

Heißes Wochenende

auf 3 Beinen

Peter, Alexandra und Sohn Finn Schöler schrieben als Weltumsegler mit ihrem Katamaran *Risho Maru* Geschichte. Jetzt waren die drei als Yachttester für OCEAN7 auf dem Neusiedler See unterwegs, beim Testsegeln mit der Dragonfly 25.

Text: Peter Schöler
Fotos: Alexandra Schöler, Werft

Nach dem ersten Rundgang auf der Boot Tulln im Frühjahr dieses Jahres hatte ich den berühmten Wow-Effekt: Da stand am Messe-Stand von Multihull-Sailing der neue Dragonfly 25. Die Optik dieses Tris ist schlicht aufregend schön.

Quorning Boats setzt sein bewährtes Trimaran-Konzept jetzt auch mit dem neuen Dragonfly 25 perfekt in Szene. Werftchef Jens Quorning und Konstrukteur Steen Olsen haben für 2015 mit dem Dragonfly einen flotten Dreibeiner mit nur 7,70 Meter Länge und – mit ausgeklappten Auslegern – maximal 5,80 Meter Breite entworfen. Natürlich wurde auch der Junior in der Werftreihe mit dem guten und patentierten Klapp-Mechanismus für die Ausleger ausgestattet. Damit lässt sich die Breite mit wenigen Handgriffen auf 2,50 Meter reduzieren, womit der kleine Trimaran trailertauglich ist und auch im Hafen besser ein Plätzchen zum Liegen finden kann. Aber besonders interessant hierbei: Er passt inklusive dem Hänger in einen üblichen Container, ermöglicht also das Verschiffen des Bootes zu akzeptablem Preis für Werft und Besitzer. Auch der Carbon-Mast der Sportversion mit seinen 11,80 Metern passt da noch rein. So kann das Boot mal schnell aus dem Mittelmeer in die Ostsee oder an noch fernere Ziele verschifft werden.

Die Boote der Werft sind für ihre hochwertige Bauweise in Handauflegeverfahren im Sandwichbau bekannt. Quorning Boats berichtet, dass noch vor dem eigentlichen Baubeginn bereits sieben Einheiten des Dragonfly 25 als Bestellungen in den Auftragsbüchern stehen – ein schöner Erfolg für die Werft.

Unser Test-Tag. Die Windangaben waren leider sehr daneben, die 15 kn aus NW gab es vorerst nicht und bei unserer Ankunft bei Herbert und Daniela Wied von Multihull-Sailing in Breitenbrunn zeigte sich der See spiegelglatt. Als erstes gab es Kaffee auf der Terrasse des sehr interessanten Büro/Wohn-Containers der beiden. Auf der Wiese neben dem Container finden sich weitere Multis, die Herbert Wied zum Verkauf und zum Testsegeln anbietet. Trimarane von den Firmen Astus, Weta, WindRider und ein Cat der Firma X-Cat befinden sich in seinem Programm. Gute Gelegenheit, um das Warten auf den Wind interessant zu machen. Endlich um 13 Uhr dann ein leichter Wind aus Süd. Genug, um die Libelle (Dragonfly heißt übersetzt so) aus ihrer Box zu lassen.

Am Steg angekommen sticht sofort die Optik des Trimarans ins Auge, denn selbst in zusammengeklapptem Zustand ist das Boot eine Augenweide.



Die Elvström Laminat-Black-Faser-Segel sind schnell ausgepackt, wir wollen segeln und das so schnell wie möglich. Finn, unser Sohn, steuert das Boot souverän aus der Box und bei der Ausfahrt aus der Marina klappen wir die beiden Schwimmer mit wenigen Handgriffen aus. Die Nirosta-Rundmaterial-Bolzen in der Verbindungsstruktur werden im ausgeklappten Zustand durch ein ausgeklügeltes Verspannungssystem unterstützt. In der nun schon längeren Firmengeschichte (seit 1967 über 1.000 Boote) von Quorning Boats hat sich dieses System absolut bewährt.

Herbert Wied hat sich für sein erstes Boot der Serie Dragonfly für die Sportversion entschieden. Das Boot kommt mit drehbarem Kohlefasermast mit Rostan Battencar-System, Elvström Epex Laminat Technore Black-Faser-Segel, alle Fallen aus Dyneema, und Rostan-Großschotsystem.

Dass wir hier ein außergewöhnliches Boot segeln, merken wir auch an den vorbeifahrenden Skippern der anderen Boote, die unaufmerksam ihres eigenen Kurses unser Boot bestaunen. Kaum ist das Großsegel gesetzt und die Selbstwendefock ausgerollt, setzt sich der Tri mit einem leichten Anheben in Fahrt. Das Battencar-System von Ronstan läuft einwandfrei. Nur beim Bergen des Großsegels bedarf es noch einer Lösung für die Toplatte, damit sich das Segel auch in diesem Bereich gut zusammenlegen lässt. Bei leichten 5–8 kn Wind zieht das Boot an allen anderen Booten vorbei. Am ausgefahrenen Bogsprit setzen wir den Code 0 aus dem selben feinen Tuch, das gibt sofort

1 Rasant auch bei ganz wenig Wind

2 Rumpfe eingeklappt – da passt er sogar in die kleinste Lücke



spürbar mehr Power. Im Steuerverhalten an einem der Schwimmer sitzend, spürt man auch mit diesem Segel kaum mehr Druck. Das Boot lässt sich wunderbar steuern und die Sitzposition ist fast perfekt.

