

# MULTIHULL Report

Die Welt der Mehrumpfboote  
Juni 2023



## Inhalt

Aus der Szene	
TF35 Saisonstart .....	2
Antigua Sailing Week .....	4
Eurocat Yacht Club Carnac 2023 .....	5
M2 Speed Tour .....	6
10th Monaco Energy Boat Challenge ..	7
M32 European Series .....	8
19. Tahiti Pearl Race .....	10
Pro Sailing Tour 2023 .....	11
Ultim SVR Lazartigue .....	15
A-Cat German Open 2023 .....	16
SailGP Finale San Francisco .....	17
Boote vorgestellt	
Broadblue 425 .....	25
Aventura 45 .....	28
Neo 410 .....	31
E-40 Power Katamaran .....	34
Technik	
QuenchSea Reel .....	36
Autonome Katamaranfahre .....	37
Rekordfahrzeug SP80 .....	38
Stories und Berichte	
Fahrtenkatamarane werden größer ..	39
Bootsmarkt	
Kat bis 10m .....	42
Kat ab 10m .....	45
Trimarane .....	48
Proas .....	50
Zubehör, Sonstiges .....	53
Impressum .....	54

## Aus der Szene

### TF35 Saisonstart

Ein großartiger **Eröffnungstag** für die TF35-Saison 2023, der diese Woche von der angesehenen Société Nautique de Genève ausgerichtet wurde, sah verschiedene Teams in den Vordergrund treten. Bertrand Demoles *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* gewann den Tag mit einem beeindruckenden Ergebnis von 1:3, während

Nathalie Brugger am Steuer der brandneuen Jugendcrew an Bord von *Alinghi Red Bull Racing* den Weg zu den potentiellen Underdogs dieses Jahres ebnete.

Die Bedingungen auf dem Genfersee waren heute typisch für den Frühling: Der Nordwind (7 Knoten) nahm im Laufe des Nachmittags auf 13 Knoten zu. Die gestrigen starken Winde hinterließen einen Rest von Kappelwasser, das den Crews an Bord der TF35 mit Hydro-Foiling eine beißende Gischt



bescherte.

Am Ende des ersten Tages führt *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* die Übernachtungsrangliste vor *Realteam Sailing* an, das punktgleich mit *Spindrift* auf dem zweiten Platz liegt. *Alinghi Red Bull Racing* liegt mit einem Punkt Rückstand auf das Podium an vierter Stelle, *Ylliam 17* an fünfter und *ZEN Too* an sechster Stelle.

**Tag 2** des TF35 Geneva Cups war geprägt von einer außergewöhnlichen Leistung von Jérôme Clerc und seiner Crew von *Realteam Sailing*, die an einem nahezu perfekten Tag vier von fünf Rennen für sich entscheiden konnten.

Das einzige Team, das die Dominanz von Clerc immer wieder herausforderte, indem es mit der Geschwindigkeit und dem Bootshandling mithalten konnte und oft nur wenige Sekunden hinter ihm ins Ziel kam, war *Spindrift* mit Yann Guichard am Steuer und Yann Jauvin als Taktiker. *Spindrift* wurde heute in allen Rennen Zweiter, mit Ausnahme des fünften Rennens, in dem sich *Alinghi Red Bull Racing* nach einem durchschnittlichen Start durch die Flotte kämpfte, um den zweiten Platz zu übernehmen und *Spindrift* auf

den dritten Platz zu verdrängen.

Beim morgendlichen Briefing für den **dritten Tag** des TF35 Geneva Cups herrschte Ungewißheit darüber, ob der vorhergesagte Wind lange genug anhalten würde, um ein komplettes Rennprogramm zu ermöglichen. Mit 10 bis 15 Knoten auf der Regattastrecke, als die Boote aufs Wasser gingen, und der Sonne, die es nie ganz schaffte, am Nachmittag durch die Wolkendecke zu brechen, hielt die Brise je-

doch an und ermöglichte fünf spektakuläre Rennen.

Jérôme Clerc und seine Crew an Bord von *Realteam Sailing* waren den zweiten Tag in Folge das Boot mit den meisten Punkten. Sie setzten ihre Siegesserie von gestern fort und gewannen das erste Rennen (Rennen 8 der Serie) mit einem Vorsprung von fünf Bootslängen vor den Rivalen *Alinghi Red Bull Racing* auf Platz zwei und *Spindrift* auf Platz drei. Clerc wiederholte seinen Er-



folg im zweiten Rennen und führte die Flotte vom Start bis ins Ziel an, diesmal jedoch mit Nathalie Brugger am Steuer von *Alinghi Red Bull Racing*, die auf dem zweiten Platz in unmittelbarer Nähe lag, während *Ylliam XII - Comptoir Immobilier* auf dem dritten Platz dicht dahinter lag.

Im krassen Gegensatz zu den letzten drei Tagen, an denen der Genfer See eine lebhafte Brise von 10-15 Knoten und ein solides Programm mit 5 Rennen pro Tag bot, musste der letzte Tag des TF35 Geneva Cup, der von der Société Nautique de Genève ausgerichtet wurde, wegen Windmangels abgebrochen werden.

*"Heute war kein Wind, also keine Wettfahrt",* erklärte der leitende Wettfahrtleiter Benoit Deutsch. *"Die Vorhersage von heute Morgen sah wegen der Wolkendecke nicht gut aus, aber wir (die Wettfahrtleitung) sind aufs Wasser gegangen, um nachzusehen. Der See glich am Nachmittag einem Mühlenteich ohne Sonne, und so war es eine einfache Entscheidung. Es gab keine Chance auf ein Rennen."*

Leider blieb der Wind auch um 14:00 Uhr aus, so dass die Entscheidung getroffen wurde, den Tag abzubrechen.

Der Gewinner des TF35 Geneva Cup, das Realteam Sailing von Esteban Garcia mit Jérôme Clerc als Co-Skipper, hatte eine hervorragende Woche und gewann mehr als die Hälfte der gesegelten Rennen. Der Höhepunkt waren sechs aufeinanderfolgende Siege am Freitag und Samstag.

Die Saison der TF35 2023 wird in zwei Wochen mit dem Realstone Cup for Léman hope (2. bis 4. Juni) fortgesetzt, der vom Club Nautique de Versoix in Mies, Schweiz, ausgerichtet wird. Die dreitägige Regatta besteht aus Flottenrennen am Freitag, dem 2. Juni, und Sonntag, dem 4. Juni, sowie der Langstreckenregatta Genève-Rolle-Genève am Samstag, dem 3. Juni.

### Ergebnis

1. Realteam Sailing	17
2. Spindrift	25
3. Ylliam XII - Comptoir Immobilier	32
4. Alinghi Red Bull Racing	37
5. ZEN Too	52
6. Ylliam 17	55

Foto: © Loris Von Siebenthal

<https://tf35.org>

## Antigua Sailing Week



An der 54. Auflage der Antigua Sailing Week nahmen Boote und Mannschaften aus über 20 Nationen teil, wobei Segler aus sechs Kontinenten antraten. Mäßige Passatwinde und tropische Hitze begünstigten die Regatten während der gesamten Woche; die Segelbedingungen waren absolut fabelhaft. Die Antigua Sailing Week ist die berühmteste Regatta in der Karibik, und die Ausgabe 2023 fügte der Geschichte der Regatten auf Antigua, die bis ins Jahr 1968 zurückreicht, ein weiteres großartiges Kapitel hinzu.

An den Mehrumpfregatten der Antigua Sailing Week nahmen zwei leistungsstarke Gunboats teil. Michel Larroche wird mit dem Gunboat 62 *Tribe* vom Larchmont YC, New York, an den Start gehen. Das jamaikanische Gunboat 60 *Moementum* von Fredrik Moe kehrt nach seiner ersten Teilnahme 2019 zurück. Die Crowther Tri 46 *Oceans Tribute* von Guy Chester ist sicherlich die längste Übergabe eines Bootes bei der Antigua Sailing



Week. Guy Chester segelte das rekordverdächtige Mehrumpfboot praktisch einhändig von Neuseeland nach Antigua. Der Gewinner des CSA Multi-hull, der den A&F Sails Cup gewann, war Guy Chesters *Ocean Tribute* (AUS). Zweiter Sieger des Commanders Cup wurde Michel Larroches *Tribe* (FRA) und Dritter Fedrik Moes *Momentum* (JAM).

*"Das ist eine wirklich gute Art, die Saison zu beenden", lachte Guy Chester. "Wir haben von der Barbados Sailing Week über St. Maarten, die BVIs und St. Barths alles mitgemacht, und die Antigua Sailing Week mit einem Sieg zu beenden, ist einfach fantastisch! Ich bin hier zum ersten Mal mit Anthony McVeighs Dragonfly-Katamaran gesegelt, ich bin mit Bernie Evan-*

*Wongs Taz und Pamala Baldwins Liquid gesegelt, mit Robbie Ferrons Oozlumbird und auf der TP52 Conviction. Mein eigenes Boot hierher zu bringen und es von Neuseeland aus zu segeln, ist einfach verdammt geil!"*

Foto: Paul Wyeth

<https://sailingweek.com>

## Eurocat Yacht Club Carnac 2023

Eine der klassischen europäischen Katamaranregatten, die jährliche Eurocat, die vom Yacht Club Carnac organisiert wird, fand anfangs des Monats statt. Zwei Tage lang gab es Kursrennen und am Samstag den berühmten Raid.

