

MULTIHULL Report

Die Welt der Mehrumpfboote
Juli 2023



Inhalt

Aus der Szene

Deutsches Team beim SailGP	2
Bol d'Or Mirabaud	4
TF35 Serie	5
M2 Speed Tour	10
M32 World	10
Rolex Fastnet Race	11
Refit Maxi Banque Populaire XI	12
ETF 26 Series	13
Round Texel 2023	13
The Famous Project	15
Wharram News	16
CDK Technologies	17
GC32 Lagos Cup	18
SailGP Chicago	20
Race to Alaska (R2AK)	28
Boote vorgestellt	
Rapido 50 XS Trimaran	32
Nautitech 48 Open	36
Technik	
Revolve Bootshaken	39
Orbit Winch™	40
Calypso Instruments	41
Bootsmarkt	
Kat bis 10m	42
Kat ab 10m	45
Trimarane	48
Proas	51
Zubehör, Sonstiges	54
Impressum	55

Aus der Szene

Deutsches Team beim SailGP

Zwei der führenden deutschen Sportstars - der vierfache Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel und der zweifache Olympia-Bronzemedallengewin-

ner im Segeln, Erik Heil - haben heute gemeinsam mit dem Teambesitzer Thomas Riedel das Germany SailGP Team bekannt gegeben.

Das Team bringt die Besten aus der deutschen Wirtschaft und dem Sport zusammen. Inspiriert von Unternehmer und Investor Riedel - Präsident des führenden Kommunikationsunter-



nehmens, das seinen Namen trägt - und seinem neuen Co-Investor Vettel, werden beide eine aktive Rolle im Management und in der Leistung des Teams übernehmen. Heil, der sowohl bei den Olympischen Spielen 2016 in Rio als auch 2020 in Tokio olympische Bronzemedailles gewonnen hat, wird das hochmoderne Hydrofoiling Germany F50 fahren, eines der schnellsten Boote auf dem Wasser, das Geschwindigkeiten von fast 100 km/h erreichen kann.

Das neue Germany SailGP Team wurde während des SPOBIS 2023 in Düsseldorf vorgestellt. SailGP-Mitbegründer und CEO Sir Russell Coutts überreichte Heil und Vettel ein gelbes Rad des F50 als symbolisches Willkommen bei SailGP.

Die Leidenschaft für den Hochleistungssport, das Interesse an den neuesten Technologien und der gemeinsame Glaube an den Nachhaltigkeitsansatz von SailGP haben Riedel,



Vettel und Heil für die gemeinsame Kampagne zusammengebracht. Alle drei fühlen sich von dem Hightech-Wettbewerb der SailGP angezogen und alle drei schätzen das nachhaltige Konzept der Meisterschaft.

Riedel ist kein Unbekannter bei SailGP, denn sein Kommunikationsunternehmen stellt als Technologielieferant die gesamte drahtlose Kommunikations- und TV-Produktionsinfrastruktur der Liga vor Ort zur Verfügung. Das drahtlose Netzwerk verbindet unter anderem die hochmodernen Katamarane der Teilnehmer, Begleitboote, Schiedsrichter- und Kameraboote sowie Drohnen und Hubschrauber für Luftaufnahmen.

Riedel sagte: "Als Unternehmen waren wir schon immer in der Lage, Formate nicht nur zu verstehen, sondern sie durch Technologie und Innovation weiterzuentwickeln. Mit dem Germany SailGP Team sehe ich großes Potenzial in alle Richtungen: Sport, Wirtschaft und Medien. Wir glauben, dass daraus eine große Bewegung entstehen kann. Außerdem können wir unsere Anliegen in Bezug auf Nachhaltigkeit und Vielfalt glaubwürdig umsetzen. Das ist einer der Gründe, warum ich Sebastian als vertrauensvollen Partner und sach-

kundigen Technologie- und Nachhaltigkeitsexperten angesprochen habe. Sebastian weiß auch, wie man gewinnt. Er ist also nicht nur ein Miteigentümer des Germany SailGP Teams, sondern ein gleichberechtigter Partner, der uns bei allem, was wir tun, zum Erfolg verhelfen kann."

Vettel dazu: "Ich sehe viel Potenzial, wenn die SailGP zum ersten Mal mit einem deutschen Team in ihre vierte Saison startet. Parallelen zwischen Seglern und der Formel 1 gibt es schon lange. Die Boote sind faszinierend und die Geschwindigkeiten auf dem Wasser sind unglaublich hoch. Die Rennen sind spannend und ich freue mich, mit einer motivierten Gruppe junger Segler ganz nah dran zu sein. Außerdem nutzt die Serie nicht nur die Windkraft, sondern will auch neue Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit im Sport setzen."

Das deutsche Team wird beim ersten Event der vierten Saison der Weltliga antreten, die nächsten Monat, am 16. und 17. Juni, in Chicago beginnt. Neben Heil wurde auch die deutsch-brasilianische Doppel-Olympiasiegerin von Rio und Tokio, Kahena Kunze, als Strategin des Teams bekannt gegeben. Die vollständige Aufstellung wird

im nächsten Monat bekannt gegeben.

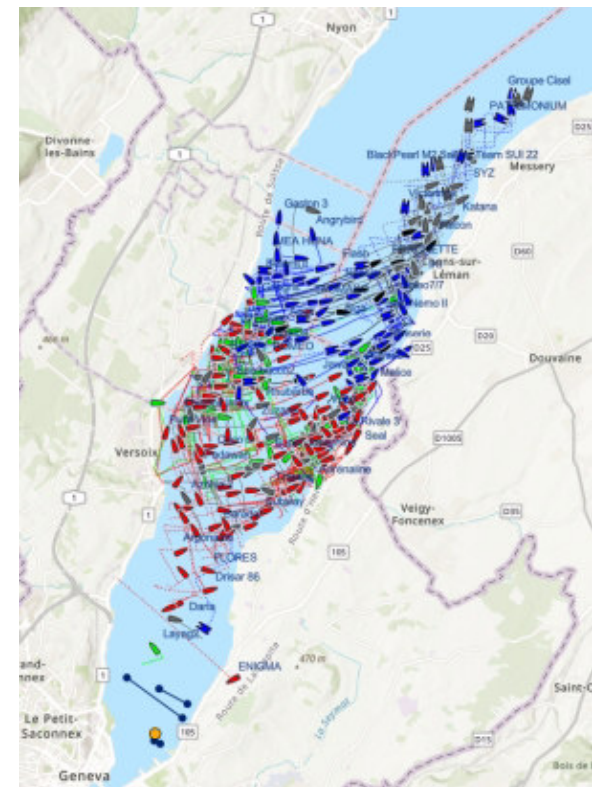
Tim Krieglstein wird neuer CEO des Germany SailGP Teams. Er war neun Jahre lang Senior Marketing Manager bei Red Bull und bringt viel Managementenerfahrung im Bereich Events sowie Kampagnenaufbau und -management mit. Neben Krieglstein übernimmt Anne van der Wereld die Rolle der Teammanagerin. Sie bringt Erfahrungen aus der Weltumsegelung und als Teamkoordinatorin des neuseeländischen SailGP-Teams in der vergangenen Saison mit in das deutsche Team.

Heil sagte: "Der heutige Tag ist ein wirklich aufregender Schritt auf der Reise des Teams, und wir haben ein tolles Team zusammengestellt. Aber wir machen uns keine Illusionen, dass es einfach sein wird, auch andere Weltklasse-Teams haben eine Lektion gelernt, als sie in den SailGP eingestiegen sind. Wir werden uns nach oben arbeiten müssen. Das ist das Ziel. Aber SailGP umfasst die besten Athleten in unserem Sport, und ich persönlich kann es kaum erwarten, Rennen zu segeln."

<https://sailgp.com>

Bol d'Or Mirabaud

Der diesjährige Gewinner ist ein Ausnahmesegler in seiner Bootsgröße. Dieses Jahr hat er das unmögliche geschafft, mit seinem Décision 35, die modernen Renner samt den Foilerbooten auf die Ränge zu verweisen.



Gedrängel am Genfer See

Christian Wahl vom Société Nautique de Genève gewinnt die 84. Ausgabe der Mirabaud Bol d'Or!

Es ist seine 9. Mirabaud-Goldene Schale für Christian auf seinem D35 SUI 9! Er gewinnt diese Bol d'Or Mirabaud mit seinem Team, Romuald Hausser, Guillaume Rol, Mathieu Cadei und der Sailing Squad mit Laurane Mettraux, Eilidh McIntyre und Anja von Allmen.

Ergebnis (erste Fünf)

1. Christian WAHL	Décision 35
2. Victor CASAS	Ventilo M2
3. Loïc PREITNER	Ventilo M2
4. Jérôme CLERC	TF35
5. Jérémy BACHELIN	TF35

<https://boldormirabaud.ch>

TF35 Serie

Die Serie dieser Foilerkatamarane zeichnet sich durch spannende Rennen aus, da sich hier ein Feld von leistungsmäßig ausgeglichenen Teams trifft, was auch die Ergebnisse zeigen.

Geneve-Rolle-Geneve

Das Langstreckenrennen, ein Prolog zum berühmten Bol d'Or Mirabaud, startete um 13:00 Uhr MEZ mit über 200 anderen Booten. In der TF35-Flotte erwischte *ZEN Too* den besten Start am Ende der Startlinie und ging früh in Führung. Bei 7-8 Knoten Nordostwind stiegen *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* und *Ylliam 17* auf die Foiler, wechselten aber schnell wieder in den Low-Mode, um mit dem Rest der Flotte auf ihrem Weg nach Luv mithalten zu können.

Auf der ersten Etappe nach Rolle blieb der Wind über weite Strecken gleich, die Führung wechselte regelmäßig.

Auf dem Weg nach Rolle, als die Teams Le Petit Lac verließen, lag *Ylliam 17* in Führung. Dann ließ der Wind nach und brachte die Flotte zum Stillstand, während sich auf der Westseite des Sees bedrohlich aussehende Wolken auftürmten und es zu donnern begann.

Am Wendepunkt war *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* die erste TF35, die um die Marke kroch, gefolgt von *ZEN Too*. *Ylliam 17* und *Spindrift* folgten rasch auf den Plätzen drei und vier, während *Realteam* den fünften und *Alinghi Red Bull Racing* den sechsten Platz belegten.

Als sich die Wolkendecke für die zweite



Hälfte des Rennens verdichtete, kehrte die Brise als unbeständiger Joran-Wind (Südwest) zurück, was dazu führte, dass sich die Flotte auf dem Rückweg nach Genf erneut einen Kampf gegen den Wind lieferte.

Als die Teams auf dem Rückweg an der Hermance vorbeikamen, frischte der Wind weiter auf und die Crews schalteten in den Flugmodus. Das Rennen zwischen den drei führenden Booten *Spindrift*, *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* und *Ylliam 17* war eröffnet.

Am Ende setzte sich *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* durch und auf den Plätzen zwei und drei, mit nur zwei Minuten Rückstand auf die Sieger, landete das jüngste Team der Flotte, die *Ylliam 17* von Firmenich und die *ZEN Too* von Guy de Picciotto, die von Loïc Forestier gesteuert wird.

Ergebnis

1. Ylliam XII - Comptoir Immobilier
2. Ylliam 17
3. ZEN Too
4. Spindrift
5. Realteam Sailing
6. Alinghi Red Bull Racing

Realstone Cup for Léman Hope

Nach zwei guten Regattatagen war der Genfer See für das Finale in einem leichteren Modus, da der launische Südwestwind Joran den ganzen Morgen über nicht mehr als 5 Knoten erreichte. Als der Wind um 15:00 Uhr MEZ endlich eine relativ stabile Stärke von 10 Knoten hatte, konnte die Wettfahrtleitung zwei solide Rennen durchsetzen: Das erste gewann Bertrand

Demole mit seiner *Ylliam XII - Comptoir Immobilier*, das zweite *Realteam Sailing*, womit sie punktgleich waren.

In der Gesamtwertung lagen vor dem letzten Tag die Punkte für das Podium ungewöhnlich dicht beieinander: Nur ein Punkt trennte das erstplatzierte *Realteam Sailing* vom zweitplatzierten *Ylliam XII - Comptoir Immobilier*, und *ZEN Too* lag nur drei Punkte hinter dem dritten Platz.



Im ersten Rennen des Nachmittags erwischte *ZEN Too* den besten Start und führte die Flotte in der ersten Hälfte an, wurde aber auf dem letzten Vorwindkurs von *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* überholt, das einen komfortablen Sieg einfuhr und *ZEN Too* auf den zweiten Platz verwies. Ein teurer fünfter Platz für *Realteam Sailing* sorgte dafür, dass das Team von Clerc in der Gesamtwertung von *Demole* abgelöst wurde.

