

# MULTIHULL Report

Die Welt der Mehrumpfboote

August 2023



## Inhalt

### Aus der Szene

Ocean Fifty .....	2
Transpac Race.....	4
ETF 26 .....	5
RORC: Cowes Dinard - St. Malo .....	6
AEGEAN 600 .....	7
M32 EM am Gardasee .....	8
M32 WM in Newport.....	9
SailGP - Spezialvideo Team Germany	10
Arkea Ultim Challenge.....	11
Monaco Energy Boat Challenge.....	11
Caribbean Multihull Challenge.....	13
MOCRA National Championships 2023	14
Sails of Change-Rekordversuch .....	15
SailGP Los Angeles .....	17
50. Rolex Fastnet Race.....	24
Boote vorgestellt	
Seawind 1170 .....	34
Nawiatr N700K.....	36
Fareast 42.....	38
Outrigger Canoe 50 .....	40
Technik	
Mehr Elektromobilität für Mehrumpf- boote .....	
Bootsmarkt	
Kat bis 10m .....	46
Kat ab 10m .....	48
Trimarane .....	51
Proas .....	54
Zubehör, Sonstiges.....	57
Impressum.....	58

## Aus der Szene

### Ocean Fifty

Die Ocean Fifty sind zum 18. Mal in die Bucht von Saint-Brieuc zurückgekehrt! Sie haben drei Tage lang vom 13. bis 16. Juli Regatten vor dem Hafen Saint-Quay Portrieux gesegelt. Die sieben Trimarane sind insgesamt sieben Rennen gesegelt, sechs auf gesteckten

Kursen und ein Küstenrennen. Die Veranstaltung wurde nur am Samstag durch zu stürmische Wetterbedingungen gestört.

*"Es war wieder einmal eine sehr schöne Veranstaltung. Die Bilanz ist für uns hyperpositiv, auch wenn wir am Ende ein wenig frustriert über das Ergebnis sind. Wir haben mehr mit uns selbst als mit den anderen gekämpft, denn obwohl wir ziemlich gut manövriert haben und insgesamt schnell waren,*



hatten wir mit vielen kleinen technischen Problemen zu kämpfen", erklärte der Skipper von Koesio, der insbesondere seinen Gennaker zerriss, als er auf dem Weg zu einem Laufsieg war und dann seine J1 im nächsten Rennen, so dass er die Veranstaltung, insbesondere die letzte Regatta, zumindest gehandicapt beendete.

Auf dem Siegertreppchen ganz oben stand daher *Solidaires En Peloton – ARSEP* vor *Koesio* und *Le Rire Médecin – Lamotte Immobilier*.

<https://oceanfifty.com>

## Round the Island Race

Die schwierigen Wetterbedingungen waren eine Herausforderung für die 1.100 Boote, die am Samstagmorgen von der berühmten Royal Yacht Squadron Line in Cowes starteten. Es gab keinen Moment, der die Flotte auf dem aufregenden Regattakurs rund um die Isle of Wight nicht auf die Probe stellte. Die lauten Anfeuerungsrufe der Teilnehmer beim Überqueren der Zielinie wurden von den freiwilligen Helfern des Island Sailing Club, die



freundlicherweise die Komitee-Boote besetzten, mit viel Beifall bedacht.

Gewinner der prestigeträchtigen Gold Roman Bowl für das erste Boot in der Gesamtwertung war der Volvo 70 „Tschüss 2“ von Christian Zugel, der das Rennen in 4 Stunden, 11 Minuten und 18 Sekunden absolvierte.





Auf der Multihull-Seite waren 45! Boote in drei Klassen am Start. Hier die Klassenbesten mit ihrer gesegelten Zeit:

MOCRA:	Dragonfly (Dragonfly 28)	06:05:06
Bridgedeck:	Sagitta (Woods Design)	08:48:07
Gran Prix:	N.R.B. (Farrier 32 SRC)	05:14:58

[www.roundtheisland.org.uk](http://www.roundtheisland.org.uk)

Und das waren die fünf besten Boote nach berechneter Zeit:

1.	Dragonfly, (Dragonfly 28)	07:18:29
2.	Alini, (Farrier F9-A)	07:27:47
3.	Ice Dragon, (Dragonfly 28)	07:31:34
4.	Hissy Fit (Dazcat 1495)	07:43:49
5.	Arlette (Farrier F25a)	07:53:29

Das hervorstechendste Ereignis dieser Regatta war wohl die Kenterung des 3 Mio. teuren großen Gunboat 66 „Coco de Mer“ bei Bembridge.

Foto: Paul Wyeth

## Transpac Race

Das Transpacific Yacht Race startet in Los Angeles und segelt über 2225 Meilen offenen Ozean bis zur Ziellinie vor Diamond Head in Oahu, Hawaii. Drei MOD70 waren beim diesjährigen Rennen dabei. Leider musste *Argo* bereits kurz nach dem Rennen wegen Motorproblemen ausgeben.

Am Morgen des 6. Juli überquerte dann der MOD70 *ORION* von Justin Shaffer die Ziellinie am Diamond Head als erster Finisher des Transpac 2023. Mit einer Zeit von 4 Tagen, 17 Stunden und 48 Minuten wurde der Streckenrekord für Mehrumpfboote von 4D 6H 32M, der 2017 von H.L. Enloes ORMA 60 *MIGHTY MERLOE* aufgestellt wurde, zwar nicht gebrochen, aber dennoch beeindruckend, wenn man bedenkt, dass die Samstagsstarter der letzten Woche einen langsamen Start vor der kalifornischen Küste hatten. Sowohl bei den Mehrumpfbooten als auch bei den Einumpfbooten ist dies die sechstschnellste Zeit in der gesamten Geschichte des Rennens, das erstmals 1906 gesegelt wurde.

Das Schwesterschiff der *ORION*, die *MASERATI MULTI 70* unter der Leitung von Giovanni Soldini, lag etwa 200

Meilen hinter ihr. Das italienische Team erreichte das Ziel mit einer Zeit von 4D 23H 55M, der achtschnellsten Zeit in der Geschichte des Transpac.

Beide Teams verfolgten eine Strategie, die der diesjährigen Flotte gemein war: Ein nordpazifisches Hochdruckgebiet, das sich weit nördlich seiner üblichen Position befand, ermöglichte es den Teams, die meiste Zeit des Rennens dicht an der Loxodrome zu

segeln und so die Entfernung nach Hawaii zu minimieren. Erst in den letzten Tagen auf der Westseite der Regattastrecke drehen die 15-20-Knotenböen von Nordost auf Ost, was die Teams dazu veranlasst, nördlich der Loxodrome auf Steuerbordkurs zu segeln, um in der besten Windgeschwindigkeit zu bleiben, bevor sie nach Backbord kreuzen, um sich Hawaii zu nähern.



Die letzten 1.000 Meilen bis zum Ziel bieten die Champagner-Segelbedingungen, für die Transpac berühmt ist: klare Tage und sternenhelle Nächte mit herrlichem Vorwindsegeln unter Spinnaker.

Foto: Sharon Green

<https://transpac.com>

## ETF 26

Zum fünften Mal kehrte die ETF26-Serie zur Foiling Week™ an den Gardasee zurück, und sie wussten, was sie taten! 15 Wettfahrten mit wechselnden Winden und einer atemberaubenden Landschaft - die Flotte hatte alle Voraussetzungen, um sich auf dem größten See Italiens zu messen.

Der Wettbewerb war hart zwischen allen 7 Teams, aber am Ende gewann die Mannschaft von *Entreprise du Morbihan* mit Matthieu Salomon, Franck Camas und Valentin Bellet das 3. Für Matthieu Salomon ist dies kein glücklicher Sieg: *"Nach den ersten beiden Etappen der Meisterschaft haben wir mit dem Team Verbesserungspunkte identifiziert und daran gearbeitet. Wir haben es geschafft, dies von Beginn der Foiling Week an umzusetzen. Und dank dessen haben wir uns verbessert*



und die Führung in der Meisterschaft übernommen, indem wir den Abstand zu den anderen Teams vergrößert haben."

### Ergebnis der Foiling Week

1. Entreprises du Morbihan	21
2. Team PRO	34
3. Blueshift Sailing Team	41
4. Live Ocean Racing	43
5. Toroa Racing	54
6. Lady Team PRO	76
7. Athena Pathway	76

<https://foilingweek.com>

### RORC: Cowes Dinard - St. Malo

Das bisher größte Offshore-Rennen des Jahres 2023 wird für das RORC-Mitglied Christian Zugel zu einem denkwürdigen Ereignis. Mit der „Tschüss 2“, die von Johnny Mordaunt gesteuert wird, hat der Volvo 70 einen neuen Einrumpf-Rennrekord für das Cowes Dinard St Malo Race aufgestellt.

Tschüss 2 absolvierte die 151 Seemeilen lange Strecke in einer Zeit von 10 Stunden 56 Minuten und 18 Sekunden und gewann damit den Sandison Memorial Salver. Nachdem die IRC-Zeitkorrektur für die 179 Boote, die unter



IRC segelten, berechnet wurde, machte Tschüss 2 den Hattrick als Gesamtsieger des Cowes Dinard - St. Malo Race perfekt und gewann den King Edward VII Cup, der auf das Jahr 1906 zurückgeht. Soweit die Monohulls.

Sieben Multihulls waren am Start. Multihull Line Honours errang Romain Piliard's 75ft Trimaran *Use it again* (11:03:12), der auch mit dem Yacht Club de France Shield für herausragende Leistungen ausgezeichnet wurde. Nach der MOCRA-Zeitkorrektur wurde der ORC50 *Lodigroup* von Loïc Escoffier Gesamtsieger in der Multihull-Klasse. Drittes Boot war *Minor Wing*, ein DAZCAT1295.

Der Multihull-Rennrekord aus 2015 von Tony Lawsons MOD70 *Concise 10* aufgestellt, war nie in Gefahr. Die *Concise 10* legte damals ein unglaubliches Tempo vor und beendete das 151-Seemeilen-Rennen in 9 Stunden, 12 Minuten und 35 Sekunden. Die

[rorc.org](http://rorc.org)

## AEGEAN 600

Unter dem Blick des antiken Poseidon-Tempels steht eine Rekordflotte von 45 Seglern aus 15 Nationen bereit, um

bei der dritten Auflage des AEGEAN 600 zu starten, das vom Hellenic Offshore Racing Club (HORC) organisiert und von der Region Attika und Olympic Marine mitorganisiert wird. Mit 40 % mehr Teilnehmern als im Jahr 2022 ist



dies die bisher größte Beteiligung in der kurzen Geschichte dieses neuen klassischen Offshore-Rennens, das vom Seahorse Magazine als "perfekter 600-Meiler" bezeichnet wird.

Zusätzlich zu den 41 Einrumpfbooten, die unter IRC- und/oder ORC-Handicap segeln, gab es auch 4 Mehrrumpfboote, die nach MOCRA gewertet werden. Deren Rennbeitrag war allerdings nicht berauschend.

Nach den gestrigen Geschwindigkeitsrekorden der beiden Erstplatzierten Maxi-Monos der AEGEAN 600 hat der starke Meltemi-Wind nachgelassen. So wurde die letzte Annäherung an das Ziel für den Rest der Flotte zu einer Leichtwind-Herausforderung.

In der ORC-Wertung haben nur fünf Boote das Ziel erreicht, in der Maxi-Klasse waren es neun. Der Meltemi-Nordwind wehte mit 15-20 Knoten östlich von Mykonos, aber von dort aus nach Westen nahm die Stärke schnell ab, so dass er in der Nähe der attischen Küste sehr schwach ist und Boote aller Größen mit nur 1-2 Knoten vorankamen.

In der IRC-Wertung siegten beiden Maxis LEOPARD 100 und I LOVE POLAND, die nach 45, bzw. 50 Stun-

den das Ziel erreichten.

Die ersten Multihulls kamen lange nach den schnellen Monos ins Ziel. Der Corsair Cruze 970 Trimaran SAYG 1 von Andreas Hofmaier aus Österreich verlor den Mast und wurde in den Hafen von Kos geschleppt.

### Ergebnis der vier Multihulls

- |                           |                |           |
|---------------------------|----------------|-----------|
| 1. LYNX (ITA)             | Outremer 4X    | 93:07:38  |
| 2. QUICK DECISION (GBR)   | Outremer 4X    | 119:49:05 |
| 3. FORTUNAE SUAE II (SUI) | Outremer 4X    | 125:15:23 |
| 4. SAYG I (AUT)           | Corsair Cruize | DNF       |

[aegean600.com](http://aegean600.com)

## M32 World

### M32 Europameisterschaft am Gardasee

Andrea LaCorte und sein *Vitamina Veloce Cetilar* Team zeigten an diesem Wochenende in Riva del Garda eine beeindruckende Leistung und gewannen die M32-Europameisterschaft und den Titel in der M32 European Series.

Die Bedingungen waren perfekt: An

diesem ersten Juli-Wochenende zeigte sich, warum dieser Ort auf der Wunschliste eines jeden Seglers ganz oben steht. Der Gardasee ist schon seit Jahren ein Sommerparadies für M32-Segler. *"Diese Katamarane an diesem Ort sind die perfekte Kombination"*, sagte LaCorte.

Es war eine Meisterleistung von

*Vitamina*: Sie übernahmen die Führung bei der Europameisterschaft am ersten Tag und gaben sie nicht mehr ab.

Aber sie waren noch durstiger: Um Håkan Svenssons *Cape Crow Vikings* den Titel in der Europaserie zu entreißen, mussten sie sich clever anstellen. *Vitamina* musste die Veranstaltung



gewinnen und die *Vikings* auf den dritten Platz oder noch weiter zurückdrängen.

Im vorletzten Rennen lagen die *Vikings* in Führung. Das bedeutete Ärger für die dicht dahinter liegende *Vitamina*. Um Punkte zu sparen, verlangsamte *Vitamina* das Tempo, um *Gravedigger* und *China One Ningbo* auf der Wertungsliste in der Nähe der *Vikings* zu halten.

Der Punktstand wurde kurz vor dem letzten Rennen über UKW bekannt gegeben: *China One Ningbo*, *Gravedigger* und die *Vikings* lagen punktgleich auf dem zweiten Platz der Veranstaltung. Konnte sich *Vitamina* darauf verlassen, dass *Gravedigger* oder *China One Ningbo* die beeindruckenden *Vikings* im letzten Rennen besiegen und damit die Serie für *Vitamina* sichern würden? Das wird nur die Zeit zeigen.

Alle bereiteten sich auf ein Unentschieden zwischen *Vikings* und *Vitamina* vor, bei dem der ganze Sommer auf dem Spiel stand. Einige erinnerten sich an Gilmour gegen Minoprio aus der Zeit der Matchracing-Tage. Die Taktiker duellieren sich wieder hier auf dem M32-Spielplatz. Der Startschuss fällt. Das Matchrace kann beginnen!