2014 wurde die FP auf den Markt gebracht, die Zeit ist vergangen und die engagierten Rennsegler sind langsam von der Bildfläche verschwunden. Doch für Langstreckenveranstaltungen wie diese oder die Texel sollte die Teilnahme am Blauen Band die Besitzer dieser Plattformen wieder dazu bringen, ihre Waffen auf das Wasser zu bringen.

In der F16 haben wir jetzt ein gutes



Beispiel. Das Be Foil kann schwimmend um den ersten Platz fahren, kann aber auch mit Foilern ausgestattet werden, in ihrem Fall mit T-Foils.

Bei dieser 2023 Eurocat Edition war Course Racing zwei Tage lang aktiv. In der Klasse C1 (F18, F20 usw.) gewannen Emeric und Felix Dary die Gesamtwertung (Goodall Akurra), C3 (F16) für Emmanuel Le Chapelier & Eric Le Bouedec (Be Foil F16 Cabrio / 1D).

Die Langstreckenregatta fand am Sonntag statt und das blaue Band ging an einen ETF 26 mit Matthieu Salomon & Gurvan Bontemps als Crew, Zweiter wurden Yvan Bourgnon & Jean Boulogne (Nacra F20 C-Boards)

Foto: Christophe le Bohec / YC Carnac.

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

## M2 Speed Tour

### GP Nyon 2023, 6. Mai

Die M2 Speed Tour 2023 wurde dieses Wochenende an diesem Wochenende unter idealen Bedingungen bei der Société Nautique de Nyon eröffnet. Das Rennkomitee hat vier Rennen freigegeben. Es war ein sehr schöner Auftakt für die Meisterschaft! Der Sieg ging an DCM Systematic Advisors, während Patrimonium und die Swiss Foiling Academy das Podium vervollständigten.

Die 9 Boote, die in Nyon anwesend waren, veranschaulichen die schöne Dynamik der Klasse in dieser Saison.

### GP SNG 2023, 15. Mai

Der zweite Teil der M2 Speed Tour hielt am Wochenende in der Société Nautique de Genève, was er versprach. Mit neun spannenden und ereignisreichen Rennen stellten die Crews einmal mehr ihr Talent und ihre Entschlossenheit auf dem Wasser unter Beweis.

*DCM Systematic Advisors* setzte seine Siegesserie fort und gewann zum zweiten Mal in Folge die Gesamtwertung. Ihre beeindruckende Leistung

Classement	N°	Équipe	GP Nyon				GP SNG								
1	SUI 21	DCM Systematic Advisors	1	1	2	1	1	1	1	1	3	5	1	1	2
2	SUI 33	Swiss Medical Network	4	6	1	9	2	2	2	2	1	2	2	2	1
3	SUI 24	Patrimonium	2	4	6	2	4	3	10	5	2	1	4	3	3
4	SUI 4	Team Cisel	6	3	5	5	3	4	4	3	4	3	3	5	4
5	SUI 8	Swiss Foiling Academy	7	5	3	4	9	5	3	6	5	4	5	4	5
6	SUI 2	Team Bacchus	3	8	4	6	8	8	5	8	7	8	8	6	7
7	SUI 22	BlackPearl M2 Sailing Team	10	9	8	7	6	7	6	4	6	7	6	8	6
8	SUI 11	M2coachingplus	5	7	9	8	7	6	7	7	8	6	7	7	8
9	SUI 20	Wize	8	2	7	3	5	10	10	10	10	10	10	10	10

brachte ihnen einen wohlverdienten Platz auf der obersten Stufe des Podiums ein. *Swiss Medical Network* und *Team Cisel* glänzten ebenfalls mit einem zweiten bzw. dritten Platz und bestätigten damit ihren Status als gefürchtete Konkurrenten um den Sieg.

Die nächste Etappe der M2 Speed Tour wird bereits mit Spannung erwartet und findet am 3. Juni mit dem berühmten Genève-Rolle-Genève statt. Dieses ikonische Rennen wird den Seglern die Gelegenheit bieten, ihre Grenzen zu erweitern und sich in Vorbereitung auf den Bol d'Or direkt danach mit anspruchsvollen Segelbedingungen zu messen.

[www.m2speedtour.com](http://www.m2speedtour.com)

## 10th Monaco Energy Boat Challenge

50 Boote und 23 Nationen haben sich bereits für die 10. Monaco Energy Boat Challenge angemeldet

Monaco Energy Boat Challenge Nur noch wenige Wochen bis zur 10. Monaco Energy Boat Challenge (5.-8. Juli), dem größten vom Yacht Club de Monaco organisierten Treffen für alternative Energiequellen, und schon jetzt sind 27 Teams in den Solar- und Energieklassen bestätigt, vor allem Ingenieurstudenten, sowie 15 professionelle Boote, die ihre neuesten Fortschritte bei der ersten YCM E-Boat Rally von Monaco nach Cala del Forte in Italien präsentieren. YCM hat sich

mit seinen zu 100 % elektrisch betriebenen Presse- und Sicherheitsbooten ebenfalls ein Null-Emissions-Ziel gesetzt, so dass insgesamt mehr als 50 ökologisch angetriebene Boote auf dem Meer unterwegs sind.

Teams aus Peru, den USA, Kanada und Indien sowie aus der Türkei, Kroatien, Italien, Portugal usw. werden an dieser Veranstaltung teilnehmen, die sich auf Forschung und Entwicklung im Bereich Open Source konzentriert. Neben einem umfangreichen Programm mit nautischen Versuchen auf dem Meer gibt es tägliche Tech Talks, Industriepräsentationen, eine Konferenz mit dem Titel Challenges, Engagement and Adoption (6. Juli) und den 4. Hydrogen Round Table (7. Juli), der staatliche und institutionelle Interessenvertreter mit Wasserstoffprojektentwicklern zusammenbringt. Die Zahl der teilnehmenden wasserstoffbezogenen Prototypen steigt übrigens kontinuierlich an, von zwei im Jahr 2019 auf neun in diesem Jahr.

Dieses "Innovationslabor", in dem neue Technologien in verschiedenen Wettbewerben auf dem Meer auf Herz und Nieren geprüft werden, ist das Besondere an der Veranstaltung. Zu den Neuheiten für 2023 gehört die erste



YCM E-Boat Rally in Zusammenarbeit mit Aqua superPower für bereits auf dem Markt befindliche Elektroboote, deren Potenzial auf einem Kurs zwischen Monaco und Ventimiglia (16 Seemeilen hin und zurück) getestet wird.

Zu ihrer Unterstützung wird das erste E-Dock vorgestellt, ein Ponton im Öko-design (Bambus), der mit AC- und DC-Ladegeräten ausgestattet ist und 20 und mehr Boote gleichzeitig mit schnellem und zuverlässigem Strom versorgt. Sogar das PC-Team, das die Rennen bei YCM leitet, ist dank eines

tragbaren Mini-Solarstromgenerators mit USB-, DC-, AC- und kabellosen Ausgängen zur Stromversorgung einer Reihe von Geräten energieautark.

Ein Job-Forum, ein Live-Karrieretag und ein Unternehmens-Mentoring-Programm bringen zukünftige Talente mit der Branche in Kontakt, um die Zukunft des Yachtsports zu sichern.

### **Rückblick auf 2022**

[https://youtu.be/kEx7j\\_ICZ-k](https://youtu.be/kEx7j_ICZ-k)

<https://energyboatchallenge.com>

## **M32 European Series**

Andrea LaCorte und sein Team *Vitamina Cetilar* (ITA) wurden zum Sieger des Auftakts der M32 European Series gekürt. Sie gaben das ganze Wochenende über Vollgas und erzielten hier in Riva eine perfekte Punktzahl.

Der Gardasee war an diesem Wochenende herrlich. Dieser See ist ein Geschenk, das nicht aufhört zu geben. Vor der Kulisse der schneebedeckten Berge erlebte die M32-Flotte zwei Tage lang den berühmten Ora-Südwind, bevor das Finale am Sonntag mit einem taktischen Pelèr mit leichtem Wind begann. Es war die perfekte Art, die M32 European Series zu starten.

Hinter dem Zaun der Italiener entbrannte ein heißer Kampf zwischen Harold Vermeulens *Leeloo* (NED) und Hakan Svenssons *Cape Crow Vikings* (SWE). Es war ein klassisches Fechtduell, dessen Sieger erst im letzten Durchgang feststand, als die Ora und die Sonne auftauchten und das Geschehen erhellten. Die *Vikings* sahen zunächst recht stark aus und lagen vor dem ersten Leetor deutlich in Führung. Aber Vorsicht: In der M32-Klasse ist ein großer Vorsprung nie sicher. Ein schlauer *Leeloo* zog an den Schweden

vorbei und brachte auch Peter Warrers *Warrer Racing* (DEN) zwischen die beiden Silberanwärter. Auf der Ziellinie wurden die Wikinger dann von hinten aufgehalten. Am Ende geht der zweite Platz in der Gesamtwertung mit 40 Punkten an *Leeloo* und die *Vikings* komplettieren das Podium mit 41 Punkten.

