



CORSAIR PULSE 600

Tanz auf drei Rümpfen

Corsair Pulse 600 – ein Trimaran nicht nur für den sportlichen Segelspaß zwischendurch, sondern geeignet auch für einen aufregenden Urlaubstrip in heimischen oder per Trailer zu fernerer Revieren. Kann das klappen? Wir testeten Corsairs Kleinsten auf der Schlei in Schleswig-Holstein.

Von Michael Krieg



Foto: Sven Jürgensen,
Mittelmann's Werft

Gegründet 1985 im sonnigen Kalifornien nahe San Diego, hat Corsair Marine sowohl Sitz als auch die Produktion nach Vietnam in die heutige Ho-Chi-Minh-Stadt, das ehemalige Saigon, verlegt. Die Werft baut die wohl populärsten trailerbaren Trimarane der Welt. Bisher haben mehr als 1700 Boote die Werft verlassen. Mehrrümpfer polarisieren auch bei uns kaum noch. Die Zeiten, wo sie lediglich ein Nischendasein fristeten, scheinen längst vorbei. Vor allem im Fahrtenbereich sind sie durch das große Platzangebot, handelt es sich um entsprechende Katamarane oder auch größere Trimarane, und wenig bis kaum Krängung unterwegs immer beliebter. Im Gegensatz zu

dieser Spezies erinnert bei einem Trimaran wenigstens der Mittelrumpf noch an einen herkömmlichen Yachtrumpf und sie verfügen über ein cleveres Faltsystem, das Yachten auch für schmalere Plätze nutzbar macht. Bei unserem Probanden, dem neuesten und kleinsten Modell des großen Trimaranherstellers Corsair, ist der Rumpf aber eher mit einem schmalen, offenen Rennjollenrumpf der 1930er-Jahre vergleichbar.

Corsair Pulse 600 – so der Name des Neuen. Er soll der erschwingliche und familientaugliche Einstieg in die aufregende Corsair-Welt sein. Rein äußerlich gelingt das dem kleinen Tri schon einmal – kompakt konstruiert nach den

Maße:

Lüa 6,00 m; Breite 2,45 / 4,50 m

Gewicht:

ca. 370 kg

Segelfläche:

24,60 qm

Preis:

ab 38 554 Euro
(ohne Transport und segelklare Übergabe)



neuesten Erkenntnissen im Trimarandesign, kommt der Pulse 600 mit extra großvolumigen Außenschwimmern und negativen Steven daher, die auch, so verspricht es die Werbung, den „performance“ orientierten Segler begeistern sollen und optional mit Namenszug und aggressiv wirkendem Design auf den Rümpfen (Option) versehen ist.

Der Tiefgang variiert dank einfachem Steckschwert und -ruder, beide in Kompositbauweise, von 0,22 bis 1,20 Meter, die zudem komplett hochgezogen werden können. Kein Problem also, mit dem Tri wie mit einem Strand-Cat auch am flachen Ufer anzulanden. Das Großsegel lässt sich per Kurbel an der Mastvorderkante auf dem Baum aufrollen. Dazu kommt eine Rollfock und ebenso der Gennaker.

Die beiden Schwimmer sind sowohl an Land als auch auf dem Wasser einfach klappbar – so wie bei allen Corsair-Modellen. Man braucht nur die Sicherungsbolzen vorn und hinten rausdrehen, die Wanten leicht lösen, sodass sie nicht unter Spannung stehen und kann die Ausleger problemlos mit einem Handgriff nach unten drücken, sodass sie dann unter dem Haupt-rumpf verschwinden, während die Beams hochschwenken. Das Klappen funktioniert wie bei allen Corsair-Trimaranen nach dem gleichen Prinzip. Wichtig, eben auch im Wasser!

Dadurch, dass die Schwimmer nicht tiefer sitzen als der Mittelrumpf – die bleiben auf der gleichen horizontalen Position –, werden sie auf der gleichen Ebene untergeschoben. Sie werden also nicht runtergedrückt. Das Boot verliert auch nicht aufgrund der Tatsache, dass diese Schwimmer höher liegen als der Hauptrumpf im zusammengeklappten Zustand an Stabilität. Sie dienen immer noch als Schwimmkörper. Egal in welcher Position.

Und so kann man, trotz der problemlosen Reduzierung der Breite, womit der Corsair dann auch in jede übliche kleinere Box in den Häfen passt, sich noch sicher und ohne Krängung auf dem Tri bewegen. Die Breite des Tris variiert in dem Falle von ausgeklappt 4,50 auf 2,45 Meter.

