

BÅD NYT

362

Juni 2003

TEST AF BATTERIER

Favoritten tabte testen

SMS-KORT INDLAGT

Få
sejlervejret
på mobilen

DR
Drømmecharter
Thailand

VIND
En fantastisk
gas-grill

TEST

Fuld fart med Dragonfly 920 Extreme

DRAMA

Gennem lyn- ild og storm på Skagerra

kr. 44,50

3D/RU26

PRAKTISK STØ

Gør det selv: Lav slæbeline til jollen • Vi sætter strøm til hækthusteren

Find lækagen: Imprægnering af utætte kalecher

Tips: Lær de almindelige signaler • Lav selv livlinen • Reparation af sprængt wire • Tips til natsejlsads • **Detaljer:** Alt om ratstyring



Test: Dragonfly 920 Extreme

Suser med 19 knob hen over bølgerne

Quorning Boats lover fartoplevelser og acceleration ud over det sædvanlige med deres nye Dragonfly 920 Extreme. Den folder sig ud med bredere vingefang, højere mast og større sejlareal i forhold til den originale 920 Swing Wing, som i forvejen er hurtig og sjov. Henrik Hansen fik pulsen i vejret, da han prøvede, om den nye Extreme indfrier løfterne.



Helt forrygende sjov sej-
lads. Så kort kan testsej-
ladsen med den nye danske tri-
maran Dragonfly 920 Extreme
egentlig beskrives.

Alene bådens acceleration i
pustene vil kunne begejstre en-
hver fartglad sejler, og i en god
mellemluft på 6-8 m/sek. var vi i
perioder flyvende med 19 knob
på skæring i pustene, uden den
kåde trimaran blev balstyrig.

Vinden var frisk over hele lan-
det på testdagen, undtagen lige
i vores testfarvand i Lillebælt.
Jeg spejdede længselsfuldt efter
de ekstra sekundmeter, der kun-
ne bringe trimaranen over de
magiske 20 knob, og helst op i
nærheden af de 25 knob, som
konstruktøren og værftjeeren
Jens Quorning har stillet i ud-
sigt som bådens topfart.

På bidevind gik vi mellem 8,5
og 10 knob mellem pustene og
12-13,5 knob, når vinden var
oppe omkring 8 m/sek.

I et langt pust kom vi endda
op over 16 knob blot ved at fal-
de nogle få grader.

Dragonfly Extreme er en let-
drevet båd, som kun vejer 1850
kg, og i en vindstyrke på ca. 4
m/sek. falder farten på bidevind
kun moderat til ca. 6-8 knob.

Det fartmønster er lige et par
knob over, hvad jeg oplevede, da
jeg for syv år siden tog en fart-

nemmelse af acceleration, siden
jeg for en del år siden prøvesej-
lede en herlig lille vildkat af en
trimaran, der var designet mål-
rettet til fartrekorder.

Jeg føler mig helt overbevist
om, at accelerationen er klart
bedre end den originale 920'er,
der netop glimrede med en ut-
rolig hurtig acceleration.

Dragonfly 920 er samtidig så
stabil, at den fantastiske fart og
acceleration kan opleves af en-
hver erfaren sejler, fordi båden
sejler fuldt så pålideligt og kom-
fortabelt, som den sejler hurtigt.

Ikke kun for virtuoser

Det er bestemt ikke kun en båd
for sejlede virtuoser, men er
også en herlig båd for habile
cruisingsejlere, der gerne vil
sejle hurtigt og langt på turen
og samtidig opleve den fulde
sejlgåde undervejs.

Det er også utroligt familie-
venligt, at båden aldrig krænger
over 5-10 grader.

Dragonfly 920 Extreme kan
sejles helt oppe på 38 grader til
den sande vind, og det har især
stor betydning på kryds i de sva-
gere vindstyrker. Jeg kom dog
frem til en omtrentlig vinkel på
40 grader til den sande vind.

Vinden var meget urolig og
springende i den nordlige vind i
Lillebælt, og derfor var det ikke
muligt at udlede vindvinkelen
mere nøjagtigt.

Det svarer sig heller ikke at
pine Dragonfly'en på højden, så
snart vindstyrken når den friske
ende af mellemluften, fordi den
sidste højde simpelt hen koster
for meget på farten.

