

Über Plastikschiffe wird ja gern und oft gelästert. Sie werden als „Joghurtbecher“ abgetan, eines sehe aus wie das andere, es fehle ihnen an Schönheit, Eleganz und Seele. Nicht so die Boote, von denen hier die Rede ist. Sie fallen auf. Sie wecken Neugier. Sie begeistern. Und das schon seit Jahrzehnten. Selbst Schiffer von altem Schrot und Korn bekommen bei ihrem Anblick einen wehmütigen Glanz in den Augen.

Es sind keine Klassiker von A&R, Burmester oder Fife. Keine glänzend im Lack stehenden Holzjachten. Und als luxuriöses Renommierschiff taugen auch nur ganz wenige unter ihnen. Dennoch ist ein Gutteil selbst nach heutigen Maßstäben noch überaus hübsch. Ihre Linien sind nicht selten von erstaunlich zeitlosem Schick. Sie besitzen Charme und haben Charakter.

Ihre Ära begann in den frühen fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Damals experimentierten erste Bootsbauer mit glasfaserverstärktem Kunststoff. Erst in den USA, später dann auch in Europa. Die Skepsis gegenüber dem neuen Mate-



Klassiker des GFK

Seit den sechziger Jahren gibt es Serienjachten aus Kunststoffen allen Unkenrufen zum Trotz. Höchste Zeit für eine Hommag



**SWAN 36**

Konstrukteur Sparkman & Stephens
Werft Nautor, Pietersaari (Finnland)
Gebaut ab 1967
 Löffelbug, geringes Freibord, reichlich Decks-
 sprung – die erste Swan ist 40 Jahre nach ih-
 rer Entstehung immer noch ein Hingucker. Sie
 begründete den Erfolg der finnischen Werft.

-Bootsbaus

Einige der ersten Typen segeln bis heute –
 an robuste Konstruktionen und zeitlose Linien

**DUFOUR ARPÈGE**

Konstrukteur Michel Dufour
Werft ... Le Stratifié Industriel, La Rochelle (F)
Gebaut ab 1964
 Mit einem seinerzeit sensationellen Breiten-
 Längen-Verhältnis von 1:3 galt der Halbtonner
 als unmögliche Konstruktion. 30 Jahre später
 steht das legendäre Schiff noch hoch im Kurs.

rial war groß. Entsprechend umsichtig
 wurde es oftmals mit großzügig bemessenen
 Sicherheitsmargen verarbeitet.

Zunächst waren es noch Einzelbauten,
 die hier und da entstanden. Allesamt Exo-
 ten. Den Anfang in der Serienproduktion
 machte auf dem Alten Kontinent die
 Swiftsure aus den Niederlanden. Philip
 Rhodes hatte 1958 die Idee für den 33-
 Fuß-Kielschwerter aus Kunstharz-Gele-
 gen. Auf 20 Jahre bezifferte man damals
 die Lebensdauer der Schiffe. Eine mehr
 als vorsichtige Schätzung, wie sich in den
 darauffolgenden Jahrzehnten erweisen
 sollte.

Die Zahl der von Großwerften und
 Kleinbetrieben hergestellten GFK-Yach-
 ten wuchs schnell ins Unermessliche.
 Viele gerieten, kaum dass sie als Serie aus-
 gelaufen waren, wieder in Vergessenheit.
 Andere hingegen nicht. Boote vom Typ
 Arpège, Contessa, Fähnrich, Königskreu-
 zer, Rasmus 35, Hanseat, HR 31 Monsun,
 IW 31, Nicholson 33, 35, 43 oder 55,

Mistral 33, Swan
 48 oder 65 und
 viele andere mehr
 – sie erfreuen sich
 bis heute größter
 Beliebtheit. ▷



SWAN 48

Konstrukteur Sparkman & Stephens
 Werft Nautor, Pietersaari (Finnland)
 Gebaut ab 1971
 Die fast 15 Meter lange Yacht gilt als die vielleicht schönste Swan, die je in Serie ging. Drei von insgesamt 46 produzierten 48ern befinden sich heute noch in Händen deutscher Eigner.