Ein weiteres Rennen und eine letzte Chance für *Realteam Sailing*. Auf dem ersten Schlag lagen die beiden Teams auf der linken Seite des Kurses gleichauf, aber am ersten Luvtor drängte sich *Spindrift* zwischen die beiden Boote und von dort aus konnte sich *Realteam Sailing* absetzen und das Rennen gewinnen.

In der Gesamtwertung, einschließlich eines Streichergebnisses, hatten damit beide Teams sechs Punkte. Zwei erste und zwei zweite Plätzen brachten allerdings *Realteam Sailing* den Sieg. *"Ich glaube, wir brauchen heute zwei erste Preise! Die Punkte lagen so dicht beieinander. Es war ein schöner Abschluss des Wochenendes; ich bin sehr glücklich. Das Team steigert sich, wir*

machen gute Fortschritte und das Boot läuft gut. Es macht sehr viel Spaß, so ein Rennen zu fahren, wenn alles gut läuft", erklärt ein jubelnder Demole.

Ergebnis

1. Realteam Sailing

2. Ylliam XII - Comptoir Immobilier

3. Spindrift

4. ZEN Too

5. Alinghi Red Bull Racing

6. Ylliam 17

Bol d'Or Mirabaud

Nach einer Regattadauer von 17 Stunden 34 Minuten und 28 Sekunden bei fast nicht vorhandenem Wind endete das TF35-Rennen im Rahmen der 84. Ausgabe des Bol d'Or Mirabaud um 3 Uhr morgens. Nach einem intensiven Duell zwischen *Alinghi Red Bull Racing* und *Realteam Sailing* kam das *Realteam Sailing* Team von Esteban Garcia mit Jérôme Clerc am Steuer als Sieger ins Ziel.

"Wir sind sehr zufrieden mit dem, was wir heute geleistet haben", freut sich Alinghi Red Bull Racing-Steuerermann Maxime Bachelin, der an diesem Wo-

chenende aus Barcelona zum TF35-Team stiess. *"Wir sind immer im Spiel geblieben, haben gute Entscheidungen getroffen, es war ein tolles Rennen. Ich möchte den großartigen Teamgeist an Bord hervorheben, denn wir haben uns gegenseitig sehr gut ergänzt. Am Ende ging es mit Realteam über die Ziellinie. Ein paar Minuten lang dachten wir fast, wir könnten sie vor Vézenaz überholen. Trotzdem sind wir mit dem Ergebnis sehr zufrieden."*

Die Vorhersage war von Anfang an grenzwertig: Im besten Fall wurden 8 Knoten Wind vorhergesagt, im schlechtesten Fall nur 2 Knoten. Als sich die TF35-Flotte zusammen mit den 421 anderen Crews aufstellte, um bei einer mageren 2-Knoten-Brise über die Startlinie zu driften, gab dies den Ton für den Tag an.

In Erwartung der Schwachwindvorhersage traf *Realteam Sailing* die strategische Entscheidung, die T-Foils gegen C-Boards auszutauschen, die speziell für Bedingungen bei Langstreckenregatten entwickelt wurden, bei denen die Foiler nicht eingesetzt werden können. Der Wechsel zu C-Boards bringt einen erheblichen Vorteil mit sich, da der Wasserwiderstand reduziert wird und das Boot etwa 100 Kilogramm we-

niger wiegt. Da das *Realteam* jedoch noch nie mit C-Boards gesegelt war, war es ein gewagter Schritt, sie in das Rennen einzubauen.

In der ersten Hälfte des Rennens blieb die Flotte eng beieinander und segelte auf der französischen Seite des Sees, bis sie den Petit Lac auf dem Weg nach Rolle verließ. An diesem Punkt geriet *ZEN Too* in ein Windloch und fiel zurück, während *Realteam Sailing* meisterhaft durch den leichten Wind manövrierte und sich einen kleinen Vorsprung vor der gesamten Flotte verschaffte.

An der Wendemarke in Bouveret war *Realteam Sailing* nicht nur der erste TF35, sondern auch das erste Boot der gesamten Bol d'Or Mirabaud-Flotte. Achtundzwanzig Minuten später war *Alinghi Red Bull Racing* der nächste TF35, der nach den M2-Booten *Patrimonium* und *Swiss Medical Network* die Ziellinie erreichte. Von der Verfolgerflotte umrundeten *Spindrift*, *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* und *Ylliam 17* die Marke relativ dicht beieinander, doch im Kampf um den dritten Platz auf dem Podium löste sich *Spindrift* auf dem Rückweg nach Genf von den anderen beiden und nutzte den besseren Wind näher am Schwei-



zer Ufer hinter Morges, während *Ylliam XII - Comptoir Immobilier*, *Ylliam 17* und *ZEN Too* Mühe hatten, hinter *vianles-Bains* auf der französischen Seite des Sees in Bewegung zu bleiben.

Im Kampf um das Ziel verlor *Realteam Sailing*, das die meiste Zeit des Rennens vorne lag, nach Einbruch der Dunkelheit die Führung, als sie mit

drei Knoten Bootsgeschwindigkeit an *Versoix* vorbeidriften. Das D35 W-Team und die M2s *Patrimonium* und *Swiss Medical Network* überholten als Erste, aber die grössere Sorge für *Clercs Team* war die Tatsache, dass *Alinghi Red Bull Racing* den Rückstand immer mehr aufholte.

"Nach einem guten Start konnten wir uns schnell absetzen und machten dann in den Manövern immer wieder Druck", erklärt *Matthieu Sitek* von *Alinghi Red Bull Racing*. *"Wir hatten eine gute Annäherung in Séchard und meiner Meinung nach kam alles auf Lutry an. Wir fuhren zurück an die französische Küste und konnten uns von unseren Konkurrenten absetzen. Die Manöver am Ende waren für uns kompliziert und intensiv, da Realteam mit seinen Schwertern schneller war als wir. Alles in allem bin ich sehr zufrieden mit der Regatta und den Erfahrungen an Bord."*

Nachdem es *Alinghi Red Bull Racing* gelungen war, auf dem unbeständigen See nach Einbruch der Dunkelheit eine leichte Brise zu finden, übernahm das Team rund zwei Kilometer vor dem Ziel kurzzeitig die Führung, doch das bis dahin führende *Realteam* gab nicht auf. Als sie sich schließlich den hellen

Lichtern von Genf und der Ziellinie vor der Société Nautique de Genève näherten, holte sich *Realteam* die Führung zurück und sicherte sich schließlich den TF35-Sieg.

Ergebnis

1. Realteam Sailing

2. Alinghi Red Bull Racing

3. Spindrift

4. Ylliam 17

5. Ylliam XII - Comptoir Immobilier

6. ZEN Too

Nyon Cup

Der **erste Tag** des TF35 Nyon Cup sollte heute bei bedecktem und stürmischem Himmel starten. Beim Skippers Briefing um 11.30 Uhr in der Société Nautique de Nyon wurde jedoch bekannt gegeben, dass eine Wetterwarnung besteht und der Tag abgesagt werden muss.

"Wir erwarten laut Météo Suisse eine turbulente Sturmsituation", erklärt Erwan Israel, Taktiker an Bord von Ylliam XII - Comptoir Immobilier. "Wir haben gestern schon einige Stürme gesehen. Heute kommen warme Luft-

massen aus dem Süden zu uns. In Frankreich brauen sich bereits Gewitter zusammen. Es sind Böen von bis zu 100 km/h zu erwarten."

Am **zweiten Tag** des TF35 Nyon Cups erlebten die TF35 heute bei strahlendem Sonnenschein einen tollen Tag mit Rennen bei leichter Brise, aus denen *Realteam Sailing* als Sieger hervorging.

Bei einer Brise zwischen sieben und zehn Knoten waren an diesem Tag gute Starts und die strategische Entscheidung, ob gefoilt werden soll.

Realteam Sailing unter der Leitung von Jérôme Clerc war in dieser Saison das konstanteste Team, das die letzten drei Regatten gewann und am vergangenen Wochenende als erstes TF35-Team den Bol d'Or gewann. Sie setzten ihre beeindruckende Leistung fort.

Zu viel Wind für Rennen am **dritten Tag**. Der Genfer See drehte am dritten Tag des TF35 Nyon Cups auf. In La Dôle, im Jura-Gebirge über dem See, wurden bis zum Skippers Briefing um 10.00 Uhr MEZ Böen von 100 km/h gemessen. Auf dem See erreichte der Wind 22 Knoten und die Wellen begannen, sich aufzutürmen, so dass die

Teams an Land gehalten wurden, während die Rennleitung die Situation beobachtete, falls sich die Lage am Nachmittag verbessern würde.

Das Realteam Sailing von Esteban Garcia, angeführt von Steuermann Jérôme Clerc, triumphierte am spannenden **Finaltag**. Es ist der vierte Sieg in Folge für das scheinbar unaufhaltsame Schweizer Team.

Ylliam XII - Comptoir Immobilier schaffte es heute, sich aus den Schwierigkeiten herauszuhalten und sicherte sich den zweiten Platz, nur fünf Punkte hinter ihren Rivalen von Realteam. Spindrift, das am zweiten Tag mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, fand wieder zu seiner Geschwindigkeit zurück und beendete die Regatta mit einem Erfolgserlebnis

Ergebnis

1. Realteam Sailing

2. Ylliam XII - Comptoir Immobilier

3. Spindrift

4. Alinghi Red Bull Racing

5. ZEN Too

6. Ylliam 17

<https://tf35.org>

M2 Speed Tour

Was für ein spannendes Rennen, die Bol d'Or Mirabaud! Die Sieger haben eine unglaubliche Zeit von 17,5 Stunden hingelegt und nur eine Minute trennte die beiden Erstplatzierten. Es war ein harter Kampf bis zur Ziellinie!

SMN, unter der Leitung von Victor Casas, gewann die Regatta in seiner Klasse, eine Woche nach seinem Sieg in Genf-Rolle-Genf. Dank der Erfahrung von Steuermann Didier Pfister und dem Talent der jungen Segler des

Centre d'Entrainement a la Regate (CER) konnte das Team auf seinem vor 19 Jahren entworfenen kleineren Katamaran alle TF 35 herausfordern - und schlagen. *Patrimonium*, gesteuert von Loic Preitner, belegte mit weniger als einer Minute Rückstand den zweiten Platz in der Klasse M2 und den dritten Platz im Gesamtklassament.

Und das Sahnehäubchen war, dass wir uns über nicht weniger als sechs M2-Katamarane unter den ersten zehn freuen durften!

www.m2speedtour.com



M32 World

Don Wilson und sein *Convexity-Team* sind die Sieger der ersten Veranstaltung der amerikanischen Sommerserie. Ähnlich wie bei der letzten Weltmeisterschaft war es ein Unentschieden zwischen Don und Dan in der letzten Wettfahrt, das über den Sieg entschied. Das Treffen begann im Gedenken an Hayden Goodrick, den wir letztes Jahr verloren haben. Er sagte immer: "*Denkt daran, dass wir das Privileg haben, das zu tun, was wir lieben*". Die M32-Flotte wird diese Einstellung für immer weitertragen.

Ergebnis

1. Convexity	Don Wilson, USA
2. Extreme2	Dan Cheresch, USA
3. Surge	Ryan McKillen, USA
4. Rated X	Jake Julien, USA
5. Young Blood	Miles Julien, USA
6. Pursuit	William Ruh, USA
7. Dingbat	Bobby Julien, USA
8. Midtown	Larry Phillips, USA
9. Closing Time	Ian Wooden, USA

<http://m32world.com>

Rolex Fastnet Race

In einem Monat, am 22. Juli, wird eine weitere Rekordflotte von Cowes aus zur 50. Ausgabe der wichtigsten Veranstaltung des Royal Ocean Racing Club aufbrechen. Derzeit stehen 491 Yachten aller Formen und Größen, von 9 bis 30 Metern auf der vorläufigen Meldeliste des Rennens. Das sind 26 % mehr als die bisherige Rekordbeteiligung von 388 Yachten, die 2019 teilgenommen haben - der größte Anstieg der Teilnehmerzahlen in der jüngeren Geschichte der Veranstaltung. Damit ist das Rolex Fastnet Race mehr als doppelt so groß wie alle anderen klassischen internationalen 600-Meilen-Offshore-Rennen und ist mit Sicherheit das größte Offshore-Yachtrennen der Welt.

