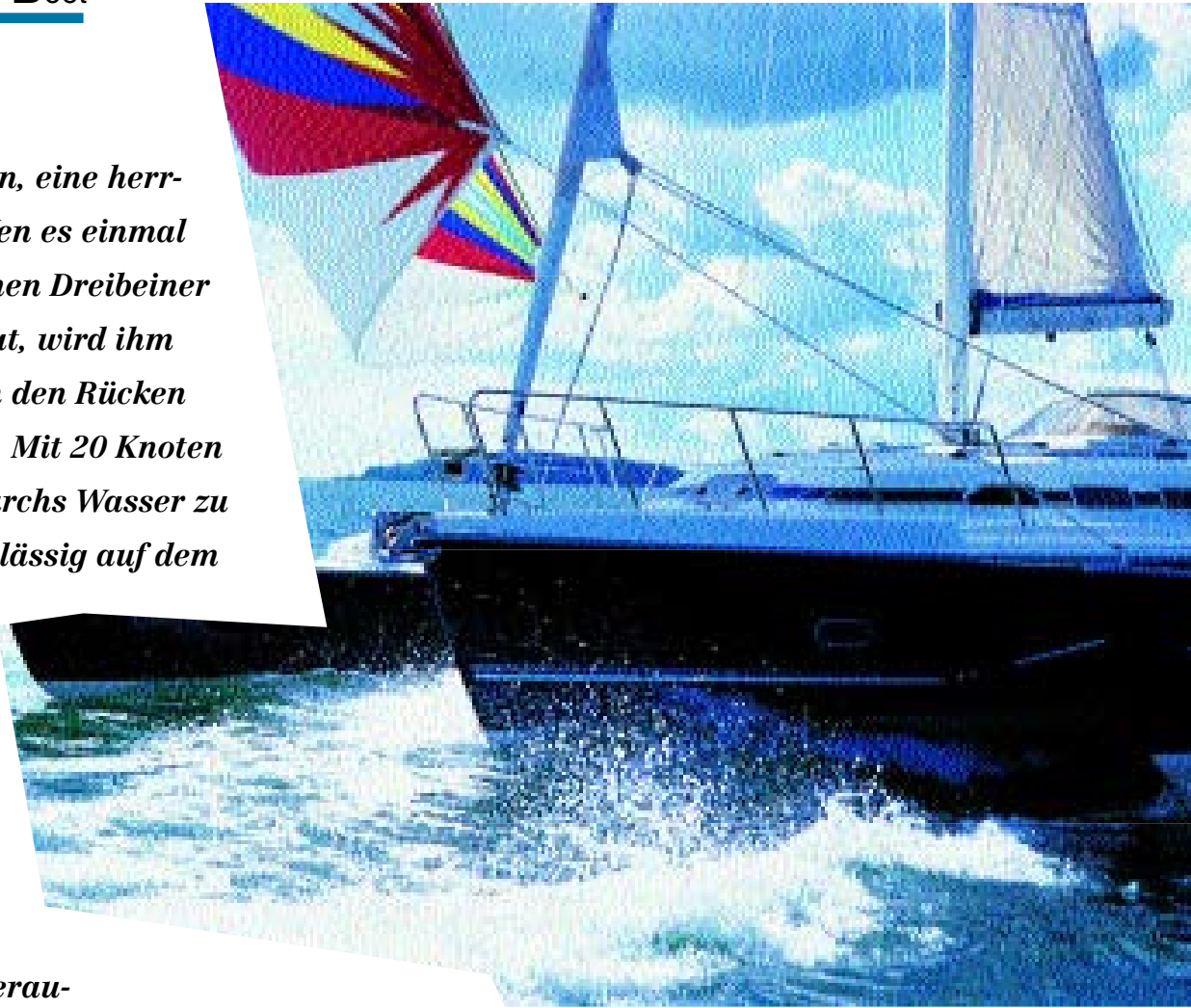


Trimaransegeln, eine herrliche Sache! Wen es einmal auf einen solchen Dreibeiner verschlagen hat, wird ihm nur schwerlich den Rücken zeigen können. Mit 20 Knoten raumschots durchs Wasser zu zischen, dabei lässig auf dem Luvtrampolin sitzend und kaum Druck am verlängerten Pinnenausleger spürend, ... das hat was Berauschendes. Und was die „Höhe am Wind“ betrifft: Die ist absolut gleichzusetzen mit der einer schlanken „Monohull-Yacht“.