Die „Elan“ von Pantaenius-Gründer Harald Baum ist auf der Regattabahn zu Hause

Fläche und bescheidener Segeltragezahl nicht auf Antrieb in Fahrt. Dennoch waren sie damals eine gute Wahl. Und sie sind es noch.

Ihr Gelcoat mag im Lauf der Zeit an Glanz verloren haben, versprödet oder ausgekreidet sein. Das lässt sich mit einer gründlichen Politur ein, zwei Mal im Jahr wettmachen. Manches Schiff kommt mit frisch lackierter Außenhaut beinahe gar wie ein Neubau daher. Mit dem Unterschied, dass die schmucken Linien, das niedrige Freibord oder die üppigen Deckssprünge der Alt-68er längst un-nachahmlich sind. Es sind Boote mit Kult-Status.

Die 1964 von Michel Dufour vorge-stellte Arpège beispielsweise macht insbe-

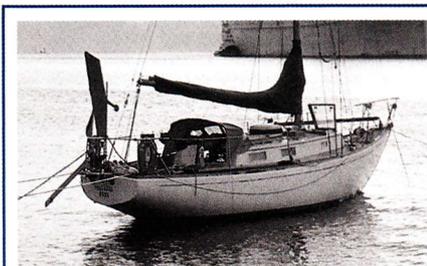
sondere mit dunkelblauem Rumpf eine gute Figur. Ihr prominenter, eigenwillig gestalteter Kajütaufbau gleicht das bei diesem flachbordigen Boot fehlende Vo-lumen aus.

Wie die Arpège markieren viele der Schiffe aus den Sechzigern und Siebzigern den Übergang vom herkömmlich klas-sischen Bootsbau zur modernen Yacht. Einiges an ihnen ist noch erkennbar vom altbackenen Holzbootsbau inspiriert. Ihre kantigen Deckshäuser mit den steilen Sei-tenwänden, die weit aus dem Wasser ge-hobenen, in ein kleines Spiegelheck mün-denden Achterschiffe, all das lässt sie fast ein wenig antiquiert aussehen.

Es mag in der Gegenwart praktischere Boote mit deutlich besseren Segeleigen-

Es sind meist gediegene Fahrten- und Regattaboote. Ihre Eigner behalten sie in der Regel ein ganzes Seglerleben lang. Weil es gut gebaute, haltbare Schiffe sind. Verlässliche Kumpel. Fürs Wochenende, für den Sommertörn, für die Ozeanpassage oder gar für eine Weltumsegelung.

Diese Boote gehen durch dick und dünn, ohne dass man sich je Sorgen um ihre Struktur hätte machen müssen. Meist schwerer gebaut als nötig, erscheinen sie aus heutiger Perspektive und angesichts moderner Boots-ausrüstungen eine Idee untertakelt. So kommt manche Konstruk-tion jener Jahre mit geringer benetzter



FÄHNRICH 34

Konstrukteur Anton Miglitsch
 Werft Muffler, Lübeck; Bülte, Rendsburg
 Gebaut ab 1968
 Mit 10,25 Meter Länge war der Fähnrich zu seiner Zeit das größte deutsche Kunststoffboot. Bobby Schenk ging damit auf Weltumsegelung.



KÖNIGSKREUZER

Konstrukteur Tord Sunden
 Werft AB Telfa, Göteborg (Schweden)
 Gebaut ab 1968
 Der Langkieler wurde als Nachfolger des Folke-boots konstruiert. Über die Jahre hinweg mauserte er sich zum veritablen Halbtonner.



HANSEAT 70 B

Konstrukteur Willi Asmus
 Werft Asmus-Werft, Glückstadt
 Gebaut ab 1973
 Nach IOR Mark III gezeichnet, erregte das Boot wegen seines Wulstbugs Aufsehen. Der sollte das Stampfen im Seegang verringern.

Es ist nicht das Material, welches eine Yacht zum Klassiker macht. Was zählt, sind Charakter, Linien und ein stimmiges Konzept

schaften geben. Boote mit mehr Speed raumschots, einer um Welten geräumigeren Plicht, gehobenerem Komfort an und vor allem unter Deck. Doch was bedeuten all diese Vorzüge, die Zahl der Kojen und Sanitäräume, Küchenzeile und Rundsofa bis hin zur Badeplattform gegenüber dem Reiz gestreckter Überhänge, eleganter Heckpartien und einem Bonsai-Achterschiff, auf dem sich außer Flaggenstock, Klüsen und Bootsnamen nichts unterbringen lässt?

