



RASEN, REISEN, RASTEN

*Die dänische Werft **QUORNING BOATS** hat einen neuen Tri herausgebracht. Der soll noch komfortabler, schneller und sogar sicherer sein als die erfolgreichen Vorgänger*



Danish Dynamite: Testfahrt mit über 20 Knoten.
Das Boot ist ausgefaltet sollte 8,10 Meter breit

SCHÖNE DINGE



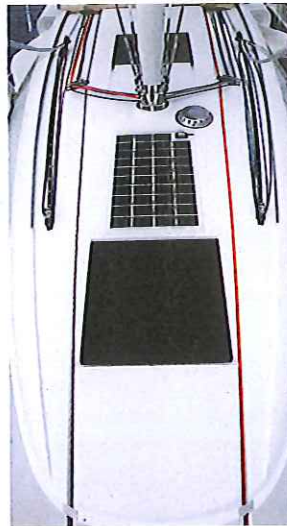
Kleine Sensation:
Schwalbennester –
es gibt sie wieder!

*Der neue Mehrumpfer ist nicht nur ein guter Tri, sondern insgesamt auch ein **GUTES BOOT**. Er bietet Detaillösungen, die auch auf anderen Schiffen Sinn machen würden*

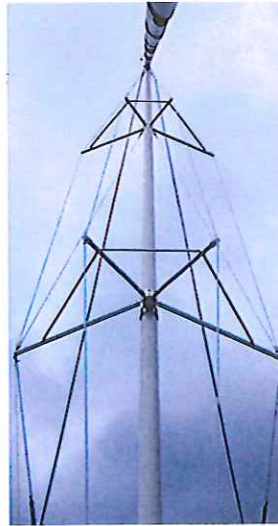
VIELES IST EINFACH ANDERS



VERDECKTE GRIFFE
Die Mulde im Aufbau wird durch eine schöne Zierleiste aus rostfreiem Stahl zu einem eleganten Handlauf



VERSENKTE FÜHRUNG
Die Wickelleine der Rollreff-trommel und die Halsleine sind durch Gräben geführt. Stolpern ade



SOLIDE VERSTÄGUNG
Salinge mit Jumpstagbock in einem, und das mal zwei. Das CFK-Rohr ist umfassend ausgesteift und abgestützt

Der geht ab: 17, 18, 19, dann schließlich 20 Knoten Speed, es rauscht, gischtet, sprudelt; aufrecht galoppiert der Trimaran über die flachen Wellen, hat sein eigenes Wellensystem längst abgeschüttelt, zieht drei weiße lange Schaumfahnen hinter sich her durch die dunkle Ostsee. Bei guten 6 Beaufort unter gereiftem Groß und Gennaker gibt es kein Halten mehr. Prinzipiell lässt sich der Speed sogar einfach abrufen und ohne Weiteres kontrollieren, der Rudergänger muss bei eintreffenden Böen nur rechtzeitig weiter abfallen und den Wind in Speed umsetzen. Wächst der Druck zu sehr, kann es bei diesen Bedingungen auf einem Tri generell schon mal zum Strömungsabriss kommen. Beispielsweise wenn durch das Beschleunigen unter Beibehaltung des Kurses der scheinbare Wind plötzlich vorlicher einfällt, so mehr Druck macht und das Boot stark anluven will.

Zwei Dinge sind bei einem Steuerfehler oder unerwarteten Böen erfreulich. Die Lage ist schnell wieder im Griff: Spieren, Ruder gerade, um wieder Strömung anliegen zu lassen, weiter geht es. Zweitens: Die Schwimmer haben rasend viel Auftrieb; bis die mal richtig unterschneiden, muss sehr viel passieren. Werftchef und Co-Konstrukteur Jens Quorning: „Ja, das ist klarer Trend bei uns. Von Schiff zu Schiff gibt es mehr Auftrieb, also voluminösere Schwimmer, das bringt einfach mehr Sicherheit.“

Der Kleine Belt ist schon zu Ende. Gennaker per Trichter und Strumpf entschärfen und das ganze Gerüdel direkt in einen Schwimmer fieren. Klasse: Das sperrige Segel ist dort aus dem Weg und verbreitet mögliche Feuchtigkeit nicht im Wohnraum. Weiter geht es, hoch an den Wind, gegen den nordeuropäischen Dreckssommer ankreuzen, der heute abwechslungsreich ist, weil die Größe und Frequenz der Regentropfen ebenso variiert wie der Wind in Richtung und Stärke.

