möglichkeit, die große Genua über einen pfiffig konstruierten Teleskopbaum auszustellen, kann bei der Kutter-Variante auf einen Spinnaker oder Gennaker getrost verzichtet werden. Auf Vorwindkursen besteht sogar die Option, beide Vorsegel (Genua und Fock) über entsprechende Teleskopbäume, die am Mast angeschlagen werden, für einen entspannten Schmetterlingskurs auszubauen.

Frischt der Wind auf, wechselt man bei der Kutter-Version derweil einfach auf die unmittelbar am Bug angeschlagene Fock – beide Vorsegel sind mit Rollanlagen versehen, die aus dem Cockpit bedient werden. Bei Starkwind lässt sich das Rigg über ein zusätzliches kurzes Stag (Babystag), das hinter dem Ankerkasten an Deck angeschlagen wird, sowie über zusätzliche Unterwanten verstärken – das Babystag kann zugleich zum Setzen eines Sturmklüvers (mit 3,5 oder 1,5 Quadratmetern Segelfläche) genutzt werden. Ebenso lassen sich bei Bedarf Backstagen anschlagen. Somit erscheint die Yacht auch in puncto Vorsegel tatsächlich für alle Fälle gefeit.

Das Gaffel-Großsegel soll derweil vor allem für ein einfaches Handling sorgen – die Steilgaffel braucht zugleich nur einen vergleichsweise kurzen Mast, so dass sich die Durchfahrtshöhe schon allein durch Bergen des Großsegels auf sehr moderate 8,20 Meter (über Wasserlinie) reduzieren lässt. Zum Unterqueren noch flacherer Brücken – zum Beispiel bei Kanalfahrten – steht darüber hinaus eine ausgeklügelte Mastlegevorrichtung zur Verfügung. Ist länger anhaltender Starkwind zu erwarten, kann das Gaffel-Großsegel durch ein dreieckiges, bis zum Masttopp reichendes Groß mit rund 10 Quadratmetern (und zwei Reffreihen) ersetzt werden.

Zwischenfazit: In Kombination mit der flexibel konfigurierbaren Lateralfäche der C4-Variante eröffnet die Kutter-Version der Haber 800 sehr eingehende Einstellmöglichkeiten auf unterschiedlichste Windverhältnisse und Kurse. Die Gesamtsegelfäche von 32,8 Quadratmetern mit Standardfock ►



Die großen Fenster lassen viel Tageslicht ins Innere strömen, das insgesamt sehr geräumig wirkt. Auch Stehhöhe und Stauraum fallen üppig aus.

und Gaffel-Großsegel beziehungsweise 42,5 Quadratmetern mit Genua dürfte sich zugleich selbst von kleinen Crews jederzeit problemlos kontrollieren lassen. Das ansonsten recht einfach gehaltene Rigg (ohne Salinge und Achterstag) erfordert im Übrigen kaum Aufmerksamkeit. Gemeinsam mit der über die Schwerter einstellbaren Kurstreue verheißt das Gesamtkonzept ein weitgehend entspanntes Segeln.

### Sicheres Arbeiten

Das Deckslayout überzeugt vor allem unter Sicherheitsaspekten. Solide Handläufe aus rostfreiem Stahl an Kajütdach und Aufbau sowie eine durchgehende GFK-Fußreling sichern den Weg vom Cockpit aufs Vorschiff ab. Auf dem im Vorschiffsbereich abgeflachten Kajütaufbau steht man bei Arbeiten am Mast ebenso sicher wie auf den seitlichen Laufdecks. Während die Fallen am Mast belegt werden, erfolgt der Segeltrimm komplett aus dem gut geschützten Cockpit.

Wind und Wasser von vorn wettet insbesondere der massive Kajütaufbau effektiv ab. Das Kajütdach weist zudem nach achtern einen gewissen Überstand auf, der zusammen mit den seitlich in diesem Bereich montierten Plexiglasscheiben eine Art „Dockshouse“ ergibt. Hinzu kommt

eine umlaufende Süllkante, so dass man sich auf den Cockpitbänken absolut geborgen fühlen kann. Dem Steuermann bieten sich derweil die serienmäßigen Heckkorbsitze als „Arbeitsplatz“ an, denn „unten“ nimmt einem der Kajütaufbau naturgemäß etwas die Sicht.