Es liegt nahe, die Yachten aus der Pionierzeit des GFK-Bootsbaus als Kunststoff-Klassiker zu bezeichnen. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass der über jeden Zweifel erhabene Klassikerexperte David Ryder Turner das Ende der Ära klassischer Yachten ausgerechnet mit dem Auftreten von GFK-Bauten datiert. Gleichwohl gab auch er zu, dass die Unterscheidung von klassischen und nicht-klassischen Yachten letztlich eine Geschmacksfrage sei. Einen Bootstyp wie die englische Contessa 32 beispielsweise würde er dank „der Feinheit ihrer Linien“ sehr wohl zu den klassischen Yachten zählen – obwohl sie aus Glasfasermatten und Kunstharz gebaut ist.

Auch Patrice de Colmont, bis Mitte der Neunziger Veranstalter der Nioulargue-Regatta von Saint Tropez, akzeptierte im-

mer schon Meldungen von Schiffen zum großen Klassikerauftrieb an der Côte d'Azur, die ihm gefielen und die er für klassisch hielt. Kunststoff hin oder her.

In Deutschland grenzt sich die im Freundeskreis Klassische Yachten organisierte Szene aus taktischen Gründen von GFK-Booten ab. Obgleich auch deren Protagonisten längst klar ist, dass die Unterscheidung anhand des Baumaterials auf Dauer nicht haltbar ist. Doch noch möchte man in Neustadt, Laboe oder Flensburg unter sich bleiben.

Dabei: Wer würde angesichts der Eleganz einer IW 31, einer charmanten Mistral 33, der kraftvollen Linien und Noblesse einer Sparkman & Stephens'schen 48er- oder 65er-Swan bestreiten, dass mit diesen Schiffen damals jenes gewisse Etwas zu Wasser gelassen wurde, das auch drei, vier Jahrzehnte später bei aller unübersehbaren Patina wirkt? Es sind Yachten, die gepflegt und gesegelt und manchmal sogar von Generation zu Generation weitergereicht werden.

Viele der heutigen GFK-Klassiker waren damals nicht gerade günstig. Ihre Substanz rechtfertigt jedoch über die Jahre hinweg den Preis. Wer etwa in den Siebzigern den Kauf einer Hanseat der Glückstädter Asmus-Werft erwog, steckte den Gegenwert einer Eigentumswohnung

oder eines Hauses in ansprechender Lage in sein Hobby. Wer andererseits solch ein Schiff heute in gepflegtem Zustand verkauft, bekommt den seinerzeitigen Preis annähernd zurück.

Kein Wunder, dass die ab 1964 an der Unterelbe gebauten Boote bis dato einen eingeschworenen Fanclub haben. Eigner der Hanseat 68, das ist die Fahrtenslup mit der eigenwillig geschlitzten Hutze über dem Niedergang, oder der variantenreich gebauten Hanseat 70 erfreuen sich auch im 21. Jahrhundert noch an der durchdachten Konzeption ihrer Schiffe mit den zweckmäßigen Speigatten und den aufwändigen Formteilen unter Deck.

An Bord von solide geplanten Seeschiffen mit tiefen Spantschnitten fühlt sich sogar manche nicht ganz so segelbegeisterte Ehefrau wohl, wenn es draußen mal ruppig wird. Diese Boote werden allenfalls aus Altersgründen ihrer Eigner, also „wegen Aufgabe des Segelsports“, hergegeben. 378 Hanseaten entstanden bis zur Schließung der Asmus-Werft 1985. Service und Ersatzteile gibt es nach wie vor in Glückstadt.

Auch an Bord der in Norddeutschland bei verschiedenen Werften gebauten Fähnrich, einem behaglichen Fahrtenboot mit großem Kajütaufbau, verbringt mancher Senior seinen Segelsommer. Bobby ▷



HANSEAT 42

Konstrukteur..... Willi Asmus
Werft..... Asmus-Werft, Glückstadt
Gebaut ab..... 1985
Auf Basis des bewährten Kommodore-Rumpfs entstand eine 13-Meter-Langfahrtyacht mit markantem Deckshaus für kleine Crews.