KREUZEN WIE MIT DEM 60-FUSS-MONO

An der Kreuz hat die Crew die Wahl zwischen normal hoch wie ein Mono und schnell oder etwas tiefer und mit 11 Knoten richtig schnell. Das erfreut: So lassen sich in engen Gewässern, beispielsweise bei Gegenverkehr oder in schmalen Flüssen, einige Wendungen sparen oder mit viel Platz andererseits



Täuschende Perspektive: Von achtern wirkt das Boot plump. Dabei ist die Wasserlinie sehr schmal

auch hoch am Wind eine Menge Speed genießen. Eine Wende ist rasch ausgeführt. Sie fühlt sich langsam an, drei Rümpfe gehen nun mal nicht so schnell wie einer durch den Wind, und das Delta zur Endgeschwindigkeit ist eben groß. Aber das Manöver gerät völlig unproblematisch und erfordert auch keine backgehaltene Fock. Ruderdruck gibt es tritypisch kaum, dennoch lässt sich das Boot auch leicht nach Gefühl steuern.

In der Serie wird der Dragonfly mit Pinne angeboten, was angesichts seiner Auslegung und Größe auch sinnvoll erscheint. Ein Rad ist optional möglich und wurde bei der Gestaltung der Pflicht berücksichtigt. Diese bietet mit einer Duchtenlänge von 1,24 Meter vor dem Traveller nicht überbordend viel Platz, aber wohldurchdachte Arbeitsplätze. Der Steuermann hat Traveller und Großschot im Griff. Letztere ist als 1:4-Talje ausgeführt und wird beidseits auf Winschen geführt. Die Werft wählte Andersens NiroWare, die macht Freude und arbeitet bestens. Für den Blick auf die Windfäden des Vorsegels muss der Rudergänger allerdings den Hals ganz schön strecken. Die Genua-

winschen liegen für direkten Zugriff von der Pinne aus etwas zu weit vorn.

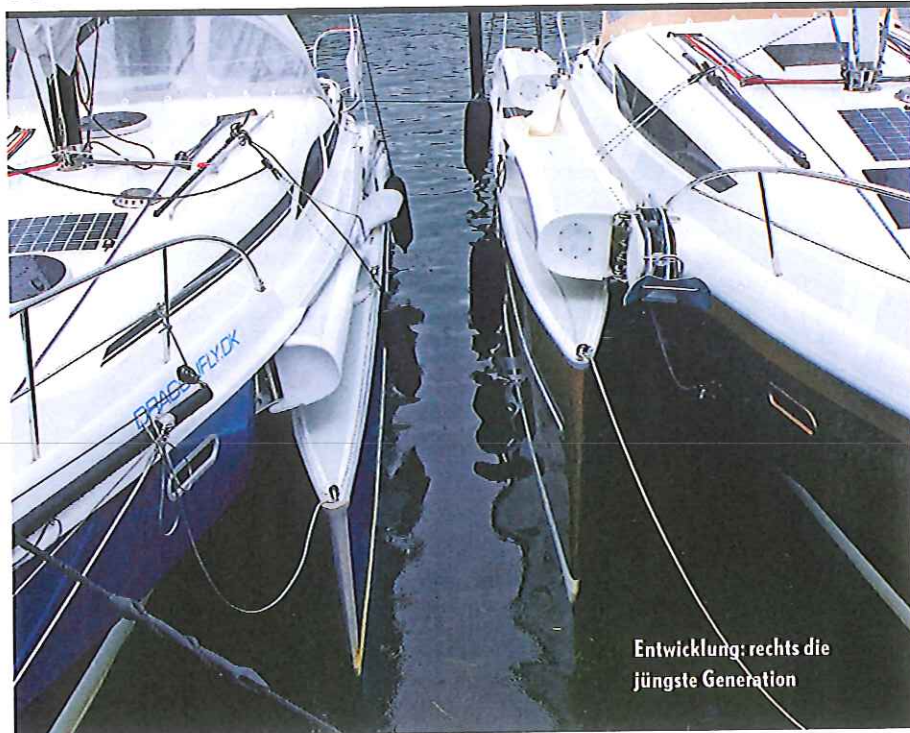
Die Gennakerschoten werden auf die großen und sehr gut bedienbaren Fallwinschen auf dem Kajütdach geführt. Für das Raumschotssegel lässt sich ein ausfahrbarer Gennakerbaum mit Wasserstag und seitlichen Drahtunterstützungen ordern, ein sinnvolles Investment für mehr Performance und schnellere Halsen.

