

Shark 24

Zur Geschichte

Der nach Kanada ausgewanderte Konstrukteur und Bootsbauer Georg Hinterhoeller suchte für seine Familie mit zwei Kindern eine handige Yacht.

Sie sollte bei den heftigen Frühjahrs- und Herbststürmen beherrschbar bleiben, in den windarmen Sommermonaten Segelspaß bringen und bei den Clubregatten mithalten können.

So entstand in den 50er Jahren die erste Shark 24.

Schon bei den ersten Schlägen zeigte sich der Sperrholz-Prototyp allen gleichgroßen und viel größeren Yachten derart überlegen, dass 1959 die Seriengeneration in glasfaserverstärktem Kunststoff aufgenommen wurde.

Da man damals noch keine Erfahrungen im GFK-Bau hatte, verwandte die Hinterhoeller-Werft ein nach heutigen Erkenntnissen viel zu starkes Handauflegelaminat.

Die Internationale Shark 24 – Klasse (Interessengemeinschaft der Shark 24 Touren- und Regattasegler) schreibt dieses Laminat heute noch zwingend vor, um die Chancengleichheit der älteren Boote bei Regatten zu wahren.

Der beruhigende (und nachweisbare) Vorteil: der Rumpf wird nicht weicht! Er ist ungewöhnlich robust. Shark 24 Veteranenschiffe beweisen das nach 50 Jahren harter Segel.

Einer der Gründe dafür, dass selbst älteste Shark 24 auf dem Gebrauchtmotormarkt hoch gehandelt werden.

Shark 24 – Regattayacht oder Tourenschiff?

Die interessanten Klassenregatten, die jährlichen Kontinental- und World-Cups mit strenger Ausrüstungsbeschränkung für chancenreichen, preiswerten Regattaspieß sowie die aufsehenerregenden Gesamtsiege nach KR, IOR, IMS und Yardstick deuten auf die Regattayacht hin.

Tatsächlich aber ist die Shark 24 wegen der guten Allroundeigenschaften bei Tourensegeln und Einhandsegeln noch höher geschätzt.

Der langjährige Mitgliederstand der Klassenvereinigung, die sich um die Belange beider kümmert, zeigt das.

Shark 24 – die Traileryacht

Der problemlose und sichere Transport der Shark 24 fängt beim einfachen Maststellen an (Gewicht ca. 22 kg). Zwei Personen stellen das Rigg ohne Kraftaufwand.

Der feste Stand auf der flachen Kielschle, der geringe Tiefgang, die nicht nur im Wasser schrittlinien Linien in Verbindung mit dem seit vielen Jahren bewährten Markentrailer begründen den Ruf der Shark 24 als "die" Traileryacht.

Eine tourenausgerüstete Shark 24 mit dem Standardtrailer, Stahl verzinkt, wiegt ca. 1.500 kg, mit dem Alutrailer ca. 1.400 kg. Ohne Motor, Ankerschirm usw. ca. 1.240 kg.

Für Trailerkapitane, die kranunabhängig sein wollen, wird ein Hänger mit ausfahrbarem Slipwagen angeboten. Oder Kielschwertausführung mit nur 0,55 m Tiefgang.

Shark 24 im Hafen

Der große Einstieg mit dem weit zu öffnenden Schiebeluk in Verbindung mit der Sonnen - Regen - Persenning zaubert mit einfachen Mitteln Stehhöhe in die Kajüte und Lebensraum ins Cockpit.

Wer es noch komfortabler haben will, montiert das Sprayhood mit dem reißverschlussverbundenen Cockpit-Zelt.

Shark 24 Innenausstattung

Erliesene Polsterqualität und das warme Teak erzeugen die gemütliche Kajüt-Atmosphäre. Große Salonkoben (2,05 x 0,73 m) erlauben nicht nur erholsamen Schlaf; die Sitzposition stimmt selbst für Sitz-Riesen. Der Tisch ist demontierbar oder mit einem Griff im Cockpit anzuschlagen.

An Backbord ist eine Spüle mit Handpumpe neben der herausnehmbaren Kühlbox montiert. Darunter Frisch - und Abwasserbehälter. An Steuerbord ist der Platz für den Kocher, darunter für Schubladen und Pantry-Utensilien.

Das Vorschiff mit einer großzügigen Doppelkoje von 1,96 x 1,65 m bekommt Licht und Luft durch ein großes Plexi-Luk in Alurahmen. Unter dem mittleren Polster des Vorschiffs ist Platz für das WC.

Im Anschluss an die Salonkoben und unter dem Cockpit sind Riesenstauräume für Segel, Schlafsäcke usw. Die Staufächer unter allen Kojen schlucken mühelos die Ausrüstung einer mehrköpfigen Crew für einen längeren Törn.

Shark 24

Schon die Wikinger bewiesen: **Länge läuft!** Das ist heute wieder unumstritten. Das Längen - Breitenverhältnis bewirkt hervorragende Segeleigenschaften, die Anfängern Fehler verzeihen und die Experten verblüffen - Sicherheitsreserven unter allen Bedingungen.

Das **7/8 Rigg**, heute wieder hochaktuell, verträgt viel Wind und ist einfacher zu handhaben. Man kann z.B. nur unter Großsegel oder Fock allein aufkreuzen. Das Patentbündel vom Cockpit aus erspart den Gang aufs Vorschiff.

Das achtern angeschlagene Ruder hat den besten Wirkungsgrad. Drehen "auf dem Teller", ermüdungsfreies Rudergehen auf Langtörn, kursstabil.

Das Motorschapp ermöglicht volles Herausklappen des am verstärkten Spiegel angeschlagenen Außenborders (2 bis 6 kw) während des Segelns. Der Motor ist vom Rudergänger bequem im Sitzen erreichbar.

Der konventionelle Decksaufbau gibt Halt und Sicherheit auf dem Weg zum Vorschiff.

Die außergewöhnlich große Backskiste nimmt neben allem nicht in die Kabine gehörenden Zubehör auch ein Schlauchboot auf.

Auffallend geräumiges Cockpit: bestens zum Segeln, drei bis vier Mitsieger können auf der Luvseite sitzen. Platz zum Sonnen oder gemütlichen Beisammensein im Hafen.

Shark 24 – Außergewöhnliche Leistungen

- Atlantiküberquerungen hin und zurück
- Pazifiküberquerungen
- 1968, 80 sm Regatta mit Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,8 kn
- 1972 Sieg u.A. Nordseewoche "Rund Helgoland"
- 1977 Single-Hand-Bermuda-Race, 6 Pl. u.A. und mit Abstand kleinste Yacht

Technische Daten:

| | | | |
|-----------------------|----------------------|------------------|----------------------|
| Länge ü.a. | 7,31 m | Arbeitsfock | 7,80 m ² |
| Länge WL | 6,34 m | Genua | 12,00 m ² |
| Breite ü.a. | 2,10 m | Spinnaker | 23 m ² |
| Tiefgang, Kiel | 0,96 m | Masthöhe ab WL | 8,80 m |
| Tiefgang, Kielschwert | 0,55 m | Höhe auf Trailer | |
| Gewicht | ca. 953 kg | (Kiel) | ca. 2,60 m |
| Ballast | ca. 310 kg | Höhe auf Trailer | |
| Großsegel | 13,00 m ² | (Kielschw.) | ca. 2,25 m |