HR MONSUN 31

Konstrukteur..... Olle Enderlein
Werft..... Hallberg-Rassy, Ellös (Schweden)
Gebaut ab..... 1974
Mit 4,2 Tonnen Gewicht ist der Langkieler mit der Rassy-typischen Glasscheibe nicht gerade agil. Dafür ist das Sicherheitsgefühl enorm.



ALBIN BALLAD

Konstrukteur..... Rolf Magnusson
Werft . Albin (Schweden); Shipman (Dänemark)
Gebaut ab..... 1968
Als schnelle „Familien-Halbtöner-Hochseeyacht“ wurde die 9,14-Meter-IOR-Konstruktion beworben. Rund 1500 Käufer griffen zu.



CONTESSA 32
 Konstrukteur..... David Sadler
 Werft Waterloo Rd. Yard, Lymington (GB)
 Gebaut ab 1971
 Das Schiff ging aus den überarbeiteten
 Rissen des Ur-Folkeboots hervor. Vor
 allem in England hat es viele Fans. Re-
 gelmäßig finden Klassenregatten statt.

Sowohl renn- als auch fahrtentauglich: die Contessa „Connie“ vor Cowes in Aktion

Schenk unternahm gar seine erste Weltumsegelung mit einem 10,25-Meter-See-kreuzer dieses Typs. Seine „Thalassa“ brachte es auf sechs Tonnen Gewicht. „Ein für heutige Verhältnisse unvorstellbar schweres Schiff mit äußerst konservativen Linien, dafür aber überaus gutmütig zu segeln“, erinnert sich Schenk. Das Ruder wurde seinerzeit übrigens noch aus Holz gebaut. Schlicht, weil man fürchtete, GFK würde den hohen Belastungen, die auf ein Ruderblatt wirken, nicht standhalten.

Ein Evergreen unter den Tourenbooten ist die 1966 von Olle Enderlein konstruierte Rasmus 35. Dieses Mittelplecht-schiff mit eingedektem Steuerstand ist außerordentlich komfortabel und wurde Prototyp der erfolgreichen Hallberg-Rassys dieser Tage, die sich durch schiffige Linien, soliden Bootsbau und kräftige Motorisierung auszeichnen. Auch mit der

HR 31 Monsum fand der Bootsbau auf der westschwedischen Insel Orust sein Thema. 900-mal wurde sie gebaut. Die berühmteste ist die „Golden Lady“. Nach einem Kap-Hoorn-Törn und dreieinhalbmaliger Weltumsegelung steht das Fahrtenschiff von Kurt Björklund nun in einem Museum im schwedischen Råå.

Das englische Pendant dazu sind die vom Charakter her ähnlichen Fahrtenboote vom Typ Nicholson. Sie wurden in mehreren Ausführungen ab 32 Fuß aufgelegt und genießen bis heute bei Touren-seglern nicht nur in rauen britischen Küstengewässern einen ausgezeichneten Ruf. Die 35er beispielsweise entstand 228-mal seit 1970. Die traditionell langkielige, mäßig betuchte Konstruktion verträgt eine Menge Wind und ist bis heute auf den Weltmeeren unterwegs. Nicht zuletzt ihrer Optik verdanken die konventionellen Fahrtenslups und -ketchen viele Liebha-

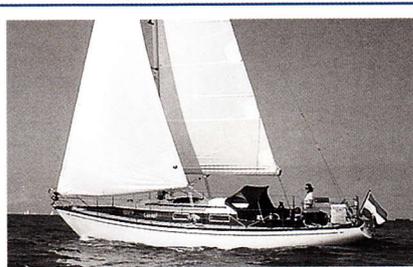
ber. Eher elegant als knuffig sind die größeren Typen. Von der Nicholson 43 wurden ab 1968 insgesamt 37 Exemplare verkauft, 26 waren es von der 55er, die erstmals 1970 vom Stapel lief.

