

BådNyt

DANMARKS PRAKTISKE BÅDBLAD 463 | 2012



VOLVO OCEAN R
DERFOR VAND

LÆS ALT OM DEN NYE

DRAGONFLY

32

20 KNOB
88 M² KRYDSSTEL
6 KØJER



SIKKERHED
TIL SØS

⊗ **GADGETS**

TRÅDLØS DØDEMANDSK
KNÆKLYS, HÅNDHOLDT
RADIO, REDNINGSFLÅJ
BÆRBAR LYNPEJLER
OG MEGET MERE ...



FLYER GRAN TURISMO 49
DET BEDSTE FRA BENETEAU

GØR-DET-SELV

MONTER DEN ENKLE
AUTOPILOT

← →

UNDGÅ VIBRATIONER
FRA MOTOREN

CRUISING PÅ SVENSKA
VESTKYSTENS HØJDEPUNKT



BK 02.08.2012 - 29.08.2012 59.95,-

// SPECIFIKATIONER

DRAGONFLY 32 TOURNING OG SUPREME

Længde	9,80 m
Længde vandlinje	9,50 m
Længde foldet	12,00 m
Bredde	8,00 m
Bredde foldet	3,60 m
Dybdegang	0,5 -1,95 m
Vægt sejlklar	3300 kg
Vandtank	120 l
Brændstoftank påhængsm.	25 l
Mastehøjde	15,1-16,6 m*
Storsejl	50-57 m ² *
Genoa	27-31 m ² *
Spiler asymmetrisk	90-110 m ² *
Code-0	50-68 m ² *
Bovspryd	2,00 m
CE-category	A
Sovepladser	6
Pris testbåd	2.600.000 kr.
Pris standard fra	1.900.000 kr.
Design	Jens Quorning og Steen Olsen
Værft	Quorning Boats
Info	dragonfly.dk, 7556 2626

*) DF 32 Supreme





KØLBÅDS- DRÆBEREN?

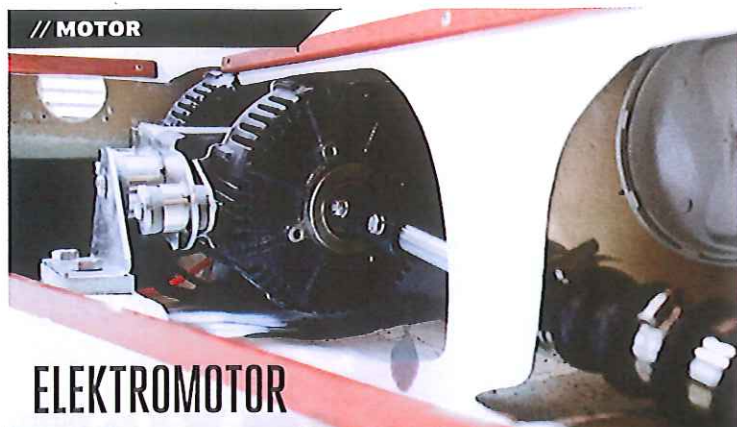
Quorning Boats markerer med Dragonfly 32 et stilskifte, der kan gøre dem svære at komme uden om selv for de mest fundamentalistiske "blysvingere".

Tekst & foto MORTEN BRANDT

SCAN & S
VIDEO



baadnyt.dk/Nyt.200.aspx?recordid200=1



// MOTOR

ELEKTROMOTOR

Testbåden var udrustet med en TwinDrive-elektromotor på otte kW fra Green Star Marine i Göteborg. Skrueakslen går direkte ind i motoren, og man undgår energitab. Selve motoren fylder minimalt under køjen agter. Den drives af fem kostbare litiumbatterier, der kan lades med skruen, når man sejler på sejl.

Det er ikke kun pontonerne, der har fået et løft i bogstaveligste forstand. Dragonfly 32 er Jens Quornings mest cruisingorienterede båd til dato, og den er en nykoncipering af, hvad man kan forvente sig af en foldetrimaran fra hans hånd og fra markedet generelt.

Vi testede båden i let vind på 2-5 m/sek. Dermed fik vi desværre ikke set og følt bådens fulde potentiale, men da den

er nomineret i konkurrencen European Yacht of the Year, hvor Europas førende bådmedier kårer årets bedste både, får BådNyt mulighed for at teste den i mere vind og mere sø senere på året.

Det skal dog ikke afholde os fra at videregive en hårdejrsvurdering fra vores European Yacht of the Year-kolleger fra det tyske medie Yacht. Journalist Fridtjof Gunkel testede båden i 12-14 m/sek, så han oplevede nogle helt andre hastigheder end BådNyt.

Du kan du læse om det i boksen på næste side, hvor Gunkel også kommer ind på nogle af bådens stærke og svage sider, når den presses.

