

FAHRBERICHT

# TEST 872

SEGELBOOTE

Text und Fotos: Roland Duller

## DRAGONFLY 25

Rumpflänge:	7,65 m
Länge (geklappt):	8,95 m
Breite (Segeln/Transport):	5,8/2,3 m
Mast (Sport/Touring):	11,80/10,50 m
Groß (Sport/Touring):	29/24 m <sup>2</sup>
Fock (Sport/Touring):	12/10 m <sup>2</sup>
Gennaker (Sport/Touring):	55/46 m <sup>2</sup>
Code 0 (Sport/Touring):	30/28 m <sup>2</sup>
Gewicht:	1.050 kg
Tiefgang:	0,35-1,50 m
Crew:	6

<b>PREISE</b> (inkl. MwSt.)	
Swing Wing Touring	€83.880,-
Swing Wing Sport	€100.500,-

### EXTRAS:

Coppercoat (10 Jahre Antifouling)	4.656,-
Unterwasseranstrich	2.340,-
2 Decksluken/Schwimmer	1.176,-
2 Pantrymodule	1.368,-
Polster in Kajüte	1.536,-
Rollgardine zum Vorschiff	757,-
Holzpanele am Mastschott	402,-
Elektro-Installation 12V: 3 Positionslichter, Hauptschalter, Schalttafel, AGM Batterie 33 Ah, 4 LED-Leuchten im Inneren, 12V-Stecker	1.644,-
Sunware Solarpanel 36 W	1.480,-
Heckkorb	1.146,-
Bugspritsystem	1.194,-
Sprayhood	2.028,-
Großsegelpersenning	474,-
Fockpersenning (Sp/T)	420/474,-
Rollgennaker (Touring)	2.388,-
Code-0-Sport	3.588,-
Gennakerschoten/Blöcke, etc.	390,-
Rumpfe lackiert	4.776,-
Aufpreis Metallic-Farben	1.044,-
Mastlegevorrichtung	582,-
Anhänger	4.308,-

### WERFT:

Multihull Sailing, 8670 Kriegach,  
Tel.: 0664/846 61 17,  
E-Mail: office@multihull-sailing.net,  
www.multihull-sailing.net

FOTOS: ROLAND DULLER





# EILIGE DREIFAL- TIGKEIT

**Trimaran.** Die dänische Werft bringt mit dem Dragonfly 25 eine Yacht auf den Markt, die im Vorfeld für zahlreiche Spekulationen sorgte

*all-sailing.net*

**Schwungvoll.** Beim Testboot handelte es sich um die Swing Wing Sport Version mit höherem Karbonmast, Doppetrüderanlage, hochwertigen Segeln und Dyneema-Fallen

Kann der Dragonfly 25 nur auf dem Leeschwimmer segeln oder nicht? Diese Frage stellt sich die Seglergemeinde, seit der Trimaran auf der boot in Düsseldorf seine Premiere gefeiert hat. Optisch kommt der jüngste Wurf der dänischen Werft ziemlich flott daher: Schlanker Mittelrumpf, noch schlankere Schwimmer mit Wavepiercer-Bügel und geschwungenen Beams, die ihre Vorzüge in rauen Bedingungen ausspielen. Jens und Borge Quorning, beide als ausgewiesene Geschwindigkeitsfanatiker bekannt, wollten mit dem 25er neue Akzente bei den Segeleigenschaften setzen, zugleich aber auch ein fahrtaugliches Modell schaffen. Dieser Spagat verlangte bei Konstruktion und Ausführung einige Kompromisse.

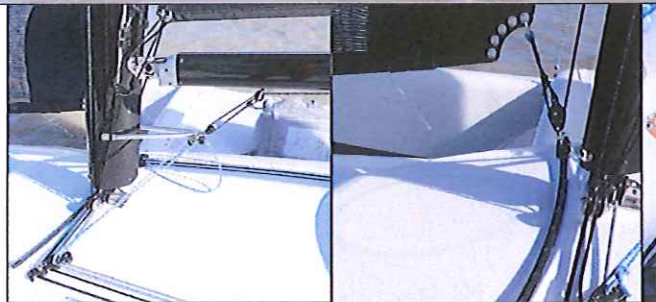
■ Der 25er wird in einer Cruising- und Racing-Version angeboten. Als Tourer begnügt sich der Tri mit drehbarem Alumast und Mittelruder, die Sportversion wartet mit einem drehbaren Karbonmast, mehr Segelfläche und je einem Ruder an den beiden Schwimmern auf.