*Gravedigger* hat zu früh gestartet und ist OCS. Die *Vikings* haben gelächelt. Aber man kann niemanden ausschließen. *Gravedigger* segelte einen heldenhaften Vorwindkurs und kämpfte sich vom letzten Platz zu einem wohlverdienten Sieg und dem zweiten Platz bei der Europameisterschaft. *Vitamina* hielt sich an den Spielplan, hielt die hungrigen *Vikings* in Schach und holte sich den Seriensieg.

Es war ein hart umkämpfter Kampf. Am Ende war es der Tag von *Vitamina*, die gezeigt haben, dass sie das Zeug dazu haben, sowohl die Europameisterschaft als auch die Europaserie nach vier Veranstaltungen zu gewinnen. Andrea LaCorte und sein Team *Vitamina Veloce Cetilar* sind die Könige des Sommers.

### Ergebnis

1. <i>Vitamina Veloce</i> (ITA)	55
2. <i>Vikings</i> (SWE)	55
3. <i>Warrer Racing</i> (DEN)	48
4. <i>Leeloo</i> (NED)	39
5. <i>China One Ningbo</i> (CHN)	27
6. <i>Gravedigger</i> (USA)	14

Foto: Kevin Rio

## M32 Weltmeisterschaft in Newport (Rhode Island).

Der Vorhang für den Midtown Cup ist offiziell gefallen. Don Wilson und sein Convexity-Team sind die Sieger der ersten Veranstaltung der amerikanischen Sommerserie.

Ähnlich wie bei der letzten Weltmeisterschaft wurde das Ergebnis durch ein Unentschieden zwischen Don und Dan im letzten Rennen entschieden. Das Kopf-an-Kopf-Rennen begann mit Convexity und Dan Chereshs Extreme2, die beim Startschuss auf den Positionen 1 und 2 lagen. Um zu gewinnen, musste Extreme2 zwei Boote zwischen sich bringen. Die Zuschauer griffen zu ihrem Popcorn, denn das hier sollte Kino werden. Das Wendemanöver kann beginnen! Pursuit und Rated X schoben sich nach vorne, übten Druck auf die Führenden aus und boten Extreme2 die Möglichkeit, das Rennen zu gewinnen, wenn sie Convexity hinter das Trio bringen konnten. Doch Convexity zeigte, was in ihnen steckt und segelte ein fehlerfreies Rennen. Der furchtlose Anführer Don Wilson und sein Team gewannen die Hälfte der Rennen des Wochenendes.

Bei perfekter Brise auf der Narragansett Bay endeten die fünf Rennen vom Freitag mit einem erstaunlichen Ergebnis: Die ersten sieben Teams waren jeweils genau einen Punkt voneinander entfernt. Als wir dies erfuhren, brach im M32-Gruppenchat schnell die Rede von "wow, das ist interessant", "episch" und "Shakespeare hätte es

nicht besser schreiben können" aus. Der Wettbewerb könnte nicht enger sein.

*"Es fühlt sich gut an, die Saison mit 10 unterhaltsamen Rennen zu beginnen"*, sagte Principle Race Officer Mattias Dahlstrom. Die Teams sind froh, trotz des ungewöhnlich kalten Wetters an diesem Wochenende wieder in New-

port zu sein. Es ist ganz einfach, die M32 auszuprobieren - Demo-Boote stehen bei jeder Veranstaltung in dieser Saison für potentielle Eigner zur Verfügung; erfahren Sie mehr.

Am Freitagabend trafen sich die Segler zu Cocktails und Kameradschaft in der Midtown Oyster Bar. Am Samstag fanden keine Wettfahrten statt, da der Wind bis zu 33 Knoten stark war und die Wettfahrten morgen fortgesetzt wurden.

#### Ergebnis (erste Drei von 10)

1. Convexity, Don Wilson	28
2. Rated X, Jake Julien	27
3. Young Bloods, Miles Julien	23

Foto (Newport): Stephen Cloutier

<http://m32world.com>

### SailGP - Spezialvideo über Team Germany

Eine neue Saison beginnt, und mit ihr ein brandneuer Konkurrent mit dem Germany SailGP Team, das von Fahrer Erik Heil angeführt und von Riedel Communications zusammen mit Miteigentümer Sebastian Vettel unterstützt



wird. Anderswo stehen die Teams vor personellen und finanziellen Herausforderungen, bevor sie überhaupt an den Start gehen können, hier läuft alles glatt.

Das neue deutsche SailGP-Team beweist sich auf dem Wasser und überrascht alle außer sich selbst. Währenddessen kämpft das Heimteam und alte Rivalitäten leben wieder auf, wenn der erste Sieger der Saison in Chicago gekrönt wird.

In den Videos wird das Team Germany vorgestellt und dessen Debüt mit Hintergrundinformationen unterlegt.

1. Teil

<https://youtu.be/EQbX4WoqIe0>

2. Teil

<https://youtu.be/-Ztmn7eszWM>

## Arkea Ultim Challenge

Die erste Weltumsegelung der Ultims, die Arkea Ultim Challenge Brest, wird am 7. Januar 2024 starten. Nach dem Anmeldeschluss am 30. Juni 2023 wissen wir nun, welche Teilnehmer sich alleine mit welchem Trimaran auf den

Weg um die Welt machen werden.

Charles Caudrelier	Maxi Edmond de Rothschild
Armel Le Cléac'h	Banque Populaire XI
Thomas Coville	Sodebo Ultim 3
Tom Laperche	SVR-Lazartigue
Anthony Marchand	Actual Ultim 3

Während sich die drei erfahrenen Skipper Charles Caudrelier, Armel le Cléac'h und Thomas Coville über die Route du Rhum 2022 qualifizierten, mussten die Neulinge Tom Laperche und Anthony Marchand einen 2.500 Meilen langen Einhand-Qualifikationskurs absolvieren.

Alle werden sich nun das ganze Jahr über auf die drei Rennen vorbereiten, bei denen die Ultims stattfinden:

- Rolex Fastnet Race am 22. Juli
- Défi Azimut Lorient Agglomération vom 19. bis 24. September 2023
- Transat Jacques Vabre Normandie Le Havre am 29. Oktober.

[arkeaultimchallengebrest.com](https://www.arkeaultimchallengebrest.com)

## Monaco Energy Boat Challenge

Mit rund 50 Teams, 31 Universitäten und 25 Nationen, die an der 10. Auflage der vom Yacht Club de Monaco organisierten Monaco Energy Boat Challenge für alternative Energien teilnehmen, wird die Veranstaltung immer beliebter. Der Schwerpunkt liegt auf dem gesamten Lebenszyklus eines Bootes, wobei mehr Wasserstoff, wiederverwertbare Materialien, Biomaterialien und Superkondensatoren für die sieben teilnehmenden Wasserstoffboote verwendet werden.

Die Boote, die mehrheitlich von Ingenieurstudenten entworfen und gebaut wurden, waren in drei Klassen (Solar, Energie und Hochsee) eingeteilt und wurden auf dem Meer in Slalom- und Manövrierfähigkeitswettbewerben, Geschwindigkeitsrekorden, Qualifikationsrennen für das Meisterschaftsrennen und einem vierstündigen Ausdauerwettbewerb auf Herz und Nieren geprüft. Den Auftakt bildete die neue YCM E-Boat Rally in Zusammenarbeit mit Aqua superPower, bei der 15 Elektroboote am ersten Tag eine 21 Seemeilen lange Strecke nach Ventimiglia in Italien zurücklegten. Ebenfalls neu

war der ökologisch konzipierte YCM E-Dock-Ponton mit AC- und DC-Ladegeräten, die 20 Boote gleichzeitig mit Strom versorgten.

An Land wurde auf einer Konferenz mit dem Titel "Sustainability Transition: Herausforderungen, Engagement" die Auswirkungen der neuen Energien auf das Ökosystem, von der Forschung und Entwicklung über die Konstruktion bis hin zum Bau, von Offshore-Rennbooten bis hin zu Verfolgungsbooten für den America's Cup.

Ein Runder Tisch zum Thema Wasserstoff befasste sich ebenfalls mit diesem wichtigen Element der Energiewende. Und da es das Ziel ist, angehende Ingenieure mit der Yachtindustrie in Kontakt zu bringen, hat das YCM 2019 ein Jobforum ins Leben gerufen, um die Nachfrage von Studenten nach Praktika und Jobs mit den Bedürfnissen der Industrie in Einklang zu bringen. Und schließlich drückte die Malizia-Seaexplorer, der Neuzugang des von YCM-Vizepräsident Pierre Casiraghi gegründeten Team Malizia, der Veranstaltung ihren Stempel auf. Die IMOCA lag in der YCM-Marina vor Anker, nachdem sie gerade den dritten Platz beim The Ocean Race belegt hatte.

## Ausdauerrennen

Der dritte Renntag stand ganz im Zeichen der Ausdauer. Auf einem drei Seemeilen langen Kurs in der Bucht von Monaco konnten die über 40 Teams aus 25 Nationen testen, wie viele Runden ihr Boot in einer bestimmten Zeit schaffen kann. Ein Vergnügen für das Publikum, das sich auf der am Quai Luciana errichteten Tribüne drängte.

Windstille und Sonnenschein bildeten

den Rahmen für den Endurance Trial, der für alle drei Klassen veranstaltet wurde. In den Klassen Solar und Energy ließen die Sieger keinen Platz für Außenseiter. In der Solarklasse zeichnete sich einmal mehr eine Dominanz der Niederländer ab, die sich seit Beginn des Wettbewerbs fortsetzt. Die Niederländer vom Sunflare Solarteam legten in zwei Stunden die meisten Runden zurück (22), gefolgt von Han Solarboat und Hogeschool Van Hall Larenstein.





In der Energieklasse, in der die Teilnehmer ein Cockpit und ein effizientes, langlebiges Antriebssystem mit erneuerbaren Energien auf der Grundlage einer vorgegebenen Energiemenge entwerfen müssen, gewannen die Italiener von UniBoat mit 27 Runden in einem Wettbewerb, der bis zum Schluss spannend blieb. Sie verwiesen ein weiteres italienisches Team, UniGe Elettra, auf den zweiten Platz, gefolgt vom Adria Energy Class Boat der Kroaten.

In der Kategorie der zertifizierten Boote der Open Sea Class holten sich die Niederlande mit dem ersten Platz von Vamp Marine einen weiteren Pokal, gefolgt von einem britischen Paar, Vita-Seadog und Vita-Seal. In der

nicht zertifizierten Gruppe gewann das TU Delft Hydro Motion Team vor den Italienern der Ferretti Group.

[energyboatchallenge.com](https://energyboatchallenge.com)

## Caribbean Multihull Challenge

Nach dem überwältigenden Erfolg der 5. jährlichen Caribbean Multihull Challenge kündigt der Lenkungsausschuss der CMC offiziell an, die Zahl der Regatta- und Rallye-Tage für die 6. jährliche Veranstaltung am 1, 2, 3 und 4. Februar 2024 um einen Tag zu erhöhen. Neue Rekorde für 2023 stehen in den Büchern - ein Anstieg der Nennungen um 78 % von 18 im Jahr 2022 auf

32 im Jahr 2023 sowie die Einführung einer erfolgreichen CMC Cruising Rallye sind nur zwei Facetten des Erfolgs der CMC im Jahr 2023.

Das neue viertägige Format sieht eine Wiederholung der drei CSA 1 Trifecta-Distanzrennen an drei separaten Tagen vor sowie einen zusätzlichen Tag für kürzere Rennen entlang der Südküste von Sint Maarten. In den anderen CSA-Rennklassen werden ab 2023 die gleichen Kurse gesegelt, wobei am vierten Tag weitere Rennen hinzukommen.



Für Fahrtensegler ermöglicht der zusätzliche Tag einen Tagesbesuch auf der unbewohnten französischen Insel Tintamarre und eine Übernachtung in Great Bay, dann ein Segeln am Freitag

um SXM herum zur luxuriösen Anse Marcel auf der französischen Seite und für die Samstagnacht einen Aufenthalt in St. Barth's; mit einem Segeltörn zurück zum SMYC in Simpson Bay am Sonntag, den 4.

Die Anmeldung für die 6. CMC-Regatta und -Rallye erfolgt über YachtScoring.com. Die Teilnahmegebühren sind dort veröffentlicht und die CMC bietet einen Rabatt von 10 % auf die Anmeldung für Schiffe, die sich frühzeitig anmelden.

[CaribbeanMultihullChallenge.com](https://www.caribbeanmultihullchallenge.com)



Die nationale Meisterschaft der englischen Fahrten-Multihulls, die nach MOCRA bewertet werden fand dieses Jahr erstmals an zwei Orten statt. Einmal vor Wootton mit vier Rennen und dann vor Bembridgewo die letzten drei Rennen ausgetragen wurden. Es waren insgesamt 21 Multihull gemeldet.

## MOCRA National Championships 2023



Die ersten drei Plätze gingen an:

1. Origami, Farrier F27	9
2. Alini, Farrier F9A	10
3. Hissy Fit, Dazcat 1495	26
3. Sanity, F82R	26

### Videotip

[https://youtu.be/vOnbne7Vz\\_g](https://youtu.be/vOnbne7Vz_g)

<https://mocra-sailing.org.uk>

## Sails of Change

### Rekordversuch

Die Crew von *Sails for Change* machte sich am Mittwoch auf den Weg nach New York, um sich um 13 Uhr auf einen der prestigeträchtigsten Rekorde der Segelwelt vorzubereiten: die Überquerung des Atlantiks von West nach Ost. Der Maxi-Trimaran war im vergangenen Mai an der Ostküste der USA eingetroffen, um sich auf diesen Versuch vorzubereiten.

Am Donnerstag, dem 27. Juli 2023 um 13:10 Uhr ist der Trimaran dann von New York aus aufgebrochen, um den Transatlantikrekord zu brechen. Im Visier haben sie den Rekord von Pascal Bidegory, der im August 2009 auf demselben Boot aufgestellt wurde: 3 Tage, 15 Stunden und 25 Minuten.

*"Es ist einer der unglaub-*



*lichsten Rekorde, die wir anstreben, zusammen mit der Jules Verne Trophy und dem 24-Stunden-Rekord", sagte Yann Guichard, "um ihn zu schlagen, müssen wir während des gesamten Versuchs eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 33 Knoten halten."*

### Eine gut ausgebildete und entschlossene Mannschaft

Bei dem Versuch, den Rekord zu brechen, kann sich Yann auf ein gut ausgebildetes und geschlossenes Team verlassen. Die 11 Segler um ihn herum sind allesamt erfahrene Hochseesegler. Viele von ihnen haben sich über den Winter für einen Versuch der Weltumsegelung der Jules Verne Trophy bereitgehalten. Sie alle wissen, dass sie einen kühlen Kopf bewahren, sich voll konzentrieren und entschlossen sein müssen, um diese un-

glaubliche Herausforderung anzunehmen.

*"Die Stimmung ist gut, wir alle wollen alles geben und unser Glück versuchen",* erklärt Yann.