Båden udefra

Først og fremmest er båden højere, og pontonerne er højere og længere end tidligere set på en Dragonfly. De går en fod længere frem end hovedskroget, hvilket giver båden bedre sejlegenskaber i hård vind, når den presses.

Designet i linjerne i dæksniveau er nærmest konkave med negativt spring på alle tre skrog. Overbygningen på hovedskroget er strømlinjet skrånende fremad med tilsyneladende ét langt vindue. Lugerne på hovedskroget er monteret flush. Der er kommet et el-spil på ruffet primært til betjeningen af faldet til det 55 m² store storsejl. Cockpittet har løjgang, og det er bredt og rummeligt. Bådens hovedskrog har et lille sidedæk, der er godt at gå på i foldet tilstand. Foldesystemet, swingwing, har fået en mindre make-over i form af en bedre trækinkel, når skrogene foldes ind og ud. Det lader sig fortsat gøre at folde båden kun vha. spillene. Det nye system har dog den

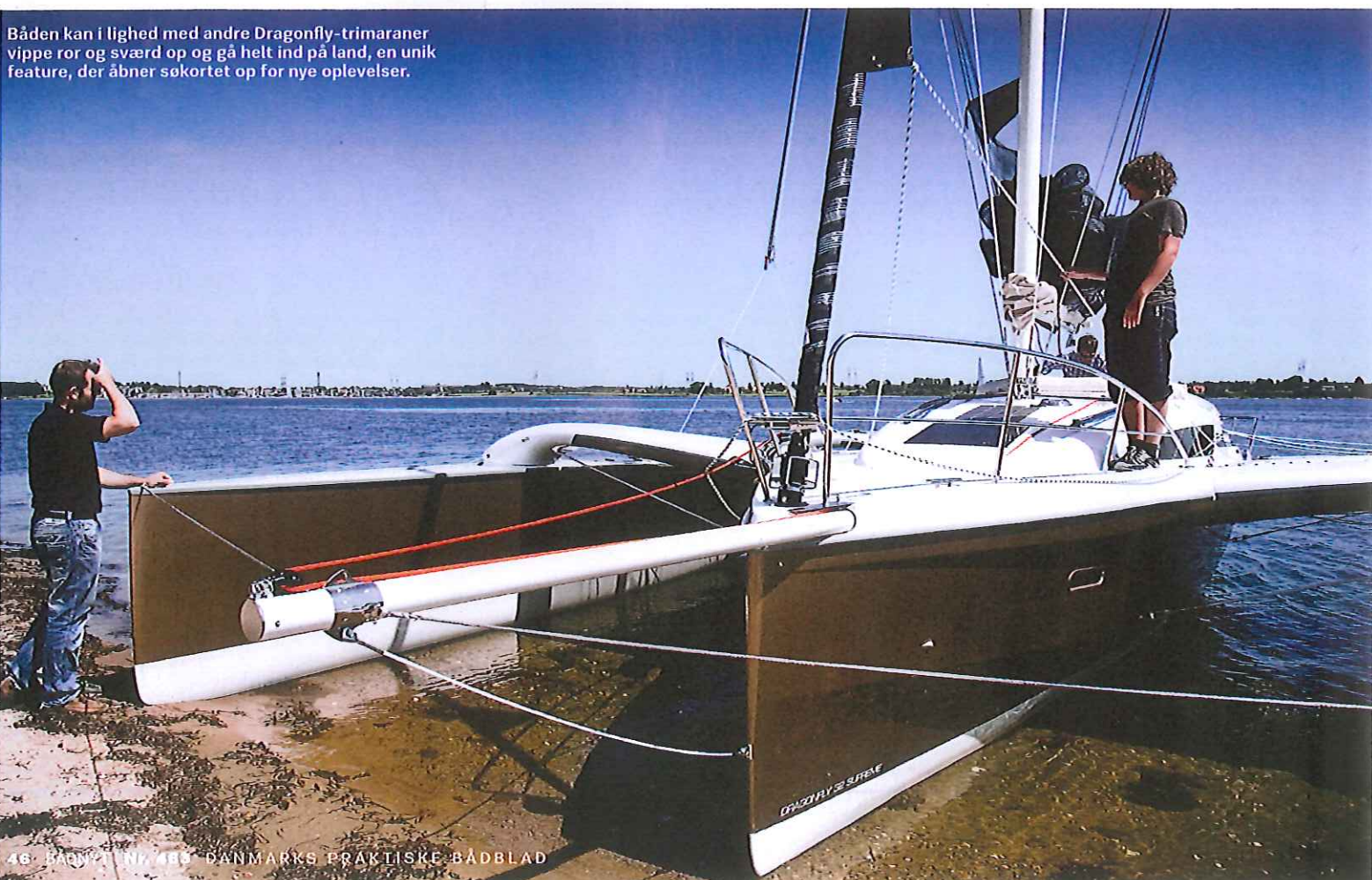
downside, at wireudvekslingen, der løber diagonalt under trampolinen, er stenhård og dermed deler det rekreative areal, som trampolinen udgør, i to.

