

Stabiger kleiner Seekreuzer

Hurley 830

Die Hurley 830 ist ein kräftiges kleines Schiff. Eine feste Struktur, hohe Stabilität, große Zuladungsfähigkeit und das Vermögen auch kräftige Böen gutmütig zu parieren geben Sicherheit. Ralf Weise segelte das Schiff für uns, Zeichnungen von Michael Herrmann



Zu Beginn des GFK-Yachtbaus gab es schon einmal Hurley-Yachten. Sie wurden in Großbritannien gebaut und machten sich als tüchtige kleine Küstenkreuzer einen Namen. Als in den achtziger Jahren der Konkurrenzdruck aus dem Ausland zunahm und viele britische Werften ihre Tore schlossen, wurde der Name Hurley von einem Holländer gekauft.

Kurze Zeit später wurde die Hurley 800 von dem Dänen Arne Borghegn konstruiert und in Holland ungefähr 160 Mal gebaut.

Heute kommt dieses Schiff weiter modernisiert als Hurley 830 auf den Markt und wurde zum ersten Mal auf der Düsseldorf Bootsausstellung 2004 dem deutschen Publikum vorgestellt.

Das Schiff fällt auf und ragt aus den sonst üblichen Flossenkielern heraus, denn die Hurley gehört zu den wenigen kleinen Serienyachten, die noch mit einem langen Kiel und S-Schlag im Spant gebaut werden. Auch über Wasser erscheint sie mit ihrem langen Bugüberhang und dem konventionellen Aufbau traditionsbewusst. Lediglich die angesetzte Badeplattform und das 7/8-Rigg geben einen modernen Touch.

Unter Deck

Auch unter Deck setzt sich der Eindruck fort, ein Schiff aus einer vergangenen Ära vorzufinden. Es gibt zwar fünf verschiedene Einrichtungsvarianten, doch die vorgestellte Standardeinrichtung ist relativ einfach und in erster Linie für die See und in zweiter Linie für den Hafen gebaut – ungewöhnlich für ein Schiff dieser Größe.

So kann man die Salonkojen, die längsschiffs ohne modische Rundungen eingebaut sind, gut während der Fahrt nutzen. Eine dritte Seekoje ist als Hundekoje auf der

Steuerbordseite eingebaut. Auffällig ist das Fehlen einer Innenschale oder Verkleidung am Aufbau. Das hat den Vorteil, dass man Leckagen im Beschlagsbereich leichter auf die Spur kommt, es kann nichts knarren und Feuchtigkeit sammelt sich nicht in irgendwelchen Hohlräumen. Dem Glanz gewohntem Auge ist das fremd und so wird werftseitig eine Kunstleder-Verkleidung als Option angeboten.

Seegerecht sind auch die festen und gut geformten Handläufe unter Deck und der sehr tiefe Bilgensenkpf. Hier passen viele Pützen Wasser rein und wer mag, kann ihn als Stauraum für Getränke nutzen.

Bei dem eigentlich ganz praktischen Tisch mag man geteilter Meinung sein. Er ist in der Höhe und Richtung verstellbar und kann auch im Cockpit in eine Halterung gesteckt werden.

Unter Motor

Eingebaut ist ein Zweizylinder Vetus Diesel mit 8 Kilowatt Leistung. Da die Hurley ein Langkieler ist, wird ein konventioneller Schaftantrieb mit einem dreiflügeligen Festpropeller installiert. Die Welle wird durch ein wassergeschmiertes Lager geführt. Der 25-Liter-Dieseltank ist ein bisschen knapp und sollte noch durch ein paar Kanister in der Backskiste ergänzt werden.

Der Motor ist von allen Seiten gut zugänglich auf Schwingelementen gelagert und mit einer elastischen Kupplung mit der Welle verbunden.

Es ist frisch und böig an diesem Tag. Ab und zu fegt ein Schauer über das Land, doch zwischendurch scheint immer wieder die Sonne und der Wind flaut auf akzeptable fünf Windstärken ab. So müssen wir bei den Maschinenmanövern schon auf ▶