*"Die Rennen hier in Riva del Garda sind immer großartig. An diesem Wochenende ist es noch etwas kalt - in den Bergen hat es geschneit - so dass die anderen Teams zu den nächsten Veranstaltungen mit besserem Wetter kommen",* sagte Matteo DeLuca.

*Vitamina* hat 15 von 15 Rennen gewonnen. DeLuca erklärte den Schlüssel zum Erfolg so: *"Das liegt vor allem an unserer Erfahrung in Miami in diesem Winter. Die Rennen sind sehr eng. Wir kamen etwas trainierter an als der Rest der Flotte".*

Die Segler sind nun auf dem Heimweg nach Schweden, den Niederlanden, Italien und Dänemark.

Aber wünschen sie sich angesichts von Espresso, Wein, Prosciutto, Pasta und Parmesan, die bei den Feierlichkeiten am Ufer auf den Tisch kommen, nicht schon wieder nach Riva del Garda?



M32 WORLD | EUROPEAN SERIES 2023 | © ABSAILING/MEDIA

Wie geht es weiter? Begleiten Sie M32 diesen Sommer zu drei weiteren Regatten am Gardasee. Eine Veranstaltung pro Monat. In den Vereinigten Staaten segelt die Flotte bei drei Veranstaltungen in Newport um den Midtown Cup. Dann folgt der Höhepunkt der Saison: die M32-Weltmeister-

schaft, die vom 25. September bis 1. Oktober in Newport ausgetragen wird.

Bericht von Hannah Lee Noll

Foto: AB Sailing Media

<http://m32world.com>

## 19. Tahiti Pearl Race

Die 19. Tahiti Pearl Regatta begann am Donnerstagmorgen um 9 Uhr bei etwa 12 Knoten. Nur drei Kategorien von Booten wurden für das erste Rennen an die Startlinie gerufen, einen sogenannten "Bananen"-Kurs von 4,8 Seemeilen in der Grand Banc zwischen Raiatea und Taha'a. Auch wenn diese Art von Strecke auf dem Papier einfach erscheint - zwei Rundfahrten in der Windachse -, ist sie doch komplexer, als es den Anschein hat, und verlangt von den Crews, dass sie sich synchronisieren, um die Manöver zu verketteten und dabei die richtigen taktischen Entscheidungen zu treffen.

Alle aufgerufenen Kategorien hatten einen guten ersten Start zwischen Te Toamaro Point und Toatautu Reef, westlich der Grand Bank. Sie segelten in Richtung des östlich, oberhalb des Riffs Teruaheve gelegenen Wendebereichs, bevor sie den Spinnaker setzten, um in Lee zu ihrem Ausgangspunkt zurückzukehren und eine zweite Wende zu vollziehen. Die Speedfeet Paihere unter der Leitung von Florent Nasse (Mono Division 1), die Sun Fast 3600 "Orion" unter der Leitung von Patrick Dijoud (Mono Division 2) und



die Nacra 15 Ville de Papeete unter der Leitung von Swan Hillerman und Maire Tetohu (Multi Sails) wussten während des gesamten Rennens die richtigen Entscheidungen zu treffen, um die Führung in der vorläufigen Wertung in ausgeglichener Zeit zu übernehmen.

Am letzten Tag konnten die Crews in die Bucht von Haamene segeln, um sich an der Startlinie des dritten Rennens der 19. Nur Boote, die für die Regatta registriert sind, Einrumpfboote und Mehrumpfboote mit Messgeräten, wurden zur Teilnahme an dieser

Etappe aufgerufen, einem Bananenkurs, der natürlich von den Bergen von Taha'a begrenzt wird. Das Layout verlangt von den Skippern wegen seiner Enge gute technische Fähigkeiten, ermöglicht es aber der Bevölkerung von Taha'a, das Ballett der bunten Segel vom Land aus zu beobachten.

Eine Wohltat für die Dragoner Gilles-Heimanavon Gilles Allouch und Heimana Languille, die wegen eines Fehlers in den Steckern von einem der Schnellboote an Land geschleppt werden mussten. Die beiden jungen Leute

vom Yacht Club of Tahiti konnten auf die Hilfe von zwei Einwohnern von Taha'a zählen, um ihr Boot zu entleeren, bevor sie es wieder ins Wasser setzten.

Die anderen Teilnehmer profitierten von einem sehr konstanten Wind von 10-12 Knoten zu Beginn des Kurses und bewiesen viel Einfallsreichtum, um ihren Stil und ihre Ideen durchzusetzen und die Führung in ihren jewei-

ligen Kategorien zu übernehmen. Die A35 *Arearea* von Jean-Pierre Basse, die überraschenderweise ihren Sponsor Loïck Peyron für die Dauer des Rennens an Bord hatte, kam in Echtzeit als Erste über die Ziellinie, kurz bevor der Wind abflaute und das Ende der Flotte behinderte. Die *Sylphe* zahlte den Preis für diese Verlangsamung und kam 40 Minuten nach den anderen Seglern ins Ziel.

In dieser Phase des Wettbewerbs führen Paihere (Division 1), Orion (Division 2), Nacra 20 Jamis Bikes (leichte Segel), Banque Socredo (Segelkanus) und Shipyard of the Leeward Islands (Cruising) die vorläufige Gesamtwertung an. Nach einem Abend auf der Motu Mahaea anlässlich des 20. Jahrestages der Regatta bleibt den anderen Teilnehmern nur noch eine Etappe, um das Klassement umzukehren und die Trophäen zu gewinnen!

Fotos: Bertrand Duquenne

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



## Pro Sailing Tour 2023

Die Pro Sailing Tour 2023 begann mit einem fliegenden Start, als ein Quintett von Hochleistungs-Foiling-Trimaranen von La Seyne-sur-Mer in Südostfrankreich aus zu einer ersten Etappe über das Mittelmeer nach Bonifacio auf Korsika aufbrach.

Der Start markierte den Beginn eines dreiwöchigen, hochintensiven Wettbewerbs, der die fünf erfahrenen Rennteams im Anschluss an die Etappe von Bonifacio nach Alghero auf Sardinien und dann auf den langen "Endspurt" von rund 2.000 Meilen durch das westliche Mittelmeer und die Straße von



Gibraltar sowie über den Golf von Biskaya zum Ziel in Brest in der Bretagne führen wird.

Jedes der Rennteams wird versuchen, in die Fußstapfen des Siegers der Pro Sailing Tour 2021, des Briten Sam Goodchild, und des letztjährigen Spitzenreiters Quentin Vlamynck zu treten, dem jüngsten französischen Skipper in der Ocean Fifty Trimaran-Klasse.

Favoriten sind die zwei großen Stammgäste der Mehrumpf- und Ocean Fifty-Klasse, Erwan Le Roux auf *Koesio* und Thibaut Vauchel-Camus auf *Solitaires En Peloton - ARSEP*. Die beiden französischen Skipper machen keinen Hehl aus ihrem Ehrgeiz, ihren Namen bei den Pro Sailing Tours 2023 wieder in die Schlagzeilen zu bringen.

### Erste Etappe

Nach einem unglaublichen Finish in sehr schwachem Wind holten sich Erwan Le Roux, Audrey Ogereau und Devan Le Bihan mit *Koesio* heute Morgen um 8:34 Uhr den Sieg in Bonifacio. Nur 44 Sekunden später folgte nach einem gnadenlosen Duell die Crew von Pierre Quiroga auf *Viabilis Océans*. Weitere 14 Minuten später kam *Solitaires En Peloton-ARSEP* ins Ziel.

Seit dem Start am vergangenen Frei-



tag um 14.30 Uhr auf der Reede von Toulon wurde viel gekämpft. Das erste 350 Seemeilen lange Offshore-Rennen der Pro Sailing Tour 2023 verwandelte sich schnell in eine taktische Regatta, bei der es darum ging, den schwachen und manchmal stürmischen Wind um die italienischen Inseln und entlang der Ostküste Korsikas zu bewältigen. Es gab unzählige Zusammenschlüsse, Manöver, Entscheidungen und entscheidende Segelwechsel, und man musste einen klaren Kopf behalten, um die Führung in der dicht gedrängten Flotte zu behalten.

*Koesio*, der immer an der Spitze segelte, hatte alle Hände voll zu tun, sich gegen die Konkurrenz durchzusetzen, die in diesem Jahr durch die Anwesenheit von Neulingen in der Klasse gekennzeichnet war, die teuflisch gut zupacken konnten. Erwan Le Roux, der

im letzten Jahr den dritten Platz belegt hatte und dessen klares Ziel es ist, die Pro Sailing Tour 2023 zu gewinnen, erfüllte seinen Vertrag auf der ersten



Etappe der Pro Sailing Tour perfekt.