Die Großschot wird über einen Block mit Hundsfot und Klemme „aus der Hand“ gefahren – die Genuaschoten laufen auf Süllwischen auf jeder Seite. Umlenkscheiben und zusätzliche Klemmen ermöglichen bei Bedarf auch eine multifunktionale Nutzung dieser Wischen. Für die Bedienung von Bug- und

Zentralschwert sind entsprechende Fallen ins Cockpit geführt, die über sogenannte „Powerklemmen“ gehalten beziehungsweise bedient werden – eine gleichsam pfiffige wie effektive Lösung.

Die Cockpitgestaltung präsentiert sich insgesamt sehr ergonomisch. Die beiden seitlichen Backskisten bieten außerdem ordentlich Stauraum. Auch der Einbaudiesel wird über eine Klappe im Cockpitboden gewartet (es gibt außerdem einen seitlichen Zugang von innen).

### Komfortables Wohnen

Unter Deck ist den Konstrukteuren ein weiterer Clou gelungen – indem man auf gerade einmal knapp 8 Metern Rumpflänge auf Komfortattribute stößt, die sich sonst meist nur auf deutlich größeren Yachten finden. Wobei der Begriff „unter Deck“ bei diesem Bootstyp relativ ist: Denn das ausladende Deckshaus erschließt mit seinen großen Fenstern einen kompletten Rundumblick, so dass man zumindest im Stehen eigentlich kaum den Eindruck hat, sich „eine Etage tiefer“ zu befinden. Die Stehhöhe fällt mit 1,87 Metern für diese Bootsgröße ebenfalls sehr beeindruckend aus. Im Gegensatz zu einer „echten“ Deckssalonyacht erstreckt sich der Ausbau jedoch nicht über mehrere Ebenen, so dass man auf dem Salonsofa dann doch wieder „unten“ sitzt und nicht direkt nach draußen sehen kann –



Die Vorschiffskoje glänzt gleichermaßen durch großzügige Abmessungen – hinzu kommen auch hier zahlreiche seegerechte Staumöglichkeiten.



Durch Abklappen des Salon-tisches entsteht im Handumdrehen eine weitere Doppelkoje.

ein bei diesem Bootstyp wohl unumgänglicher, allerdings auch uneingeschränkt akzeptabler Kompromiss.

Dafür lassen die insgesamt neun riesigen Fenster – drei an Steuerbord, zwei an Backbord, drei nach vorn sowie eines nach achtern – sehr viel helles Tageslicht in den Salon. Vier kleinere zu öffnende Seitenluks (zwei an jeder Seite) bieten zudem ausreichende Lüftungsmöglichkeiten.

Die beiden seitlichen Salonsofas stellen bis zu sechs Personen einen bequemen Sitzplatz zur Verfügung und lassen sich gleichermaßen als komfortable Kojen nutzen (hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die geschickt konstruierten klappbaren Rückenlehnen). Das Steuerbordsofa liefert eine 2,17 Meter lange Liegefläche mit einer nahezu durchgehenden Breite von 70 Zentimetern (lediglich unmittelbar im Durchgangsbereich zur Vorschiffskajüte befindet sich ein kurzer Einschnitt, an dem sich die Breite auf 42 Zentimeter reduziert). Die Salonkoje an Backbord weist eine Länge von 1,89 Metern bei einer Breite zwischen 70 und 64 Zentimetern auf. Ein kleines Highlight bildet der clever gelöste Abklappmechanismus des

Salontisches, durch welchen sich mit wenigen Handgriffen an Backbord auch eine Doppelkoje im Salon realisieren lässt.