Det er en udbredt myte, at
flerskrogsbåde er langsomme
og kluntede i stagvendinger, og
myten har sikkert et gran af
sandhed for mange katamaran-
ner, men Dragonfly-bådene ven-
der stort set som enhver anden
båd. Man skal bare sørge for at
gå dybt umiddelbart efter ven-
dingen. På testsejladser lykke-
des det flere gange at komme ud
af vendingen med over fem
knob på loggen, inden båden
igen accelererede op i nærhe- ▶

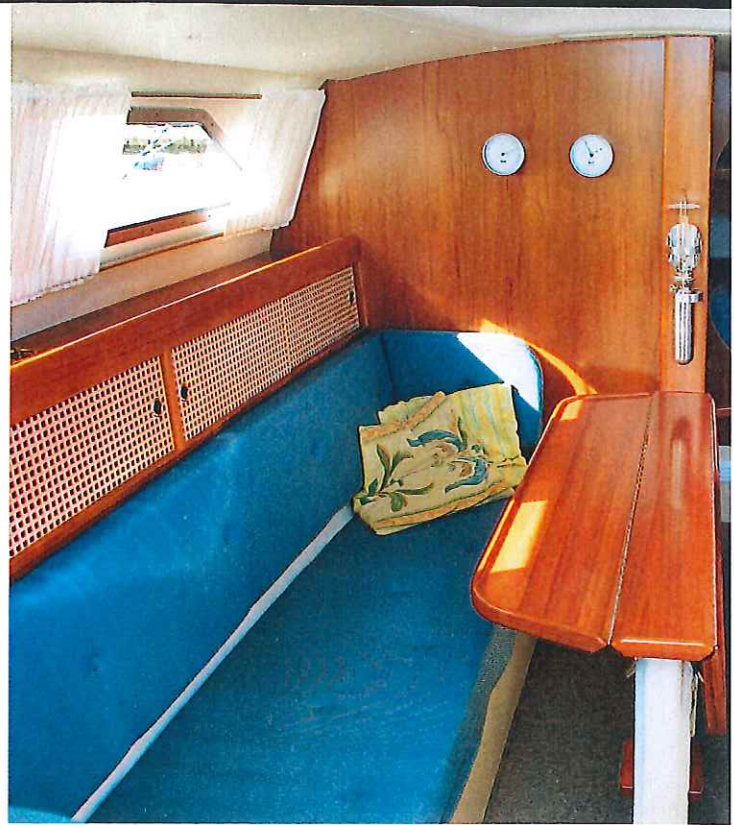
test med den originale Dragon-
fly i lidt mere luft, end vi havde
med Extreme-versionen.

Her målte vi knap 17 knob i
pust i nærheden af 10 m/sek., så
på dette punkt er Extreme en
klar forbedring.

Acceleration er vanskeligere
at måle præcist på en båd i vari-
eret og springende vind, men
jeg kan kun konstatere, at jeg
ikke har haft så herlig en for-



Cockpittet er ikke stort, men meget veldisponeret. Der er fx ekstra klapsæder i søgelænderet og et stort stuverum under dørken agter.



Test: Dragonfly 920 Extreme

► den af 10 knob. Det kan sagtens gøres hurtigere og bedre med lidt mere øvelse.

Der var konstant en anelse for meget tryk på roret under testsejladsen, og det vil værftet fortsat arbejde på at minimere, men rorpresset var på ingen måde så hårdt, at jeg blev træt i armene. Tværtimod havde jeg en rigtig god føling med båd og trim. Det var især rart, fordi genuaens ticklers næsten konstant hang fast i syningerne i vinduet til ticklerne. Det vil utvivlsomt blive rettet på den næste Dragonfly-genua fra Elvstrøm-Sobstad.

Bortset fra den komfortable stabilitet fra læ ponton på de brede vinger, og hvor mandskabet kan gå ud på luv trampolin eller ponton og bøffe efter lyst og behov, adskiller Dragonfly Extreme sig sejladsmæssigt ikke så meget fra andre både på bidvind. Bortset fra den kraftige fartvind, som genereres af bådens høje fart.

Speciel teknik med gennaker

Derimod kræver den tre-skrogede båd en helt anden teknik ned ad bakke for gennaker, hvor man skærer mellem pustene, falder med pustene og i øvrigt bommer på rummerne. Det er en gængs teknik for fler-

skrogsbåde, den olympiske 49'er og de nye sportsbåde med gennaker.