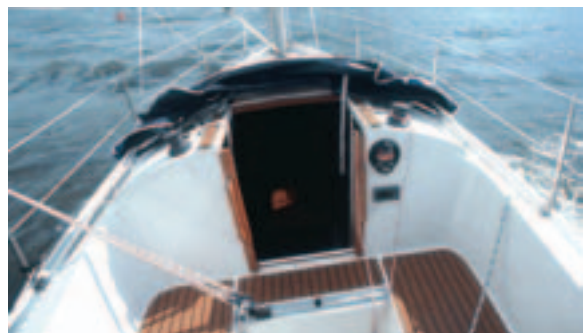
Das tiefe Cockpit bietet guten Schutz

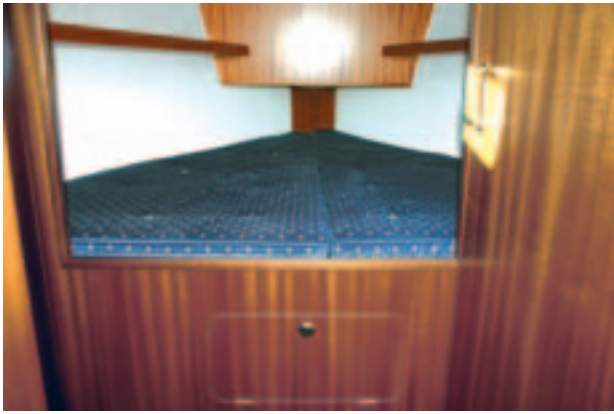
Der Ankerkasten hat eine Gummidichtung



Die Schotwünsche sind zu klein geraten

Die Bedienung der Fallen geschieht vom Cockpit aus





Dem Eigner stehen fünf Einrichtungsvarianten in verschiedenen Holzarten zur Auswahl

die Windrichtung achten, doch anders als bei modernen Leichtbauten machen der Hurley kräftige Böen wenig aus. Als wir den Hafen verlassen haben, erreichen wir gegen den Wind, dank des großen Dreiflüglers, die Rumpfgeschwindigkeit von 6,3 Knoten. Bald nehmen wir die Drehzahl zurück und gehen auf 5,5 Knoten. Das scheint die richtige Marschfahrt zu sein. Relativ ruhig schiebt das Boot gegen die Wellen. Unter Deck messen wir 69 Dezibel (dB) Schalldruck im Salon, 66 dB im Vorschiff. Das ist vergleichsweise wenig.

Bei einem Drehkreis über Back- und Steuerbord beträgt der Durchmesser eine Schiffslänge bei 19 Sekunden. Für ein solch langkieliges Boot ein guter Wert. Das Aufstoppen gelingt ebenfalls innerhalb einer Schiffslänge. Bei der Rückwärtsfahrt braucht das Schiff etwas länger als moderne Konstruktionen, um auf das Ruder zu reagieren.

Unter Segeln

Als wir das Großsegel setzen, hat der Wind kurzzeitig eine weitere halbe

Stärke abgenommen. Das nach achtern umgelenkte Großfall lässt sich gut bedienen, mit der kleinen Fallwisch durchsetzen und schon bald steht das Tuch im Wind. Nur leicht luvgerig mit über fünf Knoten zieht das Schiff damit am Wind seine Bahn. Die Hurley wendet zügig, reagiert sanft auf einfallende Böen und raumschots erreichen wir sogar Rumpfgeschwindigkeit! Das bedeutet, dass trimmfaule Skipper bei frischer Brise nur mit dem Großsegel gut zurechtkommen.

Bei guten fünf Windstärken rollen wir die Genua I voll aus. Das ist sicherlich zu viel Tuch, doch wir möchten auch feststellen, was das Schiff vertragen kann. Ein Problem ist das Dichtnehmen des 20 Quadratmeter großen Tuches. Die 16er Winschen sind zu klein und ein normal gebauter Segler wie ich kommt damit kaum zurecht. Als das Segel dann aber für einen Hoch-Am-Wind-Kurs eingetrimmt ist und sich das Schiff weit auf die Seite legt, zeigt es was in ihm steckt. Mit fünfeinhalb Knoten zieht es unbeirrbar seine Bahn. Selbst Böen mit zirka 20 Knoten

lassen die Hurley unbeeindruckt. Auch bei 35 Grad Lage gelangt kein Wasser an Deck und gleichgültig wie das Schiff krängt, es bleibt kursstabil und reagiert prompt auch auf Leeruder. Dann braut sich in Luv doch noch schlechtes Wetter zusammen. Der Himmel wird dunkelgrau, fast schwarz und Regenschleppen eilen auf uns zu. So gehen wir ins erste Reff, ein Kinderspiel, dank des Einleinenreffsystems. Die Genua rollen wir auf zwei Drittel der Fläche ein und da fegen schon die ersten Böen über uns hinweg. Da der Wind damit gleich vorlicher dreht und in Lee die Uferböschung naht, müssen wir ohne vorbereitende Kommandos wenden. Das klappt ganz gut, obwohl wir kaum Zeit haben, vorher richtig Schwung zu holen. Mit einer Ausgangsposition von dreieinhalb Knoten schieben wir durch die siebener Böe auf den anderen Bug. Die schlagende Schot kann nicht so schnell geholt werden, wie wir wollen, und so fallen wir ab und lassen auf einem Raumschotsgang Ruhe einkehren. Erst als die Wucht des Windes nachlässt und er auf zirka 25 Knoten – also sechs Beaufort –