Gut gefallen haben uns ferner die vielen praktischen Regale und Schapps, die außerdem durchgehend seegerecht gestaltet wurden – an gut gelösten Staumöglichkeiten herrscht im Inneren der Haber 800 ohnehin kein Mangel. Das gilt auch für die kleine Pantry an Backbord unmittelbar vor dem Niedergang. Mit ihrem Zwei-Flammen-Spiritus-Kocher, der abdeckbaren Spüle (einschließlich Druckwassersystem) und einem Frontlader-Kühlschrank lässt sie ebenso in puncto Funktionalität nichts missen. Sehr funktionell gestaltet sich gleichsam der gegenüberliegende abgeschlossene WC-Raum. Er wird wahlweise mit einem Pump- (See-) oder Chemie-WC ausgestattet. Hinzu kommen ein hübsches rundes Waschbecken mit Unterschrank sowie wiederum diverse praktische Ablagen. Dank des großzügigen Platzangebotes und einer Stehhöhe von 1,78 Metern braucht sich auch hier niemand eingeengt zu fühlen. Ein zum Cockpit zu öffnendes Seitenfenster dient der Lüftung.

In der Eignerammer im Vorschiff steht eine geräumige Dreiecks-Doppelkoje mit ei- ►



Auch der abgeschlossene WC-Raum überzeugt durch Funktionalität und Stehhöhe.

ner Länge von 2 Metern bei einer Breite zwischen 1,58 und 0,48 Metern zur Verfügung – ebenfalls durchaus beachtliche Abmessungen für diese Bootsgröße. Hinzu kommen gleichsam vielfältige seegerechte Staumöglichkeiten in Regalen, Schränken und Schapps. Ein kleines Decksluk sowie zwei zu öffnende Seitenfenster bringen Tageslicht und bei Bedarf auch Luft in die Kabine. Stehhöhe ist hier derweil nicht mehr zu erwarten – was aber kein Manko darstellt, da die gesamte Kajüte von der Koje eingenommen wird.

Kurzum: Mit bis zu fünf vollwertigen Schlafplätzen, einer beachtlichen Stehhöhe in allen relevanten Bereichen sowie einer rundherum funktionellen Einrichtung braucht die Haber 800 in Sachen Interieur in ihrer Klasse keine Vergleiche zu scheuen. Auch die Ausbauqualität geht unterm Strich in Ordnung – die Kunststoffelemente präsentierten sich auf dem Testboot makellos, lediglich die Holzarbeiten hätten vereinzelt vielleicht noch etwas sauberer ausfallen können. Größere Schnitzer oder fragwürdige Konstruktionen haben wir jedoch nirgends entdecken können.

## Überraschender Vortrieb bei gutmütigem Seeverhalten

Wer angesichts der vorangegangenen Beschreibungen nun einen behäbigen Motorsegler erwartet, wird spätestens beim Testsegeln wiederum überrascht. Denn die Haber 800 kann und will durchaus segeln. Dabei gestaltet sich ihr Seeverhalten so gutmütig, dass man anfangs schon geneigt ist, ab und zu mal einen Blick auf die Logge zu werfen, ob sich denn tatsächlich ein entsprechender Vortrieb einstellt. Die dort abgelesenen Werte zeugen dann aber doch von einem soliden Fortkommen. Vorausgesetzt Segel- und Lateralplan (Schwerter) sind optimal eingestellt – was angesichts der recht speziellen Konzeption zunächst einer gewissen Eingewöhnung bedarf. Allerdings lernt man dabei auch die diesbezüglichen Möglichkeiten schnell zu schätzen.

So erwies sich unter den Leichtwindbedingungen des Testtages mit gerade einmal 2 bis 3 Beaufort (6 bis

8 Knoten), die später sogar weiter abflauten, insbesondere die Kutter-Version als echter Gewinn. Denn unter Gaffel-Großsegel und Standard-Fock kam die Haber zunächst nur mäßig in Fahrt. Nachdem wir aber auf die große Genua gewechselt hatten – was dank der jeweiligen Rollanlagen nur wenige Minuten in Anspruch nahm – zeigte die Yacht, was in ihr steckt.

So maßen wir auf optimaler Höhe, die wir bei etwa 60 Grad zum Wind festmachten, eine Geschwindigkeit von 4,2 Knoten. Mit aufgeschrickten Schoten kamen wir knapp 10 Grad tiefer sogar auf 5 Knoten Fahrt. Im Raumgang ließ sich die Yacht mit 5,2 Knoten schieben. Der „Top-Speed“ ergab sich schließlich auf einem Halbwindkurs mit 5,5 Knoten – alles durchaus „gesunde“ Werte für diesen Bootstyp bei solch flauem Wind.