Als Verbesserung der Sitzposition würde ich lediglich eine ansteckbare Rückenlehne mit Fixierung andenken, das gäbe mehr Sicherheit in der Welle und mehr Komfort für den Rücken.

Die zahmere Touring-Version erhält nur ein Ruderblatt im Zentralrumpf. Vielleicht wäre eine Kombination von Mittelruder und Cockpit-Pinne plus Pinnen an den Auslegern auch eine Möglichkeit für eine Touring-Sport-Version.

Das Segeln macht richtig Spaß und fast vergessen wir, die aufziehende Gewitterfront aus West im Auge zu behalten. Wie zu erwarten schläft der Wind ein, um ein paar Minuten später aus NW mit Stärke 15–20 Knoten endlich den Wetterbericht richtigzustellen. Der Code 0 ist geborgen, wir wollen ja nicht ein uns noch unbekanntes Boot ans Limit puschen. Denn eines ist sicher: Dieses Boot hat richtig Potenzial und bedarf einiger Übung und Vertrauen, dass dieses Boot auch genug Segelfläche verträgt. Umgesetzt wird jedenfalls alles in Geschwindigkeit und so sausen wir auf der sich leicht aufbäumenden Neusiedler See-Welle gen Breitenbrunn. Inzwischen hat es so richtig zu schütten angefangen und Böen treffen das Boot, das aber unbeirrt seine dreifache Spur durch das braune Seewasser zieht. Leichtes Anluven bemerke ich sofort bei der Fock, die sich wie ein Wecker am Achterlik bemerkbar macht. Das Boot lässt sich derart leicht steuern, dass jede leichte Korrektur an der Pinne wie ein Tanzschritt spürbar ist.

Der drehbare Kohlefaser-Mast bedarf etwas Übung, um den optimalen Stand für das Groß herauszufinden. Da ist „learning by doing“ angesagt. Denn die Logge zeigt genau, was Sache ist.



In der Marina mit eingeklappten Schwimmern sollte der Mast immer quergestellt werden, damit bei Windstärken über 40 kn der Wind nicht auf zu viel Mastfläche auftrifft. Beim Kohlefasermast werden alle Beschläge einfach nur angeschraubt, das spricht neben anderen Vorteilen für die Kohlefaser statt dem Alu.

Mein Sohn hat jetzt wieder die Pinne übernommen und ich entdeckte unter seinen klatschnassen Haaren seine strahlenden, glücklichen Augen. Das ist es, was dieses Boot 100-prozentig kann: Es macht richtig Freude.

Werftchef Jens Quorning meint: „Das Boot kannst du auf einem Schwimmer segeln. Selbst wenn der stark eintaucht, gibt es keine Probleme.“ Das werden wir wohl beim nächsten Mal



Finn Schöler: Das macht Spaß!

Egal, wie wenig Wind sein mag: Mit dem Dragonfly 25 Sport macht es immer Spaß zu segeln. Bei 25 Knoten Wind steigt schon der Schwimmer auf der Luv-Seite aus dem Wasser und das ist für jemanden wie mich, der das erste Mal Trimaran segelt, ein Highlight. Wenn man ein normales Schiff gewohnt ist, dann fährt man bei elf Knoten Wind, wenn überhaupt, mit vier Knoten. Der Dragonfly fährt sieben Knoten mit Code 0. Ich hab' mir nach einer halben Stunde gedacht: „Wenn ich einen Lottogewinn mache, kauf' ich mir dieses Schiff fürs Mittelmeer.“ Nur eine nicht sehr essenzielle Sache hat mich gestört: Wenn man in der Mitte steuert, sieht man den Verklicker nicht geschickt – aber das ist eh nur beim Rausfahren, wenn man unter Motor die Segel setzt.

ausprobieren. Vielleicht mit kleinerer Crew, denn Gewicht entscheidet beim Multihull über Tempo.