Durch die konsequente Leichtbauweise wiegt der Tri ca. 370 Kilogramm, mit Zuladung und Trailer (250 Kilogramm) kommt man auf eine Anhängelast von 620 Kilogramm. Dank des Gesamtgewichtes und der eingeklappten Breite des Gespanns ist auch die Straßenfahrt mit einem sogar ungebremsten Trailer zulässig und kann somit – die EG-Richtlinien erlauben europaweit eine Trailerbreite von 2,55 Metern – von einem normalen Pkw gezogen werden. Außerdem kann der Tri aufgrund seines relativ geringen Gewichtes wie eine Jolle über eine Rampe geslippt werden. Sehr gut: Zur Standardausrüs-



Werden die Schwimmer eingeklappt, ist der Corsair gut trailerbar u

AN DECK

Vielseitigkeit ist ein Merkmal des Bootes. Zunächst gibt es viel Platz auf den Trampolinen und der wannenartige Mittelrumpf bietet ein Süll mit recht breitem Profil, auf dem man bequem sitzen kann. Das offene Cockpit bietet Platz für vier, durch die ergonomische Anordnung kann einhand gesegelt werden. Eine kleine, wetterfeste und abnehmbare Schlupfkajüte vor dem Mast, zur Auswahl stehen Rot, Grau, Blau und Gelb, bietet knappen und ausreichenden Stauraum für den Tagestrip oder ein Wochenend-Abenteuer. Darunter befindet sich unter dem Cockpitboden noch ein wasserdichtes Staufach für Wertsachen usw. Der stabile Bügel in Form eines Ringrahmens bleibt stehen. Auf ihm steht der drehbare Mast. Unter einer aufgespannten Baumpersenning ließe es sich nach Wanderjollenart auf einer Luftmatratze und im Schlafsack nächtigen oder man hat ein kleines Camping-Wurfzelt dabei, das auf den Trampolinen Platz findet.

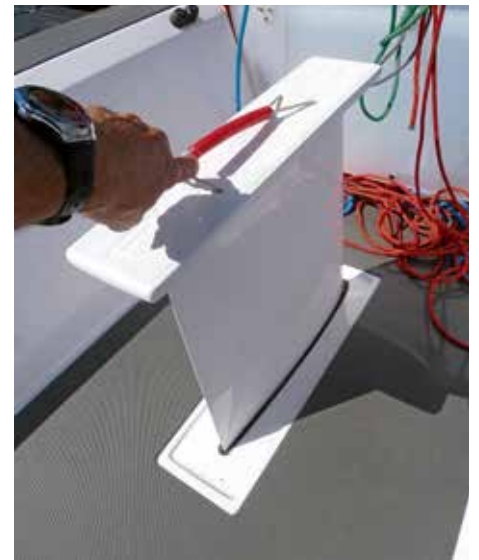


Viel Platz im Cockpit und bequemes Sitzen.



...nd passt sogar auf schmale Liegeplätze.

Fotos: Michael Krieg



Das Steckschwert lässt sich mit einem Handgriff aufholen.



Bewährt ist der Klappmechanismus.



Die kleine Schlupfkajüte ist abnehmbar.



Ein Trimaran garantiert immer auch Segelspaß.

Foto: Sven Jürgensen



Der Traveller sitzt auf einem Beam achtern.

Fotos: Michael Krieg



Rollfockanlagen für die Vorsegel.



Drehbar gelagerter Mast.

tung gehört ein Transportrahmen in Kompositbauweise, der zum Sliptrailer umgebaut oder auf einen Straßentrailer montiert werden kann. Dazu kommt ein einfach aufzutakelndes Rigg mit einer optionalen Jütvorrichtung, sodass man den Mast auch als Einzelperson bedienen kann. Nach Aussagen des Anbieters liegt die „Set-up-Zeit“ bei lediglich 20 Minuten. Viel schneller ist eine ähnlich große Einrumpf-Jolle auch nicht segelfertig einsatzbereit.

Trimarane müssen mehr aushalten als Einrumpfer. Rumpf und Schwimmer sind eine GfK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern und werden im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellt. Da Rigg und Rümpfe durch hohe Beschleunigungen mehr belastet sind, werden die steigenden Lasten an den Verbindungen vom Schwimmer zum Haupttrumpf mit entsprechenden Materialien, z. B. Karbonverstärkungen an den sensiblen Punkten und zweifache Karbonrahmenverstärkung im Mittelrumpf und weiteren technisch durchdachten Ideen aufgefangen.

Beim Test auf der Schlei bei geringer Welle und moderaten Windbedingungen wurden die Verbände allerdings kaum beansprucht. Anders anlässlich der diesjährigen Kieler Woche, als das Testschiff beim Multihull Welcome Race von Kiel nach Eckernförde beim Ritt über die Kieler Außenförde bei vier bis fünf Beaufort Windstärke und entsprechender Welle einer ungleich härteren Prüfung unterzogen wurde, diese ohne Schwierigkeiten meisterte und als kleinster Teilnehmer im Feld einen beachtlichen dritten Platz belegen konnte. Beachtenswert auch der 2. Platz bei der „Silverrudder Chalange“, einem Langstreckenrennen rund Fünen für Einhandsegler, in der Gruppe der kleinen Mehrürmpfer.