Trimarane segeln

Auch das allgemeine Vorurteil: „Die manövrieren doch schlecht.“, gehört der Vergangenheit an. Moderne Tris lassen sich auch unter ungünstigen Bedingungen in der Wende sicher durch den Wind bringen, ohne dass die Fock backgehalten werden muss. Ein Vorurteil allerdings

stimmt. „Tris können nicht untergehen.“ Aufgrund des „fehlenden“ Kielballastes und dank der Sandwichkonstruktionen von Rumpf, Schwimmern und Deckschale ist diese Sicherheit gleich mit eingebaut. Und schließlich lassen sich diese Boote, dank inzwischen ausgefeilter Schwing- oder Klappmechanismen an

den Schwimmern auf Hafent- und Trailer freundliche Breite reduzieren. Außerdem gestattet der geringe Tiefgang (ohne Schwert) das Ausnutzen von Hafent- oder Ankerliegeplätzen, die tiefgehenden Kielyachten vor-enthalten bleiben. Beim Anker sollte übrigens die Ankerleine mit einem Hahnpot an beiden Schwimmern

befestigt werden. Der Tri liegt dann sicherer und schwoit nicht unruhig ständig zu beiden Seiten. Für das Manövrieren in engen Häfen, lohnt (bei den kleineren Typen) ein Außenbordmotor, dessen Steuergriff per Stange mit der Pinne verbunden ist und somit den Ausschlägen konform folgt, das erleichtert das Ma-



Trimaransegeln bleifrei. Vorteil: das kleinere Gewicht, da man den Ballast einspart und der geringere Tiefgang. Das Einklappen der Schwimmer geht in wenigen Minuten und reduziert die Breite um rund die Hälfte.

tet sich das Trailern und somit ein gelegentlicher Revierwechsel an. Man schleppt schließlich keinen Bleiballast hinter seinem Auto her.

Im Wesentlichen teilen sich zwei Werften den Fahrten-trimaran-Markt in Europa: Quorning Boats im dänischen Skaerbaek am Kleinen Belt und Corsair Marine in den USA. Beide Firmen fertigen seit 15 bis 20 Jahren Trimarane in größerem Umfang und verfügen über eine dementsprechende Erfahrung. Und doch sind beide Werften unterschiedlicher Meinung, was das Reduzieren der Breite angeht. Die dänischen Dragonflys schwingen die beiden Schwimmer in horizontaler

"bleifrei"

növrieren zusätzlich. Typisch auch in den Häfen: Trimaransegler kommen schnell mit interessierten Nachbarliegern ins Gespräch, denn jeder möchte mehr sehen und Näheres über den „Exoten“ hören. Und mit einem Tri kommt man weit herum, einerseits wegen des größeren Aktionsradius, zum Zweiten bie-

Ebene nach achtern zum Rumpf hin, beide Unterwasserschiffe bleiben im Wasser. Die amerikanischen Farrier-Tris (der australische Konstrukteur heißt Ian Farrier, daher das „F“ im Segel) werden zusammengeklappt, so dass im Hafen die Schwimmeraußenbordwände das Wasser berüh-



Simrad 42 Navi-Center - Neu für draußen: SunView = klares Bild trotz Sonnenlicht

Umfassende Navigation auf minimalem Platz bieten die Simrad 42 Navi-Center mit farbigem Transfektiv-TFT-10-Zoll-Flachbildschirm – für klares Bild trotz Sonnenlicht. Mit Kartenplotter und Satelliten-Differential-GPS-Empfänger und auf Wunsch Radar und Echolot.