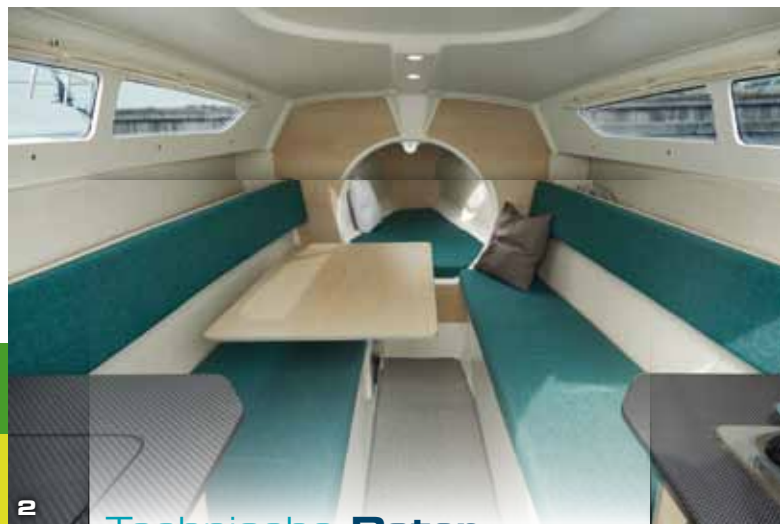
Fakten und Daten. Der Tri wird in zwei Versionen angeboten. In der Sport-Variante erhält er einen längeren Mast und mehr Segelfläche. Das stark ausgestellte Groß hat dann eine Fläche von 29 statt 24, die Fock 12 statt 10 Quadratmeter. Auch der Gennaker fällt mit 55 statt 46 Quadratmetern üppiger aus. In der Sportvariante ist der Dragonfly 25 mit zwei an die Schwimmer gehängten Ruderblättern ausgestattet, die sowohl vertikal in der Höhe variiert als auch hochgeklappt werden können. Letzteres geschieht bei Grundberührung automatisch. Die beiden Blätter sind durch Dynema-Leinen miteinander gekoppelt. Normalerweise wird die Sportvariante auf dem Schwimmer sitzend gesteuert, an die Steuerungsseile lässt sich aber auch im Cockpit des Mittelrumpfes eine senkrechte Pinne koppeln, die wiederum per Pinnenausleger vom Stül aus bedient werden kann. Das hilft dem Rudergänger beim Seitenwechsel nach einer Wende oder Halse. Mir persönlich gefällt diese Version ausgezeichnet, denn von der Auslegerposition



- 1 Ein echtes Sportgerät
- 2-5 Schnell und ganz einfach – Rumpfe ausklappen
- 6 Ein Bein aus dem Wasser!
- 7 Sportliches Cockpit
- 8 Buggspriet zum Ausfahren aus dem Cockpit



1



2

Kleines Boot mit viel Potential

hat der Rudergänger (Pinnengänger) einen sehr guten Überblick sowohl nach allen Seiten wie auch auf den Stand der Segel. Der Dragonfly 25 wird ab Werft mit einer Selbstwendefock ausgestattet.

Im Gegensatz zum größeren Dragonfly 28, bei dem im Achterschiff eine zusätzliche Koje eingebaut ist, bleibt der 25er achtern unverbaut. Damit bleibt das Cockpit am Heck offen.

Der Tiefgang des Bootes lässt sich von 1,40 auf 0,35 Zentimeter reduzieren. Ein Trockenfallen an einem Strand mit weichem Sand ist da bestens möglich.

Der Innenraum ist mit dem Nötigsten bestückt. Speziell beim neuen Dragonfly wird das Klappschwert nicht mehr genau mittig im zentralen Rumpf eingebaut, sondern findet leicht seitlich versetzt unter der Backbord-Sitzbank Platz. Damit ist mehr Raum zum Sitzen gegeben, vor allem im Fußbereich. Auf den Sofas und in der Vorschiffskoje haben drei erwachsene Personen genug Platz zum Schlafen oder zwei Erwachsene und zwei Kinder. Ein tragbares Klo ergänzt auf Wunsch die Tourentauglichkeit. Dieses befindet sich unter der Vorschiffskoje und lässt sich mit einem Vorhangsystem von der Hauptkabine abtrennen. Mit abgesenktem Salontisch und zwei Klappen wird aus den beiden Rückenlehnen der Seitensofas eine Doppelkoje. Das ist leicht und schnell umzusetzen. Back- und steuerbords des Niedergangs sind ein Kocher und ein Waschbecken untergebracht. Stauraum befindet sich unter der Vorschiffskoje, unter der Steuerbord-Sitzbank und unter der nach achtern wegklappbaren Niedergangleiter. Der gesamte Innenraum ist genau so, wie er für ein Daysailer aussehen sollte. ★

- 1 Koje mit Stauraum
- 2 Gemütlicher Salon
- 3 Zwei Weltumsegler sind begeistert

Technische Daten

Rumpflänge	7,65m
Rumpflänge geklappt.	8,95m
Breite	5,8 m
Breite Transport.	2,3 m
Gewicht	1.060 kg
Tiefgang	0,35 – 1,50m

	Touring-Version	Sport-Version
Mast	10,50 m	11,80 m
Groß	24 m ²	29 m ²
Fock	28 m ²	12 m ²
Code 0	28 m ²	30 m ²
Gennaker	46 m ²	55 m ²
Preis in Euro	83.880	100.500

Motorisierung Standard:
2 x 5.0 MPI DTS Brav. III (2 x 260 PS/hp, 2 x 191 kW)

Werft: Quorning Boats: www.dragonfly.dk
Test und Kauf in Österreich: www.multihull-sailing.net
Test-Center: Breitenbrunn Neusiedler See



3