Über die Jahre hinweg hat diese Regatta die ganze Bandbreite des Yachtsports erlebt. So hat die Pfeife rauchende und Südwest-ertragende Crew der *Jolie Brise* das Rennen 1925 mit dem Schneckentempo von 4,1 Knoten gewonnen. Als die VO70 Abu Dhabi Ocean Racing 2011 ihren Einrumpf-Rekord aufstellte, lag ihre Durchschnittsgeschwindigkeit mit 14,25 Knoten mehr als dreimal so hoch. Und

2019 segelte der 32-Meter-Trimaran *Edmond de Rothschild* mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,7 über die Strecke. Ob der Rekord dieses Jahr fällt wird sich nächsten Monat zeigen. Die beiden teilnehmenden Ultime *SVR-Lazartigue* und *Banque Populaire XI* werden von zwei Titanen des Offshore-Rennsports, Francois Gabart bzw. Armel le Cleac'h, gesteuert.

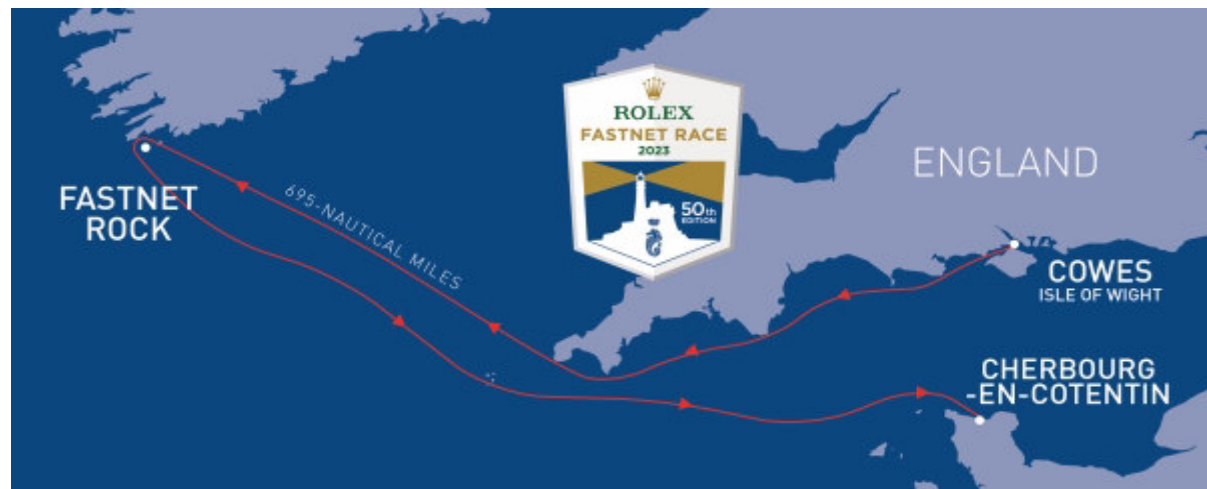
Gabart hat bereits zweimal am Rolex Fastnet Race teilgenommen. 2013 gewann er auf seiner IMOCA MACIF und 2019 ging er auf seinem Ultim-Trimaran als Führender in das Ziel in Plymouth, wurde aber von „Edmond de Rothschild“ mit weniger als einer Minute Rückstand geschlagen.

Francois Gabart wird auf der „SVR-Lazartigue“ vom Co-Skipper Tom Laperche unterstützt. Laperche wird die Ultim bei der Solo-Nonstop-Weltumsegelung im Januar als Skipper steuern.

Für Le Cleac'h ist es das vierte Rolex Fastnet Race, an dem er bereits zweimal auf seiner IMOCA und einmal auf seiner früheren „Banque Populaire Ultim“ teilgenommen hat.

Neben den beiden Riesentrimaranen sind noch weitere Multihulls beim Fastnet Race dabei, darunter auch zwei MOD70 und drei Ocean50.

rolexfastnetrace.com



Refit Maxi Banque Populaire XI

Nach einer langen Winterpause in der Werft, bei der vor allem die Aerodynamik des Bootes optimiert wurde, kündigt sich für Armel Le Cléac'h an Bord des *Maxi Banque Populaire XI* eine besonders intensive Saison an. Die Vorbereitungen begannen im Mai und es wurden bereits mehr als 5 000 Meilen



Ruderdetail

zurückgelegt, was zwei Transatlantikrouten entspricht. Was steht auf dem Programm? Das Rolex Fastnet Race im Juli, die 24H Ultim im September, die Transat Jacques Vabre mit Sébastien Josse und die erste Einhand-Weltumrundung in einem Ultim-Rennen, um das Jahr 2024 zu beginnen.

Die optimierte Aerodynamik

Zu den auffälligsten Änderungen gehört, dass der Aufbau länger und geschlossener geworden ist und somit besser abdichtet. *"Das bringt uns zwar auch mehr Komfort, aber das Hauptziel ist die Optimierung der Aerodynamik"*, erklärt Armel. Diese Verbesserung ist ein ständiges Anliegen, *"eine mühsame Arbeit, bei der man Schritt für Schritt voranschreiten und die gesamten Erfahrungen nutzen muss"*. Der Skipper fügt hinzu: *"Wir haben uns bemüht, die 'Löcher' zu reduzie-*



ren, die Störungen verursachen, wenn die Luft mit hoher Geschwindigkeit strömt, und die sich bremsend auswirken können".

Bis zum Rolex Fastnet Race, das am 22. Juli startet, wird nun ein Crew-Training nach dem anderen stattfinden.

www.voile.banquepopulaire.fr

ETF 26 Series

Raid Quiberon 2023

Diese Woche hatte es in sich: 8 Teams, 4 Tage, 15 Wettfahrten und eine 26-Meilen-Küstenregatta! Die Wetterbedingungen und die konkurrenzfähige Flotte ermöglichten einige schöne und sehr enge Rennen.

Nach 4 Siegen in Folge ist das Team Pro am ersten Tag in der Rangliste auf-

gestiegen und liegt nun auf Platz 2 hinter Fin1Racing. Live Ocean, Athena Pathway Lady Team Pro hatten Probleme an ihrem Boot und mussten jeweils ein Rennen aufgeben.

Auch der zweite Renntag verlief in sonnigem Wetter mit soviel Wind, dass die Boote fliegen konnten.

Team Pro hat dann noch 2 Rennen gewonnen und FIN1 Racing, Blue Shift Sailing Team und Toroa Racing konn-

ten jeweils 1 Rennen gewinnen. Athena Pathway und Lady Team Pro mussten wiederum aufgrund von Problemen an ihren Booten aufgeben.

Ergebnis (erste drei)

1. Team Pro	34
2. FIN1 Racing	41
3. Enterprises du Morbihan	47

<https://youtu.be/gmwyQouD0n4>

Foto: Thomas Deregnieux

Foiling Week, Malcesine

Vom 28. Juni bis zum 1. Juli segel die ETF26 bei der Foling Week am Gardasee.

www.etf26.com

Round Texel 2023

Unter guten Bedingungen fand dieses Jahr die große Regatta für kleine Katarane um die Insel Texel statt. Das Blaue Band ging an Albert & Mitchel Steenman auf einem Nacra F20 FCS.

Dazu in Auszügen ein Bericht von Wik Becker:

Ideale Bedingungen für die 44. Auflage der berühmten Inselrundfahrt. An einem warmen und sonnigen Tag mit



14-18 Knoten aus Nord bis Nordost verließen 240 Katamarane den Strand, um in die relativ ruhigen Nord-seegewässer zu segeln, wo es aufgrund des Windes, der über die Insel wehte, kaum Brandung gab.

Mit den östlichen Winden, die das Wasser praktisch aus der Waddenzee herausbliesen, wurden für die Passage zwischen Texel und Vlieland nur 70 cm



Wassertiefe vorhergesagt.

Die erste Etappe bis zur Inselfspitze war ein Schlag mit einer langen Steuerebordwende. Danach ein schneller Raumschotskurs an Backbord in Richtung der VC-Wendemarke, denn auf der Waddenzee wurde es flach. Die großen Foilerboote mussten langsamer werden und ihre Foiler und Ruder hochziehen. Die F18 segelten mit voller Geschwindigkeit weiter, mit hochgezogenen Schwertern und Rudern, die hier und da den Boden berührten und sich aufschaukelten.

Das Schweizer Team von Yvan Bourgnon rundete die VC-Marke als erstes,

gefolgt von Steenman und den Brüdern Becker. Die F20 setzten ihre Spinnaker und waren schnell auf ihren Foilern unterwegs. Auf der langen Vorwindstrecke entlang der Insel zeigte Steenman ebenso wie die Van Dams in der F18-Flotte überlegene Geschwindigkeit und überholte die Beckers.

An der Südspitze der Insel wurden die Spinnaker abgenommen und die Flotte schob sich zusammen, als sie die Zielinie auf Steuerbordseite erreichte. Der Sieg ging an Steenman, gefolgt von Bourgnon/Debauque und Vater und Sohn de Haas, die im vergangenen Jahr den Sieg errungen hatten. Die Van Dam Sohn/Vater-Kombination wurde Vierter und gewann den Gesamttitel nach Handicap, gefolgt von den Becker-Brüdern und De Bruijne/De Boer.

Vater/Sohn-, Sohn/Vater-, Brüder- und Frau/Ehemann-Kombinationen schnitten dieses Jahr alle gut ab. Die niederländische Segellegende Gerard Loos beendete seine 42. Texel-Runde (von 44) als Sieger in der Hobie-Tiger-Klasse.

Ergebnis Katamaran (2 Crew)

nach korrigierter Zeit (erste 3)

- | | |
|--|---------|
| 1. NED 77 Hans van Dam/
Marius van Dam | 2:38:15 |
| 2. NED 222 Wik Becker/Rob
Bekker | 2:39:44 |
| 3. NED 115 Kathelijn de
Bruijn/Sander de Boer | 2:43:3 |

Beste Deutsche

16. Catamaran duo handed,
Maurice Schwarz

25. Catamaran duo handed
Robert Zank

Foto: Laurens Morel

www.roundtexel.com

The Famous Project

In La Grande Motte segelt das Team von The Famous Project: Alexia Barrier, Elodie-Jane Mettraux, Dee Caffari, Joan Mulloy Racing, Elena Darvelid und Sara Hastreiter zum ersten Mal gemeinsam auf dem MOD70 *Mana*.

Der MOD70 (ex-Spindrift racing) trägt nun die Farben von The Famous Project! Sie wurde in *Limosa* umbenannt, nach dem kleinen Vogel, der den Rekord für Zugflüge hält: 13.500 km zwischen Alaska und Australien, ohne jemals anzuhalten!

"Es ist eine Gelegenheit, mit hoher Intensität auf einem Boot zu segeln, dessen Aufbau weniger kompliziert und kostspielig ist als der eines Ultime und mit Seglern in Kontakt zu kommen, die auf dem gleichen Niveau sind. Das wird uns helfen, sehr schnell Fortschritte zu machen," so Alexia Barrier.

Es wird Alexia Barrier und ihren sieben Teamkolleginnen ermöglichen, sich sportlich und menschlich vorzubereiten.



ten, bevor sie 2025 die Jules Verne Trophy angreifen. Dazu wird der „alte“ Ultime IDEC Sport, Baujahr 2008 angeschafft, mit der Francis Joyon den Jules-Verne-Rekord einhand ersegelt hatte. So will jetzt die Frauenpower die schnellste Nonstop-Weltumsegelung mit Crew schaffen.

www.thefamousproject.fr

Wharram News

Es gibt einiges zu erzählen. Hanneke hat ihre Weltumsegelung auf der Spirit of Gaia endlich abgeschlossen! Nachdem sie von Griechenland nach Mallor-

ca gesegelt ist, wurden die letzten Punkte verbunden, und die Weltumsegelung ist beendet.

Im JWD-Hauptquartier hat es eine große Personalumstellung gegeben, ein Termin für das nächste Hui Wharram Cornwall Gathering wurde für August festgelegt und James Wharrams Autobiographie 'People Of The Sea' wurde ins Italienische übersetzt!

Hui Wharram Cornwall-Treffen 2023

Kommt am 11., 12. und 13. August 2023 zu uns nach Cornwall, UK. Alle sind willkommen - mit oder ohne Boot.

Es wird ein Wochenende voller Segel-/Campingabenteuer, Fröhlichkeit und der Möglichkeit, andere Wharram-Enthusiasten/Bauer/Segler sowie die Leiterin von JWD Hanneke Boon zu treffen. Am ersten Tag findet im Wharram-Hauptquartier eine Party/Barbecue statt. Anmeldung erforderlich.

www.wharram.com

Olympischer Fackellauf Paris 2024

Als offizieller Sponsor des Olympischen Fackellaufs und Premium-Partner der Spiele von Paris 2024 ist Banque Populaire stolz darauf, ankündigen zu können, dass der Maxi Banque Populaire XI das Olympische Feuer auf die andere Seite des Ozeans bringen wird. Sein Skipper, Armel Le Cléac'h, wird eine legendäre Crew auf einer historischen Transatlantikfahrt ab dem 7. Juni 2024 anführen. Von Brest nach Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) und weiter nach Fort-de-France (Martinique) wird dieses innovative französische Hochseesegelboot auf seiner Reise den Geist des Sports hochhalten.