Die maximale Höhe unter Genua ermittelten wir bei erstaunlichen 45 Grad – wobei die Yacht allerdings auch nur noch rund 3 Knoten fuhr. Ein solcher Wert ließ sich zugegeben auch unter Fock realisieren – allerdings kamen wir damit lediglich auf eine maximale Höhe von 52 Grad. Auch lagen die übrigen Geschwindigkeitswerte unter Fock im Mittel um einen Knoten unter denen, die wir unter Genua erzielten.

Mit einem korrekten Segeltrimm und einer entsprechenden Anpassung der Schwerter pflügte die Haber unbeirrt durch die kurze spitze Ijsselmeer-Welle und ließ sich dabei tatsächlich jederzeit mühelos auf Kurs halten. Das rundherum „gemütliche“ Steuerverhalten mag sich für Menschen, die meist ambitioniertere Risse segeln, zunächst gleichsam etwas gewöhnungsbedürftig gestalten: So musste ich mich am Anfang in der Steuerarbeit an der Pinne bisweilen bewusst zurücknehmen, um nicht reflexartig auf jede Bootsbewegung zu reagieren – bis ich sozusagen Vertrauen in die Arbeit der Schwerter gefasst hatte. Spätestens dann wird das Segeln mit der Haber jedoch zum wahrhaft unbeschwerten Vergnügen. Durch ein gezieltes „Spiel“ mit den Schwertern lässt sich die Kurstreue auf jedem Kurs auch immer wieder herstellen.

Gegen Ende des Tests probierten wir schließlich auch noch die „Selbst-

steuerwirkung“ der Heckschwerter aus – und tatsächlich können wir nach feinfühligter Anpassung von Schwertstellung und Trimm schließlich die Pinne hochklappen und das Boot „allein“ segeln lassen.


Auf den Punkt gebracht: Wer mit kleiner Crew bei jedem Wind komfortabel und sicher unterwegs sein möchte, könnte mit der Haber wirklich glücklich werden – zumindest sofern er keine weitergehenden Ambitionen, beispielsweise auf der Regattabahn, hegt.

Auch unter Motor macht die Haber eine gute Figur: Unter Volllast erreicht sie mit 6,6 Knoten problemlos nahezu Rumpfgeschwindigkeit, vollführt bei Hartruderlage innerhalb von rund zwei Bootslängen einen Vollkreis und lässt sich jederzeit umgehend aufstoppen. Der Schalldruck unter Deck geht mit 71 Dezibel im Salon und 66,5 Dezibel im Vorschiff ebenfalls in Ordnung.

## Fazit

Die Haber 800C4 ist ein wirklich knuffiges Schiff mit einem für diese Bootsgröße beachtlichen Komfort unter Deck, das zugleich ein sehr hohes Sicherheitspotenzial sowie ein See- und Segelverhalten in Aussicht stellt, das stressfreies Fortkommen bei jedem Wetter verheißt. Hinzu kommt ihr sehr breites Einsatzspektrum dank des extrem geringen Tiefgangs sowie der Mastlegevorrichtung und des Kutter-Riggs, wodurch sich verschiedenste Reviere erschließen lassen. Und da die Yacht außerdem noch trailerbar ist – ein entsprechendes „Zugpferd“ vorausgesetzt – kann man damit auch noch fast überall hinkommen.

Der faire Grundpreis von 79.718 Euro inklusive Umsatzsteuer sollte ebenfalls nicht abschrecken. Wer also mit der etwas eigenwilligen Optik leben kann, sollte einmal einen näheren Blick wagen.

Die Haber 800 ist übrigens sowohl in der Kutter- als auch in der einfacheren Sloop-Variante jeweils mit oder ohne die C4-Schwertkonstruktion erhältlich – beide werden zudem in den CE-Entwurfskategorien B und C (geringerer Ballast) angeboten (eine A-zertifizierte Version ist in Planung). 