### Zweite Etappe

Eine verkürzte Etappe mangels Wind! Gegen 19 Uhr gestern Abend teilte die Rennleitung den Teilnehmern mit, dass die Strecke auf Höhe der südlichen Kardinalen der Lavezzi-Inseln verkürzt wurde. Anstatt der geplanten

235 Meilen legten die Ocean Fifty also nur 176 Meilen zurück. Obwohl die fünf Mannschaften um 14 Uhr in Bonifacio starteten, wurde der Wind im

Laufe des Nachmittags immer schwächer. Erst nach 18 Stunden und 43 Minuten Wettfahrt traf der violette Trimaran *Koesio* heute Morgen um 8.43 Uhr als großer Sieger der zweiten Etappe der Pro Sailing Tour 2023 im Ziel ein. Erwan Le Roux und seine Crew festigten ihre Führung in der vorläufigen Gesamtwertung vor dem Final Rush, der am Sonntag, den 21.

Mai am späten Nachmittag gestartet wird. 1.800 Seemeilen lang werden sie ihre Buge in Richtung Brest richten!

### Dritte Etappe

Der Startschuss das dritte Rennen der Pro Sailing Tour 2023, fiel pünktlich am 21. Mai um 11 Uhr in der Bucht von

Alghero auf Sardinien. Die fünf Ocean Fifty starteten unter idealen Bedingungen: auf dem Vorwindkurs mit 10-15 Knoten Wind. Diese letzte Etappe wird jedoch sehr anspruchsvoll sein: das Wetter im Med' ist nicht sehr stabil, die Passage der Straße von Gibraltar ist bekanntlich sehr gefährlich, die Verkehrstrennungsanlagen müssen beachtet werden und vor allem der Atlantik, der entlang der spanischen und portugiesischen Küste gesegelt werden muss, ist voller Ungewissheiten. Die fünf Mannschaften werden ab dem 28. Mai in Brest erwartet.

Christopher Pratt, Ronan Treussart und Laurent Bourguès haben aufgrund kleinerer, aber immer wiederkehrender technischer Probleme der Rennleitung mitgeteilt, dass sie die dritte Etappe der Pro Sailing Tour 2023 aufgeben wollen, während sie vor Malaga

an der spanischen Südküste segelten. Nach 50 Stunden seit dem Start in Sardinien verlassen die Mannschaften



der Pro Sailing Tour 2023 am Mittwoch das Mittelmeer. Es liegen noch 830 Seemeilen vor den Bugen und das Tempo dürfte bis zum Kap Finisterre noch sehr gering sein. Dort aber wird die Regatta eine andere Wendung

nehmen: 35 Knoten Wind von vorne und eine schwere See werden erwartet.

Während sie an erster Stelle segelten, alarmierte die Mannschaft von *Viabilis Océans* die Rennleitung, dass ein Teil des Großsegelschlittens der Ocean Fifty gebrochen sei. Sie sind derzeit auf dem Weg zur spanischen Küste. Unter diesen Bedingungen kann der Trimaran *Viabilis Océans* leider nicht weiterfahren und hat der Rennleitung mitgeteilt, dass er die dritte Etappe der Pro Sailing Tour aufgegeben hat.

Seitdem die Ocean Fifty am 26. Mai Kap Finisterre passierten,

haben sie mit sehr stürmischen Wetterbedingungen zu kämpfen: Wind aus Nordost mit 25-30 Knoten und starker See.

*Viabilis Océans* befindet sich inzwi-

schen im Hafen von Vigo und wartet auf sein technisches Team.

Etwas mehr als sechs Tage dauerte das Rennen (1.650 theoretische Meilen) zwischen Alghero auf Sardinien und Brest, das mit heiklen Passagen gespickt war (die Balearen, die Straße von Gibraltar, Kap Finisterre und der Golf von Biskaya) gespickt war. *Solidaires En Peloton-ARSEP* überquerte die Ziellinie am Samstag, den 27. Mai, um 16:07:33 Uhr vor einer herrlichen Kulisse und bei sommerlichen Wetterbedingungen.

*Koesio*, der nach zwei Siegen auf den ersten beiden Etappen (La Seyne-sur-Mer-Bonifacio, Bonifacio-Alghero) als Zweiter die Ziellinie in Brest überquerte, gewann damit die Gesamtwertung. Erwan Le Roux (mit Audrey Ogereau und Steven Liorzou) trug sich damit in die Liste der Gewinner der Pro Sailing Tour ein, die speziell für die 50-Fuß-Trimarane, die Ocean Fifty, konzipiert wurde.

Drittes Boot im Ziel wurde *Le Rire Médecin-Lamotte* vor *Viabilis Océans*, der nach erfolgter Reparatur das Rennen noch beendete.

Foto: Vincent Olivaud

<https://prosailingtour.com>



## Ultim SVR Lazartigue

Am 26.5.2023 erfolgte der Stapellauf des Riesentrimarans von Tom Laperche und François Gabart, nach dem das technische Team mehrere Monaten in den Workshops tätig war.



Vor allem sind die neuen Cockpitverkleidungen zu bemerken, die aufgrund der Querelen mit der Ultim-Vereinigung geändert werden mussten.

<https://trimaransvrlazartigue.com>

## A-Cat German Open 2023

Drei Tage aufregende Regatta für 60 Katamarane der Klasse A bei Fraglia Vela Malcesine am Gardasee! Mit dabei waren 21 deutsche Teilnehmer, davon 6 in der Classic Kategorie, d.h. ohne Foiler. An den ersten beiden Tagen waren jeweils drei spannende Rennen möglich, aber am letzten Tag wurde die Veranstaltung wegen ungünstiger Windverhältnisse abgebrochen.

In einer knappen Entscheidung siegte Jakub Suriewicz (POL) mit einem Punkt Vorsprung auf Mischa Heemskerk (NED), Manuel Dode (FRA) folgt mit 18 Punkten Rückstand auf Rang 3, Bob Baier (GER) wurde als bester Deutscher Vierter. In der Kategorie Classic siegte der Australier Scott ANDERSON, gefolgt von Matthias DIEZ und Lars BUNKENBURG beide aus Deutschland.

Foto: Fabrizio Prandinii

### Ergebnis (erste 5)

1.	SUROWIEC (POL)	8
2.	Mischa HEEMSKERK (NED)	9
3.	Emmanuel DODÉ (FRA)	25
4.	Bob BAIER (GER)	28
5.	Lamberto CESARI (ITA)	31

<https://www.facebook.com/fragliavelamalcesine>



## SailGP Finale San Francisco

Die Neuseeländer von Peter Burling wurden vor dem großen Finale in San Francisco schon als SailGP-Champion der Saison 3 gekrönt.

Die Kiwis, die derzeit auf dem zweiten Platz der Gesamtwertung liegen, erhielten in einer Umfrage vor dem Event fast die Hälfte der Stimmen (49,5 %), während Tom Slingsbys Australien 18,8 % der Stimmen erhielt. Quentin Delapierres Frankreich, das derzeit mit einem knappen Vorsprung von einem Punkt auf dem dritten Platz liegt, wurde mit 17,9 % der Stimmen zum drittwahrscheinlichsten Sieger des großen Finales gewählt.

Vor dem Großen Finale des Mubadala SailGP Saison 3 ist der zweimalige Titelverteidiger Australiens das einzige Team, das sich für das Große Finale qualifiziert hat, bei dem drei Boote gegeneinander antreten.

In der Zwischenzeit muss Neuseeland noch eine gute Leistung im Flottenrennen abliefern, um seinen zweiten Platz zu halten. Auch zwischen Frankreich und dem Emirates Great Britain SailGP Team von Ben Ainslie zeichnet sich ein

harter Kampf um den Einzug ins große Finale ab.

### Erster Renntag

Das Emirates Great Britain SailGP Team ist mit aggressiven Absichten auf die Regattastrecke von San Francisco gestürmt und hat das Team von Quentin Delapierre in einem brutalen Kampf um den dritten Platz im großen Finale, bei dem es um alles geht, aus dem Konzept gebracht.

Die Crew von Ben Ainslie machte den Franzosen in allen drei Flottenrennen

das Leben schwer, blockierte sie in den Vorstarts und setzte Delapierre unter Druck. Die Mannschaft von Ainslie lieferte eine nahezu fehlerfreie Leistung ab und beendete den Tag mit zwei zweiten Plätzen und einem Rennsieg.

Das Team von Delapierre hingegen schwamm am Ende des Feldes, fiel von den Foils und driftete durch die Flotte zurück und beendete den Renntag mit einer 6-8-6 Bilanz.

Das Team von Tom Slingsby, zweimaliger Titelverteidiger aus Australien, zeigte eine beeindruckende Leistung und beendete den Tag mit einer Bilanz



von 1:3:1 und 28 Punkten punktgleich mit Emirates GBR an der Spitze des Klassements.

Die Neuseeländer von Peter Burling, die derzeit auf dem zweiten Platz der Gesamtwertung liegen, hatten einen schwierigen ersten Tag, kämpften sich aber hart nach vorne und beendeten

den Tag mit einer Rennbilanz von 4-7-3 auf dem dritten Platz mit 19 Punkten.