GRÖßERE SCHWIMMER SIND WIE TIEFERE KIELE, NUR LEICHTER

Leider ebenso ein Extra wie das pfliffige, 1:2 untersetzte und immer angeschlagene Barberholersystem, mit dem der Fockholepunkt raumschots nach außen geführt wird, oder die beidseitigen Bullentaljen, mit der der niederholerlose Großbaum simpel in der Höhe zu regulieren ist.

Zu heiß, zu schnell? Das Boot wird in zwei Leistungsklassen offeriert. Der Prototyp ist die sogenannte Supreme-Version mit einhalb Meter längerem Rigg, 14 Quadratmetern mehr Segelfläche am Wind und Elvstrøms Epex-Membrantüchern mit Technora-Black-Fasern und acht Latten im Groß. Das Leistungsplus kostet rund 16 700 Euro. Der Mast besteht in jedem Fall aus einem von Quorning selbst gefinishtem industriellem Carbonrohr, das mit zwei Paaren von je vier Salingen aus rostfreiem Stahl und reckarmen Dyform-Drähten ausgesteift wird.

Was für ein Tag! Nochmal die Tüte hoch, nochmal Druck aufbauen, nach Lee mitnehmen, losrauschen, die Wellen überholen. Nochmal an die Kreuz. Die fetten Leeschwimmer bekommen reichlich zu tun. Sie lassen sich im Wortsinne kaum unterkriegen. →



Entwicklung: rechts die jüngste Generation



Power: das größere Rigg mit mehr Segelfläche

Die Rümpfe sind jetzt wieder fast **SYMMETRISCH** ausgeführt, aber deutlich größer und höher. Die Maßnahmen sollen das **SEEVERHALTEN** verbessern und das Schiff steifer werden lassen

Bemerkenswert: Der Tri segelt relativ trocken. Und es geht sehr weich und harmonisch über die Wellen, das gefällt.

Die Belastungen auf den Verbänden, den Beams muss jetzt enorm sein. Und dennoch: Kaum ein Knarzen oder Knacken, vertrauensschaffend und beachtlich. Denn: Das Boot ist wie alle Dragonflys nicht als starre Einheit gebaut, sondern die Schwimmer lassen sich per ausgeklügeltem Mechanismus aus Scharnieren, Bolzen, Taljen und Sicherheitsdrähten per Leinenzug und Winsch in weniger als zwei Minuten an den Rumpf falten. Eine Besonderheit des sogenannten Swing-Wing-Systems: Die in Segelstellung leicht nach oben gewinkelten Schwimmer werden beim Einfalten etwas ins Wasser gedrückt und addieren sich für mehr Hafenstabilität zur Wasserlinienbreite des Mittelrumpfes. Eingefaltet braucht das Paket immer noch eine mindestens 3,70 Meter messende Box, trailern ist also nicht.

So breit, so gut. Variabel zeigt sich auch der Tiefgang. Das Schwert dreht mit gelöstem Fall von allein nach oben, wenn das Boot mit gelösten Schoten drucklos ist. Die 35 Kilogramm wiegende Flosse hat Auftrieb.

Der Schwertniederholer wird in einer Clamcleat belegt, die auf übergroßen Zug hin auslöst. So wird das Schwert bei einer Kollision oder beim Auflaufen vor Schäden bewahrt; das Drehschwert ist somit die deutlich bessere Lösung als eine gesteckte Flosse. Die verbraucht zwar weniger Platz im Innenraum, aber nimmt beziehungsweise verursacht bei einer Kollision den größeren Schaden. Das außen angehängte Ruderblatt ist ebenfalls aufholbar und auflaufgeschützt.