Sie verfügen über ein unglaubliches Hilfsmittel: den mit 37 Metern Länge und 23 Metern Breite größten jemals für Hochseeregatten konstruierten Trimaran. Dieses Boot hält zwei Jules-Verne-Trophäen (2012, 2017), den Rekord für die Discovery Route zwischen Cádiz und San Salvador (2013) und einen prestigeträchtigen Sieg bei der Transat Quebec - Saint Malo (2016).

### **Ein prestigeträchtiger, 14 Jahre alter Rekord**

Die *Sails of Change* passierte das Ambrose Light, die Startlinie für den Versuch, um 13:10 UTC (09:10 EST) und nimmt nun Kurs auf Lizard Point an der Südwestküste Großbritanniens, eine Strecke von 2.880 Meilen (5.330 km) mitten durch den Nordatlantik.

Das vom *Sails of Change*-Team ermittelte Wetterfenster bot die richtigen Bedingungen für den Versuch. *"Die beiden Wettermodelle scheinen übereinzustimmen",* sagte Yann. *"Wir soll-*

*ten uns vor einem Tiefdruckgebiet auf den Weg machen, das sich an der Ostküste bildet und nach Norden zieht. Während der gesamten Überfahrt wird der Wind aus Süden und Südwesten kommen. Die gesamte Überfahrt sollte auf Steuerbordkurs mit nur ein oder zwei Halsen erfolgen. Unter diesen Bedingungen werden wir die Rekordzeit gut einhalten können."*

Der Nordatlantik-Rekord hat einen besonderen Platz in der Geschichte der Hochseeregatten. Er wird seit 2009 von der Banque Populaire V - jetzt *Sails of Change* - gehalten, als Pascal Bidegory und seine Crew einen neuen Rekord von 3 Tagen, 15 Stunden und 25 Minuten aufstellten.

Yann Guichard weiß, worauf es ankommt, denn er gehörte zu den Crews, die den Rekord 2006 mit der *Orange II* in 4 Tagen und 8 Stunden und 2007 mit der *Groupama 3* in 4 Tagen und 3 Stunden gebrochen haben. Der Skipper will den Rekord auf der *Sails of Change* erneut brechen.

### **Aber es kam wieder einmal anders**

Auf dem Weg zu einem neuen Nordatlantik-Rekordversuch kollidierte der Maxi-Trimaran *Sails of Change* gestern Abend mit einem nicht identifizierten

schwimmenden Objekt, wodurch das Backbordruder gebrochen ist. Die *Sails of Change* verringerte ihre Geschwindigkeit und drehte in Richtung New York ab. Sie sollte in ein paar Tagen anlegen, wenn eine vollständige Inspektion des Maxi-Trimarans durchgeführt werden kann.

*"Es ist eine große Enttäuschung für die gesamte Crew",* sagte Skipper Yann Guichard. *"Wir waren alle auf die außergewöhnlichen Bedingungen vorbereitet, um diesen legendären Rekord zu versuchen. Sobald wir losfuhren, war das Team konzentriert und im richtigen Segelmodus. Doch bei Einbruch der Nacht kollidierten wir mit einem nicht identifizierten schwimmenden Objekt."*

*Wir wussten alle, dass unsere Herausforderung mit vielen Höhen und Tiefen verbunden sein würde, da der Rekord nur schwer zu erreichen ist. Glücklicherweise wurde niemand aus der Crew verletzt. Für uns alle ist es eine große Enttäuschung. Wir werden uns etwas Zeit nehmen, um das Geschehene zu verdauen, bevor wir auf das Kommende blicken."*

Foto: Gauthier Le Bec / Spindrift Racing

<https://spindrift-racing.com>

## SailGP Los Angeles

Bereits im Vorfeld des amerikanischen GrandPrix gab es spannende Momente. Das *Emirates Great Britain SailGP* Team triumphierte im Trainingsrennen vor dem ersten Oracle Los Angeles Sail Grand Prix an diesem Wochenende, während Erik Heils *Germany* mit einem zweiten Platz überraschte.

Die Teams mussten sich auf dem kniffligen, engen Regattakurs von Los Angeles und bei leichten Windbedingungen von nur 10 km/h zurechtfinden, aber es war Emirates GBR, das mit 1-7-1 Rennergebnissen dominierte und sich damit einen Platz im Drei-Boote-Trainingsfinale sicherte.

Der Schock des Tages war jedoch eine weitere solide Leistung des neuen deutschen Teams von Erik Heil. Es erzielte konstante 3-1-7 Flottenergebnisse und holte im zweiten Rennen des Tages seinen ersten Sieg überhaupt. Mit dieser Platzierung sicherte sich das Team einen Platz im Probefinale, in dem es gegen Emirates GBR und Nicolai Sehested aus Dänemark antrat.

Durch taktisches Geschick, solides Bootshandling und geschmeidige Manöver konnte Heil das Team von Sehe-

sted überholen und den zweiten Gesamtrang erreichen. Nach diesen Ergebnissen waren die Erwartungen natürlich hoch.

### Erster Renntag

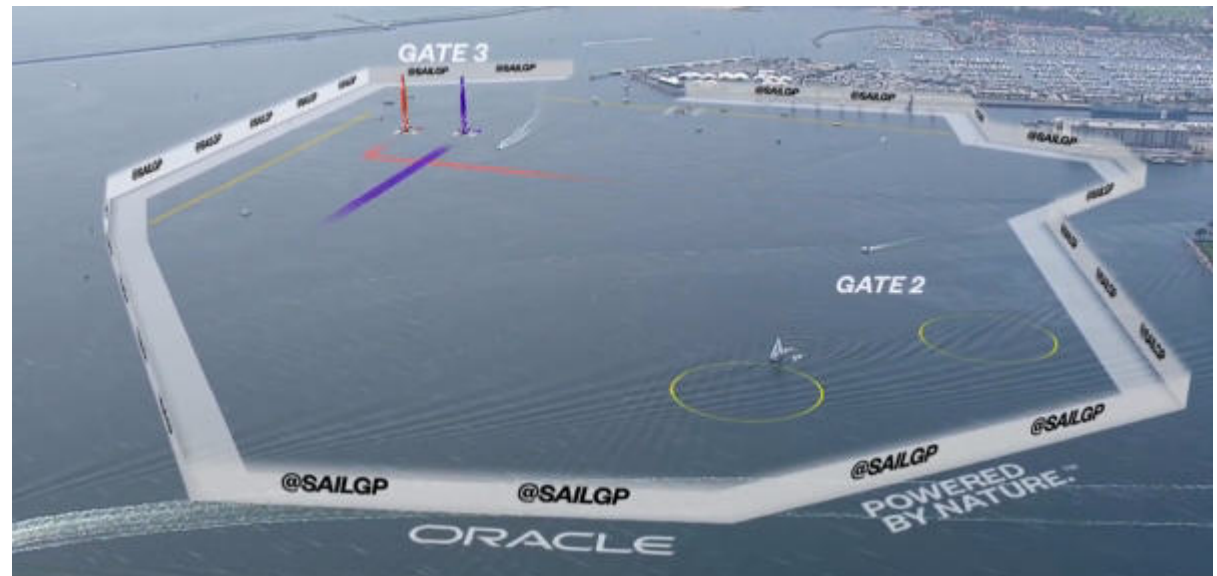
**Das australische Team von Tom Slingsby zeigte perfekte Manöver auf dem bisher engsten SailGP-Kurs und beendete den ersten Renntag in Los Angeles an der Spitze der Rangliste.**

Die Aussies legten los wie die Feuerwehr und nutzten die charakteristische

thermische Meeresbrise von Los Angeles für eine typisch meisterhafte Leistung.

Die grün-goldene F50 überholte die *Emirates GBR* von Ben Ainslie und gewann das erste Rennen des Tages, gefolgt von einem zweiten und einem vierten Platz in den zweiten beiden Rennen. Damit liegen die Aussies vor dem zweiten Tag des Oracle Los Angeles Sail Grand Prix mit 26 Punkten in der Pole Position.

Aber sowohl das britische Team von Ben Ainslie als auch das dänische *Team ROCKWOOL* von Nicolai Sehe-





kommen und kann mit einer halben Bootslänge Vorsprung den achten Platz halten.

Das dritte Flottenrennen war die beeindruckendste Leistung von *Emirates GBR* seit langem. Während der Rest



sted liegen nur zwei Punkte hinter Australien.

Das deutsche Team hielt anfangs wieder gut mit, rutschte aber beim dritten Schlag vom sechsten Rang an das Ende des Feldes. Und hier verbleib das Boot längerer Zeit und nur die schlechtere Leistung der Schweiz verhinderte die rote Laterne. An der Ziellinie betrug der Rückstand zum Rennsieger 2 Minuten - und das bei einer Gesamtrennzeit von knapp 12 Minuten.

Am ersten Tag von LA zeigte sich Sehested's dänische Crew erneut verbessert, gewann das zweite Rennen und beendete den Tag mit einer Bilanz von 3-1-5 Rennen.

Das deutsche Team kämpfte sich im Verlauf des Rennens auf den achten Rang nach vorne. Doch bei der letzten Marke kommt der Verfolger Frankreich dicht auf. Aber auf den letzten Metern vor der Ziellinie schafft es das deutsche Boot nochmals auf die Foiler zu

Am Start zum zweiten Rennen steht das deutsche Boot an einer guten Position, um 5 Sekunden später das Schlußlicht zu sein. Hier gibt es noch einiges zu tun.

der Flotte mit den leichten Bedingungen zu kämpfen hatte, fanden die Briten den besten Wind, um auf den Foilern aufzudrehen und sich vom Start weg dramatisch abzusetzen. Der Vorsprung des Teams wuchs auf über 400 Meter an und die rote F50 überquerte die Ziellinie mit einem Vorsprung von 1,24 Minuten.

Das deutsche Team konnte Ende des ersten Schlages kurzzeitig mit einem vierten Rang glänzen. Auch im weiteren Verlauf des dritten Rennens waren sie mit vorne im Feld unterwegs. Doch dann eine völlig verpatzte Wende und

das Boot kommt nahezu zum stehen. Es dauert zu lange, um wieder auf die Foiler zu kommen und fast alle segeln ihnen davon.



Fotofinishs gab es am ersten Tag zuhauf, da überfüllte Markierungsrunden und überfüllte Startboxen perfekte Manöver erforderlich machten.

In einem dramatischen Moment auf der Ziellinie des ersten Flottenrennens wurden die haushohen Favoriten aus den Vereinigten Staaten von Diego Botins jungem spanischen Team überholt, das seine Form fand und den Tag als Vierter beendete.

**Ergebnis erster Tag**

	Rennergebnis	Pkt.
1. Australien	1 2 4	26
2. Großbritannien	2 6 1	24
3. Dänemark	3 1 5	24
4. Spanien	6 3 2	22
5. Kanada	5 7 3	18
6. USA	7 4 8	14
7. Neuseeland	4 5 10	14
8. Frankreich	8 9 6	10
9. Deutschland	9 8 9	7
10. Schweiz	10 10 7	6

## Zweiter Renntag

Am zweiten Tag des Oracle Los Angeles Sail Grand Prix herrschten kapriziöse Windbedingungen, die die Flügeltrimmer unter Druck setzten, die Kraft des größten 29m-Flügels bestmöglich zu nutzen.



Schon am Start zum vierten Rennen ging es sehr eng her. Das Ergebnis waren Strafen für Neuseeland und Emirates GBR wegen zu frühem Überfahren der Linie. Und auch das deutsche Boot blieb nicht ungestraft für seine Drängerei. Am besten kam Spanien weg und war auch erstes Boot an der Bahnmarke.

Am Ende der Flotte durfte das deutsche Boot an den beiden Frühstartern auf Rang acht vorbeifahren. Aber bereit am ersten Tor ließen sie Neuseeland unnötigerweise innen überholen.

Vorne lieferten sich Spanien und Australien einen erbitterten Kampf um die Führung. Erst auf dem letzten Schlag konnten sich die Spanier etwas absetzen, vor allem weil bei Australien die Fockshot brach und das Boot an

Speed verlor. Am letzten Tor vor dem Ziel musste Australien noch einen Angriff von Dänemark abwehren und wurde Zweiter hinter Spanien, das den Tag mit einem Paukenschlag gewann indem es den Sieger der Saison 3, Australien, ausschaltete. Deutschland landete auf dem letzten Platz.

Im letzten Flottenrennen ging Australien als erstes Boot über die Startlinie gefolgt von USA und Deutschland, das das erste Tor auf Rang fünf erreichte. Dort gab es einiges Gerangel, das mit Strafen für Spanien und die Schweiz endete.

So lief im letzten Flottenrennen für das spanische Team mit einem aktuell achten Rang nicht rund. Es kassierte zwei Strafen wegen eines Verstoßes gegen Frankreich, während Kanada





sequentes nahezu fehlerfreies Segeln mit dem bisher besten Ergebnis einem fünften Platz belohnt.

Für Emirates GBR war es ein katastrophaler Tag. Das Team, das am zweiten Tag noch auf Platz zwei lag, beendete den Tag auf Platz 6.

Der Zweitplatzierte der Saison 3, Neuseeland, war das ganze Wochenende über nicht in Form und beendete das Event auf einem untypischen 6. Platz, während Quentin Delapierres Frankreich auf den 7.

Die Vereinigten Staaten, die zu den Favoriten zählen, zeigten eine bessere Leistung und belegten im letzten Rennen der Flotte den zweiten Platz, was ihnen den fünften Gesamtrang einbrachte.

aufholte und seinen Platz im Finale gefährdete. Spanien gelang es jedoch, in letzter Sekunde zwei Plätze gutzumachen und mit nur einem Punkt Vorsprung in das Finale der drei Boote einzuziehen.

Allgemein waren die letzten beiden Schläge des fünften Rennens eine echte Quälerei, da der unbeständige Wind das Foilen oft verhinderte und am Ende ganz einschloß. Und so war es zum Schluß ein zähes Ringen um die Plätze.

Und das deutsche Boot wurde für kon-



In der aktualisierten Meisterschaftswertung liegt Australien mit 17 Punkten an der Spitze - allerdings nur mit einem Punkt Vorsprung vor Spanien und ROCKWOOL Dänemark.

### Ergebnis Flottenrennen

	Rennergebnis					Pkt.
1. Australien	1	2	4	2	1	<b>45</b>
2. Dänemark	3	1	5	4	3	<b>39</b>
3. Spanien	6	3	2	1	9	<b>34</b>
4. Kanada	5	7	3	3	4	<b>33</b>
5. USA	7	4	8	5	2	<b>29</b>
6. Großbritannien	2	6	1	9	8	<b>29</b>
7. Neuseeland	4	5	10	7	6	<b>23</b>
8. Frankreich	8	9	6	8	7	<b>17</b>
9. Schweiz	10	10	7	6	10	<b>12</b>
10. Deutschland	9	8	9	10	5	<b>10</b>

### Finale

**Spanien hat in Los Angeles Geschichte geschrieben und vor den Champions der Saison 3, Australien und ROCKWOOL Dänemark, seinen ersten Sieg bei einem Event errungen.**



Die junge Crew von Diego Botin überwand die Schwachwindbedingungen, indem sie ihre Manöver auf ein Minimum reduzierte und die kürzeste Distanz segelte, um ROCKWOOL Dänemark und Australien vor ausverkauften Rängen zu schlagen.