Angetrieben wird der kleine Tri am Wind von 24,6 Quadratmetern Segelfläche. Das drehbare Mastprofil wird zusätzlich als Segelfläche genutzt und sorgt auch für weniger Windverwirbelung. Noch einmal so viel Segelfläche kommen unter Gennaker hinzu. Um den aber zu erleben, müssen wir erst einmal von Kappeln die engere Schlei Richtung Arnis und darüber hinaus aufkreuzen.

Dabei liegt man bei zunächst schwachwindigen Bedingungen und einer Höhe von knapp 50 Grad am Wind bei einer erzielten Geschwindigkeit von fünf bis sechs Knoten – bei ca. einem Knoten Gegenstrom – entspannt auf dem Trampolin, rutscht bei der Wende lediglich auf die andere Seite, greift den anderen langen

Pinnenausleger (optional doppelt!) und hält den Tri problemlos an der Windkante.

Erstaunlich agil geht er auch, unterstützt durch eine kurzzeitig back gehaltene Fock, durch die Wende. Dann erfolgt das, wonach jeder Mehr-rumpf-Fan süchtig ist, den Adrenalinspiegel deutlich steigen lässt und eines der Hauptargumente zum Kauf eines solchen Gefährts ist, der Gennakereinsatz. Fahrtgeschwindigkeiten von 24 Knoten sind unter diesem wohl schon gesegelt worden.

Die erreichen wir zwar nicht, aber mühelos und bei kurzfristig einsetzenden kleinen Böen und dreimaligem Anpumpen des Gennakers in Sekunden bis zu 15 Knoten Speed. Ab zehn Knoten gibt es einen leichten Sington unter dem Mittelrumpf, die Rümpfe gewinnen Auftrieb, die zunächst noch sprudelnde Hecksee wird mit einem eher zischenden Geräusch zunehmend glatter und gespannt freudige Mienen auf den Crewgesichtern spiegeln den Spaß, den man mit diesem Segelgefährt haben kann, wider.

Trotz der Geschwindigkeit zeigt sich erneut, wie viel Feingefühl auch beim Kreuzen vor dem Wind am Ruder wirkt. Einziger Wermutstropfen ist das für diesen Segelspaß viel zu schnell erreichte nächste Ufer des hier schmalen Ost-seefjords und dass wir nach mehreren problemlosen Halsen in kaum einem Drittel der Zeit schon wieder unseren Ausgangspunkt erreicht haben. Ja, Geschwindigkeit, die süchtig macht! Ohne nennenswerte Welle auf der Schlei ist das Segelvergnügen eine durchweg trockene Angelegenheit. Nur als wir ein paar kleine Dampferwellen kreuzen, fliegt ein bisschen Spritzwasser unter das Trampolin und nach hinten. Man ahnt, dass die Angelegenheit bei höherem Wellengang erheblich nasser werden könnte, sodass dann unterwegs ein Trocken- oder Neoprenanzug vonnöten wäre.

UNSER FAZIT

Familie, Mannschaft oder solo – das neueste trailerbare Modell von Corsair ist ein durchaus erschwinglicher Einstieg in die wirklich aufregende Welt des Trimaran-Segelns. Dank seines unkomplizierten Aufbaus ist er schnell einsatzbereit und kommt durch seine konsequente Leichtbauweise schon bei leichtem Wind zu ungeahntem Speed. Sein modernes Design macht ihn zusätzlich zu einem echten Hingucker. Insgesamt also eine gelungene Mischung aus Sportgerät, Daysailer und Wanderboot. ■

DATEN

Länge	6,00 m
Breite	2,45 m / 4,50 m
Gewicht leer	370 kg
Tiefgang	0,22 m / 1,20 m
Großsegel	19,1 qm
Fock	7,1 qm
Gennaker	25,4 qm
Motorisierung	Außenborder

Preis/Standardausstattung (ohne Transport und segelklare Übergabe):
38 554 Euro (inkl. MwSt.)

Preis Testboot mit Motor und Ausstattung:
ca. 49 000 Euro

Vertrieb und Bereitstellung Testboot:

Mittelmann's Werft, Nestleweg 6,
D-24376 Kappeln, Tel. +49 (0) 46 42 / 27 22,
www.mittelmanswerft.de

Hersteller:

Corsair Marine, Ho-Chi-Minh-Stadt,
Vietnam,
www.corsairmarine.com

Stärken und Schwächen

- + Segeleigenschaften
- + Handhabung
- + klappbar
- + trailerbar
- + preiswerter Einstieg