Mens man accelererer båden op på en skarpere skæring med en enkeltskrogsbåd, inden man bruger farten til at falde på den mere spidse fartvind, accelererer Dragonfly Extreme meget hurtigere, og det kræver, at man skal falde, straks pustet rammer båden.

Man skal tage denne teknik seriøst, fordi fartvinden bringer langt større kræfter i spil, end vi normalt oplever med næsten alle andre bådtyper i en vindstyrke på blot 8 m/sek.

Første gang jeg skulle falde i et pust på testsejladsen, med gennakeren på 90 m² sat, fik vi en forsmag på Dragonfly 920 Extremes mange kræfter og den balanceakt, man skal håndtere i mere luft. Vi sejlede på en skæring i en lidt flod periode, og jeg faldt lidt for langsomt med accelerationen i pustet.

Det gav øget pres på roret og især den læ stævn, der blev presset lige præcis så meget, at roret mistede sit ellers gode greb i vandet i ganske få sekunder. I en brøkdelen af et sekund var jeg faktisk nervøs for, om rorpinden var knækket. Den hurtige acceleration gav reelt en skarpere kurs på den relative



fartvind og dermed en langt større krængende belastning på båd og rig.

Båden fortsatte dog blot på kursen, mens der blev slækket på gennakeren. En situation uden reel risiko, men hvor det lige nåede at smågibbe i min ellers hærdede jollesejler-sjæl.

Dragonfly 920 Extreme er ikke en ny båd, men er en videreudvikling af den i forvejen hurtige Dragonfly 920, hvor Quorning Boats i Skærbæk har givet båden et markant større fartpotentiale.

920'eren er oprindelig tegnet til sjov fart og rendyrket sejlglyde, men med en fornuftig aptering til cruising. Med den nye version har Jens Quorning skruet yderligere op for både fart og sjov sejlad.

Hovedskroget er helt det samme som i de eksisterende

cruising- og racing-versioner, men "vingerne" er blevet én meter bredere, og sideskrogene er blot forlænget med 20 cm i stævnen og 10 cm agter, så alle tre skrog nu flugter med hinanden i stævnen.

Samtidig er kulfibermasten blevet 1,5 m længere, og det har øget storsejlets areal med 10 m² i forhold til den oprindelige cruisingbåd og med 4 m² i forhold til racing-versionen.

Da Dragonfly 920 kom på vandet i 1996, var det med en spiler, der blev trimmet let og enkelt over spidsen af pontonerne, så man undgik en spilerstage. Senere er 920'eren blevet udviklet med et opklappeligt bovspryd på 1,40 meter og en gennaker. Bovsprydet er hængslet i stævnet og klappes hurtigt op langs forstaget, når det ikke er i brug.



▲ Om læ er der overraskende god plads i det smalle hovedskrog, der dog er gjort meget bredere lige under køjebundene.

◀ Den nye Extreme-version har fået en meter bredere vinger. Derfor får vægten af en gast på luv ponton ekstra stor effekt. Bemærk de hvide aluminiumstænger og vaterstagene, der er med til at give de tre skrog stivhed og stabilitet.

Den nye fartbombe har fået forlænget bovsprydet til 1,75 meter, og det giver mulighed for en større og samtidig mere effektiv gennaker.

Nyt swing wing-system

Extreme-versionen har samme swing wing-system som Quorning Boats øvrige program af Dragonfly-trimaraner.

Dette enkle og nærmest geniale system, som kun ganske få flerskrogsbyggere i verden mestrer, betyder, at bådens vinger er hængslet på skroget og kører på en drejeskive på pontonerne, så sideskrogene kan foldes helt ind til hovedskroget.

Dermed undgår man flerskrogsbådernes største ulempe, nemlig at de er for brede til at gå i havn med. For Dragonfly Extreme betyder det, at den største bredde på 7,8 meter kan

Dragonfly 920 Extreme

Længde	9,20 m
Længde, vandlinie	8,75 m
Længde, foldet	11,10 m
Bredde	7,80 m
Bredde, foldet	3,10 m
Dybgang	0,45-1,55 m
Deplacement	1850 kg.
Mastehøjde	16,10 m
Bovspryd	1,75 m
Storsejl	43 m ²
Rullegenua, let, på bovspryd	40 m ²
Gennaker	90 m ²
Motor	9,9 hk påhængsmotor
Brændstoftank	20 l
Vandtank	60 l
Køjer	4
Design	Børge og Jens Quorning
Pris, standardversion	1.125.000 kr.
Værft og salg	Quorning Boats, Skærbæk, tlf. 75 56 26 26



reduceres til 3,1 meter. Det er smallere end de fleste moderne cruisingbåde.