Während ROCKWOOL Dänemark den besten Start erwischte, war es Spanien, das als Erster auf den Foilern stand und sich den entscheidenden Innenwinkel zur ersten Marke sicherte. Doch das Rennen war noch lange nicht vorbei.

Es war ein nervenaufreibender Kampf bis ins Ziel, bei dem sowohl Australien

als auch die dänische Crew von Nicolai Sehested auf die Foiler stiegen, um die spanische Führung zu beenden. Dennoch war es Spanien, das mit nur neun Manövern gegenüber den 12 von ROCKWOOL Dänemark und den 16 von Australien ein meisterhaftes taktisches Geschick bewies.

Der Sieg bedeutet, dass das Team gleich sein erste Finalbeteiligung in einen ersten Sieg in vier Jahren umwandeln konnte. Es folgt eine Zeit des Umbruchs und der Ungewissheit für die junge Mannschaft. Der ehemalige Flight Controller Diego Botin wurde erst im Februar zum Skipper ernannt



und fuhr in der vergangenen Saison in Sydney zum ersten Mal in dieser Rolle.

Kurz nach der Zieldurchfahrt sagte Bontin an Bord des spanischen F50: *"Wir haben einen harten Prozess durchgemacht und hatten einige harte Zeiten, und natürlich ist es eine große Motivation für uns, ein Event zu gewinnen."*

Die 10-köpfige F50-Flotte trifft sich das nächste Mal beim France Sail Grand Prix, Saint-Tropez am 9. und 10. September.

### Ergebnis Finale

1. Spanien
2. ROCKWOOL Dänemark
3. Australien

<https://sailgp.com>



## 50. Rolex Fastnet Race

### Diese Multihulls sind am Start

Die 50. Ausgabe des Rolex Fastnet Race des Royal Ocean Racing Club hat aus Sicht der Multihull-Freunde einen absoluten Höhepunkt. Der Kampf an der Spitze der Rekordflotte von 460 Teilnehmern wird wohl zwischen den beiden 30 m langen Ultim-Trimaranen *Banque Populaire XI* und *SVR-Lazartigue*, die von den Vendée Globe-Gewinnern Armel le Cléac'h und François Gabart gesteuert werden, entschieden werden.

Aber auch dahinter wird es spannend werden. Treffen doch dort sechs Ocean Fifty-Trimarane auf 15 schnelle Multis der MOCRA-Klasse (Multihull Offshore Cruising and Racing Association). Obwohl das Konzept nicht neu ist, hat die Popularität in letzter Zeit dank einiger starker französischer Hersteller wie Gunboat, Marsaudon Composites und Outremer stark zugenommen. Auch die Tatsache, dass man mit seinem schwimmenden Luxusapartment - komplett mit eigener Kabine - absurd schnell Rennen fahren kann, hat einige "erfahrene" Rennfah-

rer angezogen, darunter die ehemaligen IMOCA- und ORMA 60/MOD70-Skipper Roland Jourdain und Marc Guillemot.

Jourdain, der vor allem für seine beiden Siege in der IMOCA-Klasse bei der Route du Rhum bekannt ist, wird auf der maßgeschneiderten Outremer 59 *We Explore* segeln. Er hat die Explore Foundation gegründet, um maritime Projekte zu unterstützen, die den Übergang zu einer nachhaltigeren Zu-

kunft fördern, darunter eine Expedition auf den Spuren von Charles Darwin, bei der die Artenvielfalt von heute mit der von vor 200 Jahren verglichen wird, und eine weitere, bei der es um die Sammlung und das Recycling von Plastik geht. Jourdain's Katamaran wurde aus den Formen eines Katamarans des Typs Outremer 59 gebaut und ist insofern bahnbrechend, als 50 % seines Laminats aus Flachsfasern (Leinsamen) bestehen. An Bord



der *We Explore* wurde er im letzten Herbst Zweiter bei der Route du Rhum.

Der nächste Konkurrent von *We Explore* dürfte die Gunboat 68 *Tosca* des Amerikaners Ken Howery sein, auf der mit dem Briten Alex Thomson ein weiterer ehemaliger IMOCA-Skipper und der ehemalige Volvo Ocean Race-Skipper Neal McDonald an den Start ge-

hen. 2023 jährt sich zum 20. Mal der zweite Platz von Thomson bei der Transat Jacques Vabre.

Eine weitere französische Offshore-Rennlegende, die bei der letztjährigen Route du Rhum hinter Jourdain Dritter wurde, ist der ehemalige Safran-Skipper Marc Guillemot, der den 52-Fuß-Katamaran *Wellness Training/MG5* fährt. Wellness Training nutzt das Boot

für Managementtrainings und Geschäftsseminare, aber das Boot hat auch eine Botschaft der Nachhaltigkeit, denn es wurde aus recycelten Teilen gebaut, wie dem Mast, den Rudern und den Schwertern der ehemaligen IMOCAs von Jean le Cam, Jérémie Beyou und Damien Seguin, dem Trampolin von *Spindrift*, dem laufenden und stehenden Gut von *Gitana*, *Maserati* und dem *Safran* IMOCA sowie der Elektronik eines Figaro 3.

Gegen diese beiden wird der deutsche Gorm Iver Gundersen auf seinem lindgrünen 57-Fuß-Katamaran *Nica* antreten, der von Roger Hill entworfen wurde und im vergangenen Jahr als Ersatz für seinen gleichnamigen lindgrünen 63-Fuß-Finot-Einrumpf vom Stapel lief.

Der Apotheker Jean-François Lilti segelt auf dem KKG Novara-Katamaran *Victorinox* aus Kohlefaser, der heute in Cherbourg liegt. Das 2007 gebaute Boot ist ein älterer Katamaran, der früher als Multi50 gesegelt ist. Im Jahr 2020 wurde der Bug ausgetauscht und das Schiff auf 58 Fuß LOA verlängert.

Ein weiterer ehemaliger Multi50, ein Trimaran aus dem Jahr 2002, ist die *Pulsar 50*, *Rayon Vert*, die von Oren



Nataf gesteuert wird. Trotz ihres Alters erzielt die *Rayon Vert* immer noch gute Ergebnisse: 2021 wurde sie Erste beim RORC Transatlantic Race und Zweite in der MOCRA-Klasse beim letzten Rolex Fastnet Race.

Ebenfalls am Start sind Loïc Escoffier auf *Lodigroup*, Gwen Chapalain auf *Guyader Saveol* und Timo Tavio auf *Calamity* - alle drei leichte, leistungsstarke ORC50-Katamarane des Herstellers Marsaudon Composites. Bemerkenswert ist, dass Escoffier diese Klasse im letzten Herbst bei der Route du Rhum vor Jourdain gewann und damit die Familiendynastie fortsetzte - sein Vater Franck-Yves war als Skipper des Multi50-Trimarans *Crepes Whaou!* ähnlich erfolgreich.

Alle Augen werden jedoch auf den größten Teilnehmer der MOCRA-Klasse gerichtet sein, Adrian Kellers 82-Fuß-Katamaran *Allegra* von Irens, der seinen MOCRA-Klassentitel von 2021 verteidigen will, wieder mit einer Starbesetzung, angeführt vom schnellsten Segler der Welt, dem Australier Paul Larsen. *Allegras* Spezialgebiet sind die führenden Hochseeregatten der Welt, und sie ist gerade in Großbritannien eingetroffen, nachdem sie an der Gotland-Rundfahrt teilgenommen hat, bei

Rayon Vert



der sie eine neue persönliche Bestgeschwindigkeit von 35,5 Knoten aufgestellt hat.

Drei kleinere Trimarane sind am Start. Keine große Offshore-Regatta ist komplett ohne einen kleinen gelben Trimaran mit bananenförmigen Rümpfen. Ähnlich wie Charlie Capelle mit seinem Acapella-Trimaran hat der französische Bootsbauer und Class40-Pionier Thierry Roger in diesem Jahr seine 39-Fuß-Newick, *BlackCap*, angemeldet. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Dick-Newick-Trimaranen ist sie relativ

neu, sie wurde 2006 gebaut. Während sie in der Regel aus Holz nach dem WEST-System gebaut wurden, wurde die *BlackJack* in Carbon-Schaum-Sandwichbauweise hergestellt. Sie wird gegen zwei Shuttleworth-Trimarane antreten, Andrew Fennells 2018 komplett aus Carbon gebaute 39-Fuß-Yacht *Morpheus*, die im vergangenen Jahr das Royal Western YC's Round Britain and Ireland Race für Zweihandsegler gewonnen hat, und Jonathan McColls 34-Fuß-Yacht *Shockwave*.

James Holder, der regelmäßig an

Allegra



RORC-Rennen teilnimmt, kehrt zu seinem dritten Rolex Fastnet Race zurück, seit er 2017 seinen Dazcat 1295-Katamaran *Slinky Malinki* an den Start brachte. *"Wir genießen es, es ist ein echter Favorit für die Crew", sagt Holder über das Rolex Fastnet Race. "Es ist ein Klassiker und das neue Ziel in Cherbourg ist großartig. Letztes Jahr hatten wir einen Riesenspaß - wir haben 170 Meilen in 10 Stunden zurückgelegt."*

### Vor dem Rennen

Der Sieger 2021 bei den Multis war der Ultim 32/23 *Maxi Edmond de Rothschild*, mit Co-Skipper Charles Caudrelier und Franck Cammas. Der Streckenrekord wird mit einer Zeit von 23 Stunden, 51 Minuten und 16 Sekunden 2021 von Giovanni Soldini mit *Maserati70* gehalten.

Große Sorge bereitet allen, dass der Start und der erste Teil des Rennens eine brutale Wiederholung des Rolex

Fastnet Race 2021 sein wird. Beim heutigen Skippers Briefing sagte der französische Meteorologe und Experte für Offshore-Rennrouten Christian Dumard, dass die Vorhersagen für die Startzeit 20 bis 25 Knoten Wind aus Südwest im zentralen Solent voraus sagten. Der Wind würde zunehmen, wenn die Ebbe im westlichen Solent an Fahrt gewinnt. Wenn die Boote den Needles-Kanal erreichen (was im Falle der großen Trimarane und der IMO-CAs, die als erste in See stechen, nicht lange dauert), wird der Wind auf 35 Knoten zunehmen und möglicherweise in Böen auf 40 Knoten ansteigen.

### Der Start

Vor der relativ kurzen Startlinie belauern sich die großen Trimarane, die mit den anderen Multihulls als erste starten, da sie sonst in der Flotte der über 450 Boote hoffnungslos festsitzen würden. Aus dem Getümmel löst sich zuerst Banque Populaire. Alle versuchen hart am Wind aus dem engen Sund zwischen der Insel Cowes und dem Festland herauszukommen. Es weht aus SSW mit 18 bis 20 Knoten. An der Ausfahrt aus dem Sund bei Yarmouth liegt jetzt *SVR-Lazartigue* etwas vorne und wählt einen Kurs un-



Start der Multihulls

Ebenso sind der MG5-Katamaran *Da-zeilad* und auch *Victorinox* gar nicht erst angetreten. Nächster Ausfall ist *Blackcap* der 39 Fuss lange gelbe Trimaran, der in Lymington anlandet.

Dann um 15:30, zweieinhalb Stunden nach dem Start verläßt *SVR-Lazartigue* den Südkurs und dreht ab nach Westen. Später folgt *Banque Populaire* nach. Erstere wird Kap Lizard sicher nicht direkt passieren können. Es wird spannend, wie sie diese Aufgabe lösen. Im Norden hat sich *Allegra* (im Bild unten braun) seine vorhergesagte Stellung erobert - bei grobem Wetter sehr schnell zu sein.

ter Land, während *Banque Populaire* mit 25 Knoten Speed direkt nach Süden in Richtung Cherbourg hält. Doch kurze Zeit später muss sich auch der Verfolger nach Süden wenden, hat aber mit seinem Kurs doch etwas mehr Höhe herausgesegelt. Der Wind hat im Ärmelkanal auf 22 Knoten aufgefrischt.

Das Verfolgerfeld wird vom Ocean Fifty *Viabilis* angeführt, kurz dahinter der große Katamaran *Allegra*. Der Outremer 59 *We Explore* hat das Rennen aufgegeben und segelt zurück.



Kurz vor sechs Uhr wendet *Banque Populaire* und geht wieder Kurs Süd, um eine halbe Stunde später wieder zu wenden. Reicht es jetzt, um Lizard Point zu umsegeln?

Während die schnellen Ultims ihren Speed in langen Schlägen nutzen, versucht sich der Großteil der „kleineren“ Multis mit kurzen Kreuzschlägen die Küste entlang zu hangeln.

Eine brutale erste Nacht auf See führte zu zahlreichen Ausfällen und vielen anderen, die vorübergehend Schutz vor den stürmischen Bedingungen im Ärmelkanal suchten. So wurden gestern Abend um 20:10 Uhr BST in

Hurst Castle 38 Knoten Wind gemessen, in Bően 43 Knoten. Gestern Abend meldete die Besatzung der *J/20 Scream II* von Stuart Lawrence vor St Alban's Point 46 Knoten. Bisher verloren 4 Yachten ihren Mast. Die Küstenwache hatte alle Hände voll zu tun.

Nach sechs Stunden die nächsten Ausfälle bei den Multis. Der Dazcat 1295 *Slinky Malinki* und der einzige deutsche Teilnehmer bei den Multis *Nica*, ein 57 HP-Catamaran by Knierim scheiden aus. Gründe wurden nicht angegeben.