Nach dem aktuellen Stand der Dinge würde Emirates GBR die Franzosen in der Drei-Boote-Wertung ablösen, da das britische Team derzeit fünf Punkte Vorsprung auf Delapierres Crew hat.

Die Kiwis bleiben mit 81 Punkten auf dem zweiten Platz der Gesamtwertung, vier Punkte vor Emirates GBR und 13 Punkte hinter Slingsbys Australien - dem einzigen Team, das sich für das große Finale qualifiziert hat.

Nach dem Rennen sagte Ainslie, sein Plan für das Flottenrennen sei gewesen, einfach drauflos zu segeln.

*"Es war ziemlich flüssig hier draußen, aber (...) wir müssen uns einfach auf die Rennen konzentrieren", sagte er. "Das Team arbeitet hart an der Ausführung der Manöver - wir hatten einen Wackler im ersten Rennen, einen saubereren im zweiten, also müssen wir einfach weiter versuchen, das zu tun und die Franzosen unter Druck zu setzen."*

Andernorts hatten die Crews mit unbeständigen Windbedingungen zu kämpfen und kämpften um Druck, während sie vor der ikonischen Kulisse der Golden Gate Bridge in San Francisco gegeneinander antraten.

Ein Wort zum Rennen der Schweiz, die in den ersten beiden Rennen gute Starts hinlegte und auch lange vorne mitsegelte. Allerdings fehlte das Durchhaltevermögen über die gesamte Strecke und letztlich auch über den



ganzen Renntag.

Eine gute Durchschnittsleistung zeigte Dänemark, die mit einem vierten Platz am Ende des Tages belohnt wurde.

Der Tag war vollgepackt mit dramatischen Zwischenfällen zwischen den Booten, wobei Frankreich beim Versuch, Kanada im ersten Flottenrennen des Tages auszuweichen, beinahe gekentert wäre.

## Kommentare nach den Rennen

*"Ich war überrascht, dass Ainslie von Anfang an auf uns losging":* Quentin Delapierre analysiert den aggressiven Spielplan von Emirates GBR am ersten Tag in San Francisco

Der französische Fahrer Quentin Delapierre hat den ersten Tag des Rennens in der Bucht von San Francisco analysiert, an dem Emirates GBR die Franzosen mit einer brutalen Chaostaktik überrollte.

Frankreich liegt vor dem Rennen nur einen Punkt vor Emirates GBR, so dass es zu einem dramatischen Showdown zwischen den beiden Teams kommen wird. Zu Beginn des Rennens spielte die Crew von Ben Ainslie den Franzo-



sen von Anfang an übel mit und blockierte das Team von Delapierre in den Vorstarts.

Nach dem Rennen sagte Delapierre, er habe die aggressive Matchracing-Taktik von Emirates GBR "erwartet", gab aber zu, dass er überrascht war, dass Ainslie ihn von Anfang an ins Visier nahm.

*"Sie vertrauen auf ihr Können und ihre Manöver und sie liegen nur einen*

*Punkt hinter uns", sagte er. "Ich war überrascht, dass es direkt im ersten Rennen war (...) und ich bin frustriert, weil ich denke, dass wir in den ersten beiden Rennen einen Haken hätten schlagen oder ihn überrollen können, aber wir haben es nicht geschafft."*

Im Vorstart des dritten Flottenrennens reagierte Frankreich jedoch und folgte Emirates GBR auf der rechten Seite der Linie.

*"Ich musste mich auf das Matchracing vorbereiten, denn wenn er die rechte Seite genommen hätte und wir auf der linken geblieben wären, wäre seine Position zu stark gewesen", sagte er. "Ich war einfach gezwungen, ins Matchracing zu gehen."*

Der aktuelle Tabellenstand nach dem ersten Renntag bedeutet, dass Emirates GBR Frankreich im Dreier-Showdown ablösen würde. Das britische Team liegt derzeit fünf Punkte vor Delapierres Crew.

Mit Blick auf den zweiten Wettkampftag sagte Delapierre, das Team werde sich "neu gruppieren, neu starten und optimistisch bleiben".

*"Es ist ein besonderer Moment, in das große Finale des SailGP einzuziehen, und man muss einfach das Segeln genießen und das tun, was wir können."*

Ainslie zeigte sich derweil zufrieden mit der Umsetzung seines Plans, die Franzosen zu verunsichern.

*"Wir wollten die Franzosen ein wenig unter Druck setzen, denn wir haben gesehen, dass sie, wenn sie einen guten Start erwischen und wegkommen, das Boot wirklich gut segeln und Rennen leicht gewinnen können."*



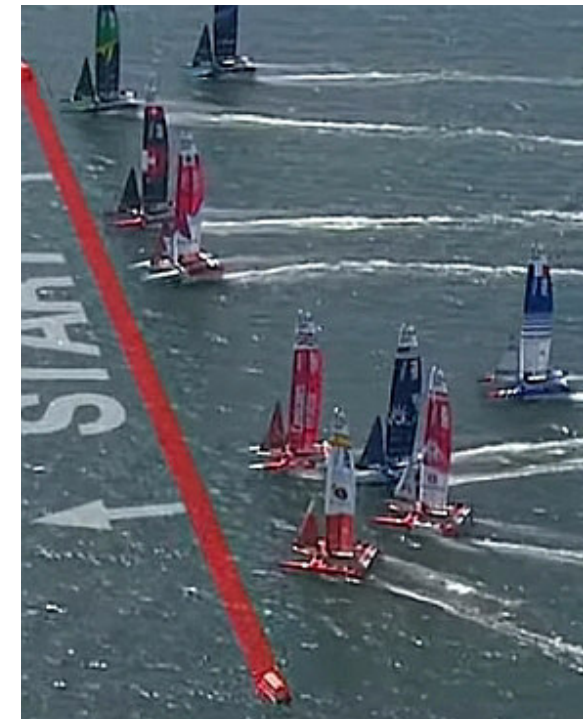
Gefährliches Manöver von Kanada im 2. Rennen

### Ergebnis des ersten Tages

	Rennergebnis			Pkt.
1. Australien	10	8	10	28
2. Großbritannien	9	10	9	28
3. Neuseeland	7	4	8	19
4. Dänemark	6	5	7	18
5. Kanada	3	9	6	18
6. Schweiz	8	6	2	16
7. USA	4	7	4	15
8. Frankreich	5	3	5	13
9. Spanien	2	2	3	7

### Zweiter Renntag

Der Start zum vierten Rennen hatte ein aufregendes Moment, als vor der Linie das Boot der USA zwischen Dänemark und Spanien eingeklemmt wurde. Dieser Versuch mit der Brechstange durchzukommen führte nur dazu, dass das Boot von den Foilern fiel und hinter dem Feld zur ersten Marke her fahren musste.



Der Wind blies mit ca. 25 km/h, was mehr als ausreichend zum Foilen war, aber keine Wellen erzeugte. Am Tor 2 lag dann Kanada vor Großbritannien und Australien. Das Feld splittete sich danach auf und auf dem dritten Schlag lag dann wieder der Favorit Australien vorne, hinter dem sich Frankreich auf Platz zwei einreichte.

Am Tor 3 wieder das alte Bild, Kanada vor Australien, die diesmal aber entgegengesetzten Seiten des Vorwind-Kurses wählten. Wer wird den besseren Wind haben? Das nächste Tor sah zwar wieder Kanada vorne, aber der Vorsprung zum Verfolger war geschrumpft. Einen Fahrfehler Kanadas,

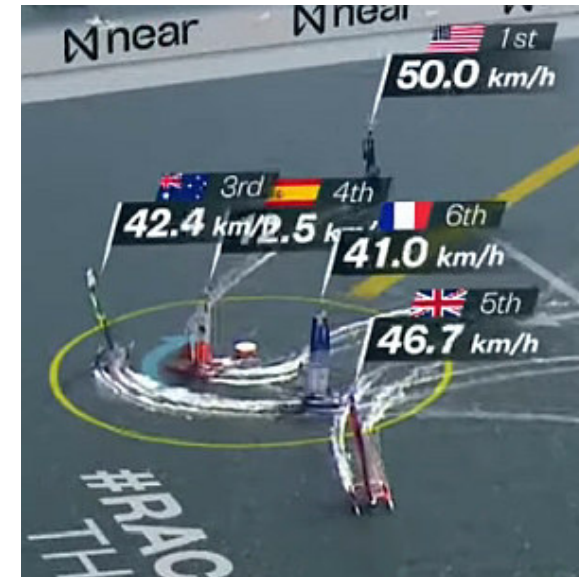


bei dem das Boot ins Wasser eintauchte, ließ sich Australien nicht entgehen und schob sich nach vorne.

Doch die Freude währte nicht lange. Bei der nächsten Wende hatte Kanada Wegerecht und Australien musste in der Kursecke die Notbremse ziehen. Das Ergebnis war, dass auch Frankreich und Großbritannien vorbeiziehen konnten. Eine Strafe vor der letzten Bahnmarke gegen Großbritannien ermöglichte den Franzosen den ersten Sieg in San Francisco.

Dahinter lieferten sich Dänemark und Australien ein Fotofinish an der Ziellinie, das letztere für sich entscheiden konnte.