Båden indefra

Om læ er båden holdt i lyse toner med asketrælaminat på krydsfiner og med lister af massivt aks. Salonen er bred og høj, og den store sværdkiste er godt og elegant camoufleret under bordet. Pantryet er funktionelt, der er vask, to blus og en ovn. Under cockpittet er der en stor dobbeltkøje med endog meget god plads til to voksne samt et ryglæn, som gør køjen egnet til læse/sofaplads. Også forkøjen er rummelig, og her er der skabt til opbevaring af tøj o.a. Båden er vanen tro fyldt med smarte og gennemførte løsninger. Mest iøjnefaldende er skydedøren ind til forkahytten og den smarte skydelejder, der åbner ind til agterkøjen. Og så er den bare større om læ end tidligere.

Jeg vil hævde, at der er mere plads om læ i en Dragonfly 32, end der er i en Luffe 37. Omvendt er der mindre plads i den, end der er i en familiecruiser som Bavaria 32.

Båden kan i lighed med andre Dragonfly-trimaraner vippe ror og sværd op og gå helt ind på land, en unik feature, der åbner søkortet op for nye oplevelser.



// FAKTA



DRAGONFLY 32 I HÅRD VIND

Fridtjof Gunkel fra det tyske magasin Yacht sejlede båden i 12-14 m/sek. Han understreger, at det var vanskeligt at bruge bådens data, da instrumenterne ikke var kalibrerede, og da der var meget strøm i Lillebælt. Der blev målt hastigheder på kryds fra 11 knob til 14. Vendevinklerne var ved disse hastigheder over 100 grader. Han mener, at en regulær krydshastighed under disse forhold vil være på 9 knob. På slør ramte båden hastigheder på 20 knob med et reb i storsejlet og gennaker.

– Båden gik meget smooth og roligt, og selv om vi til tider havde det halve af det læskrog under vand, var der ikke noget, der bremsede. Det skal dog siges, at der jo stort set ikke var bølger. Jeg oplevede noget "drag" fra hovedskroget, der sandt at sige ikke slap vandet lydløst. Endelig havde jeg et par gange, hvor jeg synes, at jeg mistede styringen, fordi roret trak luft uden varsel. Jens (Quorning, red.) sagde, at det let kan undgås, hvis man blot falder til lidt hurtigere, end jeg gjorde. Jeg er sikker på, at han har ret, fortæller Fridtjof Gunkel, der i lighed med BådNyt mener, at DF32 er et stort skridt fremad for foldetrimaran-konceptet, og at det er lykkedes at give båden et moderne udtryk.

Båden er ifølge Jens Quorning målrettet mod kølbådssejlere, der trænger til en saltvandsindsprøjtning i form af nye sejloplevelser:

– En stor del af bådens koncept er lagt an på, at den skal have appeal til folk, der har en kølbåd i dag, og som har haft flere kølbåde. De har måske haft en større eller en mindre båd, og måske er de gået fra familiebåd til performancebåd eller den anden vej. Men det, de har oplevet, er, at der reelt ikke har været den store forskel i sejloplevelsen. Vi ved, at når folk, der tidligere har sejlet kølbåde, prøver en af vores både, så oplever de noget helt nyt. Sam-

tidig ved vi, at det er vigtigt for mange af disse sejlere, at der ikke slækkes for meget på komforten og på den plads, der er til rådighed om bord. Så det, vi prøver med Dragonfly 32, er at lægge os der, hvor kølbådssejlerne ikke bliver skræmt væk pga. manglen på plads og komfort, og samtidig have en båd, der kan give selv den erfarne sejler helt nye og positive sejloplevelser, siger han.

En "no brainer"

Det er interessante informationer om bådens koncept. Dog kan det være svært gennemskueligt at sammenligne foldetrimaraner med kølbåde. Vi prøver nu alligevel.

Spørgsmål 1: Hvilken slags båd er en Dragonfly 32? En familie-cruiser? En performancecruiser? En luksuscruiser? Eller en dagcruiser?

Undertegnede vil mene, at den henvender sig til performancecruiser-segmentet. Performancecruisere anno 2012 på 32 fod har en smule mere plads, end det er lykkedes at få ned i trimaranen, der omvendt vil være betydeligt hurtigere, sjovere og lettere at sejle under stort set alle forhold.