Elf Stunden später ergab sich das unten gezeigte Bild. *SVR-Lazartigue* hat

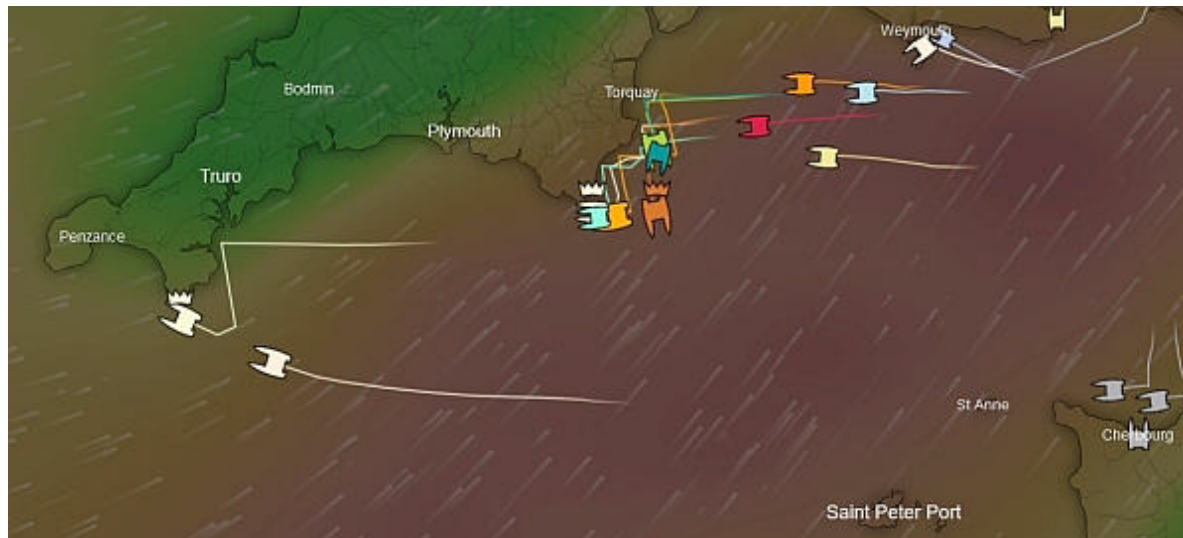
eine Haken geschlagen, um Lizard Point knapp zu passieren. *Banque Populaire* ist zwar ca. 5 Knoten schneller unterwegs, konnte aber den längeren Weg nicht mehr wettmachen. Warten wir also ab, was weiter in der Nacht auf dem Weg zum Fastnet Rock geschieht. Den Wind haben die Boote jedenfalls mit guten 20 Knoten ziemlich genau auf die Nase.

Drei weitere Multi-Ausfälle gibt es noch zu vermeiden. Bei Cherbourg hat sich *Rayon Vert*, bei St. Malo der *Ocean Fifty Solidaires en Peloton* und bei Weymouth *Banzai* aus dem Rennen verabschiedet.

Ab Lizard Point beginnt das Matchrace der beiden Ultims, die im Augenblick nur drei Seemeilen trennt. In der keltischen See weht es weiter mit 22+ Knoten aus Westen und die beiden großen Trimarane sind mit knapp 30 Knoten Speed unterwegs zum Fastnet Rock.

Die Verfolger werden jetzt von *Zoulou* angeführt, dem MOD70 von Eric Maris. Dahinter segeln die zwei Ocean Fiftys *Le Rire Medecin Lamotte* und *Viabilis* sowie an dritter Position *Allegra*.

Am Morgen nähern sich die beiden Ultims dem berühmten Felsen. *SVR-Laz-*



*artigue* liegt 15 Seemeilen vor *Banque Populaire*. Um acht Uhr rundet der führende Ultim den Fastnet Rock, der Abstand zum Verfolger hat sich auf 23 Seemeilen vergrößert. Dahinter wird weiter um die Plätze gekämpft. Von den gemeldeten 22 Multihulls sind gerade noch 13 Boote im Rennen.

Drei Uhr Nachmittag Ortszeit. Der Wind hat vor der irischen Küste nachgelassen, es weht nur noch mit 10 bis 15 Knoten, weiter nachlassend. Der MOD70 *Zoulou* ist kurz vor Fastnet angekommen. Die Reihenfolge dahinter unverändert. Das Aus für den Ocean



Fifty French Touch Oceans Club der Kurs auf Brest nimmt, läßt die aktiv im Rennen segelnden Boote weiter schrumpfen.

Die aktuellen Ankünfte am Fastnet Rock haben bereits mit den schwachen Winden des vorhergesagten Tiefs zu kämpfen. Der nächste Ankömmling, der MOD70-Trimaran *Zoulou* von Erik Maris, machte gerade einmal 10 Kno-

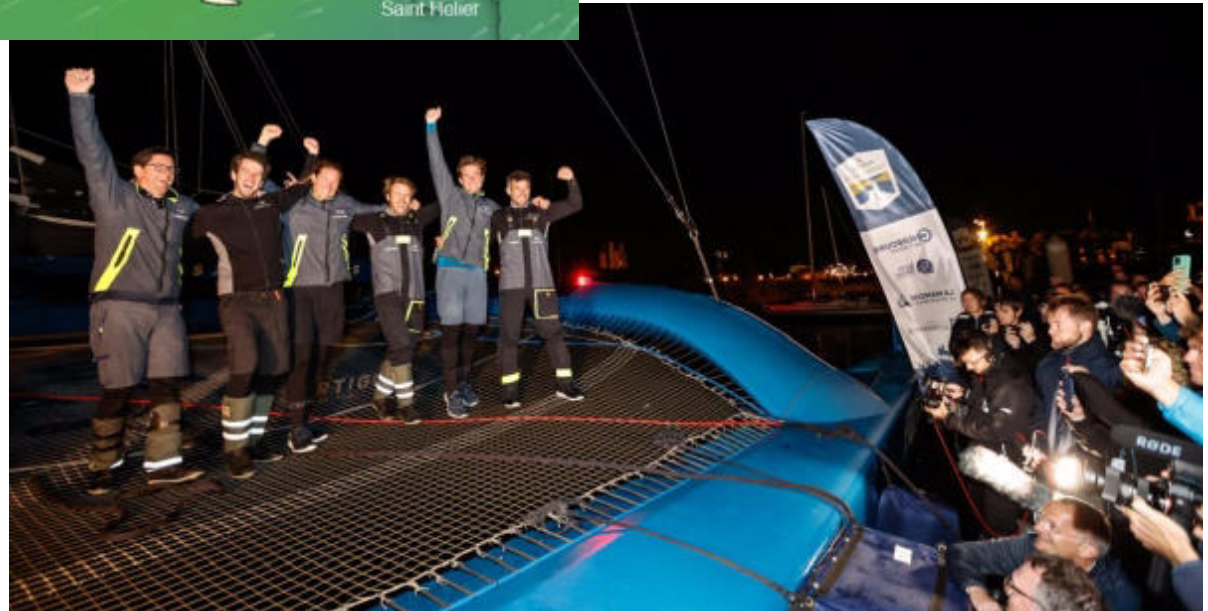


Boot nach einer gesegelten Zeit von 1 Tag 8 Stunden und 38 Minuten über die Ziellinie. Damit wurde die vor zwei Jahren von Franck Cammas und Charles Caudrelier auf Maxi Groupe Edmond de Rothschild aufgestellte Zeit um 36 Minuten 27 Sekunden unterboten.

Zweiter wird *Banque Populaire* mit ca. einer Stunde Verspätung, da sie von einem Unglück gebremst wurde. Als sich das Boot der Halbinsel Cotentin näherte, wurde die gläserne Windschutzscheibe, die den Steuerstand

ten, als er die Wendemarke um 16:30 Uhr rundete. Ihr Vorsprung auf den Ocean Fifty-Trimaran *Viabilis* von Pierre Quiroga betrug bis zu 27 Meilen, war aber am Rock auf 20 Meilen geschrumpft. Das Ocean-Fifty-Feld hat sich in den letzten 24 Stunden von fünf auf drei Segler verkleinert, aber der Kampf um die Führung bleibt eng. Verfolgt wurde diese Gruppe von Adrian Kellers Irens 84-Katamaran *Allegra*, der fast 50 Seemeilen vor Ken Howerys Gunboat 68 *Tosca* liegt.

Am 23. Juli abends ist es dann soweit und *SVR-Lazartigue* geht als erstes



auf der Backbordseite schützte, von einer großen Welle zertrümmert, wobei die Scherben Le Cléac'h am Kopf verletzten. Die Blutungen konnten zwar gestoppt werden, aber auf der Backbordseite hatten sie jetzt keinen Schutz mehr. *„Wir haben dann den Autopilot benutzt, aber der war bei den großen Wellen nicht so gut“.*

Die stürmischen Winde schienen die beiden Ozeanriesen kaum zu beeindrucken. Beide Skipper waren der Meinung, dass der Start der beängstigendste, aber auch ermutigendste Teil des Rennens war. Gabart sagte dazu:

*"Es ist nie leicht, den Solent zu verlassen. Noch schwieriger ist es mit einem Ultim, wenn 400 Boote um einen herum sind. Und wenn man es gegen den Wind geht ... mit 25 Knoten ...! Das ist nicht einfach! Wir waren froh, dass wir es aus dem Solent heraus geschafft haben. Ich glaube, wenn es bei Hurst mehr als 30 Knoten Wind gehabt hätte, hätten wir es nicht geschafft. Danach waren die Wellen sehr hoch, aber wir konnten immer noch segeln und am Ende haben wir nichts kaputt gemacht."*

Nach der langen Pause bei der Ankunft des Rolex Fastnet Race in Cherbourg

nach den beiden Ultim am Sonntagabend überquerte der MOD70-Trimaran *Zoulou* von Eric Maris um 18:03:15 Uhr die Ziellinie

Für die beiden führenden Ocean Fifty erwies sich das Rennen als das härteste Offshore-Matchrace, das bis nach Cherbourg dauern sollte. Die meiste Zeit auf dem weiten Rückweg vom Fel-

sen segelten sie nebeneinander, wobei *Le Rire Medecin Lamotte* in Luv lag und ihren Rivalen *Viabilis* gerade noch überholen konnte. Letztendlich überquerte *Le Rire Medecin Lamotte* die Ziellinie am Montagabend um 19:59:04 Uhr, nur 1 Minute und 26 Sekunden vor ihrem Gegner. Die beiden Boote waren auf den letzten Mei-



Zieleinlauf der Ocean Fifty - eineinhalb Minuten Abstand nach zwei Tagen

len so stark gebremst worden, dass die *Petit Coeur de Beurre* massiv aufholen konnte. Während sie am Fastnet Rock noch 6 Stunden 20 Minuten 48 Sekunden hinter dem zweiten Boot lag, betrug ihr Rückstand im Ziel nur noch 49 Minuten.

Adrian Kellers 84-Fuß-Irens-Katamaran *Allegra* kam um 22:35:25 BST ins Ziel und verteidigte damit seinen Titel in der MOCRA-Mehrrumpfkategorie. Nach



korrigierter MOCRA-Zeit lag sie 2 Stunden, 15 Minuten und 12 Sekunden vor dem Gunboat 68 *Tosca* des Amerikaners Ken Howery.

Der schnellste Segler der Welt Paul Larsen, Rennskipper an Bord von *Allegra*: "Auf dem Weg zu den Scillies



Zoulou im Sturm

*sind wir 32 Knoten gefahren und haben uns von Tosca abgesetzt. Unter diesen Bedingungen ist Allegra das schnellere Boot und wir haben versucht, den größtmöglichen Vorsprung herauszuholen. Nach dem Fastnet wurde es immer besser - bis Cherbourg waren wir wirklich schnell, wir rauschten mit 22 bis 24 Knoten dahin."*

*sind wir 32 Knoten gefahren und haben uns von Tosca abgesetzt. Unter diesen Bedingungen ist Allegra das schnellere Boot und wir haben versucht, den größtmöglichen Vorsprung herauszuholen. Nach dem Fastnet wurde es immer besser - bis Cherbourg waren wir wirklich schnell, wir rauschten mit 22 bis 24 Knoten dahin."*

[www.rolexfastnetrace.com](http://www.rolexfastnetrace.com)

## Ergebnisse der Multihulls

(nach berechneter Zeit)

### Ultim

1. <i>SVR-Lazartigue</i>	1d 8h 38m
2. <i>Banque Populaire</i>	1d 9h 36 m

### Ocean Fifty

1. <i>Le Rire Medecin Lamotte</i>	2d 6h 59m
2. <i>Viabilis</i>	2d 7h 0m
3. <i>Petit Caeur de Beurre</i>	2d 7h 49m

### MOCRA

1. <i>Allegra</i>	3d 22h 37m
2. <i>Tosca</i>	3d 9h 17m
3. <i>Lodigroup</i>	3d 15h 26m
4. <i>Guayader Saveol</i>	4d 13h 54m
5. <i>Zoulou</i>	4d 20h 36m
6. <i>Calamity</i>	5d 6h 15 m
7. <i>WellnessTraining/MG5</i>	6d 52 h 15 m
8. <i>Morpheus</i>	6d 2h 53 m

Fotos: Tim Wright, Paul Wyeth. Kurt Arrigo, Rick Tomlinson

## Boote vorgestellt

### Seawind 1170

Als erfreulichen Kontrast zu den immer größer und teurer werdenden Fahrtenkatamaranen bietet Seawind mit dem knapp 12 m langen Boot eine Alternative für segelnde Paare oder Familien an. Es müssen nicht unbedingt 50 und Mehr Fuss in der Länge sein, um ein Segelabenteuer zu beginnen.

Der Erfolg der Seawind 1370 hat die Werft dazu inspiriert, eine kleinere Version zu entwerfen, die zwar ein ähnliches Design wie die 1370 und auch eine neue, moderne Rumpfform aufweist, aber deren Innenaufteilung mehr der beliebten Seawind 1260 ähnelt.

Die Seawind 1170 wurde unter dem Aspekt der Sicherheit durchgehend mit kohlenstoffverstärktem



Schaumstoffkern gebaut. Die Rümpfe weisen an den Innen- und Außenseiten leichte Überhänge auf, die sowohl Auftriebsreserven und Innenraum bieten als auch die Rumpfform in der Wasserlinie effizient halten

Das Deckslayouts ist für das Segeln mit kleiner Crew oder einhand ausgelegt. Dazu bietet das Boot serienmäßig einen etwas verlängerten Fockanschlag am Beam und optional einen staglosen Carbon-Bugsprit. So können drei Vorsegel gefahren werden. Innen eine selbstwendende Fock, dann eine Genua, beide mit Rollreff und am Bugsprit kann ein Spinnaker oder Code 0 angeschlagen werden. So ist der Skipper auf alle Eventualitäten vorbereitet.

Ein Merkmal, das es bei allen Seawind-Modellen gibt sind zwei Steuerstände. Sie bieten nicht nur hervorragenden Wetterschutz und Sicherheit, sondern ermöglichen auch eine direkte Sicht auf alle vier



Gästen eine komfortable Schlafmöglichkeit bietet. An Backbord befindet sich der Navigationsplatz. Die Seawind 1170 verfügt über eine sehr gute natürliche Belüftung durch die großen, nach vorne zu öffnenden Fenster im Salon und die herausnehmbaren Fenster am Steuerstand. Mit einer Stehhöhe von 195 cm bietet die 1170 großzügige Unterbringungsmöglichkeiten für einen 39 Fuß Katamaran.

Wie bei allen Seawindkatamaranen befindet sich die Pantry im Rumpf. Ausgestattet ist sie mit einem 2-Flammen-Gasherd, einem Backofen und einer Doppelspüle aus rostfreiem Stahl mit einer Einhebel-Mischbatterie. Es gibt ein warmes und kaltes Frischwasserdrucksystem. Die Arbeitsfläche besteht aus nahezu unverwüstlichem Po-



Ecken des Bootes. Ist der Seegang nicht zu hoch kann der Skipper leicht von einem Steuerstand zum anderen wechseln, während er inmitten des Geschehens der Crew bleibt. Wichtig ist zu erwähnen, dass die Steuerräder beide unabhängig von einander mit dem Rudersystem verbunden sind. Ein

hoher Sicherheitsfaktor.

