



Der moderne
Klassiker
Eygthene 24

Im Zeichen der Formel

Nach IOR vermessen, war die englische Eygthene 24 in den 70ern ein sportlicher und erfolgreicher Vierteltonner. Kaum ein Schiff spiegelt die bauchig-burschikosen Formen jener Jahre so gut wieder wie das frühe Ron Holland-Design. Mit ihrem durchdachten Ausbau ist die Britin heute als taugliches Tourenboot für überschaubares Geld interessant

Text und Fotos: Hinnerk Stumm

Bedrohlich zieht schon die nächste, tiefschwarze Wolkenfront westwärts über die Eckernförder Bucht, als wir mit der gut 30 Jahre alten Eygthene 24 den Hafen verlassen, um den GFK-Klassiker mit Regattageschichte Probe zu segeln. Keine fünf Minuten später schüttet es erneut wie aus Eimern, Windböen drücken die bauchige Britin auf die Seite – bis kurz darauf wieder die Sonne scheint. „Manchmal hadert man dann doch mit seinem norddeutschen Segler-Schicksal“, kommentiert Eigner Timo Westphal das wechselhafte Wetterdebakel trocken. Aber was soll's, ein typisch skandinavischer Sommer eben. Die englische Eygthene begegnet ihm jedenfalls mit britischem Understatement und zieht stoisch ihre Bahnen über die Bucht.

In den Linien ein Kind ihrer Zeit

Ihr stark überhängender Bug, der extrem wulstige Bauch (auf fast drei Meter Breite kommen gerade mal 7,32 Meter Länge!) und das schmal auslaufende Heck sprechen klar die Sprache der IOR-Formel, die die 70er Jahre im Segelsport dominierte. Und auch im Namen lässt sich diese Herkunft wiederfinden, denn wenn man „Eygthene“ mit starkem neuseeländischen Akzent ausspricht, hört es sich an wie „eighteen“, was dem da-

maligem Rating der 1/4-Tonner nach der International Offshore Rule von 18 Fuß entspricht. Als eben solcher startete die von Ron Holland gezeichnete Yacht 1973 bei der Vierteltonner-WM – und gewann auf Anhieb!

Anfang des Ron Holland-Mythos

Es war erst der zweite Entwurf des noch jungen Neuseeländers, der heute als einer der bekanntesten Konstrukteure längst Yachtbaugeschichte geschrieben hat. Fastnet-Gewinner wie die Nicholson 33 *Golden Delicious* (1975) oder *Imp* (1977), aber auch erfolgreiche Maxi-Racer wie *Kialoa* und *Condor* stammen aus seiner Feder. Der heute auf Superyachten spezialisierte Holland, der lange für die finnische Edelschmiede Nautor's Swan zeichnete, setzte sich mit der *Mirabella V* 2003 endgültig ein Konstruktions-Denkmal: Mit 247 Fuß (75,22 Meter) ist sie noch immer die größte Slup der Welt.

Den Anfang dieser Erfolgsgeschichte aber schrieb die Eygthene 24. Dank ihrer Regatta-Erfolge stieg der Bekanntheitsgrad des Konstrukteurs und das Boot ging ab 1974 bei Master Marine in Guernsey in Serienproduktion. Bis 1983 verkauften sich weit über 200 Einheiten; genaue Zahlen kennt heute niemand mehr, zumal sie parallel in Florida auch als Kiwi 24 verkauft wurde. Die Klientel damals: ▶



Die weit überlappende Genua lässt das Boot an der Kreuz schnell anspringen. Räumliche Kurse sind durch die breite Form eher problematisch



Der voluminöse IOR-Bauch sorgt auf der Eygthene unter Deck für ein wahres Raumwunder (1): zwei Hundekojen, V-Koje, WC und Pantry mit Zweiflammenherd sowie ein Esstisch und diverse Staumöglichkeiten konnten verbaut werden. Der Ausbau ist einfach, aber solide. Die Elektrik ist veraltet (2). An den Fenstern kommt es zu Spannungsrissen und in der Folge zu Leckagen (3)

ambitionierte Segler, die auch auf den Fahrtentörn nicht verzichten wollten.