Kieler Woche

Ergebnis der Mixed Multihull Nacra 17 (erste Drei):

1. Margherita PORRO/ (ITA)Stefano DEZULIAN

2. Paul KOHLHOFF/Alica STUHLEMER (GER)

3. Justin LIU/Denise LIM (SGP, Singapur)

Weitere deutsche Platzierungen:

10. Anton Nikolai LOECK/Lena WEIBKICHEL

12. Leonard BEYER/Zoe COERS

Foto: Christian Beeck

www.kieler-woche.de

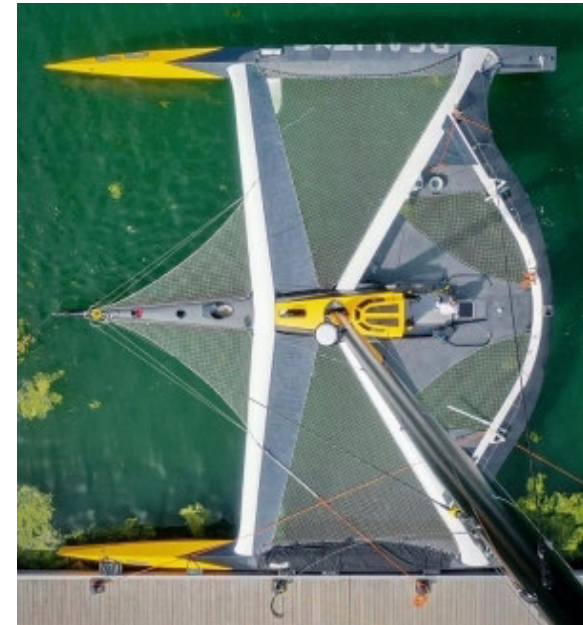
CDK Technologies

Am Montag, dem 19. Juni, knapp ein Jahr nach Baubeginn, wurde der von der Praxis VPLP Design gezeichnete Ocean Fifty „PLANET R“ in Lorient ins Wasser gesetzt.

Der 50-Fuß-Trimaran, dessen Montage der Plattform sowie der verschiedenen Systeme innerhalb der CDK Technologies-Baustelle durchgeführt wurde, wurde an Fabrice Cahierc und sein Team ausgeliefert, die sich mit diesem brandneuen Boot ein doppeltes Ziel setzen: auf den renommiertesten Küstenrennen mit zu spielen und andererseits den Aufbau einer kohlenstofffreien Welt zu fördern.

Foto: François Nicolas/realites

www.cdk-technologies.com



GC32 Lagos Cup

Die GC32 Racing Tour für die von Martin Fischer entworfenen One-Design-Foiling-Katamaran-Teams wurde diese Woche an einem der beliebtesten Austragungsorte der Rennserie fortgesetzt. Lagos, Portugal, 10 km vom Kap St. Vincent, dem südwestlichsten Zipfel Europas, entfernt, war bereits zweimal Gastgeber der GC32 Racing Tour. Auch in diesem Jahr findet dort der GC32 Lagos Cup statt, der in dieser Saison die einzige Veranstaltung dort für die foilenden Katamarane sein wird.

Gedanken von GC32 Klassenpräsident .film AUS Racing Skipper, Simon Delzoppo

"Es war ein wunderschöner Tag, wir hätten uns keinen besseren wünschen können. Eine tolle Brise und viel Spaß. Das Wasser war ziemlich flach und es gab einen guten Wettbewerb. Ich bin das Boot seit einem Jahr nicht mehr gesegelt - seit Lagos letztes Jahr - aber es war ausgezeichnet, wir hatten Spaß."

Der Spaß wurde allerdings gewaltig getrübt, waren in Lagos doch nur vier Boote am Start.

Am ersten Tag gab es klare Entscheidungen. Team Rockwool Racing gewann alle fünf Rennen.

Nach dem gestrigen Auftakt mit fünf Wettfahrten bei 20 Knoten herrschten am zweiten Tag des GC32 Lagos Cups 2023 Bedingungen, die für das GC32 Racing Tour Race Committee zu leicht waren, um Wettfahrten durchzuführen.

ren. Christian Scherrer, GC32 Racing Tour Manager:

"Wir blieben einige Zeit an Land und fuhren dann gegen 15:00 Uhr hinaus - das war genau der richtige Zeitpunkt, denn wir hatten eine gute Brise, sogar zum Foilen, aber nicht genug, um ein Rennen zu fahren. Wir dachten, dass wir vielleicht etwas Südwestwind be-





kommen würden, vor allem später am Tag, aber das war einfach nicht der Fall. Dieser Südostwind, der durch die Straße von Gibraltar kommt, drückt gegen Nordwest und wir sind der Puffer in der Mitte.

Morgen sehen die Bedingungen besser aus, also freuen wir uns darauf, die

Flotte wieder für den GC32 Lagos Cup ins Rennen zu schicken."

Am dritten Tag sagte Stuart Childerley, GC32 Racing Tour PRO

"Heute war ein guter Tag. Das Regattateam hat wirklich gute Arbeit geleistet, indem es den Kurs und die Bedingungen sowie die Windstärke ange-

passt hat, also war es ein wirklich guter Tag. Wir hatten grobe See, leichte, wechselnde Winde - man bekommt hier von allem ein bisschen."

Und auch am letzten Tag der Veranstaltung in Lagos dominierte das *Team Rockwool Racing* in leichtem Wind die kleine Flotte. Mit drei weiteren Siegen in den fünf Rennen, einem zweiten und einem dritten Platz, war das Siegerpodest eine klare Sache.

Auch dahinter gab es zwar zwischen dem *Black Star Sailing Team* und *.film AUS Racing* anfangs einen engen Wettbewerb, aber am letzten Tag konnten sich die Schweizer durchsetzen und kamen so verdient auf Rang Zwei. Das Schlußlicht bildete der Neuling *HRM Racing Team*, der nur bei zwei Rennen die rote Laterne abgeben konnte.

Ergebnis Lagos nach 10 Rennen

1. Team Rockwool Racing	13
2. Black Star Sailing Team	22
3. .film AUS Racing	27
4. HRM Racing Team	38

Foto: Tó Mané

<http://www.gc32racingtour.com>

SailGP Chicago

Der Start in die neue Saison war nicht sehr vielversprechend. Das offizielle Trainingsrennen in Chicago wurde wegen schlechten Wetters abgesagt, was bedeutet, dass die 10-köpfige F50-Flotte des SailGP keine Gelegenheit hatte, sich vor dem Auftakt der Saison 4 an diesem Wochenende aufzuwärmen.

Böen von bis zu 53 km/h, die für die Rennstrecke auf dem Lake Michigan vorhergesagt wurden, zwangen die Rennleitung dazu, die entscheidende Trainingszeit der Teams abzusagen.

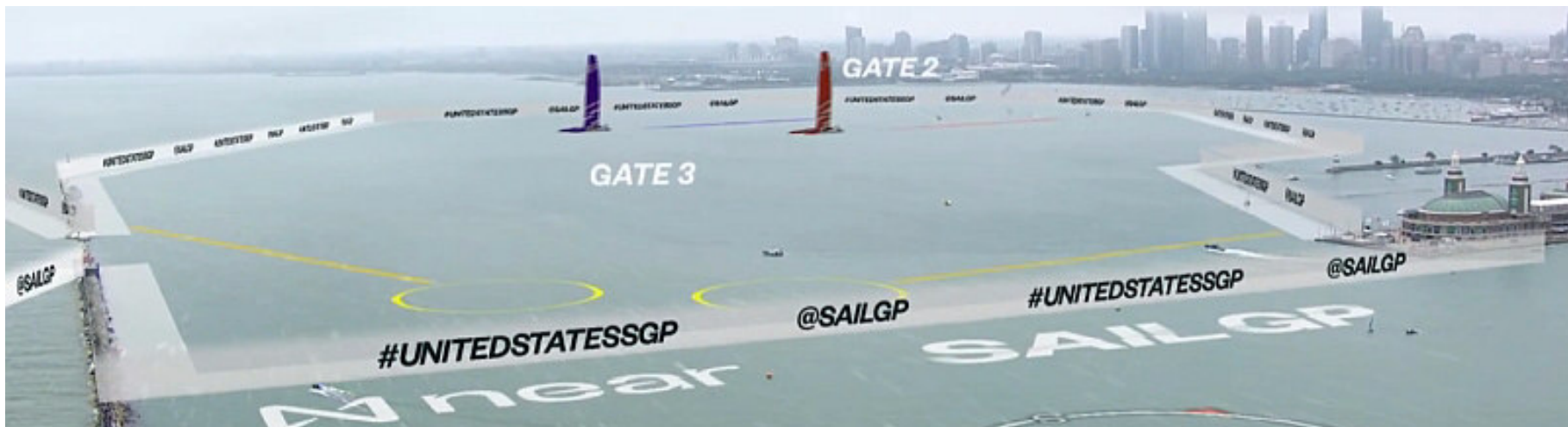
Dies bedeutet, dass nur die Hälfte der

Flotte vor dem Rennen auf dem Lake Michigan trainiert hat. Frankreich, Emirates GBR, Spanien, Neuseeland und Australien gehen völlig unterkühlt in den Saisonauftakt. Deutschland, die Vereinigten Staaten, Dänemark, die Schweiz und Kanada konnten am Donnerstag nur kurz aufs Wasser gehen und teilen sich dabei den schweizer, den amerikanischen und den deutschen F50.

Das Newcomer-Team Deutschland muss jedoch direkt in die offiziellen Rennen gehen, ohne einmal innerhalb der Flotte im Training gesegelt zu sein. Keine guten Voraussetzungen für das Debüt beim SailGP.

Eine Erklärung von SailGP fügte hinzu, dass die Bedingungen "jenseits der Parameter für die F50 in ihrer aktuellen Konfiguration" lagen, aber dass der Eröffnungstag des Rolex United States Sail Grand Prix | Chicago am Navy Pier wie geplant am 16. Juni stattfinden wird.

Und so war es dann auch.



1. Tag

Die Anfänger

Die einhellige Meinung am Ende des ersten Tages lautete: "Sie haben wirklich geliefert". Deutschland wurde bei seinem SailGP-Debüt beim Rolex United States Sail Grand Prix als Boot des Tages" gelobt - und das, obwohl es den ersten Tag in Chicago nur auf Platz 8 beendete. Die Deutschen - das jüngste SailGP-Team - belegten am Freitag

zwei achte Plätze und einen siebten Platz und beendeten den ersten Renntag mit 10 Punkten vor den USA und der Schweiz in der Rangliste.

Dabei wäre definitiv mehr drin gewesen, aber neben der Praxis gehört einfach auch ein wenig Glück dazu.

Vor allem im ersten Rennen gingen beim letzten



Tor kurz vor dem Ziel zwei Plätze verloren, da das deutsche Boot zu weit ausholte und Spanien und Frankreich innen vorbei ließ (siehe oben).

Auch ein grober Patzer Mitte des zweiten Rennens, bei denen das Boot mit einer „Bauchlandung“ ins Wasser fiel, kostete ein paar Plätze.

Auch im dritten Rennen gab es einen Anfängerfehler, als das Boot kurz vor dem Start die Begrenzung überfuhr und somit eine unnötige Strafe kassierte. Aber das ist auch schon alten Hasen passiert.

Die geringere Punktzahl tut der deutschen Leistung auf dem Lake Michigan jedoch keinen Abbruch, da das Team



Ein Blick auf das verzwickte Startgebiet

von Erik Heil lange Zeit im Mittelfeld mitkämpfte, um dann in der Schlussphase der Rennen wieder zurückzufallen und hinter den Konkurrenten zu landen.

Nichtsdestotrotz wird der Tag von Heil und seiner Crew wahrscheinlich als großer Erfolg gewertet werden - vor allem, wenn man bedenkt, dass sie nach der Absage des Trainings am Donnerstag aufgrund der riskanten Wetterbedingungen nur wenig Zeit zum Trainieren an Bord der F50 hatten.

Und auch SailGP-Kommentator Stevie Morrison ist der Meinung, dass Deutschland einen positiven Tag auf dem Wasser erlebte - er ging sogar so weit, sie während der Übertragung als sein Boot des Tages" zu bezeichnen.