Fast schon klar, dass auch die Motorisierung neu, innovativ oder zumindest irgendwie anders sein muss. Im Standard gibt es einen langschäftigen, 25 PS starken Viertakter von Tohatsu an einem Liftsystem. Möglich ist auch ein Innenborder von Yanmar mit 14 PS, Saildrive und Faltprop, wofür die Werft knapp 8000 Euro Aufpreis verlangen würde. Auf dem Testschiff war aber ein Elektroantrieb vom schwedischen Hersteller OZ Marine eingebaut, der von vier jeweils 160 Amperestunden großen Lithium-Ionen-Akkus gespeist wurde. Der Motor ist dafür verschwindend klein, leicht und sollte der Theorie nach auch schön leise sein. In der Praxis zeigten sich denn auch die Schalldruckwerte

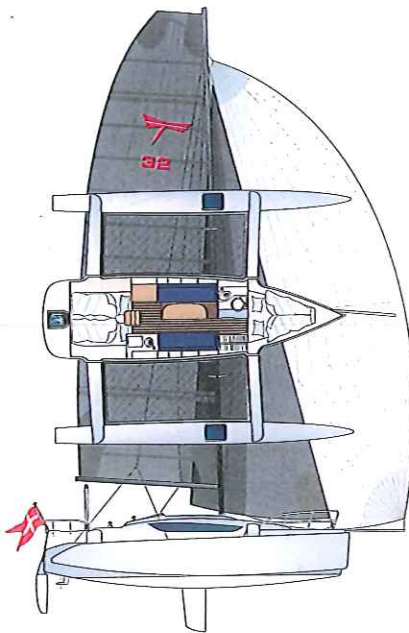
mit maximal 64 dB(A) in der Pflicht als niedrig, jedoch vibrierte die lange Welle unschön hörbar.

Mit dem E-Antrieb hat das Schiff eine Reichweite von sechs Stunden bei Marschfahrt, so die Werft. Wobei Marschfahrt in diesem Fall 4,5 Knoten bedeutet, eine nicht eben hohe Geschwindigkeit für speedverwöhnte Trimaransegler. Unter Volllast sind 6,5 Knoten drin, dann ist aber schon nach einer Stunde Schicht. Somit wird man den E-Motor vornehmlich zum Anlegen nutzen, denn auch bei wenig Wind segeln die Dragonflys ausnehmend gut und schnell, wie unsere bisherigen Tests bewiesen – und es auch die Kollegen des dänischen Wassersportmagazins Baadnyt für den 32er bestätigt haben.

Apropos Anlegen: Bedingt durch viel Fläche über und wenig unter Wasser, wird auch beim Dragonfly 32 ein Bugstrahlrunder nötig. Die Werft bietet ein ausfahrbares Modell von Max Power mit Extra-Batterie für 7700 Euro an.

AUCH INNEN KLAPPT UND FALTET ES
Der Mann liebt offensichtlich Scharniere. Jens Quorning präsentiert den wandelbaren

DRAGONFLY 32



Der Tri ist in nur einem Layout erhältlich. Kojenplätze gibt es für sechs Personen

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

50 Grad	11,0 kn
60 Grad	14,0 kn
90 Grad*	16,0 kn
130 Grad*	18,0 kn

3 kn 6 kn 9 kn 12 kn 15 kn

Windgeschwindigkeit: 23-27 kn (6 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung ca. 0,8 Meter

* Mit Gennaker

STAURAUUM

Vorschiff	340 l
Salon / Achterkammer	1100 l
Backskisten	1770 l

Knapp Durchschnitt Komfortabel

KOJENMASSE

Vorschiff	2,10 x 1,67 / 0,58 m
Salon (Option)	1,90 x 1,14 / 1,06 m
Achtern	2,00 x 1,66 / 1,50 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur J. Quorning/S. Olsen

CE-Entwurfskategorie B (küstenfern)

Lüa (Rumpflänge) 9,80 m

LWL 9,45 m

Breite 8,10-3,70 m

Tiefgang 0,55-1,95 m

Gewicht 3,3 t

Großsegel 57,0 m²

Rollgenau (110 %) 31,0 m²

Motor (Außenborder) 22 kW/30 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Sandwich im Handauflegeverfahren,