Das prominenteste Beispiel legendärer GFK-Boote an der norddeutschen Küste ist die 48er-Swan „Elan“. Eigner ist der Hamburger Harald Baum, Gründer des Yachtversicherers Pantanenius. Dessen dunkelblauer Nautor-Werftbau wurde von den New Yorker Yachtarchitekten Sparkman & Stephens mit Flossenkiel und noch mit skeggeführten Ruder gezeichnet. Das engagiert gesegelte Schiff startet regelmäßig bei namhaften Regatten, wie dem Swan Rolex Cup vor Porto Cervo. Und auch bei der DaimlerChrysler North Atlantic Challenge war die „Elan“ 2003 mit von der Partie. Inzwischen segelt das Boot in der 33. Saison. Weltweit gibt es 46 der schönen Schwäne, die von 1971 bis 1975 gefertigt wurden.

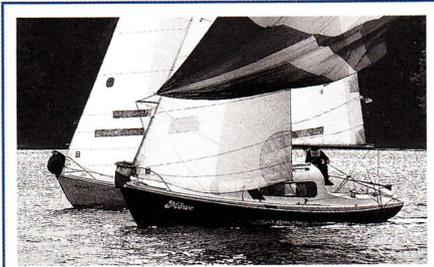
Einen weiteren Volltreffer landeten Sparkman & Stephens mit der Swan 65. Auch dieses Schiff ein Hit, der von 1972 bis 1989 in 41 Exemplaren, überwiegend ketschgetakelt, die finnische Werft verließ. Die bärenstarke Wuchtbrumme mit kühn geneigtem Vorsteven und ansehnlichem achteren Überhang schmeißt viel Wasser zur Seite, 32 Tonnen. Ein Boot, >



RASMUS 35
 Konstrukteur..... Olle Enderlein
 Werft..... Hallberg-Rassy, Ellös (Schweden)
 Gebaut ab 1969
 Ab 1966 zunächst in Vollholz, drei Jahre darauf dann in GFK gebaut. Die Mittelcockpityacht gilt als Prototyp aller späteren HR-Modelle.



MISTRAL 33
 Konstrukteur..... Olle Enderlein
 Werft..... Hallberg-Rassy, Ellös (Schweden)
 Gebaut ab 1972
 Eine schlanke, zehn Meter lange Achtercockpityacht mit Mahagoni-Aufbau und serienmäßigem Teakdeck. Der ideale Tourensegler.



VARIANTA
 Konstrukteur..... E. G. van de Stadt
 Werft..... Dehler Bootsbau, Freienohl
 Gebaut ab 1966
 Das sportliche, kentsichere Kielschwertboot markiert den Start der Fahrtenschiff-Produktion im Sauerland. Das Konzept: variantenreich.



»Ich finde sie einfach schön«

Christian Gnass, Chef der Hamburger Yachttechnik-Firma Sailtec, ist langjähriger Regattasegler und Eigner der 1976 gebauten Swan 431/003 „Chinook“

YACHT: Herr Gnass, jedes Jahr präsentieren die Werften komfortablere Cruiser/Racer. Warum segeln Sie eine betagte Swan?

Gnass: Eine Neuheit ist immer nur kurze Zeit eine Sensation. Meine „Chinook“ wird auch in vielen Jahren noch etwas Besonderes sein.

Inwiefern?

Natürlich habe ich nicht das Platzangebot einer

heutigen 43-Fuß-Yacht. Aber mir gefällt die klassische Einrichtung der Swan. Sie ist komfortabel, gemütlich, großzügig. Ich finde sie einfach schön. Und ich bin sicher, dass mein heute 30 Jahre altes Schiff solider, hochwertiger und belastbarer ist als alles, was momentan im Großserienbau entsteht.

Warum haben Sie sich für diesen Bootstyp entschieden?

Nach 25 Jahren Erfahrung auf nationalen und internationalen Hochseeregatten suchte ich für meine Frau und mich ein eigenes Schiff. Von Regatten kannte ich die Vor- und Nachteile der Hightech-Yachten. Die Wahl fiel daher – für mich selbst überraschend – auf einen Klassiker, eine von Sparkman&Stephens gezeichnete Swan 431.

Was zeichnet Ihr Boot gegenüber modernen Serienyachten aus?