Für das letzte Flottenrennen hatte der Wind etwas zugelegt. Den Start konnte USA für sich entscheiden und hielt die Position auch bis zum Tor 2 gefolgt von Kanada und Spanien.



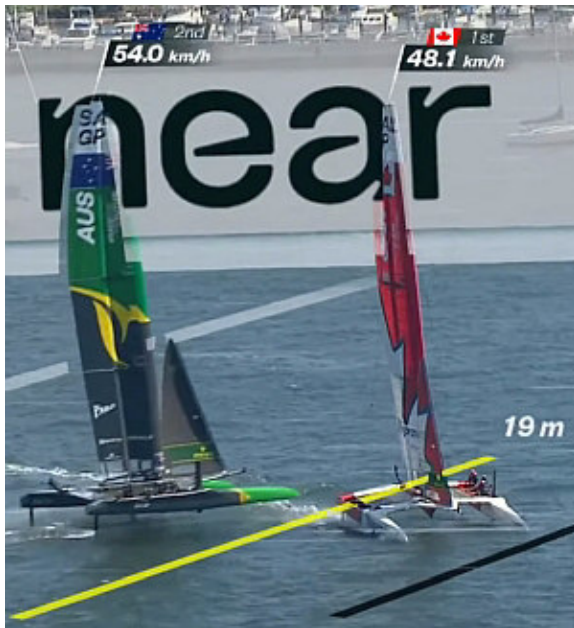
Dort verschätzte sich der Skipper Spaniens und kam etwas zu tief an die Marke. Er musste scharf wenden und fiel dabei von den Foilern. Das nutzte Australien und überholte das Boot mit hoher Geschwindigkeit auf der Außenbahn.

Auf dem folgenden dritten Schlag wechselten sich die USA und Kanada in

der Führung ab. Dänemark konnte sich auf den dritten Platz vorschieben.

Nach dem Tor gingen Dänemark und Kanada verschiedenen Wege, was sich für die Europäer auszahlte und sich kurzfristig im zweiten Platz hinter den USA niederschlug. Doch Kanada machte einfach die bessere Geschwindigkeit und zog sogar noch an den führenden USA vorbei.

Am kommenden Tor hatte allerdings Jimmy Spithill (USA) Wegerecht und Kanada musste hinter ihm vorbei.



Doch die höhere Geschwindigkeit der Kanadier sorgte dafür, dass sie nach dem runden der Marke wieder vorne lagen.

Inzwischen hatte sich Australien wieder ganz nach vorne gearbeitet und machte Kanada die Führung streitig. Bei einem knappen Manöver (Bild links) war es dann soweit und der Favorit lag wieder einmal vorne. Und das bis ins Ziel.

Dahinter war es noch einmal spannend, als Kanada mit höherer Geschwindigkeit nach der letzten Marke noch 100 m vor die Ziellinie an den USA vorbeizog.

### Ergebnis des zweiten Tages

	Rennergebnis				Pkt.
1. Australien	10	8	10	9	10 47
2. Großbritannien	9	10	9	7	9 41
3. Kanada	3	9	6	6	9 33
4. Dänemark	6	5	7	8	7 33
5. Frankreich	5	3	5	10	5 28
6. Neuseeland	7	4	8	5	4 28
7. Schweiz	8	6	2	2	2 20
8. USA	4	7	4	4	8 19
9. Spanien	2	2	3	3	3 13

Da es aufgrund der gesamten Saisonwertung Frankreich nicht geschafft hatte auf den dritten Rang zu kommen, waren die drei Teams für das große Finale: Australien Neuseeland und Großbritannien

### Finale

Wer konnte sich jetzt die höchste sportliche Gewinnprämie von einer Million Dollar holen?

Schon vor der Startlinie zeigte sich Tom Slingsby auf dem australischen Boot äußerst aggressiv, als er Großbritannien ausbremste. Er ging mit Neu-

seeland gleichzeitig perfekt über die Linie. Und die beiden schenken sich keinen Zentimeter, während Großbritannien etwas hinterhersegelte.

Am Tor 2 lag Australien gute 70 m vorne, dahinter jetzt Ben Ainslie, der sich vor Neuseeland schieben konnte.

Ende des dritten Schlages hatte Australien bereits einen Vorsprung von

über 170 m auf den Verfolger, bis ein Patzer das Boot ins Wasser fallen ließ. Großbritannien konnte so 100 m aufholen. Doch Tom Slingsby ist nicht umsonst der Favorit und stellte auf dem vierten Schlag schnell wieder den alten Abstand her.

Dann wurde es sogar noch für Großbritannien eng und sie wurden von Neu-



seeland überholt, die auf der anderen Kursseite den bessere Wind gefunden hatten.

Nach dem Tor 4 segelten die beiden Führenden auf verschiedene Seiten des Kurses. Der letzte fünfte Schlag würde alles entscheiden. Für Großbritannien, dass nach dem Tor noch ein-

mal „wasserte“ war das Rennen bereits gelaufen.

Und dann passiert das unglaubliche, 100 m vor der letzten Marke setzt Tom Slingsby das australische Boot ins Wasser und bremst so auf 34 km/h ab, während Neuseeland mit 56 km/h seine Chance sieht.

Doch Slingsby rappelt sich mit dem Boot schnell wieder auf und kann sich an der Wendemarke knapp vor Peter Burling auf Neuseeland schieben. Und so reicht es dem Champion bis ins Ziel zu seinem dritten Erfolg.

Australien bewies einmal mehr, warum es das Team ist, das es zu schlagen gilt. Im Rückblick auf das Rennen gab der australische Fahrer Tom Slingsby zu: *"Ich dachte, wir hätten es verloren."*

Neben dem Sieg erhielten Slingsby und das Team auch die große, von Thomas Lyte entworfene SailGP-Meisterschaftstrophäe und den höchsten Geldpreis in diesem Sport, 1 Million US-Dollar. Slingsby plant, das Preisgeld sowohl unter den Seglern als auch unter der Landcrew aufzuteilen, die seiner Meinung nach maßgeblich zum Erfolg des Teams auf dem Wasser beigetragen hat.

1. Australien

---

2. Neuseeland

---

2. Großbritannien

Foto: Ricardo Pinto for SailGP

<https://sailgp.com>



## Boote

### Broadblue 425

Mit dem neuen Flaggschiff bleibt Broadblue seiner Philosophie treu, möglichst viel Volumen auf das Wasser zu bringen. Auch der weit achtern auf dem Kabinenschott stehende Mast ist ein Markenzeichen der englischen Werft. Letztlich erinnert er an die Ur-

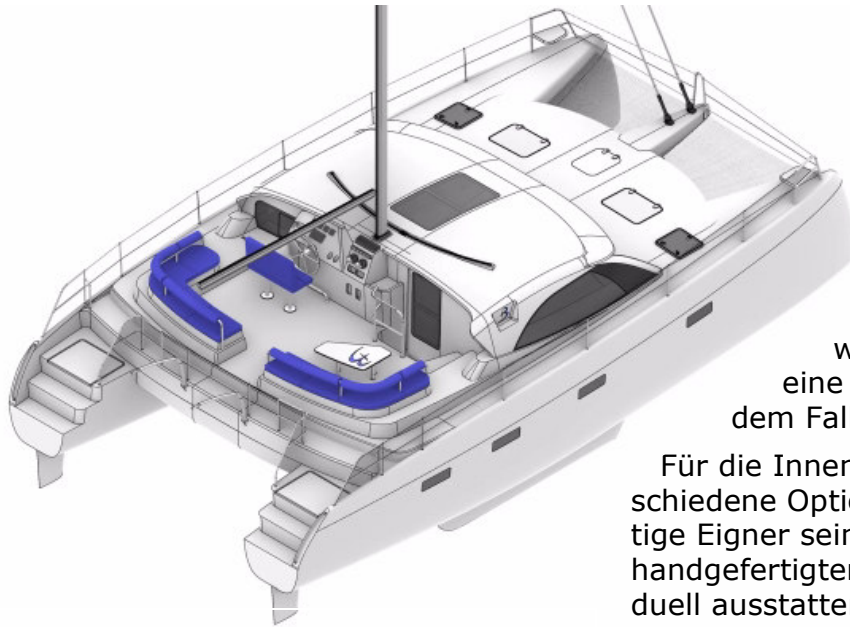
sprünge des Designs der Prout-Modelle.

In jedem Fall ist dieses Rigg schon ein Alleinstellungsmerkmal mit dem sehr kurzen Mast und zwei Vorstagen an einer vorstehenden massiven Nase,



wie man sie ähnlich von Privilege-Katamaranen kennt. Innen kann eine recht große Selbstwendefock gefahren werden und am äußeren Stag zum Beispiel eine große Genua oder ein Code Zero. Beide Vorsegel können mit elektrischen Rollreffs bedient werden.