Der Kocher kann ausgezogen werden

An Steuerbord ist eine Hundekoje untergebracht



Die Maschine ist gut zugänglich

abgenommen hat, bereiten wir den nächsten Am-Wind-Gang vor. Unter den immer noch 25 Quadratmetern Tuch kreuzen wir uns auf dem Eemmeer ein. Schnell haben wir uns an das Schiff gewöhnt und kommen damit zurecht. Wenn wir ein wenig zu hoch fahren und die Genua im Vorliek einzufallen beginnt, kommen wir auf einen Wendewinkel von 80 Grad, also einer wahren Höhe von 40 Grad und laufen dabei immer noch fünf Knoten. Es nähert sich wieder eine Böe, nicht so stark wie die vorherige, doch um die 28 Knoten werden es auch sein. Der Wert ist geschätzt, da wir keine Windinstrumente an Bord haben. Weiße Schaumstreifen wehen über das Wasser und selbst hier auf dem kleinen Binnenrevier bilden sich ungefähr 30 Zentimeter hohe Wellen. Im Grunde wären wir jetzt mit dem zweiten Reff gut bedient, doch das ist nicht eingeschoren. So rollen wir noch ein wenig die Genua ein und versuchen, durch Höhe kneifen, die Luft frühzeitig aus den Segeln zu lassen. Hier offenbart sich ein Schwachpunkt. Der Traveller ist unter Last kaum zu verstellen und durch den ungünstigen Schotwinkel, der schräg nach vorne zeigt, kann man nicht genug Kraft auf den Baum bringen. So steht ►



Der Wc-Raum ist sehr schmal

das Segel etwas zu weit mittschiffs, mit etwas zu viel Bauch. Doch auch diesen Fehler verzeiht das Schiff. Wieder kommt kein Wasser an Deck und der Druck auf dem Ruder ist selbst bei 35 Grad Krängung gering. Was für mich ein wenig ungewohnt ist, ist das schmale Cockpitsüll. Ich kann nämlich kaum über die abgeklappte Sprayhood schauen und so würde ich mich gerne eine Etage höher setzen. Bequem ist das aber nicht. Sicherlich würde man weiter draußen auf See mit der Sitzposition auf den Duchten gut zurechtkommen, doch hier in dem engen Revier muss man ständig nach vermeintlichen Kollisionsgegnern Ausschau halten. Als ich vorne nach dem Rechten schauen will, hangel ich mich auf den Seitendecks in Richtung Bug. Die großen Handläufe und

das rutschfeste Flexiteakdeck geben guten Halt. Auch auf dem breiten Vorschiff findet man guten Halt. Als der Wind dann abflaut, geht es zurück in den Hafen, eigentlich schade, denn der Tag auf der Hurley hat großen Spaß gemacht.

Fazit

Die Hurley ist ein sicheres Schiff, vor allem das hohe Segeltragevermögen und die Gutmütigkeit auf dem Ruder geben auch in Grenzsituationen ein sicheres Gefühl. Das macht sie sowohl für eine Anfängerfamiliencrew als auch für den ambitionierten Lang-



Die Bilge ist sehr tief und kann als zusätzlicher Stauraum benutzt werden

fahrtsegler interessant. Das spiegelt sich auch in der CE-Klassifizierung wider. Mit kleinen Modifikationen ist sie mit der Kategorie A = Hochsee zu haben – ungewöhnlich für ein Schiff dieser Größe. Insgesamt ist die Hurley ein gelungener Entwurf.

■ Die Werft

Hurley Yachtbuilders ist ein kleiner Bootsbaubetrieb in Zeewolde, nicht weit vom Südufer des IJsselmeers entfernt, genauer: am Süzipfel des Flevolandes am Eemmeer. Am Rande eines großen Ferienzentrums wird seit einigen Jahren von Willem und Joop Zijl der Yachthafen Eemhof betrieben. Die beiden Brüder hatten schon seit längerem die Idee, ihre heizbare Winterlagerhalle besser zu nutzen und so packten sie die Gelegenheit beim Schopfe und erwarben günstig die Formen der Hurley 800. Der Besitzer des alten Betriebes in Hengelo wollte sich aus Altersgründen aus dem Arbeitsleben zurückziehen. Als auch noch der alte Produktionsleiter sich einverstanden erklärte, mit umzuziehen, stand einem Neuanfang nichts mehr im Wege.

So fing das Team im Frühjahr 2003 zunächst klein an und produzierte bis heute vier Schiffe. Die Kaskos werden in einem Spezialbetrieb in Friesland laminiert und dann per LKW nach Zeewolde transportiert. Dort werden sie ausgebaut, übergeben und eventuell weiter betreut und gewartet. Bei der Produktion kommt es den Firmeninhabern nicht darauf an, möglichst billig zu bauen und über den Preis in den Markt zu kommen. Wert gelegt wird auf Qualität, besonders im GFK-Bereich und hier wird ständig nach guten Lösungen geforscht. So soll der nächste Typ, die Hurley 1050 komplett im Harzinfusionsverfahren gebaut werden. Die 830er entsteht noch im Handauflegeverfahren mit „normalem“ Polyesterharz. Allerdings werden die äußeren Lagen mit dem höherwertigen Isophthalsäureharz laminiert und der ganze Rumpf mit sechs Lagen Epoxid (Option) gegen Osmose geschützt.