Obwohl die S&S-Konstruktion von 1974 nicht das Geschwindigkeitspotenzial heutiger Boote

hat, bietet sie hervorragende Segeleigenschaften und legt bei allen Wetterbedingungen ein erstklassiges Seeverhalten an den Tag. Sie liegt ausgeglichen und weich auf dem Ruder. Besonders bei hartem Wetter ist sie viel komfortabler zu segeln als moderne, breite Boote mit U-Spant.

Der geneigte Vorsteven, der beschnittene IOR-Spiegel, das mit Winschen, Doradelüftern und Haltebügeln bestückte Deck – welche Rolle spielt für Sie diese für das Schiff so charakteristische Optik?

Die ist mir ganz wichtig. Mit „Chinook“ segele ich eine Yacht statt eines der heute üblichen Raumwunder mit breitem Heck und achtern eingelassener Badeplattform, Heckdusche und all den Dingen, die zwar praktisch sein mögen, mir aber nicht so sehr gefallen. Die Swan dagegen ist ein elegantes Seeschiff. Ich würde sie unter keinen Umständen durch ein modernes Boot ersetzen.

19 – 22
September
2006

International Trade Fair
for Luxury Travel

LUXURY LEISURE

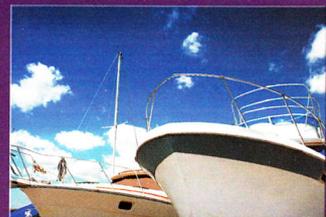
Moscow

In the International
Exhibition Centre
„CROCUS EXPO“ Moscow,
Russia's biggest and newest
exhibition venue

MSI Fairs & Exhibitions

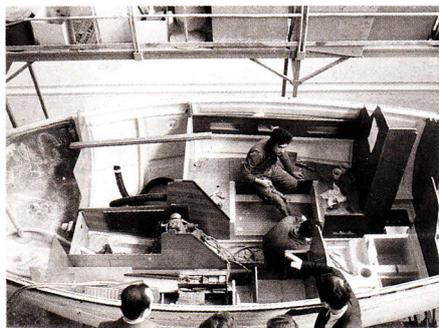
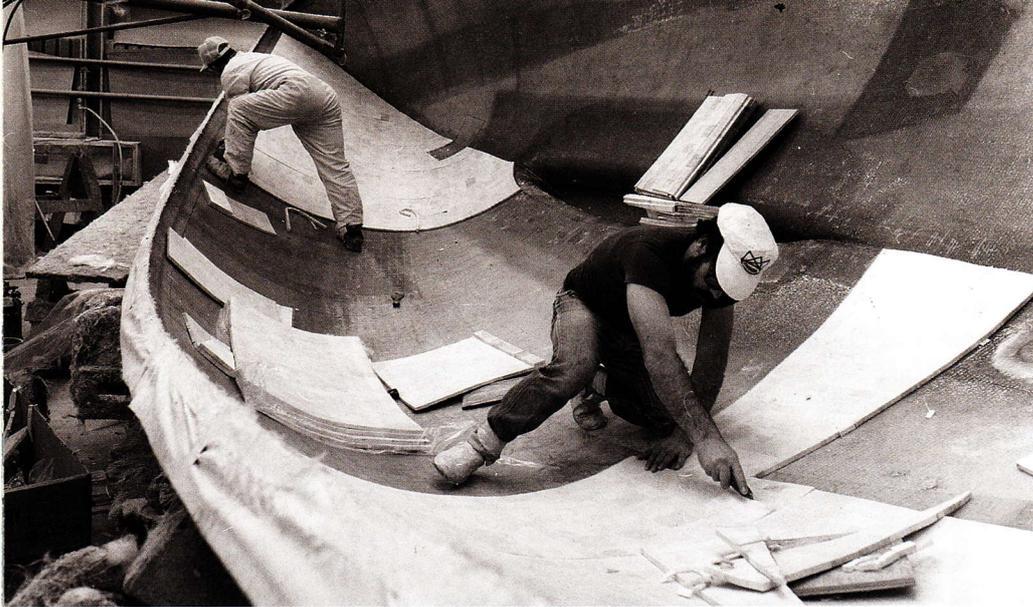
Connecting the world of business

Ms. Daniela Stocksreiter
Wohlebengasse 6/4th floor
1040 Vienna, Austria
Tel.: +43 1 402 89 54-44
Fax: +43 1 402 89 54-54
E-Mail: luxury@msi-fairs.com
www.luxury-moscow.com



www.luxury-moscow.com • luxury@msi-fairs.com

LUXURY
LEISURE
Moscow



Bootsbau in den Siebzigern. Großzügig dimensionierte Rümpfe, solide Ausbauten

eine Fünf-Sterne-Luxuskreuzfahrt an. Übrigens segelten insgesamt fünf Swan 65 Whitbread-Regatten.