Durch den Verzicht auf eine Flybridge ist der Mast relativ niedrig angebracht, das Großsegel weist eine starke Streckung auf. Die Großschot wird hinter der (optionalen) Cockpitüberdachung auf dem achteren Querträger geführt. Das Bimini soll ein fe-



stes Mittelteil bekommen, um sicher am Baum arbeiten zu können. Die seitlichen Teile sind abnehmbar zu haben oder fest mit aufgesetzten Solarpaneelen. Die geteilte Frontscheibe ist flach aufgesetzt und kann gegebenenfalls abgenommen werden.

Durch die für Broadblue typische Anhebung des gesamten Cockpitbereichs für die darunterliegenden Kojen, ist der Überblick vom Steuerstand bestens. Ebenso hat die Crew vom Cock-

pit aus eine gute Sicht nach vorne. Hier teilen sich die Meinungen, die einen Durchgang zum Salon auf einer Ebene vorziehen. Letzteres hat sicher Vorteile beim Wohnkomfort, während beim Segeln eine gute Übersicht in jedem Fall von Vorteil ist.

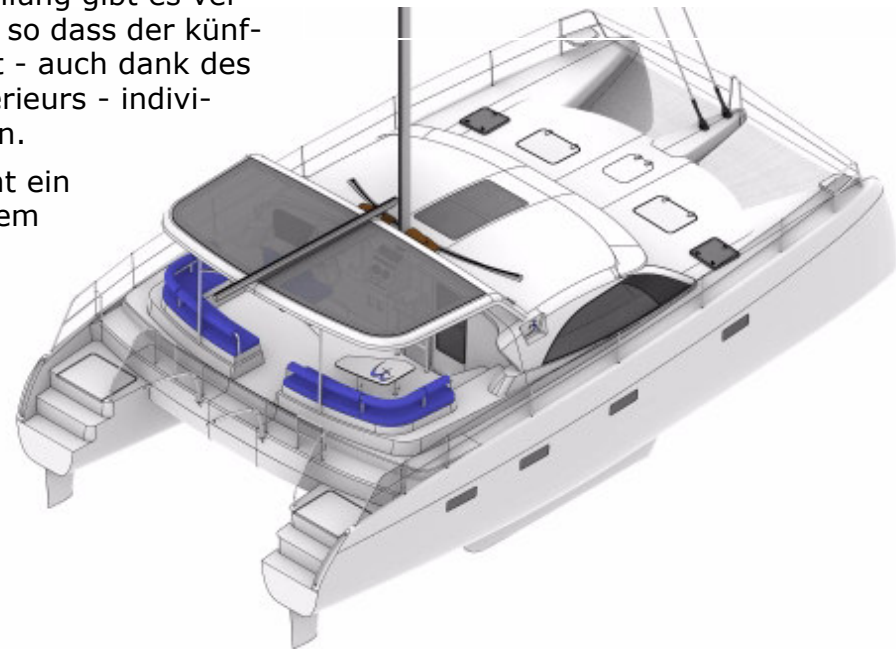
Für die Innenaufteilung gibt es verschiedene Optionen, so dass der künftige Eigner sein Boot - auch dank des handgefertigten Interieurs - individuell ausstatten kann.

Den Salon beherrscht ein großes U-Sofa, an dem sicher 6 bis 8 Personen Platz finden. Schräg gegenüber eine L-Pantry mit allen wesentlichen Bauteilen. Der große Kartentisch am Navigationsplatz ist nach vorne in fahrtrichtung orientiert. Ein großes Glas-Son-

nendach sorgt für mehr Licht.

Die Einteilung der Kabinen entspricht dem Standard für diese Bootsgröße. Eine der Kabinen kann alternativ als Werkstatt oder Büro eingerichtet werden.

Die Broadblue-Katamarane werden nur auf Bestellung im Infusionsverfahren gebaut. Drei Hauptschotten, die mit den Rümpfen zusammenlaminiert werden, sorgen für eine sehr gute Steifigkeit. Das angestrebte Leerge-





Gebaut wird die Broadblue in Polen, der Starttermin für die Baunummer Eins wird für den Herbst angekündigt. Da nur wenige Einheiten, man spricht von vier bis fünf die jedes Jahr aufgelegt werden sollen, ist bei Kauf eine längere Wartezeit einzuplanen.

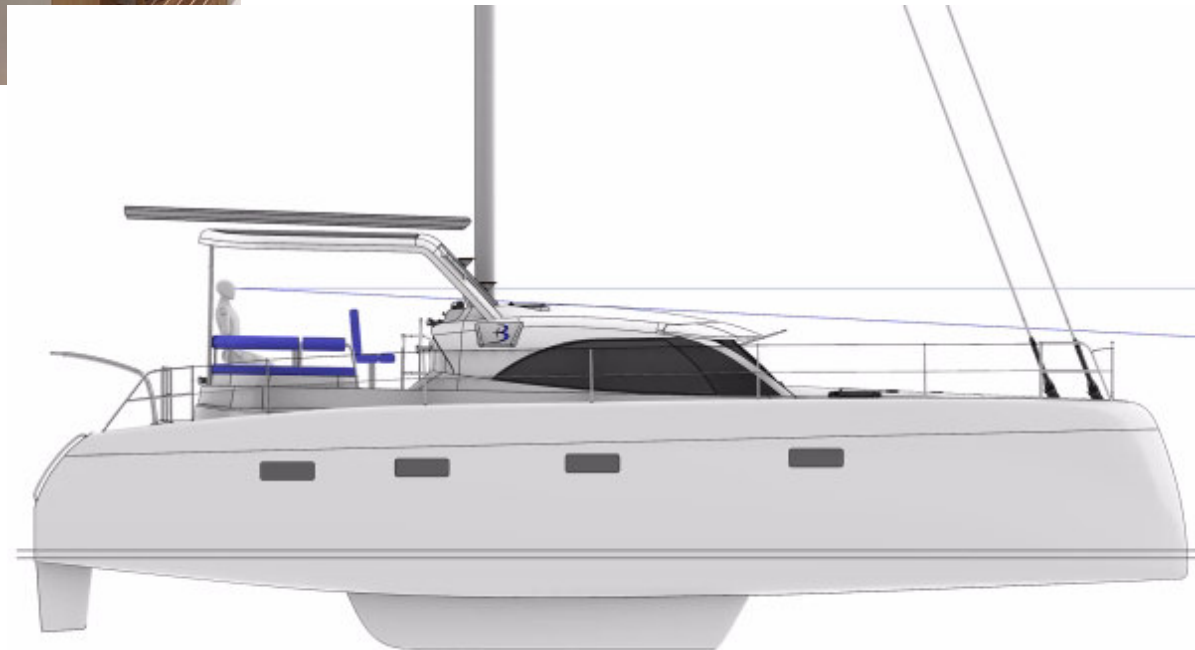
### Technische Daten

Länge	12,80 m
Breite	6,90 m
Gewicht	8,5 t
Preis € ab	ca. 600.000,-

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

wicht beträgt 8,5 Tonnen, die maximale Verdrängung wird mit 11 Tonnen angegeben.

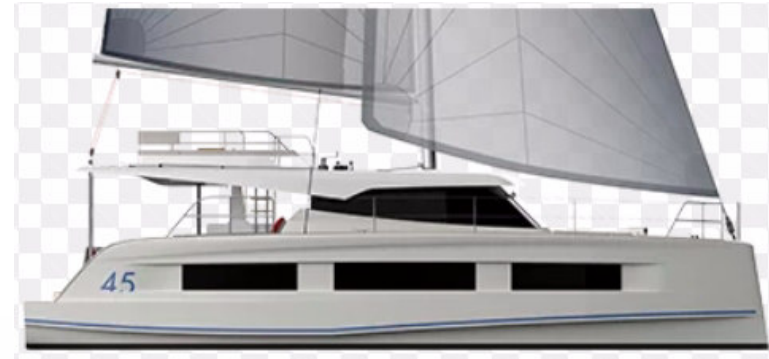
Die Broadblue 425 ist standardmäßig mit einem Elektroantrieb versehen. Die Batteriebank dazu ist im Schwerpunkt des Bootes eingebaut. Um ausreichenden Platz für die erforderlichen Solarpaneele zu erhalten, kann zu den Strellen auf dem Cockpitedach noch ein Targabügel am Heck genutzt werden, der auch zum setzen und fieren des Beibootes dient. Optional können auch Dieselmotoren geordert werden.