Durch die Betriebsgröße ist es möglich, sehr flexibel auf Kundenwünsche zu reagieren. So werden fünf verschiedene Einrichtungslayouts angeboten, die wiederum in verschiedenen Holzarten gefertigt werden können. Der Rumpf

kann in verschiedenen Farben geliefert werden und auch die von mir angesprochenen Kritikpunkte können von der Werft spontan verändert werden. Die kritischen Bereiche sind im Wesentlichen in zwei Punkten zusammenzufassen: Der Traveller: Er ist unter Last kaum verstellbar, das sollte geändert werden. Außerdem sollte er, eventuell zum Abnehmen, in der Mitte des Cockpits und nicht an der Vorkante befestigt werden. Damit würde die Schot besser von der Sprayhood frei bleiben und man könnte durch den besseren Schotwinkel mehr Kraft in den Baum einleiten. Manchen Segler mag das aber stören, da das Cockpit dadurch unterteilt wird. Die Werft sollte aber die abnehmbare (und teurere) Lösung als Option anbieten.

Die Schotwischen: Sie sind zu klein. Selbstholende 24er-Zweigang-Wischen sollten es schon sein.

Zwei andere kritisierte Details stehen schon auf dem Arbeitszettel der Werft. Das sind die teilweise nur einseitig, oder nur mit Dichtungsmasse eingeklebten Schotte. Standard sind in Zukunft zweiseitige Winkellamine. Das andere Detail waren die nicht lackierten Kojenauflagen, die möglichst bald nachgearbeitet werden sollen.



Die Werft setzt auf Qualität in kleiner Serienproduktion

Hurley 830

Technische Daten

Konstrukteur Arne Borghegn
 Takelungsart 7/8 Sloop
 Bauweise ... Rumpf massiv GFK, Deck Balsa-Sandwich
 Länge ü.A. 8,30 m
 Länge Wasserlinie 6,70 m
 Breite 2,74 m
 Tiefgang 1,25/1,40 m
 Verdrängung leer 3200 kg
 Ballast 1250 kg
 Ballastanteil 39,1 %

Mast über der WL 11,5 m
 Segelfläche am Wind* 29,2 m²
 Großsegel 15,5 m²
 Genua I 21 m²
 Genua II 17 m²
 Fock 13,7 m²
 Spinnaker 48 m²
 Maschine (Testboot) 2 Zyl. Vetus 8 kW
 Tankkapazität Diesel 25 l
 Tankkapazität Wasser 125 l

Größte Stehhöhe 1,83 m
 Stehhöhe Salon, vorne 1,80 m
 Stehhöhe Vorschiff 1,65 m
 Anzahl der Kojen (inkl. Salon) 5

Theo. Rumpfgeschwindigkeit 6,3 kn
 Längen/Breitenverhältnis 3,0/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis* 3,7
 Spez. Segelfläche* 9,1 m²/t

* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Fock

Geschwindigkeiten

Größte Höhe 38° 4,7 kn
 Optimale Höhe 45° 5,7 kn
 Aufgeschrickt 60° 6,1 kn
 Beste Geschwindigkeit 90° 6,3 kn
 Raumgang 130° 6,1 kn

Besegelung: Großsegel und Genua 36,2 m²
 Bezogen auf Windstärke 4-5 Bft., 15-18 kn
 Wellenhöhe 0,2 - 0,3 m



Preise und Ausstattung

Standardausführung 55680 Euro inkl. 16% MwSt.

Darin enthalten unter anderem:

Großsegel, Fock, Bugkorb und Seereling, Positionslaternen, Innenbeleuchtung, Starter-Batterie und Bordstrom-Batterie je 55 Ah, Lenzpumpe, Fallenstopper, 4 Winschen, Kühlbox, Druckwasser, Spirituskocher, 2 x Antifouling, Anker mit Leine, Festmacherleinen, Fender, Feuerlöscher
 Gesegelt haben wir ein Schiff mit zusätzlich folgender Ausrüstung (Auszug): Flexiteak, Furlux Rollanlage, Genua, Einleinenreffsystem, Echolot, Log

Preis der gesegelten Version zirka 68.000 Euro

Händler und Werft

Hurley Yachtbuilders
 Slingerweg 9, NL 3896 LD Zeewolde
 Telefon: 0031 36 522 85 21
www.jachthaven-eemhof.nl