# Haber 800C4

## Technische Daten

Konstrukteur.....Henryk Brylski & Janusz Konkol  
 CE-Entwurfskategorie \*..... B  
 Takelungsart (Testyacht) \*\* .....Gaffelkutter  
 Bauweise .....GFK  
 Länge über Alles \*\*\* ..... 7,93 m  
 Länge Wasserlinie..... 7,50 m  
 Breite..... 2,50 m  
 Tiefgang..... 0,58 / 1,80 m  
 Verdrängung (Testyacht) \*\*\*\* ..... ca. 2.650 kg  
 Ballastanteil (Testyacht) \*\*\*\*\* .....ca. 31 %

Masthöhe (über WL)..... 8,20 m  
 Segelfläche am Wind \*\*\*\*\* ..... 32,8 / 42,5 m<sup>2</sup>  
 Großsegel Standard..... 20,5 m<sup>2</sup>  
 Fock Standard..... 12,3 m<sup>2</sup>  
 Genua am Vorstag mit Bugsprit..... 22,0 m<sup>2</sup>

Maschine \*\*\*\*\* .....Einbaudiesel mit 15,4 kW (21 PS)

Anzahl der Kabinen ohne Salon ..... 1  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon \*\*\*\*\* ..... 5  
 Stehhöhe im Mittel ..... 1,80 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....6,7 kn  
 Längen/Breitenverhältnis..... 3,17/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis \*\*\*\*\* .....4,14  
 Spez. Segelfläche \*\*\*\*\* ..... 12,38 m<sup>2</sup>/t

\* auch in CE-Entwurfskategorie B mit geringerem Ballastanteil erhältlich, \*\* auch als Gaffelsloop erhältlich, \*\*\* Rumpflänge, 9,50 m mit Bugsprit (Gaffelkutter, Testyacht), 8,80 m mit Ankerplattform ohne Bugsprit (Gaffelsloop), \*\*\*\* 2.450 kg als Gaffelkutter der Kategorie C, 2.600 / 2.400 kg als Gaffelsloop der Kategorie B / C, \*\*\*\*\* ca. 25 % bei Kategorie C, \*\*\*\*\* Segelfläche mit Fock / mit Genua am Vorstag mit Bugsprit (Kutter-Version), \*\*\*\*\* Einbaudiesel zwischen 10 und 25 PS wählbar, \*\*\*\*\* bei abgeklapptem Salontisch, \*\*\*\*\* mit Großsegel und Standardfock

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe..... 45° .....3,1 kn  
 Optimale Höhe..... 60° .....4,2 kn  
 Aufgeschrickt..... 68° .....5,0 kn  
 Halber Wind..... 90° .....5,5 kn  
 Raumgang ..... 140° .....5,2 kn

Diese Werte wurden mit großer Genua unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 6 - 8 kn, Wellenhöhe: 0,4 m



## Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 79.718 Euro inkl. 19% USt. (800C4 Gaffelkutter)  
 Darin enthalten unter anderem: kuttergetakeltes Rigg (Grundpreis Gaffelsloop-Version Haber 800C4: 73.637 Euro), Schoten, Fallen und Strecker, Standard-Besegelung, Rollreffanlage, Mastelegevorrichtung, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwinschen, Pinnensteuerung, Belegklampen, vier Schwerter (C4-Version, Grundpreis ohne C4-Ausstattung: 70.210 Euro als Gaffelkutter und 64.082 Euro als Gaffelsloop), Bugplattform, Bordstromkreis 12 Volt mit Batterie (105 Ah), Positionslaternen, Druckwassersystem, Kompass, Innenausbau, abklappbarer Salontisch (weitere Doppelkoje), Pantry mit Spüle und Zwei-Flammen-Spiritus-Kocher, Nasszelle mit WC (Chemie-WC) und Waschtisch, Standard-Maschine (wahlweise Vetus 11 PS oder Nanni 10 PS), Lenzpumpe.

## Werft

Yacht Service Sp. z o.o.  
 13-300 Nowe Miasto Lubawskie,  
 ul. K. Makuszynskiego 1 (Polen)  
 Tel./Fax: 0048 - 56 472 54 24  
[www.yacht-service.com.pl](http://www.yacht-service.com.pl)



Grafiken: Michael Herrmann