Vom Cockpit führt eine große Öffnung in den Salon, da die dreifach zu öffnende Cockpittür unter das Cockpitdach geschoben werden kann. Ein echtes Open-Space-erlebnis. Der Salon wird von einem großen U-Sofa beherrscht, das gegenen en falls zwei



lystone. Ergänzt wird der Kochbereich mit einem Kühlschrank und einem 150 l großen Gefrierschrank. Dazu jede Menge Stauraum in den Unterschränken.

Die Seawind 1170 hat je Rumpf eine Bugkabine mit großen Betten. An Backbord ist in der Bugspitze eine Toilette mit direktem Zugang von der Kabine aus untergebracht, an Steuerbord befindet sich der großzügige Nassraum im Heck.

#### Technische Daten

Länge	11,9 m
Breite	6,5 m
Tiefgang	1,2 m
Höhe über cwl	18,8 m
Verdrängung	9,2 t
Segelfläche	84,5 m <sup>2</sup>
Frischwasser	500 l
Treibstoff	2 x 260 l
Motorisierung	2 x 29 PS Diesel

#### Videotip

[youtu.be/VXNWmsXVUPM](https://youtu.be/VXNWmsXVUPM)

[www.seawindcats.com](http://www.seawindcats.com)

## Nawiatr N700K

Sail Upwind - Yachtbau- und Designwerft in Wezerow bei Krakau, Polen, hat sich auf Design und Bau von Segelkatamaranen spezialisiert. Man arbeitet dort mit moderne Methoden des Yachtbaus, die auf Vakuum - und Harzinfusionsmethoden basieren. Die kleine Werft hat bisher nur den trailerbaren Nawiatr N700K im Programm.



Das ist ein schneller Katamaran, der für das Segeln auf Binnengewässern und für geschützte Küstenbereiche des Meeres konzipiert wurde. Die sieben Meter langen Rümpfe werden aus Epoxidharz und Herex-Kernmaterial in Vakuum-Bagging-Technologie hergestellt. Schotten und Kojen sind ebenfalls in Sandwichbauweise gefertigt.

Im Boot sind vier Einzelkojen vorhan-

den, zwei pro Rumpf. Jeder Rumpf hat vorne eine Luke zur Belüftung und kann mit einem Bullauge in der „Pantry“ ausgestattet werden.

An Deck ist das Layout einfach gehalten, um das Boot effizient zu segeln. Großschot und Traveller sind beide in Reichweite des Steuermanns, so dass sie leicht getrimmt oder gelöst werden können. Das Wenden geht leicht von

der Hand, und die Fock muss nicht gestützt werden.

Mit einer Geschwindigkeit von über 20 Knoten übertrifft der kleine Katamaran N700K die Leistung von Einrumpfbooten deutlich. Das bedeutet auch, dass Sie länger auf einem Revier verweilen können, das Ihnen wirklich gefällt.

Die Rümpfe und andere Teile können leicht zerlegt werden, was die Flexibilität beim Transport und bei der Wahl des Segelreviers erhöht. Der zentral platzierte Außenbordmotor hilft bei Hafenmanövern und macht unabhängig von den Wetterbedingungen.

### Cruiserversion

- Rumpfformen in weiß mit Speretex-Kernmaterial, basierend auf Epoxidharz und Glasfaserverstärkung.
- Die Rümpfe sind mit klappbaren Rundluken(2), Edelstahlreling(4), Zugangsabdeckungen und Aluminiumklampen ausgestattet.
- Innen verkleidete Rümpfe, ausgestattet mit Kojen(4), Matratzen und Schränken(2).
- Vier uv-geschützte Trampoline.
- Eloxiertes Mast, Baum, Beams, Pinne und Verbindungsrohre.



- Sechsteiliges Ronstan-Ratschen-Großschot-System, Ronstan-Car-System für Großsegel.
- Hochziehbare Schwerter und Ruder mit Ruderpinne.
- Gel-Zellen-Batterien 2 x 6ah, Schalttafel und Kabinenbeleuchtung.
- Halterung für den Außenbordmotor (Motor nicht im Lieferumfang enthalten).
- Großsegel (20qm) mit Abdeckung und einem Satz Reffpunkte.
- Fock (7,5qm), UV-geschütztes Achterliek mit Rollvorstag.
- Genua (16qm) mit Bugspriet

Es soll zwar auch eine Sportversion und eine weitere aus Carbon statt Fiberglass geben, aber auf der Website war leider dazu nichts weiter zu erfahren.

#### Videotip

[https://youtu.be/ggXT7a\\_vWC8](https://youtu.be/ggXT7a_vWC8)

<https://home.agh.edu.pl/~sniecho/nw>

## Fareast 42

Der chinesische Segelbootbauer Far East Boats hat auf der diesjährigen China International Boat Show in Shanghai die Markteinführung eines Elektrokatamarans, des Fareast 42, angekündigt. Das Boot basiert auf einem Konzept von Simonis Voogd Design. Bisher ist von dieser Werft nur ein 11 m langer Tagesausflugskatamaran, die ROSELLA 36C, bekannt

Das neue Boot wird als eine Kombination aus Geschwindigkeit und Komfort vorgestellt und bietet einen geräumigen Wohnbereich. Sein schlankes Design wird von den großen Plexiglasfenstern geprägt, die für eine ungehinderte Sicht und Helligkeit im Salon und in der Kabine sorgen.

Der Katamaran misst knapp 13 m und wird von zwei 20-kW-Elektromotoren von ePropulsion angetrieben. Es kön-





rückgespeist wird.

Die Höchstgeschwindigkeit unter Elektroantrieb wird mit 8 Knoten angegeben. Als Motorsegler gefahren sind, je nach Windverhältnissen, auch über 10 Knoten möglich.

Die Kontrolle erfolgt über ein Steuerungs- und Manage-

mentsystem, dass mit einem 5 Zoll Bildschirm die Überwachung von Batteriestand, Geschwindigkeit und Ladezustand ermöglicht.

Die Fareast 42 ist mit einem 20-kW-Batterieladegerät an Bord und einem tragbaren 3-kW-Batterieladegerät ausgestattet. Die Sonnenkollektoren liefern ergänzenden Strom.

[www.fareastboats.com](http://www.fareastboats.com)

nen bis zu vier Lithium-Eisenphosphat-Batterien mit einer Gesamtkapazität von 188 kWh angeschlossen werden. Die Firma sagt, dass die maximale Batteriebetriebsdauer 20 Stunden erreichen kann. Damit beträgt die rein elektrische Reichweite bis zu 100 Seemeilen.

Zur Vergrößerung des Aktionsradius kann im Hydrogenerationsmodus während des Segelns Energie aus der Motorregeneration in die Batterien zu-



## Outrigger Canoe 50

Wem das übliche Plastikboot zu langweilig ist und wer im Ursprungsgebiet der Mehrumpfboote stilgerecht segeln möchte, dem sei dieses polynesisches Segelkanu Va'a Motu ans Herz gelegt.

Die Werft und das Büro befindet sich

seit 2002 in Tahiti. Geleitet wird es von Nicolas Gruet, Schiffsarchitekt und Nautiker mit einer Leidenschaft für alle Arten von Wasserfahrzeugen.

Die Produktpalette ist groß und reicht von 11 m lange Fahrtenkatamaranen, bekannt unter dem Produktnamen

„Cata Thai“ bis hin zu 20 m langen Ausflugskatamaranen. Begrüßenswert ist die Integration von traditionellen Bootsdesigns, wie das oben angesprochene Va'a Motu oder etwas kleiner, das Va'a Motu 30 als offene sportliche Variante.



**Technische Daten Va'a Motu 50**

Länge:	15,34 m
Breite:	8,08 m
Tiefgang;	0,84/1,90 m
Verdrängung:	6,5 t
Segelfläche:	71 m <sup>2</sup>
Motorisierung:	30 PS



Zum Abschluß sei noch das allerneueste Projekt (Bild oben) erwähnt:

Pirogue 39' VIP gebaut von Marinalu, das neueste Projekt nach Plänen von NG YACHT Design. Maururu maitai Chantier Naval Raiatea Carénage. Danke für diesen schönen Stapellauf. Fotos: Julien Giradot

<https://ngyachtdesign.com>

## Technik

### Mehr Elektromobilität für Mehrrumpfboote

(Pressemeldung Torqeedo GmbH)

#### Mehr Raum, Tempo und Licht

Katamarane haben eine größere Deckfläche als herkömmliche Segelyachten – und sind im Durchschnitt 20 bis 30 Prozent schneller. Das ist großartig, wenn man gerne auf dem Sonnendeck chillt oder sich die Gischt ins Gesicht spritzen lässt. Aber es birgt auch viel Potenzial für nachhaltiges Energiemanagement. Mehrrumpfboote bieten eine größere Fläche für die Installation von Windturbinen und, noch wichtiger, von Solarzellen. Auf einem großen Hochseekatamaran kann man leicht 20 bis 50 qm<sup>2</sup> Solarpaneele installieren, was an sonnigen Tagen zwischen 10 und 20 kWh ergibt – mehr als genug Energie, um die Bordelektronik, die Küche und die Klimaanlage zu versorgen.

„Beim Segeln geht es um Effizienz, Klarheit und Naturverbundenheit“, sagt Thibaut de Montvalon, Excess-Markenchef bei Groupe Beneteau. Der

neue Katamaran Excess 15 wurde deshalb mit einem Torqeedo ZF Saildrive und dem Deep Blue Hybrid System von Torqeedo ausgestattet. Thibaut de Montvalon: „Bei Excess bauen wir Katamarane, die den Segler mit dem Wind und den Wellen verbinden.“

Katamarane eignen sich besonders gut für Hydrogeneration, da sie zwei



Elektromotoren haben und oft mit höheren Geschwindigkeiten segeln. Die Propeller werden zu Turbinen: Laut Berechnungen des Magazins „Sail“ kann man so bis zu 5 kW Energie auf einer großen, schnellen Yacht erzeugen – und etwa 100 Watt bei 5 Knoten. Auf der Excess 15 oder ähnlichen Hightech-Katamaranen zeigt das Deep Blue Energiemanagementsystem dem Skipper und den Gästen in Echtzeit an, wie viel Energie durch Sonne und Wasser erzeugt wird – das macht es einfacher, die Zeit auf dem Wasser zu genießen.

#### Grün unterwegs auf dem blauen Ozean

Ein großer Katamaran fühlt sich wie eine kleine Insel an. Und tatsächlich müssen Segler, die erneuerbare Energiequellen an Bord haben, seltener einen Hafen ansteuern und sind wirklich unabhängig. Die Ocean Explorer 72, ein Hightech-Katamaran mit Deep Blue Hybrid elektrischem Antriebs- und Energiemanagementsystem von Torqeedo, wurde geschaffen damit Segler die Weltmeere erkunden können, ohne diese zu schädigen. „Unser Hauptfokus war, lokale CO<sub>2</sub>-Emissionen zu vermeiden“, sagt Tomas Hal-

mesmäki, Gründer der Werft OQS. Die elegante, schnittige OE72 hat zwei je 100 Kilowatt starke Deep Blue Elektromotoren, die von vier Deep Blue Batterien gespeist werden. Aber die OE72 kann nicht nur lautlos und ohne Abgase aus dem Hafen gleiten, sondern erzeugt auf See dank Vier-Kilowatt-Solarpanels und Hydrogeneratoren ihren eigenen erneuerbaren Strom. „Das Boot ist ein echtes grünes Kraftwerk“, sagt Halmesmäki. Der Katamaran verbindet nachhaltiges Design mit nie dagewesenem Komfort. „Die Ruhe und die Autonomie sind für mich die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale“, sagt OQS-Gründer Tomas Halmesmäki. „Dank der Sonnenpaneele und der Wasserkrafterzeugung braucht man keine Dieselgeneratoren. Man kann lange auf See bleiben und die stillen Stunden genießen“ – und sich in die natürliche Umgebung einfügen. Diese Ruhe geht nicht auf Kosten des Komforts, denn die OE72 ist mit Multimediasystemen, einem Doppelkühlschrank, einer Klimaanlage und anderen Annehmlichkeiten ausgestattet.

Die elegante, schnittige OE72 von OQS basiert auf einer ähnlichen Philosophie und verbindet Komfort und Nachhaltigkeit. „Die Ruhe und die Au-

tonomie sind für mich die wichtigsten Unterscheidungsmerkmale“, sagt OQS-Gründer Tomas Halmesmäki. „Dank der Sonnenpaneele und der Wasserkrafterzeugung braucht man keine Dieselgeneratoren. Man kann lange auf See bleiben und die stillen Stunden genießen“ – und sich in die natürliche Umgebung einfügen. Diese Ruhe geht nicht auf Kosten des Komforts, denn die OE72 ist mit Multimediasystemen, einem Doppelkühlschrank, einer Klimaanlage und anderen Annehmlichkeiten ausgestattet.

### **Form follows function**

Wenn ein elektrischer Katamaran mit hoher Geschwindigkeit und ohne Geräusche an einem vorbeigleitet, wirkt er fast wie eine Luftspiegelung – scharfe Linien, Winkel und Logik, ein modernes Architekturbauwerk, dem es zu langweilig war, immer nur herumzustehen, und deshalb beschlossen hat, die Welt zu erkunden. Aber die wahre Schönheit liegt in den zugrunde liegenden physikalischen Prinzipien.

Als der legendäre Motorboothersteller Frauscher den neuen vollelektrischen Daycruiser TimeSquare 20 plante, „war schnell klar, dass ein Katamaran die effizienteste Lösung für die geplan-

ten Größe und Geschwindigkeit des Bootes ist“, sagt Harry Miesbauer, Designer bei Frauscher. Durch die Doppelrumpfkonstruktion wird die Unterwasserfläche des Bootes reduziert, was wiederum den Reibungswiderstand verringert. Deshalb können die beiden Torqeedo Cruise 12.0 Motoren, die in die zwei Rümpfe integriert sind, den 8,30 m langen und 2,50 m breiten Katamaran mit einer Höchstgeschwindigkeit von 26 km/h und einer Reichweite von bis zu 110 km bei 10 km/h antreiben. Ein Katamaran steuert sich sehr komfortabel und Seekrankheit ist selten ein Problem. Dies ist ein großer Vorteil für elektrische Antriebssysteme, da weniger Energie benötigt wird, um das Boot anzutreiben, und so seine Reichweite erhöht werden kann. Die TimeSquare 20 ist der erste Katamaran in der fast 100-jährigen Geschichte von Frauscher. Und es wird wahrscheinlich nicht der letzte sein.

### **Intuitive Steuerung und viel Komfort**

Die Elektromotoren von Torqeedo sind für ihr direktes Drehmoment und ihre perfekte Manövrierfähigkeit bekannt. Die intuitive Steuerung wird bei modernen Mehrumpfböten wie der

Aquila 44, einem 13,5 Meter-Elektrokatamaran, richtig deutlich: Im Jahr 2019 wurde das Boot mit zwei Deep Blue Motoren und einer 5,6-kWp-Solaranlage nachgerüstet.