Mithin also ein überaus erprobter Oceanracer, der noch heute bei so mancher maritimen Großveranstaltung als Renommierobjekt unterwegs ist. Der neapolitanische Reeder und Boss des italienischen America's-Cup-Syndikats Mascalone Latino Vincenzo Onorato erholte sich beispielsweise des Öfteren an Bord seiner 65er-Swan.

Einen ähnlichen Charme, wenn auch nicht ganz das Format, hat die gut neun Meter messende IW 31. Der schöne S & S-Entwurf Nr. 1899 entstand 1967 für die schwedische IW-Werft und eine englische Werft als She 31. Der Bootstyp reüssierte als erfolgreicher Halbtonner. Die IW 31 wurde von 1968 bis 1985 gut 300-mal in drei Versionen gebaut. Sie geht bei annähernd vier Tonnen Verdrängung mit

36 Quadratmeter Tuch an den Wind. Ein Raumwunder ist die elegante Slup mit feiner Vor- und Achterschiffspartie natürlich nicht. Im Salon sitzt man sich bei Bück- statt heute erwarteter Stehhöhe gegenüber. Doch das nehmen die Besitzer bereitwillig in Kauf.

All diese Schiffe sind nur einige Beispiele aus der frühen Ära des GFK-Bootsbaus. Die Berliner Architekten Martin Horstbrink und Dirk Kroll, sie segeln selbst ein 30 Jahre altes Kunststoffboot vom Typ Nordisk Snekke, haben in einer vorläufigen Liste sage und schreibe 214 Modelle erfasst. Am zweiten Septemberwochenende organisieren sie an der Ostsee in Maasholm oder Schleimünde das erste Treffen von GFK-Klassikern. Klönschnack mit Gleichgesinnten, Erfahrungsaustausch über Bootspflege, eine ungezwungene Familienwettfahrt und die Auszeichnung eines besonders gepflegten Bootes als „Ostsee-Perle“ sind geplant. Eine Jury wird aus allen teilnehmenden Yachten den schönsten GFK-Klassiker des Jahres ermitteln. Kriterien sind außer dem Pflegezustand insbesondere die Authentizität.

„Es kann sowohl ein perfekt restauriertes Schiff als auch ein altes, originalerhaltenes mit Gebrauchsspuren gewinnen“, erklärt Martin Horstbrink. Warum das Ganze? „Wir wollen ein Bewusstsein für die erste Generation von GFK-Segelyachten schaffen“, so die Initiatoren. Ziel sei es, die Schiffe der Sechziger und Siebziger

dessen erhebliche Verdrängung und entsprechend gepfefferte Betriebskosten allenfalls zum gut gepolsterten Bankkonto ihres Eigners passt. Dennoch, welcher Segler würde beim Anblick dieser eleganten 65-Füßer nicht schwach? Der mexikanische Waschmaschinenfabrikant Ramon Carlin machte sie mit dem ersten Whitbread-Round-the-World-Sieg 1973/74 seiner „Sayula II“ berühmt. Im Vergleich zum heutigen Volvo Ocean Race mutet die Premiere des Offshore-Rennens mit mehrgängigen Menüs wie



MAXI 77
 Konstrukteur..... Pelle Petterson
 Werft... Pelle Petterson AB, Askim (Schweden)
 Gebaut ab 1971
 400 Boote pro Jahr ließ der Star-Designer Anfang der Siebziger von dem Familienschiff bauen – in GFK-Großserienproduktion.



INTERNATIONALES FOLKEBOOT
 Konstrukteur..... Tord Sundén
 Werft Marieholm, Smaland (S); Albin, Askim (S)
 Gebaut ab 1968
 Das Holz-Folke im Kunststoffgewand und mit mehr Fahrtenkomfort – dieses Konzept ging auf. Die Segeleigenschaften: hervorragend.