"Sie sind nicht an der Spitze der Flotte", begann Stevie, "aber es ist schwer, dieses deutsche Team nicht zum Boot des Tages zu küren. Sie haben hier in den Vereinig-

ten Staaten, vor diesen Fans, einfach fantastische Arbeit geleistet. Für Erik und seine Crew ist es das erste Mal, dass sie in einem richtigen Stadion segeln, und sie haben wirklich alles gegeben.

Der deutsche Skipper Erik Heil hat das SailGP-Renndebüt des Teams in Chicago so beschrieben: "Die erste Priorität bestand, sicher um die Rennstrecke zu kommen".



Australien verpatzt den Start zum 2. Rennen komplett

Der Sieger des ersten Tages

Australien ist mit einem Paukenschlag in die Saison 4 gestartet und beendete den ersten Tag der Regatta auf dem Michigansee in Chicago mit zwei Siegen an der Spitze der Rangliste. Die Australier segelten mühelos durch die Flotte und erholten sich von einem katastrophalen Fehler an der Startlinie des zweiten Rennens, um nach drei Flottenrennen insgesamt 26 Punkte zu sammeln.

Weniger als zwei Monate nach dem dritten Meisterschaftssieg in Folge in San Francisco hat Australien einen fulminanten Start in die neue Saison hingelegt und sich einmal mehr als das Team erwiesen, das es zu schlagen gilt.

Nur einen Punkt hinter Australien liegt das neuseeländische Team von Peter Burling, das in den drei Flottenrennen eine konstante 4-2-2-Bilanz vorweisen kann und sich mit den Australiern ein Kopf-an-Kopf-Rennen lieferte, das sich bei-



nahe mit dem großen Finale in San Francisco wiederholen würde.

Phil Robertsons kanadische Mannschaft legte einen nahezu perfekten Start hin und beendete den Tag auf dem dritten Gesamtrang, womit sie ihre starke Leistung der letzten Saison auf dem Lake Michigan wiederholte.

Für Quentin Delapierres Frankreich, das weithin als das herausragende Team der Saison 3 galt, war es jedoch ein schwacher Saisonstart. Das Team war unbeständig und beendete die Rennen am siebten Rang.

Obwohl die Franzosen im dritten Flottenrennen des Tages bei der ersten Marke in Führung lagen, verpatzten sie ein Manöver und fielen spektakulär von den Foilern - ein unbeabsichtigter Fehler, der Delapierre einen Schrei

der Frustration entlockte. Der Fehler öffnete den Australiern die Tür, die sich durchsetzten und ihren zweiten Sieg des Tages holten.

Es war eine weitere enttäuschende Leistung für das Heimteam USA, das den Tag als Neunter hinter dem deutschen Team von Erik Heil beendete. Das Team konnte sich nicht von seinen Fehlern erholen und fiel mit einer Bilanz von 9-10-6 in der Gesamtwertung zurück.

1. Tag Ergebnis

	Rennergebnis	Pkt.
1. Australien	10 6 10	26
2. Neuseeland	7 9 9	25
3. Kanada	8 10 6	24
4. Dänemark	6 7 8	21
5. Großbritannien	9 4 3	16
6. Spanien	5 2 7	14
7. Frankreich	4 8 2	14
8. Deutschland	3 3 4	10
9. USA	2 1 5	8
10. Schweiz	1 5 1	7

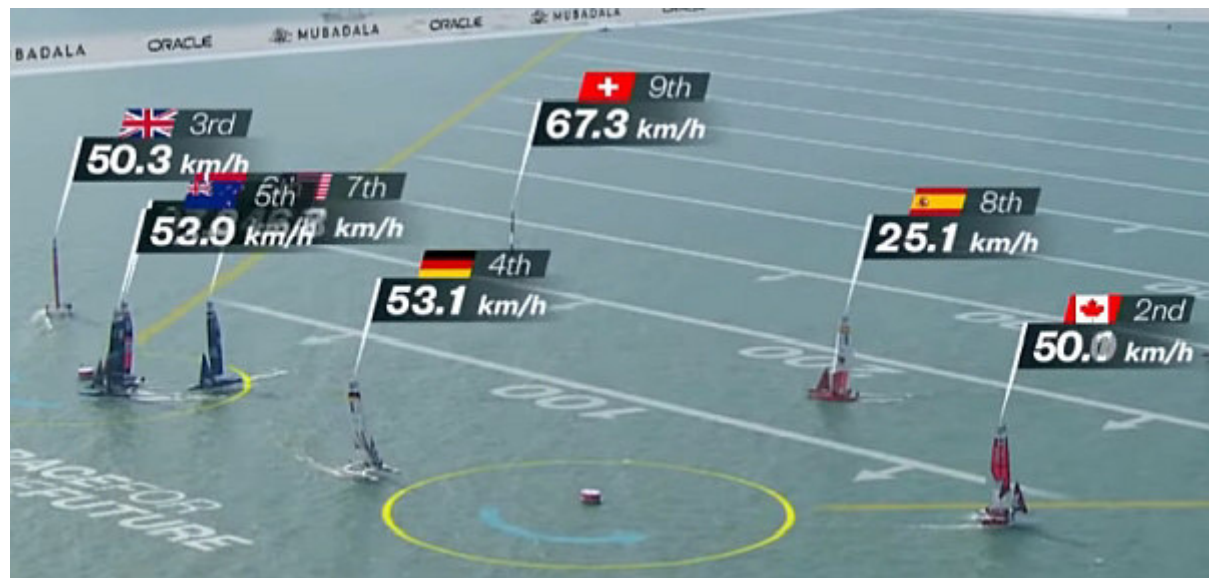
2. Tag

Schwacher Wind und der größte 29m-Flügel der F50 für den Leichtwindmodus stellten die auf vier Segler reduzierten Crews der Flotte vor besondere Herausforderungen. Diese erwiesen sich aber als Chance für die jungen Teams aus Spanien und der Schweiz. Beide Teams gewannen die letzten beiden Flottenrennen des Events und die spanische Crew um Diego Botin belegte am Ende einen guten fünften Platz.

Das deutsche Boot fuhr anfangs des vierten Rennens wieder auf einem gu-

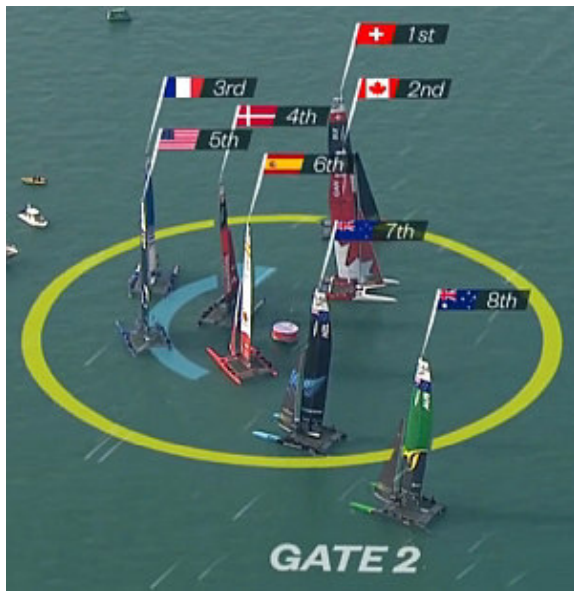
ten fünften Platz. Das zweite Tor wurde sogar an vierter Stelle gerundet und auf dem dritten Schlag blitzte sogar kurz das Zeichen für Platz Drei auf. Über lange Strecken des Rennens tauschte das deutsche Boot die Plätze 4 und 5 mit Neuseeland. Doch auf den letzten Metern vor der Ziellinie ein „deja vue“ vom ersten Rennen. Man holte zu weit aus und so konnten Spanien und Frankreich noch innen vorbeifahren. Hier ist noch Lernbedarf.

Der Start zum fünften Rennen erfolgte mangels Wind in Zeitlupe. Und so war es nicht verwunderlich, dass sich zwei



Boote, Australien und Großbritannien, im Pulk zu früh über die Linie schoben, was bestraft wurde. Und das deutsche Boot? Wie es schon zuvor Australien passierte, wurde beim Start der Platz an der Luvmarke zu eng und so musste ein Kringle gefahren werden, um über die Linie zu kommen.

Das Boot der Vereinigten Staaten von Jimmy Spithill konnte trotz der hervorragenden Leichtwind-Leistungen in Saint-Tropez in der letzten Saison konnten ihr schlechtes Abschneiden



Stehsegeln beim Runden der Marke



vom ersten Tag nicht wieder gut machen und beendeten ihr erstes Heim-Event auf dem neunten Platz.

Enttäuschend verlief Chicago auch für das französische Team von Quentin Delapierre und das Team Emirates GBR von Ben Ainslie, die auf den Plätzen sechs und sieben landeten, nachdem sie sich kaum in den Flottenrennen hervorgetan hatten.

Deutschland setzte sein unspektakuläres Renndebüt fort und holte im vier-

ten Flottenrennen mit Platz 7 sein bisher bestes Ergebnis.

Finale

Neuseeland meisterte die kniffligen Leichtwindbedingungen mit perfekter Positionierung und taktischem Geschick und holte sich den ersten Sieg der Saison 4 in Chicago. Die Kiwis schlugen ihre Erzrivalen Australien und Phil Robertsons Kanada und führen jetzt die Rangliste nach zwei Tagen



küstennaher Rennen auf dem Lake Michigan an.

Trotz des Drucks von Tom Slingsbys Crew waren es die Kiwis, die das Rennen von Anfang an beherrschten, sich den besten Winkel zur ersten Bahnmarke sicherten und als Erste am oberen Tor ankamen.

Das Finale, bei dem es um alles oder nichts ging, gipfelte in einem Zeitlupe Rennen bis zur Ziellinie, bei dem sich die Crew von Peter Burling

schließlich durchsetzte und die neue Saison an der Spitze der Rangliste beginnt.

Nach dem Rennen lobte Burling die "großartige Leistung des gesamten Teams" und hob dessen ruhige Kommunikation und Gelassenheit unter "stressigen" Umständen hervor.

"Wenn der Wind leicht ist, schaut man sich um und denkt, man hat alle Zeit der Welt, aber es ist erstaunlich, wie auf einer so kurzen Rennstrecke so

viel los sein kann - man macht einen kleinen Fehler und wird einfach überholt."

Er fügte hinzu, dass es eine "großartige Art und Weise war, nach dem großen Finale der Saison 3 im letzten Monat wieder auf die Beine zu kommen", bei dem die Kiwis den Meistertitel knapp an Australien verpassten.

Nach der Regatta verriet Burling, dass "alle in der Flotte" erkannt haben, dass man durch das Anheben und Absen-



ken des hydraulischen Schwertes dazu beitragen kann, das Boot durch das Wasser zu schieben. "Normalerweise segeln wir bei so viel Wind, dass es keinen Unterschied macht... man kann aber Geschwindigkeit produzieren, indem man das Schwert hoch- und runterfährt und die Hydraulikpumpe unten effektiv nutzt, um das Boot vorwärts zu bringen".

Er sagte weiter, ohne diese Taktik hätte sich die Flotte an einem der windschwächsten Finale in der Geschichte des SailGP kaum über die spiegelglatte Oberfläche des Michigansees bewegt.

2. Tag Ergebnis

	Rennergebnis					Pkt.
1. Kanada	8	10	6	6	9	39
2. Australien	10	6	10	7	6	39
3. Neuseeland	7	9	9	8	5	38
4. Dänemark	6	7	8	1	7	29
5. Spanien	5	2	7	10	4	28
6. Frankreich	4	8	2	2	8	24
7. Großbritannien	9	4	3	5	1	22
8. Schweiz	1	5	1	3	10	20
9. USA	2	1	5	9	3	20
10. Deutschland	3	3	4	4	2	16



Finale Ergebnis

1. Neuseeland
2. Australien
3. Kanada

<https://sailgp.com>

Stand 4. Saison

1. Neuseeland	10
2. Australien	9
3. Kanada	8
4. Dänemark	7
5. Spanien	6
6. Frankreich	5
7. Großbritannien	4
8. Schweiz	3
9. USA	2
10. Deutschland	1

Race to Alaska (R2AK)

Wieder einmal war es soweit und knapp zwei Dutzend unerschrockene Wassersportler machten sich auf den Weg nach Norden. Den Prolog erspare ich uns, da die 40 Seemeilen von Port Townsend nach Victoria BC letztlich ein Spaziergang sind, gegenüber dem, was die Teilnehmer später erwartet. Denn der 720 Seemeilen lange Kurs von Victoria, BC nach Ketchikan in Alaska trennt die Spreu vom Weizen.