Das Manövrieren in einem Hafen oder einer Marina ist mit einem Katamaran aufgrund der beiden Motoren einfacher. Er ist die perfekte Lösung für Menschen, die ihren Urlaub auf dem Wasser verbringen möchten. Was den Komfort angeht, haben Katamarane viele Vorteile. Die Aquila 44 bietet hohe Stabilität bei jedem Seegang, das Boot kann von einer Person ohne Besatzung gesteuert werden. Katamarane und Trimarane sind stabiler als Einrumpffboote und krängen nicht. Auch Seekrankheit ist nur selten ein

Problem. Auf so einem Boot kann man ein Glas Wein abstellen und muss nicht befürchten, dass es umkippt. Die Aquila 44 ist ein perfektes Beispiel für die richtige Balance zwischen Nachhaltigkeit und Komfort. Die Solarzellen liefern an einem durchschnittlichen Tag 20 kW, genug grüne Energie, um die Klimaanlage ohne schlechtes Gewissen laufen lassen zu können.

### R&D in voller Fahrt

Auf langen Ozeanüberfahrten sind Kapitän und die Besatzung von Hightech-Hochseekatamarane ganz auf sich gestellt, wie Astronauten auf dem Weg zum Mond. Deshalb ist es wichtig, dass die Crew, die Yacht und ihr Betriebssystem perfekt aufeinander abgestimmt sind.

Elektrische Hochseekatamarane wie die OE72 dienen als Forschungs- und Entwicklungslabors, in denen neue Materialien, neue Systeme und intelligenter Methoden getestet werden. Letztendlich profitiert die gesamte Segler-Community davon – so wie das Apollo-Programm der 1960er Jahre uns gefriergetrocknete Lebensmittel und moderne Solarzellen beschert hat.

Noch vor einigen Jahren waren leistungsstarke Elektro-Hybrid-Antriebe

ein Feature, das nur für wenige maßgeschneiderte Highend-Yachten verfügbar war. Heute ist Deep Blue Hybrid eine gebrauchsfertige Lösung für eine viel breitere Zielgruppe. Das Gleiche gilt für Innovationen wie den automatischen Hydrogenerationsmodus der Torqeedo Elektromotoren, der mithilfe intelligenter Algorithmen das höchste Drehmoment ermittelt, das der Propeller zu einem bestimmten Zeitpunkt erreichen kann – und damit die Energieausbeute maximiert.

Neue Batterietechnologie, automatisierte Systeme, intelligente Materialien. In den nächsten Jahren wird es eine Reihe von Innovationen für mehr Nachhaltigkeit, Effizienz und Komfort auf dem Wasser geben. Und Hochseekatamarane spielen dabei eine entscheidende Rolle.

Das ist eine weitere Gemeinsamkeit zwischen Hochseekatamaranen und der Raumfahrt: Die schönen, eleganten Schiffe gehen wie die Enterprise dorthin, wo bisher noch niemand gewesen ist – damit alle anderen in Zukunft eine entspanntere Fahrt haben.

Foto: Christophe Launay

[www.torqeedo.com](http://www.torqeedo.com)

## Umwelt

### Bericht des Umweltbundesamtes zu Altbooten

Das Umweltbundesamt hat eine Studie zum Thema „ Kreisläufe digital schließen am Beispiel des Recyclings von Sportbooten, Leichtflugzeugen und Konsumgütern aus Faserverbundwerkstoffen “ durchgeführt. **Freizeitboote waren das Hauptprodukt der Studie**, die von der Beratungsfirma Ramboll und dem deutschen Forschungsinstitut Fraunhofer durchgeführt wurde. EBI war auf verschiedenen Ebenen an der Studie beteiligt, lieferte Beiträge und nahm an mehreren Sitzungen teil.

Die Studie kam zu dem Schluss, dass das Recycling von Verbundprodukten technisch anspruchsvoll ist und eine getrennte Sammlung sowie angepasste De-



montageverfahren erfordert. Aufgrund geringer Mengen und mangelnder Wirtschaftlichkeit findet in Deutschland ein solches Recycling kaum statt. Die Bündelung und gemeinsame Wiederverwertung dieser drei Produktgruppen mit anderen FVK-haltigen Abfällen (z. B. Rotorblätter von Windkraftanlagen und bestimmten Bauprodukten) könnte sinnvoll und machbar sein, um eine hochwertige, umweltfreundliche und wirtschaftliche Abfallbehandlung zu etablieren.

Es wurde festgestellt, dass Komponenten aus FVK getrennt gesammelt werden müssen, um ein qualitativ hochwertiges Recycling zu ermöglichen. Das Projekt entwickelte detaillierte Richtlinien für die Entleerung, Demontage und Schredderung von

Freizeitbooten . Dazu gehört die Einführung von Standards auf Basis der erarbeiteten Richtlinien und die Weiterentwicklung bestehender Recyclingprozesse sowie ein digitaler Produktpass für Freizeitboote. Eine wichtige rechtliche Voraussetzung für jede spezielle Abfallbehandlung sind Abfallschlüssel, was die Notwendigkeit einer Überarbeitung des Europäischen Abfallverzeichnisses mit sich bringt .

Insgesamt folgt es den Kernpositionen des EBI zum Thema Altboote und verweist auf die Anfang 2023 veröffentlichte europäische Roadmap zu Altbooten für Freizeitaktivitäten.

[www.europeanboatingindustry.eu](http://www.europeanboatingindustry.eu)



## Kats bis 10 m Länge

### Katamaran KC 920



#### Preis nochmals erheblich reduziert

Anzeige vom Mai 2022 (S)

Baujahr: 2000

Preis: VB € 49.900,- (~~€ 54.900,- € 61.900,-~~)

Curser/Racer, 9,20 m lang, 6,08 m breit, Leergewicht 1.350 kg, Carbon Wing-Mast Mar-

ström 14,1 m neu, Carbon-Baum Marström, nahezu neuwertige North 3DL-Segel, (Fock + Groß), 65qm am Wind, Selbswende-Fock, Gennaker, Code-O.

Rümpfe GFK / Carbon, Sandwich/ Epoxid, Steckschwerter, Kickup-Ruder, Carbon Beams, 2 x 6 PS Honda AB, Bodenseezulassung, Stehhöhe 1,80 m, 4 Kojen, große Kuchenbude, Sprayhood, neue Trampoline.

Sehr schnell +20kn, sehr steif, sehr sicher, Straßentrailer, teleskopierbar, einfach auf aufzubauen, 5 neue Reifen, Werftbau, Containerfähig - kann weltweit verschickt werden, Auslieferung möglich, Design Cess Visser.

Liegeplatz und Winterlager - Ostsee können vermittelt werden, beides günstig. Besichtigung auf Trailer Nähe 31134 Hildesheim.

<https://youtu.be/nzJ8UFTxMHg>

Name: Christoph Wentland

Telefon: +49 162 33 10 487

Email: [info@yacht-netze.de](mailto:info@yacht-netze.de)

### Prout Ranger 27



Anzeige vom April 2024

Baujahr: 1966

Preis: € 23.000,-

Zusatzinfo: Sehr schöner Prout Ranger 27, Baur. 11. Länge: 27/8,10 m. Breite: 12,5/3,80 m. Tiefg.: 0,60 m. Segel: Gross, Fok, gena und sturm fok. Gewicht: 1200 kg. Motor: Tohatsu 18 hp. 4 stroke!

Salon mit grossem Doppelbett vorne. 1 Bett hinten Steuerbord und 1 Bett Backbord. Pantry und Toilette.

Name: Per Mørch

Telefon: +4520993279

email: [per.moerch@mail.dk](mailto:per.moerch@mail.dk)

### Styria 26



Anzeige vom April 2024

Baujahr: 1994

Preis: € 15.000,- (~~22.000,- VB~~)

Zusatzinfo: Werftbau 1994, Konstruktion G.Schein. 8m\*5,1m\*0,3/0,6/1,2m. Brückendeckfreiheit 0,8m. 4Kojen 1,9\*0,7. + Mittelkabine. 5fach besegelt. Motor 2\*Elektro bzw. Spiegel für Outborder bis 10 PS. Inkl. typisierten Spezialtrailer. LP Neusiedlersee. Kann an Adria geliefert werden.

Name: Hochenegg

Telefon: +4369919045075

email: [m.hochenegg@me.com](mailto:m.hochenegg@me.com)

## Catalac 27



Anzeige vom März 2023

Baujahr: 1979

Preis: gegen Gebot

Nach 30 Jahren treuer Dienste für die Familie gebe ich aus Altersgründen unseren inzwischen auf Motorkatamaran umgerüsteten Catalac 27 ( 8 M ) "Mirabelle" mit "Pott und Pann" ab.

8,23 x 4,17 x 0,70 m, 3,4 t Verdrängung.

Das Boot liegt ständig in Solenzara und wurde zuletzt 2020/2021 dort von AZ tech marine ge-

gen Osmose behandelt, überholt und alle Motoren gewartet.

Name: Reinhard Melchert

Telefon: 0049 163 1960626 (Korsika: 0033 61 294 1897 oder 0033 495 55 74 89)

Email: [melchertberlin@web.de](mailto:melchertberlin@web.de)

## Bond Yachts MC30 Motorcat



Anzeige vom März 2023

Preis: € 68.000,- VB

Baujahr: 2006

Text: Sehr gut ausgestatteter MC30 mit allem Drum und dran. Komplett Refit 2013/2014. Ais, Radar, 2x60PS Suzuki mit Bodenseezulassung. Komplett mit Strassentrailer

Name: Michael Hucke

Telefon: +49 171 4416464

Email: [meikel37@protonmail.com](mailto:meikel37@protonmail.com)

## Iroquois MKII A



Anzeige vom September 2022

Baujahr: 1974

Preis: € 40.000,-

Zusatzinfo:

Länge 9,1 m, Breite 4,14 m, Tiefgang 0,40/1,50m, Verdrängung 2,0 t

Bestzustand, ausgerüstet für grosse Fahrt mit Pött und Pan.

Gebaut von Sailcraft Ltd., Nr. 199 für die 1975 Stockholm Boat Show/Schweden. Sie wurde nur ein Viertel ihres Lebens benutzt, weil sie 8 Wintermonate in einem Schuppen steht.

## Kats ab 10 m Länge

### Prout Snowgoose 37



Anzeige vom Oktober 2022

Baujahr: 1985

Preis: € 70.000,- (~~€ 77.000,-~~)

Zusatzinfo: Sehr schöne Snowgoose. Länge 11,27 m, Breite, 4,85 m, Tiefgang: 0,85 m. Gross, Rollfock, Rollgenua. Yanmar 3. cyl. 35 PS Sillette Dreh- und hebbbar!

Sehr schöner Salon für 6/8 Personen. 3 mal 2 Schlafplätze. Sehr gut ausgestattet und in sehr gutem Zustand. Dinghy mit 4. PS Motor, viele Extras, mehr Infos per mail!

Name: Per Mørch

Telefon: +4520993279

Email: [per.moerch@mail.dk](mailto:per.moerch@mail.dk)

1 Grosseegel original, 1 Lattengross, 1 Sturmfock, 1 Fock, 1 Genua, 1 Leichtwind-Genua, Yamaha Enduro 15 Zweitakt, 300W Solarpanel neu, 250 Ah Batterien, Navig. MaxSea 10 321, weltweite CM 93 Karten, Autopilot Raymarine 2x, Fäkalientank Sonnensegel, Regendach

Liegeplatz: Martinique

Liegeplatz: Martinique

Name: Gerhard Filgis

Telefon: +46 325 51 944

Email: [filgis@yahoo.de](mailto:filgis@yahoo.de)



## Voyage Maxim 38



Anzeige vom Mai 2023

Baujahr: 2003

Preis: € 170.000,-

Zusatzinfo: Maxim 38 hochseetauglicher Fahrtenkatamaran. Eignerversion. Liegeplatz Griechenland/ Marina Messolonghi. Guter Zustand da Erstbesitz und 7 Jahre an Land gelagert. Refit 2022 segelfertig. Raymarine Autopilot und Elektronik (Tiefe, Speed, Chartplotter, Wind), Motorservice, neue Batterien.

Name: Martin Ernstbrunner

Telefon: +4367762081322

**email: [mernstbrunner@hotmail.com](mailto:mernstbrunner@hotmail.com)**

## WaveScalpel



Anzeige vom Februar 2023

Baujahr: 2012

Preis: € 199.000,-

Zusatzinfo: Blauwasserkatamaran  
18x10m Alu.

Komplett ausgestattet für Langfahrt.

Liegeplatz Faro/Portugal.

Manfred Raschke

Roemerstrasse 6

D83362 Lauter

Handy: +49 176 21104887

**Email: [mail@WaveScalpel.com](mailto:mail@WaveScalpel.com)**

**Web: [www.WaveScalpel.com](http://www.WaveScalpel.com)**

## Katamaran FH 34



Anzeige vom Oktober 2022

Baujahr: 2016

Preis: € 98.000,-

Zusatzinfo: Länge 10,5 m, Breite 6 m

2 österreichische Besitzer, 2 Jahr nicht gesegelt, Liegeplatz Apulien.

Auch Kauf von 50% Anteil möglich.

Name: Gerhard Hafner

**Email: [gerhardhafner1@aon.at](mailto:gerhardhafner1@aon.at)**

## Suche Katamaran

### ECO 550 oder ähnliche

Baujahr: egal

Preis: VHB

Zusatzinfo: Suche mini bridge-deck Katamaran, ideal 6x2.5m mit Trailer, max 7x3m  
gern auch Projekt Boote zum fertiggbauen

Name: Mirko Foot

**Email: [mir.seb.fo@gmail.com](mailto:mir.seb.fo@gmail.com)**

### Fontaine Pajot, Lagoon

Baujahr: ab 1994

Preis: max € 110.000,-

Zusatzinfo: Suche einen Katamaran auch in Refit nötigem Zustand. Er sollte 35-40 Fuß haben und der Standort sollte mit dem Auto von D erreichbar sein.

Name: Rosenbauer

Telefon: 015120785660

**Email: [maulwurfen63@gmail.com](mailto:maulwurfen63@gmail.com)**

### Katamaran

Baujahr: egal

Preis: max. € 200.000,-

Zusatzinfo: Suche Holz/Epoxy Katamaran ~46" - 50". Deckshaus, kein Wharram oder Open-bridge. Zustand relativ egal. Der Preis sollte zum Zustand passen. Bitte alles anbieten.