Der Satelliten-Differential-GPS-Empfänger ist bereits für WAAS und EGNOS vorbereitet.



Die Simrad 42 SunView Navi-Center nutzen die Sonnenstrahlen für brillanten Farb-Kontrast bei Sonnenschein. Damit Sie auch draußen bei starkem Sonnenlicht alle Navigationsdaten (Karte, Echolot und Radar) sicher ablesen.

**Mehr erfahren Sie kostenlos
bei Ihrem Simrad-Händler vor Ort oder direkt bei:**
SIMRAD GmbH & Co KG · Dithmarscher Straße 13 · D-26723 Emden
Tel: +49 (0) 49 21/96 86-0 · Fax: +49 (0) 49 21/96 86 77 · E-Mail: info@simrad.de

Über
100 Produkte

SIMRAD
A KONGSBERG Company

www.simrad.de

ALWAYS AT THE FOREFRONT OF TECHNOLOGY

Trimarane sind nicht nur schnell, sie bieten auch Wohnkomfort. Das Platzangebot in der Kajüte ist meist aber kleiner als auf einem Kielboot. Das Raumangebot erinnert eher an schmale Kielrennyachten.



ren. Bei sauberem Wasser kein Problem, bei schmutziger Wasserfläche und längerer Liegezeit müssen möglicherweise beide Schwimmeraußenseiten nach dem Ausklappen etwas gereinigt werden. Was wir auch schon festgestellt haben, dass es

an diesen Stellen zu Verfärbungen des Gelcoats kommt. Beide Systeme gelten ansonsten als ausgereift. Bei soviel Trimaranschein fällt natürlich auch ein wenig Schatten. Das Wohnraumangebot ist eingeschränkt. Andererseits

lassen sich auch viele Dinge in den Schwimmern stauen. Empfehlenswert ist auf jeden Fall eine Cockpitpersenning, am besten gleich in Verbindung mit einer Sprayhood. Und noch etwas Negatives für „Sensibelchen“: Bei hartem,

kurzem Wellengang genannt sind die Wackelbewegungen doch etwas „eckiger“, als die einer konventionellen Fahrtenyacht. Corsair Deutschland bietet gegen Berechnung auf den bewährten F-27 auch intensives Kennenlernen seiner

Segel der Spitzenklasse

CRUISING+CLUB RACING+ONE DESIGN

CARVACUT

unser neu entwickeltes Verfahren zur Optimierung der Segelschnitte von Laminatsegeln aller Art.