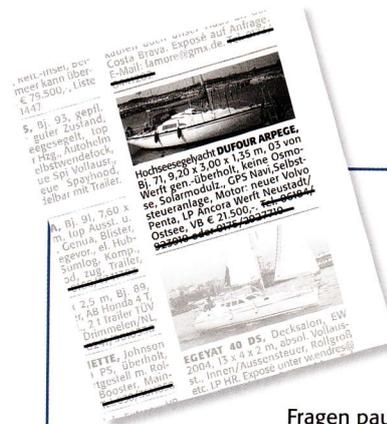
IW 31
 Konstrukteur..... Sparkman & Stephens
 Werft..... IW-Varvet AB, Henan (Schweden)
 Gebaut ab 1967
 Neun-Meter-Halbtonner, gebaut in drei Versionen. Eine Slup mit überaus feiner Vor- und Achterschiffspartie, aber wenig Wohnkomfort.

in ihrer Erscheinung und zeitgemäßen Verbreitung nicht mehr nur als olle und billige Fortbewegungsmittel zu sehen. Die besonderen, zum Teil an traditionsreiche Konstruktionen angelehnten Entwürfe haben längst Liebhaber gefunden, die konventionellen, soliden Bootsbaus zu schätzen wissen. Die Erzeugnisse dieser Zeit sind eben nicht die „Joghurtbecher“, als die sie im Hafen und der Öffentlichkeit belächelt werden, meint Horstbrink.

Teilnehmen an dem Treffen können mindestens 25 Jahre alte Schiffe des frühen Kunststoff-Bootsbaus (Infos unter Tel. 030/692 68 99 oder per E-Mail an martin@horstbrink-kroll.de). Die Größe spielt dabei keine Rolle. Bislang haben sich rund 25 Teilnehmer gemeldet.

Schließlich könnten, wie bei der Holzboot-Fraktion, von einem neuen Klassenbewusstsein alle profitieren. Eine gute Idee.

Erdmann Braschos/Pascal Schürmann



Preis-Fragen

Was ist ein GFK-Klassiker heute wert, der vor mehr als drei Jahrzehnten gebaut worden ist? Wie viel bringt er auf dem Gebrauchbootmarkt ein? Anders als bei Schiffen neueren Datums fällt es schwer, auf solche

Fragen pauschale Antworten zu finden. Dennoch lassen sich zu-

mindest Anhaltspunkte ermitteln. Etwa mithilfe des Kleinanzeigenteils in der

YACHT. Darin werden regelmäßig auch ältere GFK-Segelboote angeboten. Zwar sind die Preisvorstellungen einzelner Verkäufer nicht selten zu hoch gegriffen. Wer jedoch über einen längeren Zeitraum hinweg verschiedene Offerten beobachtet, wird nach und nach ein Gefühl für den üblichen Marktpreis einzelner Schiffstypen entwickeln.

Wer sich für ein ganz bestimmtes Modell interessiert, kann sich zudem in jedem größeren Hafen auf die Suche nach seinem Traumboot machen. Auch wenn nicht jeder GFK-Klassiker zum Verkauf steht – das Gegenteil ist eher der Fall –, so sind doch die Eigner solcher Schiffe meist gern bereit, Auskünfte über die Stärken und Schwächen ihrer Schmuckstücke zu erteilen. Häufig kennen sich auch die Besitzer gleicher Schiffe und wissen, wo ein Boot zum Verkauf steht. Gleiches gilt für die Klassenvereinigungen, in denen einzelne der vorgestellten Yachtmodelle organisiert sind. Auch dort gibt es viele wertvolle Infos. Einige Klassen sind im Internet präsent. Über gängige Suchmaschinen wird man rasch fündig.

HAUSMESSE HADERSLEV

26. UND 27. AUGUST ZWISCHEN 10.00 UND 17.00 UHR



X-Yachts
WORLD CLASS SINCE 1979

X-Yachts A/S · Fjordagervej 21 · 6100 Haderslev · Danmark +45 74 52 10 22 · x-yachts.com
X-Yachts Deutschland 0461 160 66 66 · Agentur Lübecker Bucht 0436 290 06 44