Extremes swing wing-system har dog fået et mere "sexet" design, med rundere og helt moderne former end de øvrige modeller, samtidig er vingerne hævet en anelse ud mod pontonerne, så disse er løftet lidt mere end de to øvrige 920-varianter.

Quornings sving-vinger er løbende blevet udviklet og forfinet med optimeret lineføring, og dermed mindre friktion, så systemet i dag virker utrolig effektivt og er meget hurtigt at betjene. Det tager kun ca. ét minut at folde hver vinge sammen ved hjælp af skødespillet.

Samtidig virker systemet mekanisk meget overbevisende og solidt. Der er solide stag og stænger til at fiksere vingerne og pontonerne, når de er foldet

helt ud. Under testsejladsen var der absolut intet i swing wing-systemet, der indikerede svag-hed, når vi havde maksimalt tryk på læ. Tværtimod var det imponerende, så minimalt båden vred sig, selv under hård belastning i starten af accelerationerne. Når først trimaranen var oppe i fart, var en stor del af belastningen omsat til fart.

Pontonerne var usædvanlige, da Dragonfly 920 blev designet, fordi de var fyldige og havde helt flad hæk, fuldstændig som på planende joller. Tidligere var det god latin, at sideskrog til trimaraner skulle være smalle og skarpe. Det nye ponton-design skulle give et bedre hydrodynamisk løft på læ ponton, og i praksis virker det også utrolig effektivt.

Man kan næsten mærke, hvordan det fladere design "træder" på vandet og skaber hurtigere acceleration, fordi den læ ponton ikke presses helt så meget ned i vandet.

Samtidig giver det fladere ponton-design også en større stabilitet, der får sejladserne til at virke mindre dramatisk.

Stabiliteten betyder også, at man selv skal være mere opmærksom på, hvornår der skal rebes, fordi man ikke umiddelbart mærker belastningen i riggen så meget som i både med ringere stabilitet.

Sænkekølen er et hult profil i kulfiber, der sænkes over trimspillet på ruffet. På grund af kølens hulrum er der opdrift i kølen, så den nærmest skal presses ned i vandet.

Hovedskroget stikker under en halv meter med kølen oppe, og det giver mulighed for at sejle stort set helt op på stranden på tursejlads. Roret er ligeledes et vipperor.

Lille, men effektivt cockpit

Cockpittet er ikke stort, men der er rigeligt med udenomsplads på trampolinerne, og cockpittet er utrolig effektivt med alle trimfunktioner samlet på ruf og lugekarme.

Næsten alt sammen er inden for rækkevidde for en gast foran løjgangen. Alle funktionerne virkede effektive og bærer præg af optimering gennem mange års erfaring med flerskrogsbåde. Skødespillet til storskødet er placeret, så det kan betjenes af både rorsmanden og en gast foran løjgangen.

Rorsmanden har hele området bag løjgangen for sig selv. Man sidder reelt for lavt på kistebænken til at have et ordentligt overblik, derfor er båden udstyret med et smart klapsæde i hver side af agterpulpitten. Her sidder man fint højt og styrer med et godt overblik, og sæderne giver læ, når de er klappet op i havn.

Under cockpiddørken er der et stort stuverum agter. Der er til gengæld ikke plads til selv en lille let motorinstallation under dørken, så motoren er en 9,9 hk Honda påhængsmotor. Den styres med rorpinden, via en lille tværstang fra motoren, der monteres på rorpinden, når motoren er vippet ned til brug. Med denne beskedne motorfyldelse kan Extreme sejle med op til 7 knob på fladt vand.

920 Extreme sejler og manøvrerer i øvrigt glimrende for motor, uanset om man har vingerne foldet ud eller ind, eller fx blot har foldet den ene vinge og ponton ind.

Det nye ekstreme fartpotentiale er på ingen måde gået ud over Dragonfly 920's egenskaber som cruisingbåd. Nærmest tværtimod, fordi der er blevet bedre plads til afslapning og solbadning på de bredere trampoliner mellem hovedskroget og sideskrogene.