www.nova-sails.com

Interboot 2001, Halle 4, Stand 438

NOVA SAILS
Segelmacherei

Heiligenbreite 17
D-88662 Überlingen

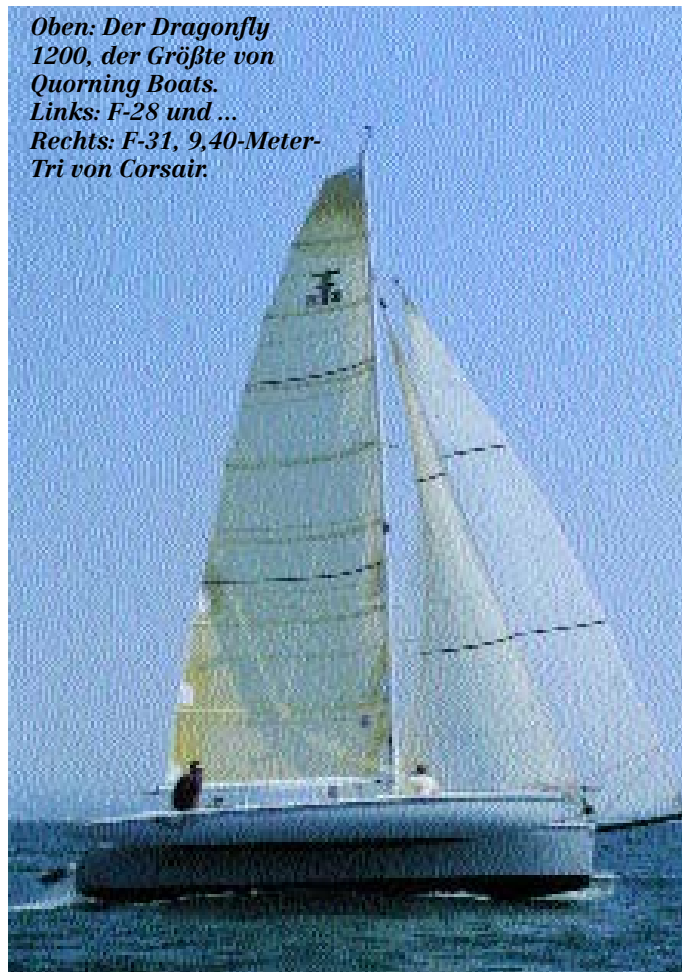
Telefon: +49 (0)75 51-6 78 85

Segelausstatter Olympiade Sydney 2000



Ein Problem von Trimaranen stellte ihre Breite dar, doch das haben die Hersteller gelöst. Um in eine schmale Box zu kommen, werden die Schwimmer einfach „eingezogen“. Die beiden wichtigsten Hersteller gehen dazu unterschiedliche Wege. Bei den Dragonflys aus Dänemark werden die Schwimmer horizontal nach achtern an den Rumpf geschwenkt. Bei den Farrier-Tris von Corsair aus den USA klappen die Schwimmer unter den Rumpf. Die Klapptechnik reduziert die Breite eines Trimarans z. T. um mehr als die Hälfte.

*Oben: Der Dragonfly 1200, der Größte von Quorning Boats.
Links: F-28 und ...
Rechts: F-31, 9,40-Meter-Tri von Corsair.*



Fit for Water. Osmosesanierung bei Ott Wassersport

→ Sie sind begeisterter Segler. Und nutzen Ruhezeiten, um Ihrer Yacht danke zu sagen. Für Segelerlebnisse, auf die weitere folgen sollen. Nutzen Sie unser Aktivwinterlager.

Osmosesanierung mit Garantie

Zur Osmosevorbeugung und -sanierung. Wir pflegen und behandeln Ihre GFK Yacht gründlich. Inklusive sorgfältiger Entfernung schadhafter Anstriche, zuverlässiger Reinigung und Aushärtezeit. Und wir geben sechs Jahre Garantie. Das ist unser Beitrag zum Wasserschutz. Damit Neptun sich in Zukunft die Zähne ausbeißt ...
Buchen Sie jetzt Ihr Aktivlager mit Osmosebehandlung – einschließlich Abholung, Überholung und Rücktransport!



Torenstr. 10, 88709 Meersburg, Tel 0 75 32/71 45
E-mail: info@ott-yacht.de, www.ott-yacht.de

Interboot 2001, Halle 1, Stand 125 / 8

Trimarane an, und zwar auf dem Chiemsee, Mitsegeln bei Regatten und auf Flottillen-, Trainings- oder Charterfahrten in der Adria. Der Geschäftsführer Dr. Werner Stolz, selbst Regattasegler, erreichte mit seinem F-31 R einen sehr beachtlichen (gesegelten) 11. Platz unter 550 teilnehmenden Booten bei der letztjährigen „Bol d'Or“-Regatta auf dem Genfer See, der größten europäischen Binnensee-Veranstaltung.

Bei Quorning Boats ist Charters oder Training nicht möglich, jedoch haben Werftchef Jens Quorning und Vater Børge, Firmengründer und Konstrukteur aller Dragonflys, in der Regel das eine oder andere Vorführboot im Hafen von Skaerbaek liegen, geben auch gern Referenz-Dragonflys an, die in der Nähe eines Interessenten liegen.