Name: Erwin Schrenk

Telefon: +43 69912655700

**email: [erwin.schrenk@iles.at](mailto:erwin.schrenk@iles.at)**

### Wharram

Baujahr: egal

Preis: bis € 10.000,-

Name: Anton Graeupner

Telefon: 015119333855

**Email: [email@arztpraxis-graeupner.de](mailto:email@arztpraxis-graeupner.de)**



## Verkaufe Trimaran

### Clou 10



Anzeige vom Juni 2023

Baujahr: 1986

Preis: VB € 17.500,-

Länge: 10 m, Breite: 7 m (angeklappt im Wasser 2,7 m, auf dem Trailer 2,5m, Gewicht: 1350 kg, Tandemtrailer 2,2 to

Großsegel 23 m<sup>2</sup>, Rollfock 16 m<sup>2</sup>, Blister 45 m<sup>2</sup> (Bergeschlauch)

10 PS Honda Viertakter

Westsystem Mahagoni Epoxy, Teakdeck, 5 Ko-

jen, neue Rollfock, elektr. Ankerwisch, Bugstrahlruder, Plotter, Autopilot, etc.

Landliegeplatz Großenbrode (Fehmarn), ganz oder mit Beteiligung abzugeben.

Name: Joachim-Jörg Schreiber

Telefon: 004915782488098

Email: [j.-j.schreiber@web.de](mailto:j.-j.schreiber@web.de)

### ASTUS 20.5 Sport



Anzeige vom Juni 2023

Baujahr: 2021

Preis: 43.900,- Euro VB

Ein Boot von der renommierten Astus Werft Frankreich, kleiner sehr leichter und sehr sportlicher Trimaran mit kleiner Kajüte, ein Kreuzer-Tri, im Taschenformat.

Sehr seetüchtig gebaut in Lorient für den rauen Atlantik der Bretagne. Aus gesundheitlichen Gründen per sofort abzugeben. Super leicht zu trailern, dank des geringen Gewicht reicht ein Trailer ohne Bremse.

Die Sport-Version mit größerer Segelfläche, gebaut in Vakuuminfusionstechnik für mehr Steifigkeit und noch geringerem Gewicht als die Cruising/Normalversion.

Name: Kerstin Rettschlag-Wentland

Telefon: +49 162 33 10 487

Email: [info@yacht-netze.de](mailto:info@yacht-netze.de)

### Astus 24



Anzeige vom Mai 2023

Baujahr: 2014

Preis: € 36.000,- (MwSt bezahlt)

Schneller Cruising-Trailer-Trimaran, nur wenig Binnen gesegelt. Komplett mit Trailer (Tüv neu).

Name: Christoph Wentland

Telefon: +49 162 33 10 487

email: [info@yacht-netze.de](mailto:info@yacht-netze.de)

## Astus 20.2 Sport



Anzeige vom Mai 2023  
 Baujahr: 2016  
 Preis: VB 19.900 EUR  
 Standort: Neusiedlersee (AT)  
 Preis = Boot + Straßentrailer + Sicherheitsausrüstung  
 Optionale Zusatzausstattung (Torqueedo Travel 1003S, Akkus, Velocitek SpeedPuck, Fender, ...): 2.950 EUR  
**Fotos: <https://photos.app.goo.gl/zYtNRjeEaQQQ4zcQA>**  
 Name: Christoph Alge  
 Telefon: +43 699 1925 6234  
**email: [christoph.alge@chello.at](mailto:christoph.alge@chello.at)**

## Corsair 24 MKII, BJ 2008



Anzeige vom April 2023  
 Baujahr: 2008  
 Preis: € 35.000,-  
 Torqueedo 2KW mit Torqueedo Batterie, Ladegerät und Solarpanelen zum Laden  
 Großsegel mit Mastrutscher und Lazybag 2015  
 Pinnenpilot.  
 Harbeck Trailer mit Zulassung.

Das Boot liegt seit 1 Jahr in der Halle, da der Wasserstand des Sees nicht mehr reicht. Das ist auch der Grund für den Verkauf.  
 Liegeplatz Neusiedlersee, Österreich.  
 Verkäufer: Erik Hörbe  
 Email: [ehoerbe@gmail.com](mailto:ehoerbe@gmail.com)  
**Tel.: +43650 3862820**

## Corsair 880 Standard mit Carbonmast

Anzeige vom April 2023  
 Baujahr: 2020  
 Preis: € 192.000,-  
 Zusatzinfo: Das Boot wurde 2020 zugelassen, war aufgrund einer gesundheitlichen Situation nur 10 Tage am Chiemsee im Wasser und wurde 2 Tage gesegelt.  
 Das Boot ist quasi neu, vom Eigentümer wurden noch Verbesserungen am Ausbau vorgenommen, die wertsteigernd gesehen werden.  
 Baunummer 004, sehr viele Extras  
 Name: Oppelt Peter  
 Telefon: +43 664 8065 2222 9  
**email: [Peter.Oppelt@gmx.at](mailto:Peter.Oppelt@gmx.at)**

## Dragonfly 800 MK2

Anzeige vom April 2022  
 Baujahr: 1988 aus 1. Hand  
 Preis: € 25.500,-  
 Zusatzinfo:  
 DRAGONFLY 800 Racing  
 7,9 x 6,0 m, Mast 12,25 m  
 Dacronsegel 7Jahre Frederiksenrutscher  
 Gross: 29qm, Fock 20qm , Genacker31qm

Bugspritbaum 1,4m mit Endlosrolle  
Sprayhood  
Motor: HONDA 5 PS (4 J)  
Trailer Speziell Dragonfly 1300Kg guter  
Zustand, ohne TÜV, zum Slippen  
Name: Albrecht Herm  
Telefon: 089 333926  
**email: [tri.herm@gmail.com](mailto:tri.herm@gmail.com)**

## Suche Trimaran

### Dragonfly

Anzeige vom März 2023  
Suche per sofort oder später Trimaran Dragonfly 25 T/S oder auch DF 28 T/S.  
Trailer oder Lagerbock wären gut, wäre aber keine Bedingung.  
Auch mit Investitions- oder Pflegenotstand.  
Tel.: 015788529790  
**Mail: [berkarmu@nord-com.net](mailto:berkarmu@nord-com.net)**

### Suche Corsair F28/oder F28R

Anzeige vom April 2022  
mit Strassentrailer  
**[thomas.fivian@bluewin.ch](mailto:thomas.fivian@bluewin.ch)**

### Suche einen DF 25/28 oder 920

Anzeige vom Juni 2021  
Bitte alles anbieten.  
Name: Bernd Müller  
**Email: [berkarmue@nord-com.net](mailto:berkarmue@nord-com.net)**



## Verkaufe Proa

### Sportproa



Anzeige vom Juli 2023

Baujahr: 2005

Preis: VB

Länge Vaka 7,00m, Länge Ama 3,50m, Breite über alles 3,33m. Bauweise ist Stripplanking mit Glas, innen und außen. Boot ist segelklar!

Name: Herbert Ahlers

Tel: +49 1511 4269709

**Email: [ahlersherbert@gmail.com](mailto:ahlersherbert@gmail.com)**

### Gajas Dream



Anzeige vom Juni 2023

Baujahr: 2009

Preis: VB

Länge: 21,3 m, Breite 11,5 m, Gewicht: ca. 9,5 t, Segelfläche 312 m<sup>2</sup>, Tiefgang 1,5m mit Ruder 0,4 m ohne Ruder, Dyneema Rigg, 1 Elektrowinch, 4 selbstholende Winschen

Rumpf:

2 Doppelkojen in getrennten Kabinen, 2 weitere Schlafplätze

Deckshaus:

Großer Sitzbereich im Deckshaus (in Doppelkoje wandelbar)

Zubehör:

1kW Solaranlage, Windgenerator, 1200 Ah Batterieleistung, Wassermacher, 2 x 600 l Wassertanks, 2 Dingis mit AB, Yamaha 1800cm<sup>3</sup> Jetski

Video in Youtube Pacific Proa for SALE

Standort; Australien, Whitsundays, QLD

Name: Wayne Hawkins

**Email: [waynehawkins045@gmail.com](mailto:waynehawkins045@gmail.com)**

### Jzerro



Anzeige vom Oktober 2022

Baujahr: 1992

Zusatzinfo: This is the famous Russell Brown

designed and built 36' proa Jzerro, arguably one of the most proven western proas sailing today. On her own bottom she's sailed from Washington State to Australia, Washington to New Orleans via Panama Canal, New Orleans to New York, and New York to San Francisco via Cape Horn, and thousands of other ocean adventures safely under her bottom. Not only is Jzerro a piece of sailing history, she is also a pure sailing machine and has thousands of miles ahead of her still. Please contact me for more information. I'm looking for the right owner more than highest bidder.

Length 36'  
 Beam 25'  
 Air draft 41'  
 Draft with rudders and daggerboard down: 3.5'  
 Standing rigging all from 2020 except for the windward shroud which is from 2016. All from Colligo Marine  
 Mainsail, 2020  
 J1 2020  
 J2 2020  
 J2 Quantom (never used)  
 Storm Jib #1 (unsure of year)  
 Storm Jib #2 (never used)  
 Code 0 2020  
 Code 5 2016 Doyle  
 Autopilot: Pelagic  
 Name: Ryan Finn  
**Email: [2oceans1rock@gmail.com](mailto:2oceans1rock@gmail.com)**

## Pazifische Proa



Anzeige vom Oktober 2022

Preis: VB

Zusatzinfo: 8-Meter-Proa, Haupttrumpf geteilt, mit Handbuch verkaufe die Nemo800 aus gesundheitlichen Gründen, Fotos und Beschreibung im Multihull-Forum/Proas/Neue Proa, mehr Fotos und Infos auf Anfrage

Name: Hohmann

Telefon: 01590 5094609

**Email: [rene.hohmann@t-online.de](mailto:rene.hohmann@t-online.de)**

## Pazifische Proa, Bauform



Anzeige vom Oktober 2022

Baujahr: Umbau 2012

Preis: VB

Zusatzinfo: stabile Rundspannt-Positiv-Bauform (für den Haupttrumpf mit Luvwölbung und für den Schwimmer nutzbar); Länge ca.5m, Breite ca.33cm, Höhe ca.80cm; sauber ausgerichtet, gespachtelt und laminiert; Spantschablonen dabei, wurde vor Umbau zur Bauform aktiv gesegelt, gesundheitsbedingt abzugeben, Fotos auf Anfrage

Name: Hohmann

Telefon: 01590 5094609

**Email: [rene.hohmann@t-online.de](mailto:rene.hohmann@t-online.de)**

## Proa Tuvalu



Anzeige vom August 2020

Baujahr: 2011

Preis: 2.900,-

Zusatzinfo: Verkaufe meine polynesische Proa 'Tuvalu', neuwertig, Länge 5,60m, Knickspanter aus 4mm Marinesperrholz (Okume und Sapeli), beschichtet mit 160g Gewebe und Epoxy, Lakkierung 2K PU-Lack, Krebscherensegel ca 10m<sup>2</sup>, Riss wie Othmar Karschulin's Proa P5, aber geänderte Bugform, youtube: proa tuvalu

Name: Peter

email: [luaz@gmx.at](mailto:luaz@gmx.at)



## Verkaufe Sport-Multi

Kein Eintrag.

## Suche Sport-Multi/Proa

### Wharram Tiki 21

Baujahr: egal

Preis: VB

Zusatzinfo: Wir suchen eine Tiki 21 als neuen Reisebegleiter. Gerne mit Trailer, gepflegt oder mit Reperaturstau.

Name: Marius Beer

**Email: [marius.beer@gmx.de](mailto:marius.beer@gmx.de)**

### Proa

Baujahr: 2000

Preis: € 1.000,-

Zusatzinfo: Ich möchte mit meinem 15-jährigen Sohn an den Wochenenden eine Vater-Sohn-Proa-Abenteuer Idee verwirklichen. Dazu suche ich ein geeignetes Boot. Bitte alles anbieten. Vielen Dank

Name: Heiko Heinemann

Telefon: 0355 8625860

**Email: [heiko@cottbusser.de](mailto:heiko@cottbusser.de)**

### Wharram Hitia 17

Baujahr: ab 2005

Preis: bis 2000

Zusatzinfo: Suche Hitia 17 in gutem Zustand!

Name: Merten, Davide

Telefon: 07633/808419

**Email: [merten.pagliaro@gmx.de](mailto:merten.pagliaro@gmx.de)**

## Zubehör, Sonstiges

### Segel Code Zero von UK-Sail

Anzeige vom Juli 2022

Zusatzinfo: Rollanlage Harken. Das Segel ist für den Trimaran, Corsair 28 EC, geschnitten, es dürfte aber auf vielen Schiffen gut einsetzbar sein. Laut Herstellerangabe 33 m/2. Es wurde einmal zur Probe im Hafen geriggt, leider ist dabei ein Mini-Schaden entstanden der vom Segelmacher professionell repariert wurde. Auch die Rollanlage ist wie neu, keine Schrammen etc. Das Segel wird im Sack verkauft, eine Bereitschaftstasche wäre bei Bedarf vorhanden.

Maße:

VL- 12,10 m

AL -10,65 m

UL - 8,35 m

Die Maße wurden im lockeren Zustand mit dem Zollstock abgenommen, geringfügigen Abweichungen wäre möglich. Standort Lübeck, Versand wäre machbar.

PRIVATVERKAUF ohne Garantie oder Rücknahme durch mich!!

Bernd Müller

**email: [berkarmue@nord-com.net](mailto:berkarmue@nord-com.net)**

### SailingGen-Hydrogenerator zu verkaufen

Anzeige vom Juni 2022

SailingGen-Hydrogenerator geeignet für segelboote besonders Mehrrumpfboote kommt mit SailingGen-Controller und SailnsSea OLED-Dis-

play für Controller.

Turbinengehäuse aus seewasserfestem, poliertem V4A-Edelstahl, Heckhalter in V4A in allen Freiheitsgraden einstellbar. Die Turbine wird am Heckhalter mittels einer Holeleine auf-/abgeschwenkt. 3-Blatt-Propeller.



Am Schaftende ist eine stabile M16-Kabelverschraubung mit Kabel und wasserdichtem Stecker und Steckdose. Der Hydrogenerator ist für 12V Bordspannung verwendbar.

Preis: € 1.300,-

**email: [e.provita@gmail.com](mailto:e.provita@gmail.com)**

## Baupläne 55 Fuss Daycharterkat



Preis: gegen Gebot

Zusatzinfo: Aus nie begonnenem Projekt für einen Daycharter-Katamaran:

DC55 "Sierracloud" von Kurt Hughes, kompletter **originaler Plansatz + Lizenz** für einen Bau im Cylinder-Mould-Verfahren inkl. Informations-CD.

**Email: [contact@multihull.de](mailto:contact@multihull.de)**

## Impressum

Die redaktionellen Beiträge dieser Ausgabe des "Multihull Reports" unterliegen dem Urheberrecht. Nachdrucke (auch teilweise) müssen schriftlich genehmigt sein. Die Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Verantwortlich für den Inhalt:

Dipl.Design.Ing. Othmar Karschulin

48700 Marmaris, Mugla

P.O. Box 192

Turkey

Mobil +90 538 820 48 69

**E-Mail: [contact@multihull.de](mailto:contact@multihull.de)**