Vortrieb durchs Vorsegel

Auch heute noch merkt man der Yacht diese sportlichen Wurzeln an. Die (abgesehen von den kurzen Regenböen) eher leichten Winde zwischen sieben und zehn Knoten reichen voll aus, um gute Geschwindigkeiten bis zu fünf Knoten an der Kreuz zu erreichen. Satte 32 Quadratmeter Segelfläche treiben das knapp zwei Tonnen schwere Schiff dabei an. Und natürlich, denn auch das ist prägend für jene Jahre, ist der Großteil davon in der riesigen, mit 150 Prozent stark überlappenden Genua 1 untergebracht. Vor allem dank ihr springt das Boot in Böen schnell an. Wenden mit diesem Vorsegel allerdings ist nicht ganz unproblematisch, zumal ein zusätzliches Babystag den toppgetakelten Mast nach vorn hin aussteift. Zwei Mastvarianten wurden in der zehnjährigen Bauzeit an Deck gestellt. Während frühere Exemplare noch mit einem leichteren und besser trimmbaren Doppelsaling-Mast ausgestattet waren, ist bei der Eygthene von Timo Westphal schon das stärkere Mastprofil mit nur einem Salingpaar im Einsatz.

„Auf Halbwind- bis Amwindkursen fühlt sich das Schiff am wohlsten“, erklärt Eigner Westphal, der mit seiner

Matula auch noch erfolgreich auf Mittwuchsregatten mitsegelt. Und in der Tat ist die Höhe, die wir in der schwachen Brise an der Kreuz laufen, beachtlich. Trotz ausladender Hüften ist die Wasserlinie recht schmal gehalten, was die benetzte Fläche gering hält. Erst in Böen und folglich zunehmender Krängung unterstützt die Formstabilität des extrem breiten Rumpfes sowie der tiefe Kiel mit über 50 Prozent Ballastanteil das hohe

Technische Daten

Design	Ron Holland
Werft	Master Marine/Guernsey
Lüa	7,32 m
LWL	6,25 m
Breite	2,95 m
Bauweise Rumpf & Deck als GFK Sandwich	
Tiefgang	1,40 m
Verdrängung	1.955 kg
Ballast	1.020 kg (52 %)
Takelung	topp
Segelfl. a.W.	32 m ²
Spinnaker	45 m ²
Kojen	4
Motor	Vire 7 PS (Benzin)/Petter 6,6 PS (Diesel), einige umgerüstet auf Außenborder
Neupreis. (1974)	circa. 15.000 Euro
Gebrauchtsboote	ab 6.000, guter Zustand 8.000 bis 10.000 Euro
Internet	www.eygthene24.com

aufrichtende Moment. So kann die maximale Segelfläche lange getragen werden, was Geschwindigkeit bringt. Die leichte Schwäche auf raumen Kursen hingegen ist typisch für IOR-Yachten jener Jahre. Das oft zu schmal konstruierte Heck hat dort nicht genügend Auftrieb, um die Schiffe bei mehr Wind anzuheben und in den Surf zu bringen. Was auch der 33-jährige Lehrer bestätigt. Aber gleichzeitig unterrichtet er mich, „dass die allgemeinen Segeleigenschaften dennoch überdurchschnittlich für Yachten jener Jahre sind“. Bei so viel Eignerstolz heißt es Vorsicht, um sich keine Rüge einzufangen. Und der Pädagoge hat ja Recht: Damals hervorragend, beeindruckt der Vierteltonner seglerisch auch heute noch.

Regattaorientiertes Deckslayout

Prägnant und für Regatten optimiert ist der recht schmale und kurze Kajütaufbau. Über breite Laufdecks gelangt man so schnell nach vorn, das große Vordeck bietet reichlich Platz für Segelwechsel, die durch die große Vorschiffsluke getauscht werden. Auch sonst fällt der Regattaaufbau an Deck ins Auge: Zahlreiche Trimmfunktionen und ein relativ breiter Traveller, der auf einem Brückendeck quer durchs Cockpit verläuft, zeugen davon. Bei vielen Schiffen (so auch auf dieser), sind zudem bereits Modernisie-



Knackpunkte, die vor dem Kauf der Eygthene überprüft werden sollten: Durch Regatta-Einsatz kann das Balsa-Sandwichdeck weich, gerade an Belastungszonen wie dem Mastfuß kann der Holzkern verrottet sein (4); dieses altersschwache Ventil muss getauscht werden (5), der Vire-Benzin-Innenborder sollte mit einer Zwangsbelüftung nachgerüstet sein (6)

rungen wie ein geteiltes Achterstag oder Kicker nachgerüstet. Das Cockpit ist klein und kompromisslos sportlich konstruiert, weshalb die Crew dank sehr flacher Cockpitsüßls besser auf den Seitendecks sitzt. Wegen der großen Bootsbreite zahlt sich dies dann allerdings auch als effektiver Ballast aus.