Als man in dem kleinen dänischen Ort am Kleinen Belt Ende der 60er-Jahre mit dem Bootsbau begann, dachte zunächst noch niemand an Mehrumpfboote. Später wurde mit der Fertigung des 27-Fuß-Trident und größeren Einzelbauten begonnen. Dann kam der Durchbruch mit dem Dragonfly 800, zunächst noch mit einer starren Breite von 5,60 Metern. Jens und Bruder Erik gewannen 1985 gegen mächtige, und von Sponsoren kräftig unterstützte, Konkurrenz das „Round Britain“-Race. Mehrfach (1985, 1986 und 1988) wurde die Topveranstaltung in Europa, die „Meisterschaft der Micro-Multihulls“ gewonnen. Von da ab ging es zunächst zögernd, dann aber mit großen Schritten aufwärts. Der „1000er“ war die nächste Konstruktion, die so erfolgreich wurde, dass die amerikanische Zeitschrift „Cruising World“ diese 1994 zum „Boat of the Year“ kürte. Es folgte die „920-Version“, und schließlich wurde auf der Düs-

seldorfer Bootsausstellung 2000 der „1200er“ präsentiert. Heute hat Quorning Boats volle Auftragsbücher und könnte mehr umsetzen, jedoch fehlt es – wie überall in Dänemark (!) – an fachkundigem Produktionspersonal.

Fazit: Das Segeln in der „Dritten Dimension“ hat sich aus dem Bastelstadium längst verabschiedet. Gemerkt haben das nur wenige. Und das, obwohl Segeln mit hoher Geschwindigkeit unbändigen Spaß macht und die sprichwörtlichen Kinderkrankheiten bei Serienbooten der Vergangenheit angehören.

Bauprogramm

Quorning Boats

Die dänische Weft hat vier Dragonfly-Typen im Programm: Den 800 mit drehbarem Mast, Cruiser- oder Racer-Ausführung; 920 mit Kohlefasermast, Cruiser- oder Racing-Ausführung; 1000 mit drehbarem Mast; 1200 mit Kohlefasermast, Ocean Cruiser.

Dragonfly 800

Lüa	8,00 m
Breite maximal	6,05 m
Liegeplatzbreite	2,90 m
Trailerbreite	2,50 m
Tiefgang maximal	1,40 m
Tiefgang minimal	0,35 m
Gewicht	1005 kg
Segelflächen: Großsegel (Racing 26 m ²)	20 m ²
Rollgenoa (Racing 15 m ²)	14 m ²
Spinnaker (Racing 70 m ²)	50 m ²

Preis inkl. MwSt., segelklar ab Werft, ab 116 000,- Mark.

Dragonfly 920

Lüa	9,20 m
Breite maximal	6,75 m
Breite minimal	3,10 m
Trailerbreite	2,50 m
Tiefgang minimal	0,45 m
Tiefgang maximal	1,50 m
Gewicht	1800 kg

Segelflächen: Großsegel 32,8 m², Spinnaker 73,3 m².
Preis inkl. MwSt., segelklar ab Werft 206 400,- Mark.

Dragonfly 1000

Länge 10,00 m
Breite maximal 7,60 m
Breite minimal 3,80 m
Tiefgang maximal 1,80 m
Tiefgang minimal 0,55 m
Gewicht 2,6 t
Segelflächen: Großsegel 38 m², Genua 22 m², Spinnaker 90 m².
Preis inkl. MwSt., segelklar ab Werft 342 780,- Mark.

Dragonfly 1200

Lüa 11,96 m
Breite maximal 8,40 m
Breite minimal 4,15 m
Tiefgang minimal 0,80 m
Tiefgang maximal 1,80 m
Gewicht 3900 kg
Segelflächen: Großsegel 50 m², Rollreffgenua 35 m², Spinnaker 150 m², Einbaumotor 40 / 50 PS.
Preis inkl. MwSt., segelklar ab Werft 694 260,- Mark.
Werft und Vertrieb (Europa):

Quorning Boats APS., Skaerbaek, DK-7000 Fredericia, Telefon (00 45) 75 56 26 26, Fax (00 45) 75 51 31 31.