■ Die konstruktiven Maßnahmen betreffen in erster Linie die Verteilung des Volumens in den Schwimmern. Um das gewünschte Segel- und Seegangsverhalten zu erreichen, erhielten die Schwimmer im Unterwasserbereich wesentlich mehr Volumen als darüber. Das hat auch optische Auswirkungen: Die größte maximale Breite liegt im Bereich der Wasserlinie, darüber werden die Schwimmer schmal und sehen sehr sportlich aus. Die Kombination aus Wavepiercer-Bügel und viel Auftrieb im Unterwasser erhöht die Anfangsstabilität und verhindert, dass der Leeschwimmer zu schnell auf Tauchstation geht. Zusätzlich erhöht sich der Fahrkomfort unter Motor, wenn beide Schwimmer eingeklappt sind, weil der insgesamt eher schmale Trimaran satt und stabil im Wasser liegt.

Dem Komfort geschuldet ist auch das tiefe V im Vorschiffsbereich des Rumpfes. Es verhindert hartes, lautes Aufschlagen auf Wellen bei hohen Geschwindigkeiten. Ein wenig verwundern mag das Fehlen eines Wavepiercer-Bügel am Mittelrumpf. Jens Quor-



**Durchdacht.** Die Trimmleinen für Mastrotator und Niederholer werden über das Kajütdach nach achtern zur Plicht geführt, die Selbstwendefock minimiert den Arbeitsaufwand und Schwertfall, Backstagen, Einklappmechanismus der Schwimmer sowie Genuaroller sind gut vom Cockpit aus bedienbar



ning macht dafür ausschließlich praktische Gründe verantwortlich. „Eine derartige Konstruktion hat beim Anlegen, Trailern und in der Fertigung Nachteile, deshalb haben wir darauf verzichtet“, so der Werftchef.

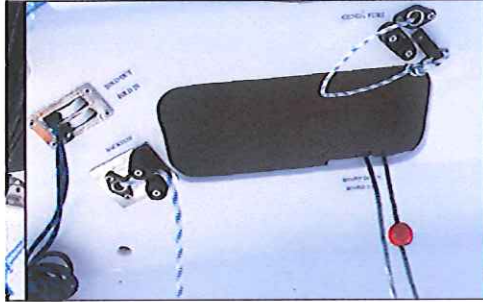
#### Bewusst robust

Quorning Boats ist bekannt für qualitativ hochwertige, konventionell gebaute Trimarane. Rumpf und Deck werden daher im Handauflegeverfahren in Sandwich gefertigt. Die Frage, ob man unter Zuhilfenahme von Vakuum noch Gewicht hätte sparen können, ist Gegenstand einiger Diskussionen. Die Quornings verneinen es. Entscheidend gewichtsoptimierende Alternativen wie die Verwendung von Karbon und Epoxy standen aus Kostengründen nie zur Diskussion. Die tragenden Teile wie Schotten und Beams werden aus Vinylessther-Harz und hochwertigen Gelegen laminiert und im Ofen getempert. Sie verleihen der ohnehin soliden Yacht eine Steifheit, die auf Tris nicht alltäglich ist. Der einzige Bereich, der noch eine Matte oder den einen oder anderen stützenden Keil mehr vertragen hätte, sind die Seitendecks des Hauptumpfes, die beim Betreten etwas nachgeben.

Das Markenzeichen der Dragonfly sind die einklappbaren Schwimmer. Das Swing-Wing genannte System kommt auch am 25er zum Einsatz und funktioniert in jeder Hinsicht einwandfrei. Nach dem Lösen eines Sicherungstyps und der Backstagen können die Schwimmer vom Cockpit aus via Talje und Winsch mühelos nach achtern geschwenkt werden und schon schrumpft der Tri auf schlanke Transportmaße von 2,30 x 8,95 Meter. Überschlank, könnte man auch sagen, denn eigentlich hätte man eine Transportbreite von 2,50 Meter erwartet. Doch der 25er soll fix und fertig inklusive Hänger und Mast (10,50/11,80 m) in einen genormten Container passen und sich so kostengünstig in alle Welt verschicken lassen. Woran man als Werftchef alles denken muss...