Schaum als Kernmaterial, Vinylester-

und Polyesterharz

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 261 680 €

Preis segelfertig² 270 733 €

Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

WERFT/ VERTRIEB Quorning Boats,
Skærbæk/Fredericia, Dänemark. www.dragonfly.dk

Yacht-BEWERTUNG

Einfach abrufbare hohe Geschwindigkeiten, und ein hocheffektives Deckslayout machen auch den neuen Dragonfly zur ultimativen Segelspaßmaschine mit wenigen Schwächen

Konstruktion und Konzept

- + Zwei Leistungsvarianten
- + Variabler Tiefgang
- + Viel Auftrieb in den Schwimmern
- + Unsinkbar
- Preis in Relation zur Größe sehr hoch

Segelleistung und Trimm

- + Sehr großes Potenzial
- + Auf Wunsch große Höhe am Wind

Wohnen und Ausbauqualität

- + Sehr sauberes Finish
- Konzeptbedingt kleiner Innenraum
- Kurze Salonkojen

Ausrüstung und Technik

- + Gute Auswahl des Zubehörs
- + Genialer Faltmechanismus

Innenraum seiner jüngsten Kreation: Tisch aufklappen, Fläche einrasten, eine Längsstrebe entfernen, dann vor- und zurückklappen, so wie ein Kamel sich hinsetzt, Polster drauf – fertig ist die, wenn auch etwas schmale, Doppelkoje im Salon. Oder: Einen Fußtritt hochklappen und Unterstüßbretter hervorfalten – schon baumeln die Beine nicht mehr im Bodenraum, wenn man an Steuerbord auf der Koje sitzt.

Die Salonkojen sind mit etwas über 1,90 Meter recht kurz. Besser schläft es sich vorn und achtern, wo auch die Breiten stimmen. Das Vorschiff, durch eine Schiebetür separiert, bietet sogar eine Schlafstatt der üppigen Länge von 2,12 Meter und eine erfreuliche Breite von 1,67 Meter auf Schulterhöhe. Dahinter schließt das WC an, groß genug, mit Dusche ausgestattet und einer Innenraumhöhe von 1,88 Metern. Der Salon bietet noch bessere Stehhöhen zwischen 1,90 und 2,00 Meter, dazu genügend Stauraum, auch in der Bilge. Sieht man sich die versteckten Bereiche näher an, fällt besonders das gute Finish auf, was sich auf Installationen und GFK- wie auf die Holzarbeiten gleichermaßen bezieht. Als stellvertretendes Beispiel

für Detailliebe mögen die hölzernen Kojenaufgaben der Salonsofas dienen: Die Stoßkanten vorn sind mit Aluminiumprofilen geschützt und verstärkt, und die Bretter lassen sich per Scharnier hochklappen. Klasse!

Zwischen Salon und Niedergang sind beidseits die Pantry und Navigation platziert. Die Bordküche besteht aus einem zweiflammigen, nicht kardanischen Gaskocher, einem großen Edelstahlwaschbecken, einem im Salonboden untergebrachten Kompres-

sor-Kühlschrank und einer optionalen Mikrowelle. Die Navi gegenüber ist als Stehpult mit einer Fläche von 59 mal 120 Zentimeter ausgeführt; da passen dann zwei Sportbootkarten nebeneinander.

Wenn man die Niedergangstreppe entriegelt und beiseite schiebt, gibt sie den Weg in die Achterkammer unter dem Cockpit frei. Die ist nur kriechend erreichbar, und die Koje konnte nur sehr flach ausfallen. Aber das Polster selbst ist immerhin 2,00 Meter mal 1,66 Meter in Schulterhöhe groß. Insgesamt stünden somit sechs Schlafplätze zur Verfügung. Aber erstens sind die Salonkojen knapp, zweitens würde der Stauraum der Personenzahl nicht genügen, und drittens würde es auch im Cockpit zu eng für einen längeren Törn bei voller Belegung. Wobei dies nur für schlechteres Wetter zutrifft. Denn auf der Habenseite bringt der Tri die beiden großen Trampolinflächen mit, die bei warmer Witterung durchaus zur Wohnfläche gezählt werden müssen. Und wo sich auch ein aufgeblasenes Beiboot prima unterbringen ließe.