Corsair Marine

Das Trimaran-Lieferprogramm von Corsair umfasst die folgenden Ausführungen dreier Typen: F-24 Mk II, F-28 / F-28 R mit Achtercockpit, Alu- / Kohlefasermast. F-28 mit Mittelcockpit, Nachfolger des bekannten F-27; F-31 mit Achtercockpit, drehbarem Alumast, vollständig ausgebaut; F-31 R / 31 RS mit Achtercockpit, Kohlefasermast / Alumast, ohne Innenausbau; F-31: mit Mittelcockpit, Alumast, vollständig ausgebaut; F-31 Ultimate mit Mittelcockpit, separater Nasszelle, Alumast.

F-24

Lüa 7,30 m
Breite maximal 5,50 m
Breite minimal 2,50 m
Tiefgang minimal 0,30 m

Tiefgang maximal 1,40 m
Leergewicht 768 kg
Segelflächen: Großsegel 22,5 m²; Fock 11,4 m², Spinnaker 52,9 m². Screacher 22 m².
Preis inkl. MwSt., ohne Segel frei Haus ab 118 000,- Mark (*Gennaker-ähnliches Vorsegel).

F-28

Lüa 8,66 m
Breite maximal 5,50 m
Breite minimal 2,50 m
Tiefgang minimal 0,36 m
Tiefgang maximal 1,50 m
Leergewicht 1224 kg
Segelflächen: Großsegel 27,1 m², Fock 16,3 m², Spinnaker 72,5 m², Screacher 33,3 m².
Preis inkl. MwSt., ohne Segel frei Haus ab 188 500,- Mark.

F-31

Lüa 9,40 m
Breite maximal 6,80 m
Breite minimal 2,50 m
Tiefgang minimal 0,41 m
Tiefgang maximal 1,67 m
Leergewicht 1750 kg

Segelflächen: Großsegel 36 m², Fock 19 m², Genua 25,8 m², Spinnaker 93,3 m², Screacher 41,3 m².
Preis inkl. MwSt., ohne Segel frei Haus ab 270 000,- Mark.
Vertrieb (Süddeutschland, Österreich, Schweiz): Corsair Deutschland, Werner Stolz, Wettersteinstraße 16, D-82024 Taufkirchen, Telefon (0 89) 3 08 23 44, Fax (0 89) 3 00 22 53.

P. Schweer

Selbstbau

Selbstbauer von Trimaranen können sich auch an die folgenden Anbieter von Konstruktionsplänen wenden (Auszug): Lerauge, Erik la Touche, F-85240 Foussais-Payre; Rimax-Holland, Schreursvest 67, B-3000 Leuven; Aprem GmbH, Steidlerring 6, D-85669 Pastetten; Ecatec GmbH, Römerweg 55, D-86199 Augsburg.



„Bateauxclapp“

Diese Fotos zeigen die unterschiedlichen Systeme. Beim Dragonfly werden die Schwimmer (mit der Winsch und Leine) an den Rumpf angeklappt, also horizontal geschwenkt, um den Trimaran für Transport oder das Liegen in der Box schmaler zu machen. Bei den F-Modellen von Corsair wird der Schwimmer an den Rumpf angeklappt, indem man ihn um einen vertikalen Punkt dreht. Das System ist einfach und man braucht lediglich einen Bolzen ziehen. Der Nachteil ist, dass der Schwimmer in dieser Position mit seiner Seitenfläche ins Wasser eintaucht. Die ist üblicherweise nicht mit Antifouling geschützt. Das hat den Nachteil, dass dann die Schwimmeraußenseite Algen und Schmutz ansetzen kann.