Kreativität bewies man bei der Konzeption des Schwertes. Ein Schwertkasten hätte im schmalen Mittelrumpf empfindlich gestört, deshalb wurde das ganze System 20 Zentimeter nach Backbord unter die Sitzbank gerückt. Nachteile beim Segeln beziehungsweise Unterschiede zwischen dem Segeln auf Back- oder Steuerbordbug sind deshalb nicht zu erkennen.

Nicht minder raffiniert ist die Doppel-



**Flotte Gangart.** Wenn Trimm und Windstärke passen, bleibt das Log des Dragonfly auch an der Kreuz immer im zweistelligen Bereich

mer gut abgestimmt aufeinander agierten, raste der Dragonfly mit 17 Knoten dahin und war etwa so schnell wie der Wind. Sensibel reagierte der Tri auf zu spätes Fieren oder Abfallen. Dann kam es zu dem einen oder anderen Strömungsabriss, wobei die Hauptursache dafür die etwas aus dem Winkel stehenden Ruderblätter waren; ein Problem, das unmittelbar nach dem Test behoben wurde. Strömungsabriss sind übrigens kein Drama, wenn man richtig reagiert: Ruder sofort gerade stellen, warten bis sich wieder Grip aufbaut und weiter geht's.

Bergab unter Gennaker änderte sich das Bild: Der Dragonfly segelte spürbar gutmütiger und trug Fehler nicht nach, obwohl die Böen mitunter weit aus der Richtung drehten.

Die Erkenntnisse der ersten Am-Wind-Schläge bestätigten sich auf der zweiten Kreuz. Wer richtig schnell segeln will, muss aktiv trimmen und das setzt ein gewisses Knowhow voraus. Zuviel Bauch im Groß oder ein zu dichter Traveller beispielsweise erzeugen Ruderdruck, die Mastrotation sollte bei 12 bis 13 Knoten Wind rund 40 Grad betragen und bei stärkerem Wind auf 20 bis 15 Grad reduziert werden. Weitere Möglichkeiten das mächtige Großsegel effizient einzustellen bieten Cunningham und Traveller. Im Vorfeld gilt es die Diamond-Spannung zu optimieren und die Selbstwendefock richtig einzustellen. Besonderes Augenmerk sollte man auf den oberen Bereich des extrem hoch geschnittenen Vorsegels legen, weil es sehr schnell zu twisten beginnt. Im Prinzip funktioniert das Dragonfly-Rigg wie jenes auf einem modernen Kat à la Nacra17 oder F18. Somit fühlen sich Seglerinnen und Segler, die Erfahrung auf Multis haben und/oder aus der Regattaszene kommen, auf Anhieb wohl. Neueinsteiger werden das Potenzial des Bootes wohl erst nach einer gewissen Lernphase ausreizen können.

Gut gefallen hat das Doppelruder-Konzept des Swing Wing Sport. Einerseits löst es konsequent die Tiefgangsproblematik am Neusiedler See, andererseits bleibt bei

rudderanlage des getesteten Swing Wing Sport. Die Ruderblätter an den Schwimmern sind über ein Dyneema-Seilzug-Konstrukt miteinander verbunden. Außerdem können die beiden Ruder vom Mittelrumpf aus, über eine Art Zusatzpinne, für die es auch eine Verlängerung gibt, bedient werden. Eine praktische Sache, speziell beim An- und Ablegen oder bei diversen Manövern. Eine Kickup-Funktion soll die Ruderblätter vor Schäden bewahren. Sinnvoll, speziell auf nassen Wiesen wie dem Neusiedler See.