Im Interieur ungewöhnlich wohnlich

Unter Deck sorgt der breite Bootsbauch für ein kleines Raumwunder. Eine abgetrennte V-Koje mit separatem Pump-WC und Stauschrank konnten genauso verbaut werden wie eine (damals) vollwertige Pantry mit Spüle und zweiflammigem

Gasherd direkt hinter dem Hauptschott. Gegenüber ist so Platz für einen kleinen, gemütlichen L-Salon, achterlich Raum für zwei weitere, großzügige Hundekojen, die auch als Stauraum nutzbar sind – speziell dann, wenn der wesentlich platzsparendere und laufuhigere Vire-Benzin-Innenborder verbaut ist. Das ist mehr an Wohnraum als bei den meisten vergleichbaren Schiffen jener Jahre. Der in einer Innenschale installierte Holz ausbau ist zwar einfach, aber ungewöhnlich wohnlich für ein Schiff dieser Größe. Die geringe Stehhöhe, kleine Fenster und zahlreiche Holzschapps erzeugen eine heimelige Höhlenatmosphäre, wie sie

bezeichnend für den Bootsbau der 70er Jahre ist.

Fazit: sportlicher Allrounder für überschaubares Geld

Zudem ist der 70er Jahre-typische Innenraum optimal ausgenutzt, was die Eygthene zu einem praktischen, kleinen Küsten-Cruiser macht, mit dem man auch heute noch bedenkenlos kürzere Törns machen kann. Zumal die See- und Segeleigenschaften überzeugen und der Innenborder bei Flaute Sicherheit gibt. Gerade für Pärchen oder sportliche Familiencrews mit knappem Budget ist die Eygthene bei Preisen ab 5.000, für handwerklich Unbegabte besser um 8.000 Euro, als flottes Einsteigerboot gut geeignet.

Oder wie es Eigner Westphal formuliert: „Man bekommt für überschaubares Geld eine richtige, kleine Yacht, mit der man auch heute noch ambitioniert segeln kann.“ Was will man mehr?

Typische Schwachpunkte:

Mittlerweile etwas in die Jahre gekommen und aufgrund der sportlichen Ausrichtung oft auch im Regatta-Einsatz gewesen, sollte die Eygthene bei Kaufabsichten generell gut gecheckt werden. Zwar ist sie grundsätzlich solide gebaut, weist aber einige typische Schwachpunkte auf.

Bei vielen Schiffen macht mittlerweile das Balsa-Sandwichdeck Probleme; gerade an Belastungszonen wie rund um den Mast oder an den Püttingen ist durch Leckagen öfter der Holzkern verrottet. Auch das Hauptschott kann davon betroffen sein, was dann sehr aufwendig in der Restauration wird. Oft wurden Belastungsstellen daher (wie hier auch) verstärkt.

Durch die einlaminieren Bodenwrangen, die im Kern aus Holz sind, führen die Kielbolzen. Ist der Kern über die Jahre durch Haarrissbildung und Bilgewasser feucht geworden, können auch die Bolzen betroffen sein und gammeln. Dann steht oft (wie hier auch) eine aufwendige Reparatur an: Kiel abschrauben, Innenschale in Segmente sägen und entfernen, Bodenwrangen ersetzen und neu einlaminieren. Verräterisch sind aufgesägte Innenschalen oder größere Flickstellen mit Harz und Matte.

Bei Vire-Benzinmotoren ist unbedingt auf eine nachgerüstete, äußere Zwangsbelüftung zu achten. Sie war werftseitig nicht verbaut, sodass es zu Verpuffungen kommen kann. ⚓