Insgesamt angenehm luftig und leicht wirkt der Innenraum, passend zum fast →

**DIE WOHN-
FLÄCHE IST
GROSS, MAN
DENKE AN DAS
TRAMPOLIN**

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

SCHNELLER WOHNEN

futuristischen Äußeren. Als Ausbaumaterial wurde das helle Ahorn gewählt, yachtigeres Teak ist gegen Aufpreis ebenfalls bestellbar. Schranktüren sind als Rollläden mit feinen Holzstreifen in Metalloptik ausgeführt; teilweise kommt Plexiglas zum Einsatz. Jeder Raum, auch die Achterkammer per zu öffnendem Rumpfenster, lässt sich einzeln belüften. Die Beleuchtung, direkt und indirekt mit LEDs ausgeführt, bietet ebenfalls kaum Verbesserungspotenzial.

DAS KANN-FAST-ALLES-BOOT

Der Dragonfly 32 ist somit rasend schnell, sehr gut zu bedienen, auch mit kleiner Crew, sowie flexibel, trockenfallfähig und strandtauglich durch variablen Tiefgang. Alles Klasse, wenn da nicht die Kosten wären. 261 700 Euro kostet die höherwertige Supremeversion im Basispreis. 245 000 Euro sind es noch für die Tourenvariante. Das entspricht immerhin vier Bavarias gleicher Größe!

Andererseits: Die Relation Euro pro Knoten sieht den Dragonfly 32 als Gewinner. Für ein Boot mit dem Geschwindigkeitspotenzial des neuen Tris muss man als Mono mindestens eine Million Euro ausgeben – und hat dann noch die höheren Unterhaltskosten an der Hacke. Insofern ist der Dragonfly 32 möglicherweise das schnellste bewohnbare Boot fürs Geld.

Damit stellt sich die Frage nach einer Konkurrenz aus dem Trimaranlager. Es gibt keine! Rein von der Größe her ließe sich noch der Corsair 31 anführen. Aber der ist kleiner, bietet geringeren Platz, ist weniger wertig gebaut und ausgeführt, aber auch deutlich billiger. Ebenfalls neu ist ein polnisches Produkt, der TNT 34, der qualitativ und vom Anspruch her zwischen dem Dragonfly und dem Corsair liegt.

Trimaransegeln ist anders, schwierig, die Dinger können umkippen? Vor allem ist das Segeln mit dem Dreibein eines: vorurteilsbelastet. Um dem zu begegnen, hat sich die Werft zu einer simplen Maßnahme durchgerungen: Seit diesem Sommer bietet Quorning Boats in Eigenregie einen Dragonfly 28 zum Chartern ab Skærbæk (bei Fredericia/Jütland) an. Das geht nur wochenweise und beinhaltet eine mehrstündige Einweisung unter Segeln. Das ist sicher die beste Methode, sich dem überaus spannenden Thema zu nähern.

FRIDTJOF GUNKEL



Ausbau in Ahorn: Gegen Aufpreis gibt es Teak

*Innen dominieren der **SCHWERTKASTEN** und auf Wunsch helle Oberflächen. Es gibt zwei separierbare Kabinen, Salon, Duschbad, Pantry und Navi. Braucht man mehr?*

ETWAS KLEINER, ETWAS ENGER, ABER HOCH GENUG



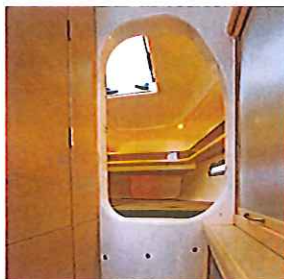
GETEILTE PANTRY

Kocher und Wasser an Steuerbord. Vorbereiten kann man in der großen Navi gegenüber



MOTÖRCHEN ALS EXTRA

Klein, kräftig und so stark wie ein Diesel mit 18 PS: E-Antrieb, der auch laden kann



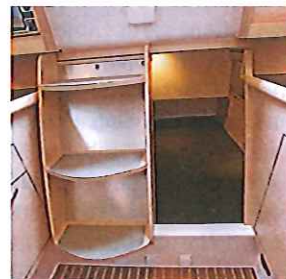
EINSTIEG

Die Vorschiffskoje ist durch ein Mannloch zu erreichen



KELLERBAR

Im Fußraum ist die Kühlbox mit Kompressor eingebaut



VERLIES

Hinter der verschiebbaren Treppe liegt die Heckkabine