#### Himmelhoch jauchzend

18,2 Knoten zeigte das Display, der Dragonfly lag gut am Ruder und piff unter Code 0 entspannt über den Neusiedler See. Nach kurzer Eingewöhnungsphase war die optimale Einstellung gefunden, woran Crewmitglied Norbert Petschel, als Olympiavierter im Tornado und Nacra-17-Experte ein ausgewiesener Multihullspezialist, nicht unwesentlich Anteil hatte. Geringe Ruderbewegungen, stattdessen mehr Arbeit mit dem leichtgängigen, effizienten Traveller – das sorgte für ein Segelvergnügen der Extraklasse. So lange Steuermann und Großschottrim-

24.2	26.2	28.1	30.1	36.1	40.1	42.1	53.2
------	------	------	------	------	------	------	------



**NEU**



## SUNBEAM 40.1

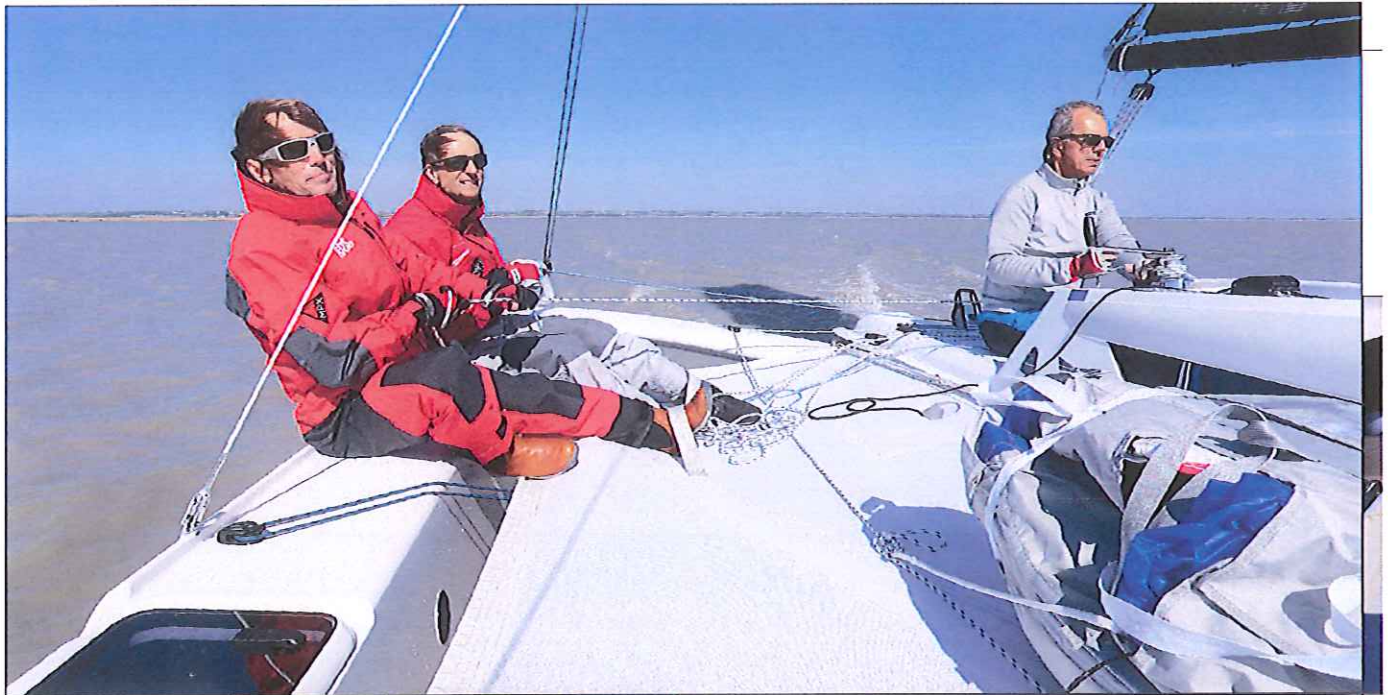
Erleben Sie das neue Raumgefühl in unserem aktuellsten Sports-Luxury-Cruiser jetzt auch in der 2-Kabinen-Eigner-Version



**SUNBEAM**  
— YACHTS —

[www.sunbeam.at](http://www.sunbeam.at)

Info-Hotlines  
+43 699 175581-24  
+43 699 175581-40



**Arbeitsteilung.** Um das Leistungspotenzial abrufen zu können, braucht es ein gutes Zusammenspiel zwischen Steuermann und Großsegeltrimmer. Im Hafen lässt sich der Tri mühelos auf die Transportbreite von 2,30 Meter zusammenfallen



Lage die optimale Ruderwirkung erhalten, indem das leeseitige Ruder annähernd senkrecht im Wasser steht, während das luvseitige keinen Wasserkontakt hat und folgerichtig auch nicht bremst.