In der diesjährigen Ausgabe waren erstaunlich viele Multihulls vertreten. Sieben zu meist kleinere Trimarane von Corsair und Farrier, aber auch zwei Katamarane waren am Start. Auch zwei Eigenkonstruktionen mit drei Rümpfen versuchten ihr Glück. Gerade dieses ist beim Race to Alaska ein entscheidender Faktor. Insgesamt waren 32 Boote gemeldet



vom Kayak und Ruderboot über Multihulls bis zum großen Mono.

Wer es noch nicht weiß, die teilnehmenden Boote dürfen keinen Motor haben und können auf der ganzen Strecke keinerlei Unterstützung erwarten. Es gibt nur einen einzigen Checkpoint, der passiert werden muss, der Rest ist jedem selbst überlassen.

Und am Ende - Der erste Platz erhält 10.000 Dollar. Der zweite Platz erhält ein Set Steakmesser. Der dritte Platz bekommt gar nichts, denn dabei gewesen zu sein ist alles.

Aber gehen wir an den Start.

Alles verlief sehr friedlich. Die Teilnehmer ruderten, paddelten oder traten in die Pedale der Spezialkonstruktionen um über die Startlinie zu kommen. Der Wind war

leider kein Partner und so musste Muskelkraft alles bringen.

Die zweite Morgendämmerung von R2AK folgte, aufregend in den subtilen Nuancen der minimalistischen Überschwänglichkeiten einer japanischen Teezeremonie: kompliziert, geübt, methodisch und langsam. Die Hoffnung der Teams wurden nicht erfüllt und so wurde der größte Teil von Tag 2 in bewusster und opportunistischer Langsamkeit verbracht; Ruderer und Paddler legten Kilometer um Kilometer zurück, Segler traten in die Pedale bis zum nächsten Windhauch und segelten meterweise.

Die sieben Teams in der Spitzengruppe legten quälende Kilometer zurück. Der Wind war so leicht, dass oft nicht klar war, woher er kam. Die Art von flacher Windstille, bei der man die Bäume nach ihrem Spiegelbild zählen kann. Der Wind ist so leicht, dass die Käfer an einem vorbeifliegen.

Wir haben am dritten Tag die ewig strampelnden Seelen an Bord des Team *Budgie Smugglers* (Shaw 34 Katamaran) ge-

troffen und sie gefragt, welche Teile von ihnen am meisten schmerzen. Ihre Antwort: *"Wir können nicht sagen, ob es die Blasen oder die Hämorrhoiden sind, aber wir haben fast keine Creme mehr."*

Warum haben nun alle jedes Quentchen Leistung aus der Mischung aus menschlicher und windgetriebener Geschwindigkeit herausgeholt, die sie finden konnten? Das Zeitfenster für



Team Budgie Smugglers

die Durchfahrt durch die Seymour Narrows schloss sich. Man muss wissen, dass in diesen Gewässern der Tidenhub bis zu 4 m beträgt. Wer zur falschen Zeit nach Norden will, muss mit 8 Knoten unangenehmer Gegenströmung und einem Meer von Treibholz rechnen. Strudel tauchen aus dem Nichts auf, fallen einen Meter tief, strudeln zum anderen Ufer hinüber, kollidieren mit einem anderen Strudel oder einer Bootswelle, verwandeln sich und verschwinden wieder.

An der Spitze des Feldes führen die Teams, die bis zum Einbruch der Dunkelheit in der vergangenen Nacht die Seymour Narrows durchquert hatten, in die milderen Bedingungen der Johnstone Strait. Das Team *We Brake for Whales* (Monohull), das im Moment die Führung hat, legte bis Mitternacht des dritten Tages zehn Meilen zwischen sich und das Team *Tres Equis* (Corsair 880 Sport). Eine große, schwere Slup mit einer siebenköpfigen Besatzung liegt also vorne.

Erwähnenswert ist das Team *Pestou* (Corsair F-24 MKI) mit

Eric Pesty als Solosegler an Bord. Nach zwei Tagen, in denen er mit nur 30 Minuten Schlaf die meisten Segler hinter sich gelassen hat, muss er zum Erholen ankern und verliert dadurch wieder viele Plätze.

Die vier Franzosen/Kalifornier vom Team *Mojo* (Farrier F25C) segelten durch die Seymour Narrows und gaben dann auf. Der Grund für ihren Rückzug? *"Wir haben uns die Wettervorhersage angesehen und festgestellt, dass sie nicht so gut ist..."* Mit Sturmwolken am Horizont und einem beschädigten Ruder machten sie sich auf den Weg zurück. So gewinnt man kein R2AK.

Ein Wort zum führenden Boot *We Brake For Whales*. Es war von Anfang an

ein Mit-Favorit und hat auch einen guten Stammbaum. Jeanne Goussev ist nicht nur R2AK-Champion, sondern war 2017 auch die einzige Skipperin, die im Team *Sail Like a Girl* antrat und gewann. Sie segelt zusammen mit der R2AK-Veteranin Nikki Henderson, der anderen R2AK-Veteranin Maisey Bryant (2018, *Team Blue Flash*) und vier weiteren Personen, die über eine nicht minder zitierfähige Segelerfahrung verfügen. Ihr Boot der 1983 von Lyman Morris im Strip-Built-Verfahren gebaute *Graywolf* ist schnell, sicher und ein Klassiker. Das *We Brake For Whales* ist das erste Team, das den Kontrollpunkt *Bella Bella* erreicht.

Race to Alaska hat gerade seinen fünften Tag hinter sich gebracht und hier im Kommandobunker bereiten wir uns auf den Sieger vor. Wir kramen die Kisten mit der Dekoration hervor, zählen das Preisgeld von 10.000 Dollar und wetzen ein paar Steak-Messer. Auch Ketchikan macht sich bereit. Die Zeitungen bringen ihre Schreib-

maschinen zum Ölwechsel. Fernseh- und Radiomoderatoren polieren bereits ihre Objektiv.

Und das mit gutem Grund. In den letzten zwei Tagen ging es bei den Führenden weniger um das Boot-gegen-Boot-Rennen, sondern mehr darum, dem Wetter und den Baumstämmen auszuweichen. Bisher haben fünf Teams das Rennen aufgrund von Schäden aufgegeben:

Team Zen Again Dog, Team Mojo, Team Tres Equis, Team Hornblower, Team Trimorons.

Zur Zeit segelt das Team *We Brake for Whales* den Principe-Kanal hinauf, die mittlere Route zwischen der windgepeitschten Hecate-Straße und der schroffen Enge des Grenville-Kanal. Sie liegen sie gut 50 Meilen vor dem Team *Dogsmile Adventures* (Corsair F27 Trimaran), das wiederum gut 50 Meilen vor dem Team *Budgie Smugglers* liegt. Ohne göttliches Eingreifen scheinen das Geld, die Messer und das erste Team, das die Ehre hat, nichts zu gewinnen, vorherbestimmt zu sein.

Die Wettervorhersage für die nächsten 24 Stunden/135 Meilen ist allerdings schrecklich. Unabhängig von der Route wird das Wetter in der Nähe der



Team Pestou

Führenden den ganzen Vormittag lang wüten, bevor es sich wieder beruhigt - und das alles auf die Nase.

Das Team *We Brake for Whales* überquerte am Mittwoch gegen 7 Uhr Ortszeit die Ziellinie und beendete das Rennen in 5 Tagen, 18 Stunden und 59 Minuten. Die Menge jubelte, als sie die Linie überquerten und dann in die Pedale traten und in den Hafen fuhren. Sie umarmten sich und lachten, kuschelten mit einem Baby, dann läuteten sie die Glocke und bekamen Duschen mit Bier und Champagner, wie es bei allen R2AK-Finishern üblich ist.

Dieses Rennen nach Alaska war länger als alle anderen, und es war von Anfang an die Art von Rennen, die Bootswerften lieben: Die Schäden waren umfangreich und weit mehr als nur oberflächlich.

In den letzten 24 Stunden sind die mutmaßlichen Steakmesser-Gewinner, das Team *Dogs-mile*, aus dem Rennen ausgestiegen und mussten aufgrund von Schäden zurück nach Bella Bella. Dort teilten sie sich einen Ankerplatz mit dem Team *Budgie Smugglers* - den neuen

mutmaßlichen Anwärtern auf den zweiten Platz mit den Steakmessern.

Als dann das Team *Budgie Smugglers* die Ziellinie überquerte, versammelte sich das Begrüßungskomitee in Regen und Wind, bestehend aus treuen R2AK-Mitgliedern, KTN-Bewohnern und dem Team *We Brake for Whales*, das nach viermaligem Schlafen und acht Partys in den letzten 24 Stunden auftauchte, um ihnen alles Gute zu wünschen.

All diese Menschen waren am Hafen, als die Glocke läutete und das Team *Budgie Smugglers* nach 7 Tagen, 10

Stunden und 4 Minuten den zweiten Platz belegte. Es war ein hart umkämpftes Rennen, das damit endete, dass man in die Pedale trat, in die Pedale trat und in die Pedale trat, um die Glocke zu läuten, um dann endlich ein Bier zu trinken.

Bei diesem Rennen mit nur zwei Preisen ist die größte Ungerechtigkeit, dass der Dritte absolut kein Geld oder einen Gegenstand als Anerkennung für seine Leistung mit nach Hause nehmen kann. Sicher, das Team *We Brake for Whales* hat ein graviertes Buttermesser zur Feier seiner Leistung gestiftet, aber er hat eindeutig mehr verdient. Team *Pestou* mit Solo-Segler Eric Pesty belegte den 3. Platz in der Gesamtwertung mit einer Zeit von 7 Tagen, 22 Stunden und 43 Minuten und brach damit den Solorekord von Russell Brown um 3 Stunden und 31 Minuten.

Der nächste Multihull war *Ruf Duck* nach 8 Tagen, 18 Stunden und 30 Minuten. Und danach kam nicht mehr viel ...

Foto: Joe Cline, Peter Geerlofs.

<https://r2ak.com>



Team We Brake for Whales

Boote vorgestellt

Rapido 50 XS Trimaran

Mit dem neuen großen Trimaran will Rapido die Quadratur des Kreises erreichen:

Das Raumangebot eines Katamarans und die Segelleistung eines Trimarans

Die Konstrukteure Morrelli & Melvin wollen dies erreichen, indem sie die gleiche Rumpfform des Rapido 50 bis zur Höhe der Wasserlinie beibehalten haben, während sie sich oberhalb der Wasserlinie ausbreiten. Dort entsteht ein geräumiges Deckshaus, was das Gesamtgewicht des Trimarans um nur 800 kg erhöhen soll.

So bietet der Rapido 50 SX (Extra Space) die drei Kabinen, ohne dass dabei die Leistung beeinträchtigt wird. Einen Nachteil muss man allerdings in Kauf nehmen, der R50XS ist nicht mehr faltbar. Aber das werden die Kunden von Yachten dieser Größenordnung sicher verschmerzen können.

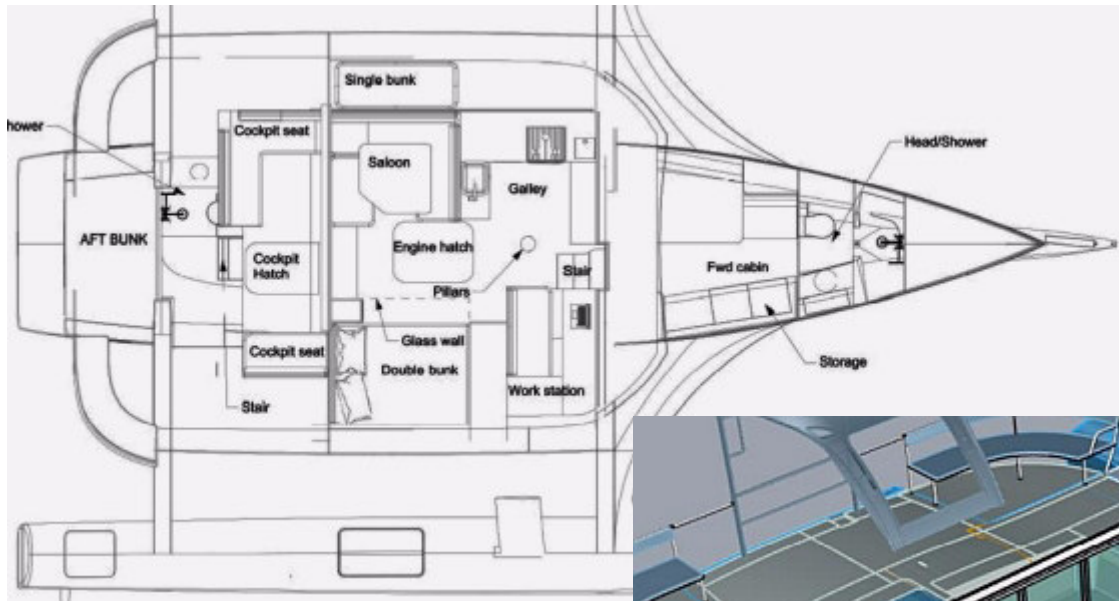
Um mehr Platz im Salon zu gewinnen, gibt es kein zentrales Schwert mehr im Haupttrumpf. Es wird durch zwei C-

Kurven-Carbon-Schwerter in den Schwimmern ersetzt. Auch die t-förmigen Carbon-Ruder wandern nach Aussen zu den Schwimmern. Dort sind sie fest installiert, gehen aber nicht tiefer als der Haupttrumpf.