Oprindelig aptering

Om læ i hovedskroget fandt vi den samme, og stadig overraskende rummelige, aptering som i den oprindelige 920'er. Hovedskroget er meget smalt ved vandlinjen, og den overraskende gode plads er ganske enkelt skabt ved at gøre skroget meget bredere fra køjerne og op. ▶

Test: Dragonfly 920 Extreme

► Denne sejladsmæssigt "gratis" bredde er fint udnyttet i 920'eren til gode dybe sofakøjer omkring klappbordet, som er placeret oven på sværdkisten til bådens sænkekøl, så man reelt ikke har nogen pladsmæssige gener af sænkekølen.

Forkahytten er én stor dobbeltkøje, der får ekstra lys af to vinduer i hovedskrogets fribord, lige over køjens hynder. Mellem kahytten og forkahytten er der blevet plads til et udmærket og funktionelt lille toilet.

De apteringsmæssige rammer er i sagens natur dog mere beskeden end i en "blysvinger" af en kølbåd af samme størrelse, men på alle områder er 920'eren apteret udformet, så man intet mangler.

Pantryet er således med komfur og bordplads til styrbord for ledgangen og vask med trykvand til bagbord for trappen. Komfuret er smart drejet 90 grader i forhold til den gængse placering og har en dækplade og en ekstra rustfri stålplade til at skåne apteringen rundt om komfuret. Denne placering af komfuret giver mere bordplads, og en ovn er faktisk det eneste,

man kan savne hér i forhold til større og bredere kølbåde.

Der er også plads til køleboks og fx en værktøjskasse i en herlig stor og letløbende skuffe, der gemmer sig ude under cockpitbunden og let kan trækkes ind i kahytten mellem pantryets to afdelinger.

God stuveplads i pontonerne

Der er gode stuverum i hvert sideskrog, hvor man typisk kan opbevare ekstra sejl. På testen oplevede vi dog, at man ikke skal sætte gennakeren fra læskrog. Med åben luge nåede vi



Det beskedne pantry er fint udnyttet ved at stille komfuret på tværs.

lige at få et skvat røgvand ned gennem lugen. Det vil være en god idé at sætte gennakeren fra trampolinen.

Umiddelbart er der ingen begrænsning på, hvor tungt grej man kan laste pontonerne med, men det begynder at gå ud over sejlegenskaberne, hvis man laster med over 50 kg i hvert skrog. Der bør også lastes nogenlunde ligeligt.

Det lyder umiddelbart umuligt, at en 3,1 meter bred båd kan trailes, men vinger og pontoner kan faktisk afmonteres, så båden kommer ned på 2,5 meter, der lige er grænsen for lovlig trailing.

Ifølge Quorning Boats tager det tre timer for to mand at samle, rigge og søsætte 920'eren fra en speciel trailer til båden. Derfor kan man ikke i praksis anvende Dragonfly 920 Extreme som weekend trailerbåd, men det gør det muligt at komme langt omkring på en sommertur, hvor man fx kan køre til en destination i den anden ende af Europa og sætte båden i vandet dér.

En dag sammen med Dragonfly 920 Extreme gav mange gode og sjove sejloplevelser. Samtidig er båden skruet så

godt sammen, at der umiddelbart ikke er meget negativt at sige om båden.

Skroget virker meget stift med sin sandwichkonstruktion, og det er med til at gøre båden fintfølede og give hurtig respons i pustene.

På testdagen var den lige en gnist for hård på roret, men ikke mere, end det kan ændres. Desuden savnede jeg en pose på trampolinen til at holde styr på gennakeren, der ligger i en pølsepose, indtil den bliver sat. Småting i sammenligning med det meget positive indtryk, jeg fløj af sted med på den extreme, men meget venlige Dragonfly.

Jo, der er måske lige endnu en fejl ved både som Dragonfly 920 Extreme:

Accelerationen, farten og rækkevidden på cruising er desværre stærkt vanedannende. ■



Ved hjælp af et yderst solidt og veludviklet system af hængsler på skroget og drejeskiver på pontonerne kan båden foldes sammen til kun 3,1 meter på under ét minut. Når diverse støttestag er løsnet, foldes båden med ét hal over skødespillet.