Als feine Sache entpuppten sich die Wapiercer-Bügel. Sie geben in jeder Phase Feedback, man sieht genau, was der Leebug tut, und kann so wunderbar die Grenzen ausloten. An der Kreuz liegt die Grenze laut Jens Quorning in dem Bereich, wo sich der Mittelrumpf aus dem Wasser zu heben beginnt und das sollte mit kleiner Crew um 18 Knoten Wind passieren. In unserem Fall gelang dies nicht ansatzweise: Vier Personen und maximal 17 Knoten Wind verhinderten den vermutlich spektakulären Ritt am Leeschwimmer. Der im Laufe des Tests abnehmende Wind bestätigte aber, dass sich der Dragonfly 25, wie es für einen Trimaran typisch ist, in drei Welten bewegt:

- Bei Leichtwind um 4 bis 8 Knoten segelt er schneller als richtig schnelle Monohulls.
- Bei Mittelwind zwischen 8 und 13 Knoten kommt er – wie ein sportlicher Mono-

hull vergleichbarer Größe – an der Kreuz über die Rumpfgeschwindigkeit nicht hinaus und läuft nicht ganz so hoch am Wind. Alles wirkt schaumgebremst: die Umsetzung von Böen in Geschwindigkeit, das Wenden und das Anfahren danach.

■ Jenseits der 13 Knoten wird je nach Beladung das Ticket in die Welt der Geschwindigkeit gelöst. Der Dragonfly gleitet auf allen Kursen, das Log ist so gut wie immer im zweistelligen Bereich, Böen lassen die Anzeige unvermittelt in lichte Höhe schnellen. In dieser Phase genießt man jeden Euro, den man für diese Yacht ausgegeben hat ...

#### Spezielle Eigenarten

Das Leben auf einem Trimaran gestaltet sich anders als auf einem Monohull. Wer das Leistungsvermögen bei Leichtwind ausreizen will, muss penibel auf den Längstrimm achten und das Gewicht nach vorne sowie nach Lee verlagern. Gemütlich im Cockpit sitzen, das gibt es nur im Fahrtensegler-Modus beziehungsweise auf der speziell für das Cruisen konzipierten Touring-Variante.

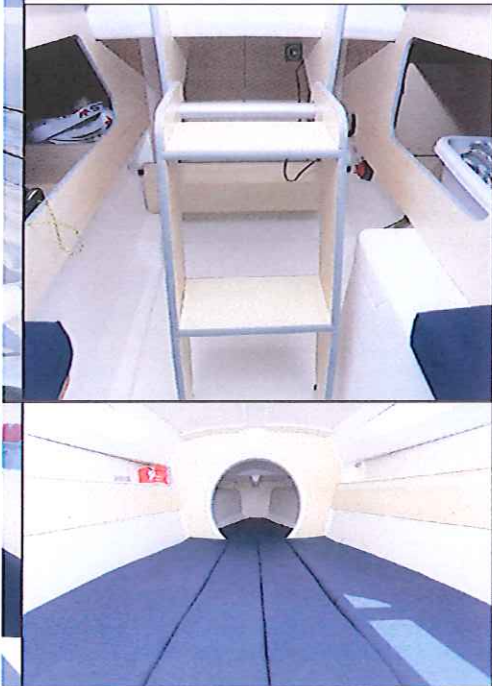
Ab Druckwind und minimaler Lage fühlt sich der am Luvschwimmer sitzende Steuermann durchaus wohl. Bei leichtem Wind wird er hingegen das Gefühl nicht los, er könnte nach Luv vom Schwimmer kippen. Bei diesen Bedingungen ist es günstiger, wenn sich der Steuermann im Cockpit soweit nach vor wie möglich setzt und mit Hilfe des zur Manöverpinne gehörenden Auslegers steuert. Die Crew sollte sich in Lee ebenfalls soweit vorne wie möglich ein bequemes Platzl suchen.