Handhabung

Der hoch über dem Kajütaufbau ange-setzte Steuerstand mit einem Hard-top-Bimini mit Schiebedach bietet eine sehr gute Rundumsicht. Dem Skipper steht eine 1,2 m breite Sitzbank mit Lehne zur Verfügung, auf der man



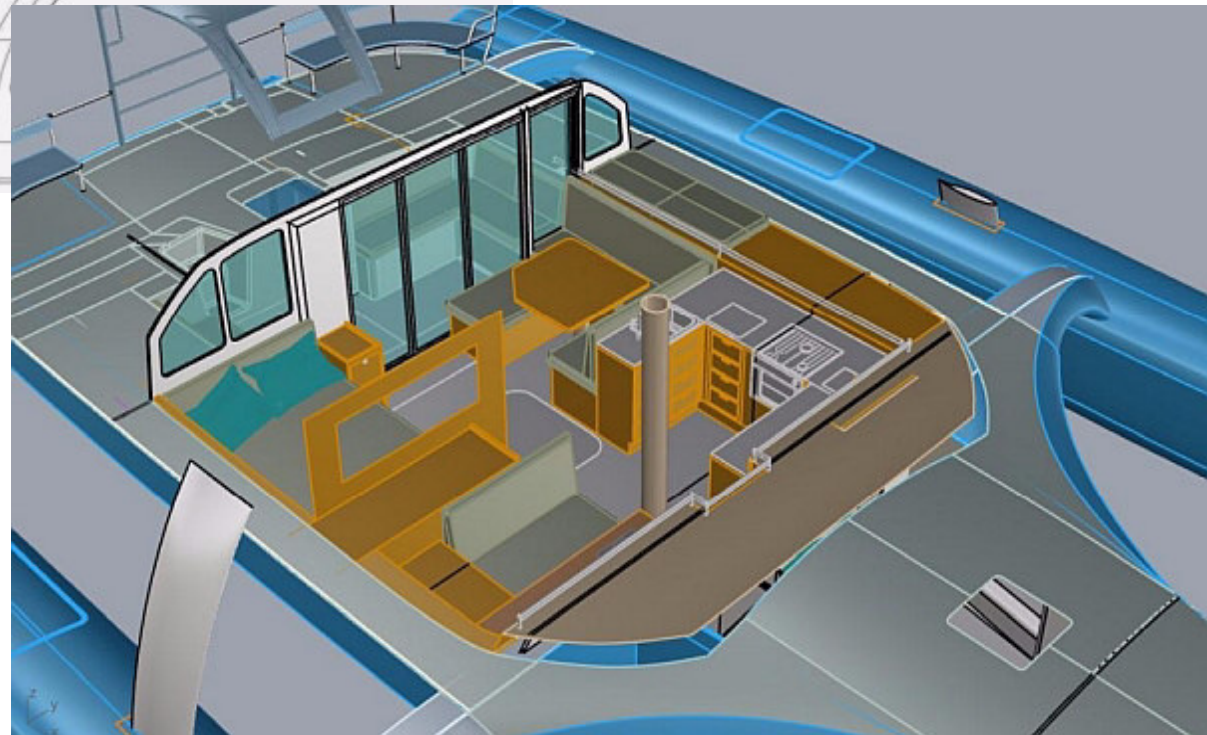


Rapido 50 gesellt sich jetzt im erweiterten Deckshaus eine dritte Doppelkoje, die mit einer großen Schiebetür abgetrennt werden kann. Zwei kleine Waschräume mit WC und Dusche sind in Bug und Heck angeordnet. Mit einer hochgelegenen Zusatzkoje neben dem Salonsofa für die Nachtwache und einer langen Bank in der Bugkabine lassen sich noch zwei weitere Schlafmöglichkeiten schaffen.

auch zu Zweit sitzen kann. Der Zugriff auf alle Bildelemente befindet sich in Reichweite, was das Segeln für Einhand- oder kleine Crews einfacher und sicherer macht. Die Vorsegel werden alle auf Rollreffs von Facnor gefahren. Die diversen Winschen von Harken zur Segelbedienung sind alle elektrisch. Den Anker zieht eine Winsch von Lewmar hoch.

Wohnraum

Zu den beiden Kabinen in Bug und Heck der Standardausführung des



Im Salon befindet sich eine u-förmige Sitzbank, die sich durch eine große Schiebetür zum Cockpit hin erweitern läßt. Eine Funktion, wie man sie bisher nur von großen Fahrtenkatamaranen mit dem „Open-Konzept“ her kennt. So mit ist auch kein „richtiges“ Cockpit mehr nötig. Wer sich den Wind um die Nase wehen lassen will, kann auf zwei

große Sitzbänke hinter dem Steuerstand Platz nehmen.

Doch zurück in den Salon. In Fahrtrichtung an Backbord ist die u-förmige Pantry angeord-



net, die sich nach Wunsch ausstatten läßt. Gegenüber an Steuerbord neben dem Niedergang zur Bugkabine ist der Navigationsplatz mit einem ungewöhnlich sehr großen Kartentisch. Hier kann der Skipper komfortabel mit Sicht in Fahrtrichtung arbeiten

Sicherheit

Jeder Rapido ist nach CE-A Standard gebaut. Die Schaumsandwich- und Carbonkonstruktion bietet eine extrem starke und steife Struktur ohne übermäßiges Gewicht zu generieren. Jeder

Schwimmer hat vier wasserdichte Schotten. Der Hauptrumpf hat fünf Schotten, so dass der Rapido so sicher und unsinkbar wie möglich ist.

Unter dem Salon befindet sich der Zugang zum Motor und der Hauptstauraum für die wichtigsten Ausrüstungsteile, geschützt durch zwei wasserdichte Schotten. Dieser Hauptstau-

raum wurde speziell als sicherer Überlebensraum konzipiert. Der Rapido 50XS hat drei Notausstiegsluken, die sich in der Vorschiffskabine, Achterkabine und unter dem Cockpit. Befestigungspunkte für Sicherungsleinen sind ebenso vorhanden wie Handläufe im Cockpit und an Bug und Heck.

Der Motorraum ist mit einem automa-

tischen Feuerlöschsystem ausgestattet. Geheizt und gekocht wird mit Diesel oder elektrisch, also kein Gas an Bord.

Soweit alles klar, jetzt muss nur noch die Baunummer eins vom Stapel laufen.

Technische Daten

Länge ü.A.	15,2m
Länge cwl	15,2m
Breite ü.A.	10,36 m
Tiefgang	0,67 m/3.52m
Gewicht ca.	9,35 t
Masthöhe	25.86m
Großsegel	117 m ²
Fock	73 m ²
Reacher	150 m ²
Asym. Spinnaker	230 m ²
Stagesegel	25 m ²
Treibstoff	300 l
Motorisierung	38 PS Diesel

<https://rapidotrimarans.com>



Nautitech 48 Open

Als Ablösung der 46er folgt auch dieser Katamaran dem Trend größer und teurer. Die Yacht wurde von Marc Lombard entworfen, einem der erfolgreichsten Yachtdesigner Frankreichs.

Das Innendesign unter Deck stammt von Stéphane Roséo und seinem Team. Der Nautitech 48 wird in Rochefort am Atlantik gebaut werden.

Die Weltpremiere wird auf der Miami International Boat Show im Februar



2024 stattfinden. Einen ersten Blick auf den neuen Katamaran konnte man während der International Multihull Show in La Grande Motte per Virtual Reality erhaschen.

Der neue Nautitech 48 folgt in vielen Bereichen den bereits erfolgreich segelnden Modellen der Baureihe. Wie der Name schon sagt, hat auch dieser Katamaran das offene Konzept, das den Salon mit dem Cockpit zu einem großen Lebensbereich verbindet. Weiter gehören die negativ gestellten Buge dazu, die ja heutzutage auch bei Fahrtenkatamaranen sportlichkeit suggerieren müssen. In jedem Fall



macht der Nautitech 48 von der Seite gesehen einen guten Eindruck, da er auf einen erhöhten Steuerstand oder gar eine Flybridge verzichtet.

Um trotzdem eine gute Übersicht bei Manövern, vor allem im Hafen, zu haben, sind hinten an den Hecks je ein Steuerstand vorhanden. Dadurch bleibt auch der Skipper immer in Kontakt mit der Crew, wenn es etwas zu arbeiten gibt. Sicher ist man an diesen ungeschützten Steuerständen stark

den Naturgewalten ausgesetzt, aber dafür hat man den Autopiloten, der dann das Steuern übernimmt, wenn es ungemütlich ist.

Der offene Salon erlaubt gemütliches Beisammensitzen, wenn Seegang und Wind es gestatten. Und im Fall des Falles ist man mit zwei Schritten am Steuerrad. Im „echten“ Salon, wenn der Durchgang verschlossen ist, verbleibt noch ein kleineres Ecksofa mit zwei Hockern. Dem gegenüber befindet sich eine großzügige Pantry, die





mit allem ausgestattet ist, was man zum Kochen so braucht. In der Mitte zwischen den Niedergängen thront die schon von der 44er her bekannte Bar. Links davon der Navigationsplatz und rechts davon, zur Pantry gehörend, eine Ablage mit große Stauraum darunter.

Der neue Nautitech 48 Open ist in 5 Grundrissvarianten erhältlich. Letztlich sind es aber nur drei grundsätzliche Wahlmöglichkeiten. Eine ist die

übliche Vierkabinenversion mit vier Toilettenräumen. Die Eignerversion bietet da mehr Abwechslung. Da gibt es den Standardentwurf mit Eignerrumpf und großem Badezimmer im Bugbereich.

Wählt man stattdessen den „Smartroom“ hat man drei normale Kabinen wie aus der Vierkabinenversion - plus einem Arbeits-/Werkraum. Dieser kann als Haushaltsraum mit Waschmaschine und Bügelbrett, als Werkstatt oder

als Home Office ausgerüstet werden. Die letzte Steigerung im Layout ist die Reduktion auf den zuvor genannten Eignerrumpf plus nur noch einer Gästekabine im Heck gegenüber vor der sich wiederum der „Smartroom“ im Bug befindet.

Alles in Allem ist der Nautitech 48 Open wohl mehr auf Eigner abgestimmt, die privat segeln wollen, als auf ein Charterboot mit maximaler Kojenzahl.

Die Baunummer Eins des neue Katamarans soll im Herbst diesen Jahres vom Stapel laufen.

Technische Daten

Länge ü.A. 14,6 m

Breite ü.A. 7,97 m

Tiefgang 1,55 m

Gewicht ca. 13,5 t

Großsegel 85 m²

Treibstoff 2 x 300 l

Frischwasser 2 x 300 l

Motorisierung 2 x 60/75 PS

www.nautitechcatamarans.com

Technik

Revolve Bootshaken

Revolve von PYI ist der erste rollbare Bootshaken der Welt. In verstaubtem Zustand nimmt er so viel Platz wie ein Kaffeebecher ein und wiegt mit knapp 1 Pfund etwa genauso viel. Mit einem Handgriff ist die Stange ausgerollt, Sekunden später ist der Haken angebracht und das Gerät ist einsatzbereit.

Der Revolve bietet den Einsatz eines Bootshakens für Bereiche, in den er aufgrund der Länge nur schwierig oder nicht möglich war. Besitzer kleinerer Boote wollen oft keine großen Bootshaken mit sich führen, da diese als störend empfunden werden und man nicht weiß, wo man sie unterbringen soll, wenn sie nicht gebraucht werden. Revolve ist die Lösung für dieses Problem, denn es bietet die Funktionalität eines ausgewachsenen Bootshakens in



einem kleinen, verstaubaren Paket.