Spørgsmål 2: Skal den koste så meget?

– Ja, der er naturligvis den evige diskussion om prisskiltet. Er det rimeligt, at man kan få fire Bavaria 32'ere eller to Xp 33'ere for samme pris som én Dragonfly 32 Supreme? Svaret må naturligvis blive – det kommer an på ...

– Det kommer bl.a. an på, hvor du er i dit sejlerliv. Har du ikke interesse i at sejle klassebådskapsejlad og op ned-baner, men er du mere til distancekapsejlad, har du lyst til at sejle hurtigt og nå langt på dine ture, og har du pengene, så er svaret det, som amerikanerne kalder en "no brainer" – tag trimaranen!

Angående prisen kan man blot konstatere, at det rent omkostningsmæssigt utvivlsomt er mere kompliceret og dermed dyrere at bygge en foldetrimaran end en kølbåd.

5 m/sek., 10 knob

Ud af havnen gled vi lydløst drevet frem med den lille el-motor og assisteret af bovpropellen. Pontonerne eller floatsene, om man vil, kom ud på vanlig swing-

Bådens officielle vægt er 3300 kg. Den høje vægt kompeceres med masser af sejlareal og stor bredde, så der forsat er et fartpotentiale som ingen kølbåde matcher.



Testbåden foldede ind til 3,9 m er meningen, at man kommer n 3,6 m på de følgende både.

INDENFOR



1. Salon Salonen er stor, lys og imødekomende, sværdekisten er godt camoufleret under bordet. Fremme ses forkahytten, som har plads til to personer. **2. Bad/wc** Der er også et tidssvarende toilet og baderum fuldt på højde med det, man finder i 32 fods kølbåde. **3. Forkøje** To personer sover fint i den rummelige forkøje, der også har gode stuvemuligheder. **4. Pantry** Pantret har alt, hvad hjertet begærer, måske med undtagelse af dobbeltvask. Udover oven og blus gemmer det også en 60 l køleboks.

wing-vis, hvor de første meter går af sig selv, mens de sidste trækkes ud med spillene til båden helt udfoldet når de imponerende 8 m i bredden.

Storsejlet blev sat med hjælp fra et velproportioneret elektrisk spil fra Andersen, hvorefter vi rullede genuaen ud, slukkede motoren og gik for sejl. Der var som nævnt let vind, da vi krydsede op mod den gamle Lillebæltsbro. Farten lå på syv-otte knob, og når vi gik lidt lavere, cirka 45-50 grader relativt til vinden, kom farten i de små pust, der var op på 10 knob. Som altid med Dragonfly var båden helt ubesværet at styre og i god balance, men igen var den ikke presset på nogen måde. I forhold til de andre Dragonfly-

trimaraner, undertegnede har sejlet, sidder man meget højt i cockpittet på 32'eren. Man sidder også godt, for der er tænkt på ergonomien for rorsmanden. Og her sniger der sig en følelse ind om, at båden har et stort potentiale i forhold til, når det handler om mere vind og i særdeleshed større bølger, for der er langt ned til vandet, og sideskrogene er smalle og hydrodynamiske, og jeg har en forventning om, at dels skrogene og dels de højtflyvende og buede tværbomme ikke bremser båden, når der kommer selv en stor sø.

Vi faldt af, og satte det store genakker, og sejlede med slæk på skoderne, men dog med god skæring for at holde fart i båden.

GPS'en viste mellem fem og otte knob. Med Code 0-sejlet sat til halvvind så vi de samme tal på gps'ens log, topfarten var otte knob i meget tynd luft og på en halse, der var nærmere bidevind end halvvind. Båden havde efter vores mening ikke et perfekt slip ved hovedskroget, hvor der så ud til at blive flyttet en hel del vand ved de lave hastigheder. Jens Quorning har tidligere udtalt til BådNyt, at der er arbejdet specifikt med at give båden et bedre slip i let vind og siger om den nye båd:

– Jeg synes, det er lykkedes fint. Det er rigtigt som man kan se på fotografierne fra testen, at den hænger lidt i vandet, men omvendt hvis du ser på de

videoer, der er lavet samtidig, se det mere dynamisk ud.

BådNyt mener, at der ikke kan være tvivl om, at bådens slip bliver bedre, når hastigheden stige I de forhold, vi sejlede, lå vi ofte på, hvad der kan sammenlignes med en motorbåds planingstærskel, hvor båden flytter rigtig meget vand, umiddelbart før det kommer op og bliver fri.

Modigt design

Selv om båden med sine estimerede 3300 kg er tung, har man en følelse af lethed, når man står ved roret selv i den tynde luft. O hastighederne var ganske imponerende og i hvert fald betydelig hurtigere end alle andre både dag på Lillebælt.