Gewöhnungsbedürftig ist auch das Halten unter Gennaker bei mehr Wind: Der Steuermann muss die Pinne loslassen, quer über den Tri hetzen und sich dort die andere Pinne schnappen. Man kennt solche Szenen vom letzten America's Cup, da übernahm in dieser Phase kurzfristig der Taktiker das Steuer. Am Dragonfly sollte man das ähnlich anlegen. Den Tri bei 16 Knoten führerlos dahin brettern zu lassen und zu hoffen, dass er nicht ungewollt einen Haken in die falsche Richtung schlägt, scheint uns keine probate Methode zu sein ... An dieser Stelle sei vielleicht angemerkt, dass



„Die Arbeit mit dem Traveller ist entscheidend beim Steuern des Bootes, besonders bei böigem Wind und auf Raumschotkursen, egal ob spitz oder tief.“

Norbert Petschel, Europameister und Olympiavierter im Tornado sowie technischer Berater des Nacra17-Olympiateams



**Reduktionskost.** Gewicht macht Trimarane langsam, das erklärt die Nüchternheit unter Deck. Der Salon kann zur Liegefläche umgebaut und der Niedergang nach achtern unter die Plicht geschoben werden

Trimaransegeln eine freudvolle und spannende Angelegenheit ist, sich aber mitunter beträchtlich davon unterscheidet, was sich ein gelernter Monohull-Skipper unter Segelspaß vorstellt.

Die Eigenarten des Trimarans verlangen auch ein sehr spezielles Deckslayout und das ist im Fall des Dragonfly 25 höchst durchdacht: Trimmleinen, Reffs und Mastrotator sind nach achtern ins Cockpit umgelenkt. Außerdem lassen sich Schwert, die Leinen zum Schwenken der Schwimmer und die Backstagen vom Cockpit aus verstellen. Letztere werden übrigens nur beim Auslaufen jeweils in Lee ordentlich durchgesetzt und müssen dann nicht mehr bedient werden.

#### Daysailer

Der Blick unter Deck beweist einmal mehr, dass die Quornings wissen, worum es geht. Kein Gramm zu viel wurde in Mobiliar investiert und trotzdem eine durchaus prope Atmosphäre geschaffen. Das Interieur wird in erster Linie von der Doppelkoje (geeignet für zwei Kinder) im Vorschiff und den beiden Sitzbänken im Salon dominiert. Letztere mutieren bei Bedarf mittels abge-

senktem Tisch und Einlagebretter zu einer 2 x 1,40 cm messenden Liegewiese für zwei. Aufpreispflichtig und rund 50 Kilogramm schwer sind die beiden Pantryblöcke, die Spirituskocher, Spüle, Platz für Wasserkanister und ein wenig Stauraum bieten. Platz für Ausrüstung findet man außerdem unter der Bank an Steuerbord und unter dem Plichtboden achtern im Schiff. Pflifig gelöst hat man den Niedergang, dessen Stufen sich nach oben achtern einfach wegstauen lassen. Im Vorschiff kann bei Bedarf auch ein Porta Potti untergebracht werden, Rollo zum Schutz der Intimsphäre inklusive.

#### Resümee

Qualität und Segeleigenschaften zählen seit jeher zu den Stärken der dänischen Werft. Die letzten Modelle, etwa der Dragonfly 32, bewiesen, dass die Quornings die Bedeutung von gutem Design erkannt haben. Mit dem Dragonfly 25 konnten sie sich in dieser Hinsicht weiter steigern – es handelt sich mit Sicherheit um das smarteste Boot der Werftgeschichte. Segeleigenschaften, Qualität und Aussehen sind top; und das hat seinen Preis. ■

**Boote Marian**

...Exklusive Elektro-Motorboote

Weinbach 46  
A-5360 St. Wolfgang am Wolfgangsee  
Tel.: +43 (0) 6137 20 213  
office@boote-marian.at  
www.boote-marian.at