Die patentierte Technologie, die in Revolve zum Einsatz kommt, wurde ursprünglich für schnell einsetzbare, leichte Militärstrukturen und auf der Raumstation für Solarausleger entwickelt. Aber dasselbe Prinzip kann auch einen nützlichen Zweck auf dem Wasser erfüllen.

Länge ausgerollt: 1,90 m

Größe eingerollt: 11x11x12 cm

Gewicht: 447 gr.

Zug- und Druckkräfte: bis 30 kg

Material: Einrollbare Kompositstange mit integriertem Schaumstoffgriff. Eingespritzter Kunststoffhaken mit Gummispitze zum Abstützen.

Hergestellt in Großbritannien.

Preis ca. : € 119,-

Videotip

https://youtu.be/i_CcfbQefMY

<https://www.pyiinc.com>



Orbit Winch™

Als Ronstan den Grundstein für eine neue Reihe von Aluminiumwinschen legte, konnte das Unternehmen auf jahrelange Erfahrung in der Herstellung von Andersen Edelstahlwinschen® in unserem eigenen Betrieb in Dänemark zurückgreifen. Diese Erfahrung war von unschätzbarem Wert und setzte den Standard für Zuverlässigkeit, mechanische Effizienz und eine unvergleichliche Benutzerfreundlichkeit.

Für alles andere wurden die neuen Winschen von Grund auf entwickelt, wobei unterschiedliche Prioritäten bei der Materialauswahl, der Gewichtsoptimierung, den Abmessungen, den Getriebe- und Leistungsverhältnissen, den Fertigungsprozessen und der Oberflächenbeschaffenheit gesetzt wurden.

Als das Orbit Winch™-Projekt Gestalt annahm, konzentrierte sich die Forschung und Entwicklung zunächst auf drei Größen, als 20er, 30er und 40er alles selbstholend, speziell für Boote bis zu etwa 12 m Länge. Die Aufmerksamkeit richtete sich dann auf die Feinheiten der Werkzeugherstellung und Fertigung und die Ergebnisse sind

bemerkenswert. Wir stellen die neue Ronstan-Reihe von Leichtmetallwinschen vor, die sich durch rennuntaugliche Leistung, beeindruckenden Leinengriff, bequeme Demontage ohne Werkzeug und die Einführung des einzigartigen, patentierten QuickTrim™ auszeichnet.

Mit dieser Funktion läßt sich die Schot oder das Fall aus der Hand fieren, ohne dass die Line von der Winsch genommen werden muss. Zur Aktivierung wird nur die obere Abdeckung gegen den Uhrzeigersinn gedreht, um die Selbstholung auszukuppeln. Läßt man die Abdeckung los, kuppelt die Selbstholung wieder ein und die Winsch arbeitet wieder wie üblich.

Die beiden Winschen Orbit 30QT und 40QT arbeiten im Auslieferungszustand wie eine herkömmliche selbstholende Winde mit zwei Geschwindigkeiten. Die QuickTrim™-Funktion wird vom Benutzer einfach selbst aktiviert.

Eine weitere sehr wichtige Funktion ist die vollständige Demontage und der Wiederausammenbau der Winsch ohne Werkzeug. Damit wird endlich



ein regelmäßige Service erleichtert.

Für die 30er- und 40er-Winschen wird es auch Elektroantriebe geben, die sich analog zu denen von Andersen unter die Winsch montieren lassen.

Preise:

20er-Orbit-Winch € 709,-
 40er-Orbit-Winch € 1.325,-

www.ronstan.com

Calypso Instruments

Aus Spanien kommen diese kleinen tragbaren Windmessgeräte, die sich am besten für kleinere Boote eignen, für die das übliche Marineelektronikpaket übertrieben wäre. Die tragbaren Windmesser von Calypso Instruments basieren auf einem Ultraschallanemometer in einem leichten, kompakten Gehäuse. Da es keine beweglichen Teile gibt, sind diese Geräte langlebig und wartungsfrei.

Die Ermittlung der Windstärke und-richtung erfolgt durch die Messung der Signalzeitdifferenz zwischen zwei Wandlerpaaren. Wenn sich die Ultraschallwelle in dieselbe Richtung wie der Wind bewegt, erhöht sich ihre Geschwindigkeit; umgekehrt verringert sich ihre Geschwindigkeit, wenn sich die Welle gegen den Wind bewegt. Bei einem Segelboot ergibt sich daraus die scheinbare Windgeschwindigkeit und der scheinbare Windwinkel.

Wichtig zum Einsatz der tragbaren Anemometer ist die drahtlose Bluetooth 5.1-Verbindung. So können die Daten drahtlos an ein Smartphone oder ein anderes Anzeigegerät gesendet werden. Ein optionales NMEA-Gateway ist verfügbar.



Der Anemotracker ist Calypsos eigene kostenlose App für iOS und Android, die den sofortigen Zugriff auf Live-Daten-Messwerte erlaubt, plus ein paar zusätzlichen Funktionen, wie:

- Wahre Windgeschwindigkeit und -winkel
- Aufzeichnung von Winddaten
- VMG-Berechnungen

Zusätzlich zur Smartphone-Konnektivität kann das Anemometer auch mit bestehenden Regattacomputern verschiedener Hersteller gekoppelt werden, darunter:

- Sailmon MAX
- Novasail Instrumente
- Vakaros ATLAS 2

Calypso bietet eine Reihe von Standardhalterungen, aber durch Stativ- und GoPro-Adapter ist die Anzahl der Installationsoptionen praktisch unbegrenzt.

Wie jedes Windmessgerät sollte das Ultraschall-Anemometer in einer ungestörten Luftströmung montiert werden, zum Beispiel an der Mastspitze.

Ultrasonic Portable Solar: Das Ultrasonic Portable Solar wird über ein eingebautes Solarpanel selbst mit Strom versorgt. So ist keine Leitung zur Mastspitze verlegt werden.

Preis: € 549,-

Ultrasonic Portable Mini: Wenn Größe und Gewicht entscheidend sind, bietet das kompakte Ultrasonic Portable Mini die gleichen Funktionen mit nur 78 g. Es hat keine eingebaute Solaranlage, bietet aber eine Laufzeit von 150 Stunden und kabelloses Laden, um die Wasserdichtigkeit zu gewährleisten. Optimal für kleine Jollen, Regattatrainer, Wettkampfrichter und Wettfahrtleitungen.

Preis: € 285,-

<https://calypsoinstruments.com>

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

Spyder Mk2



Anzeige vom Mai 2022 (S)

Baujahr: 1986

Preis: € 13.500 (~~14.700,-~~)

Micromultihull Spyder Mk2 designed by Mal-

colm Tennant.

Built 1986 in sandwich construction with NM epoxy, fiberglass and American red cedar as the core material.

LOA 8 m, W 5 m, draught 0,25/1,2 m, weight 890 kg, 2 berths in each hull

Main 25 m2, jib 11 m2, spinnaker 40 m2 (and storm jib 3,5 m2), Mast height 10,4 m

Torqueedo travel 1003 cs engine

Boat trailer (no brakes) provided with help material for transports and mounting.

Porta potti (unused), anchors, chains, ropes and reserve materials. All is in very good shape.

The catamaran can be seen in Båstad witch is located in southern Sweden.

More info and many pictures:

<https://aestas.se/>

Name: Hans Nilsson

Telefon: +46 702253320

Email: juguete@aestas.se

Prout Ranger 27



Anzeige vom April 2024

Baujahr: 1966

Preis: € 23.000,-

Zusatzinfo: Sehr schöner Prout Ranger 27, Baunr. 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

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

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

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

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.

1 Grosseegel original, 1 Lattengross, 1 Sturm-
fock, 1 Fock, 1 Genua, 1 Leichtwind-Genua, Ya-
maha 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

Wharram Tanenui



Anzeige vom Juni 2022

Baujahr: 2011

Preis: 8.000,-

Zusatzinfo: Länge 8,85m, Breite 4,15m, Ge-

wicht ca. 1000kg, Segelfläche ca. 28m²

Sehr schön durch Tischler in Sperrholz, Fichte/
Mahagoni gebaut. Tiki-Rigg (Wingsail mit Kurz-
gaffel) mit synthetischen Wanten und Vorstag,
gelaschte Ruderblätter, etc.

Name: Wolfgang Titze

Telefon: +4367762241387

Email: w.titze@gmx.at



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, Rollgenau. Yanmar 3. cyl. 35 PS Sillette Dreh- und hebbar!

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

Centaurus Hybrid-Hochseekatamaran



Anzeige vom Mai 2023 (S)

Baujahr: 1992/2011

Preis: VB € 85.000,- (MwSt. bezahlt)

Zusatzinfo: Leichter, schneller Hybrid-Hochseekatamaran mit 12 m Länge und 7 m Breite. Das Schiff wurde in seiner Erstversion 1993 in einer Werft in Lettland gebaut und wurde in den Jahren 2011/2012 komplett überarbeitet,

umgebaut und 2020/2021 teilüberholt. Das Boot liegt derzeit in Griechenland und kann jederzeit besichtigt werden.

Im 2019 wurden 2 Aquamot Trend 4,3kw (48v) eingebaut welche sich jeweils in einem Rumpf befinden. Jedes System hat seine eigene Batteriebank, Ladegerät, Sicherung etc. Der Schub pro Elektromotor ist vergleichbar mit dem eines 10PS Aussenbordmotors. Die Motoren eignen sich ausgezeichnet zum Manövrieren sowie Motorsegeln und sind extrem leise (besonders beim Motorsegeln kaum bis gar nicht wahrnehmbar).

Name: Michel Rüdin

Telefon: 0030 698 950 73 92

Email: adventuretourscrete@gmail.com

Voyage Maxim 38



Anzeige vom Mai 2023

Baujahr: 2003

Preis: € 170.000,-

Zusatzinfo: Maxim 38 hochseetauglicher Fahrtenkatamaran. Eignerversion. Liegeplatz Grie-

chenland/ 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

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

Web: 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 genutzt, Liegeplatz Apulien.

Auch Kauf von 50% Anteil möglich.

Name: Gerhard Hafner

Email: 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 fertigmachen

Name: Mirko Foot

Email: 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

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

Wharram

Baujahr: egal

Preis: bis € 10.000,-

Name: Anton Graeupner

Telefon: 015119333855

Email: 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 m², Rollfock 16 m², Blister 45 m² (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

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

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

Astus 20.2 Sport



Anzeige vom Mai 2023
 Baujahr: 2016
 Preis: VB 19.900 EUR
 Standort: Neusiedlersee (AT)
 Preis = Boot + Straßentrailer + Sicherheitsaus-
 rüstung
 Optionale Zusatzausstattung (Torqueedo Tra-
 vel 1003S, Akkus, Velocitek SpeedPuck, Fen-
 der, ...): 2.950 EUR
Fotos: <https://photos.app.goo.gl/zYtNRjeEaQQQ4zcQA>
 Name: Christoph Alge
 Telefon: +43 699 1925 6234
email: 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

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 wur-
 de 2 Tage gesegelt.

Das Boot ist quasi neu, vom Eigentümer wur-
 den noch Verbesserungen am Ausbau vorge-
 nommen, die wertsteigend gesehen werden.
 Baunummer 004, sehr viele Extras

Name: Oppelt Peter

Telefon: +43 664 8065 2222 9

email: 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

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

Suche Corsair F28/oder F28R

Anzeige vom April 2022
 mit Strassentrailer
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



Verkaufe Proa

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 m², Tiefgang 1,5m mit Ruder 0,4 m ohne Ruder, Dyneema Rigg, 1 Elektrowinsch, 4 selbstholende Winschen

Rumpf:

2 Doppelkojen in getrennten Kabinen, 2 weitere Schlafplätze

Deckshaus:

Großer Sitzbereich im Deckshaus (in Doppelko-

je wandelbar)

Zubehör:

1kW Solaranlage, Windgenerator, 1200 Ah Batterieleistung, Wassermacher, 2 x 600 l Wassertanks, 2 Dingis mit AB, Yamaha 1800cm³ Jetski

Video in Youtube Pacific Proa for SALE

Standort; Australien, Whitsundays, QLD

Name: Wayne Hawkins

Email:

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 Quantum (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

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

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; Spantschablone dabei, wurde vor Umbau zur Bauform aktiv gesegelt, gesundheitsbedingt abzugeben, Fotos auf Anfrage

Name: Hohmann

Telefon: 01590 5094609

Email: 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 10m², Riss wie Othmar Karschulin's Proa P5, aber geänderte Bugform, youtube: proa tuvalu

Name: Peter

email: 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

Proa

Baujahr: 2000

Preis: € 1.000,-

Zusatzinfo: Ich möchte mit 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

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

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 m². 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

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

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

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