## Aventura 45

Auf der vergangenen La Grande Motte International Multihull Show kündigte die Werft das erste Mal ihr neues Flaggschiff an. Aventura Catamarans präsentiert jetzt mit dem neuen Vorzeigemodell die komplette Neuent-

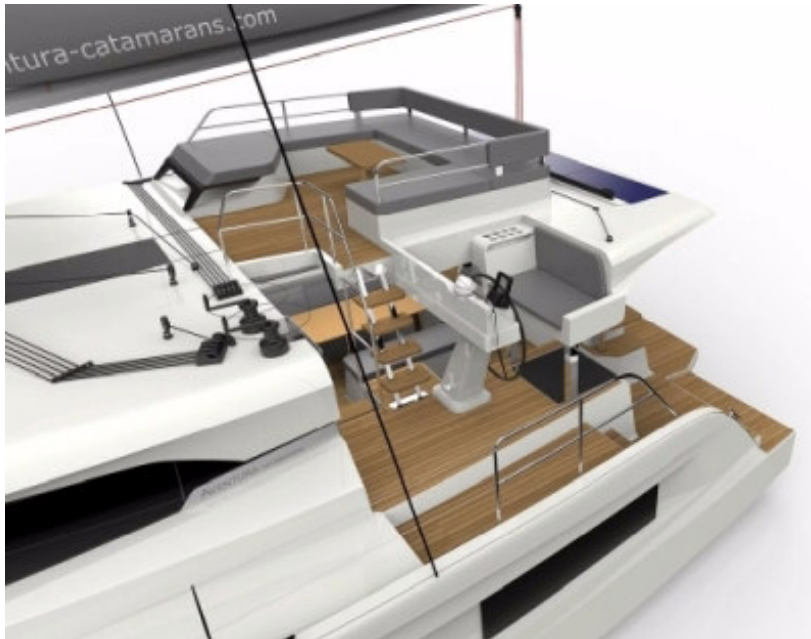
wicklung von Konstrukteur Samer Lasta. Das Boot bietet sehr viele Ausbaumöglichkeiten, von drei bis zu sechs Kabinen und maximal vier Nasszellen. Eine ungewöhnliche Auswahl für einen Katamaran von unter 14



Meter Länge. Letztere Variante läßt natürlich die Augen jeder Chartercompany feucht werden.

Interessant ist die Anordnung des Steuerstandes, der alleinstehend auf halber Höhe zur Flybridge angesiedelt wurde. Der Aussage der Werft: *„der Manövrierplatz, der sich so nah wie möglich am Segelplan befindet, ermöglicht eine ausgezeichnete Kontrolle der Segel für die Leistung.“* kann ich nicht unbedingt beipflichten. So muss ich jedesmal den Steuerstand verlassen, um zu den Winschen zu gelangen.

Apropos Segelplan. Obwohl der Mast der Aventura 45 relativ weit hinten steht, ist keine Selbstwendefock vorgesehen. Man muss sich also mit einer überlappenden Genua und entsprechender Arbeit an den Winschen anfreunden.



Im Aussenbereich gibt es in jedem Fall viel Platz. Auch bei voller Belegung in der 6-Kabinen-Version sollte jeder ein ruhiges Plätzchen finden. Sei es im Cockpit, wo sicher 10 Leute bequem sitzen können, exklusive der Doppelliege an Steuerbord, sei es auf der Flybridge mit dem große U-Sofa oder

auf der Liegewiese vor dem Salonaufbau.

Im Salon wird nicht gegessen, aber auf eine gemütliche Runde können sich dort doch vielleicht 8 bis 10 Personen niederlassen. Die Pantry umfaßt einen 585-l-Kühl-/Gefrierschrank, einen Backofen, eine Mikrowelle, einen Geschirrspüler. An der Steuerbordseite ist nach dem Niedergang der Navigationsplatz angeordnet, in den das elektrische Managementsystem Empir-Bus integriert ist.



Die Aventura 45 ist serienmäßig mit 3 Kabinen ausgestattet, darunter eine Eignersuite mit einem Bürobereich, einem echten Ankleidezimmer, einem Badezimmer mit separater Dusche und viel Stauraum. Wichtig ist dabei zu erwähnen, dass je nach Version von den beiden Achterkabinen ein direkter Zugang zum Cockpit besteht.

Die großen Doppelkojen sind alle jeweils quer zur Fahrtrichtung eingebaut, was für längeren Ozeanpassagen mit entsprechendem Seegang vielleicht nicht die beste Wahl ist.

Das erste Boot ist derzeit im Bau und soll im Herbst 2023 auf der Bootsmesse in Cannes vorgestellt werden.

#### Technische Daten

Rumpflänge	13,50 m
Breite	7,50 m
Tiefgang	1,40 m
Großsegel	74 m <sup>2</sup>
Genua	51 m <sup>2</sup>
Gennaker (opt.)	85 m <sup>2</sup>

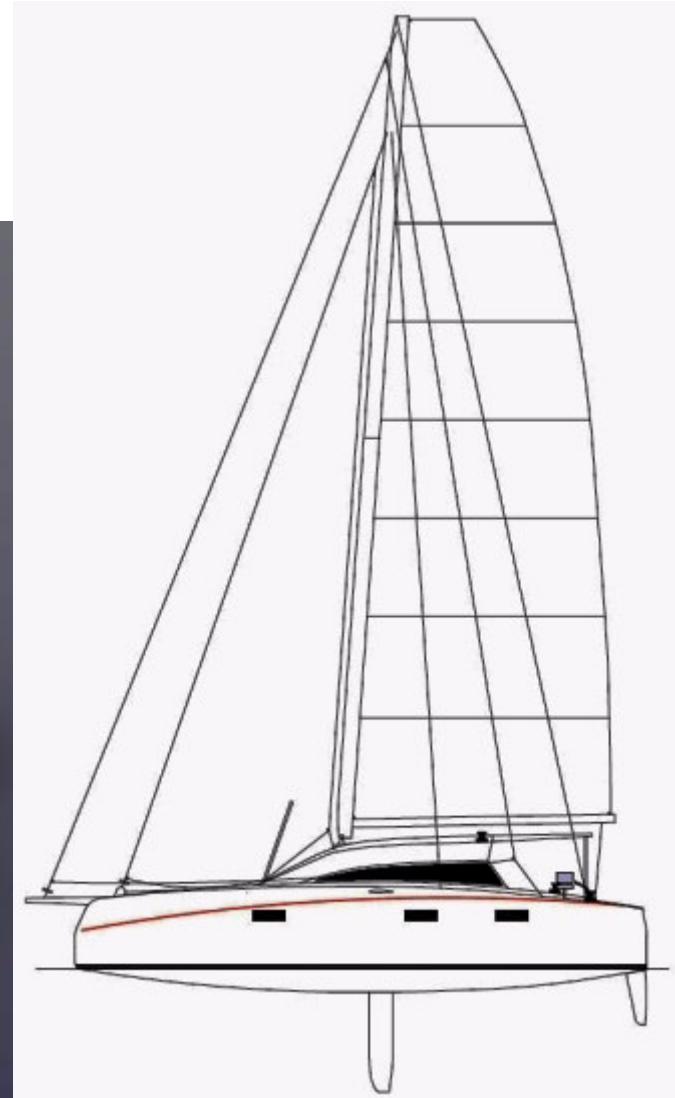
[www.aventura-catamarans.com](http://www.aventura-catamarans.com)

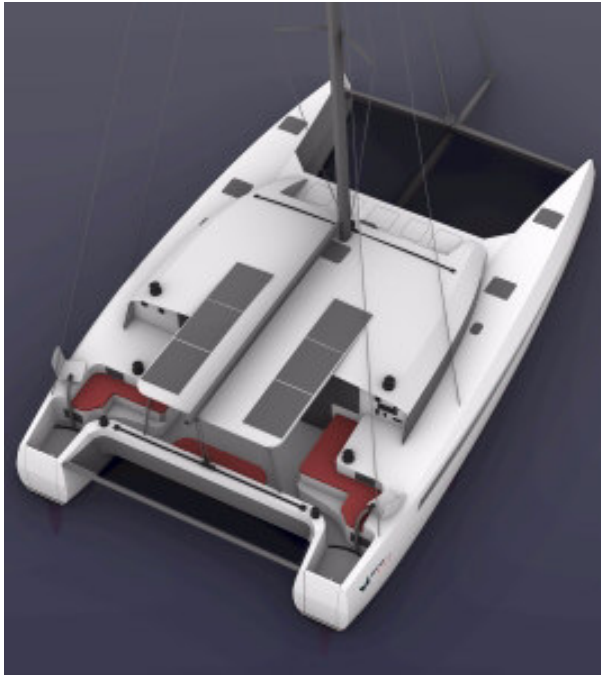
Höhe über cwl	22,0 m
Gewicht	12,0 t
Frischwasser	2x400 l
Abwasser	80 l
Treibstoff	2x350 l
Motorisierung	2x45/57 PS
Preis inkl. MwSt ab	€ 591.000,-

## Neo 410

Die italienische Werft Neo Yachts ist bisher nur durch ihre leistungsstarken Einrumpfboote bekannt gewesen. Mit dem sportlichen Katamaran Neo 410 will man jetzt das Angebot für den

wachsenden Katamaranmarkt erweitern. Dabei wird auf die hydrodynamischer Konzepte der sehr schnellen Einrumpfboote aufgebaut. Die Prämisse ist, dass die Katamaranmodelle schneller sein müssen, als ihre ei-





Das soll die verwendete Technologie, Carbon-Epoxy-Infusion, garantieren und eine robuste und leichte Struktur mit den besten Segeleigenschaften und dem besten Verhältnis zwischen Ladekapazität und Gesamtgewicht schaffen. Dazu schlanke Rumpfformen, eine geringe Verdrängung und eine hohe Brückendeckfreiheit für beste Segeleigenschaften auch in rauher See. Gegen die Abtrifft helfen tiefgehende Vollcarbon-Schwerter mit ho-

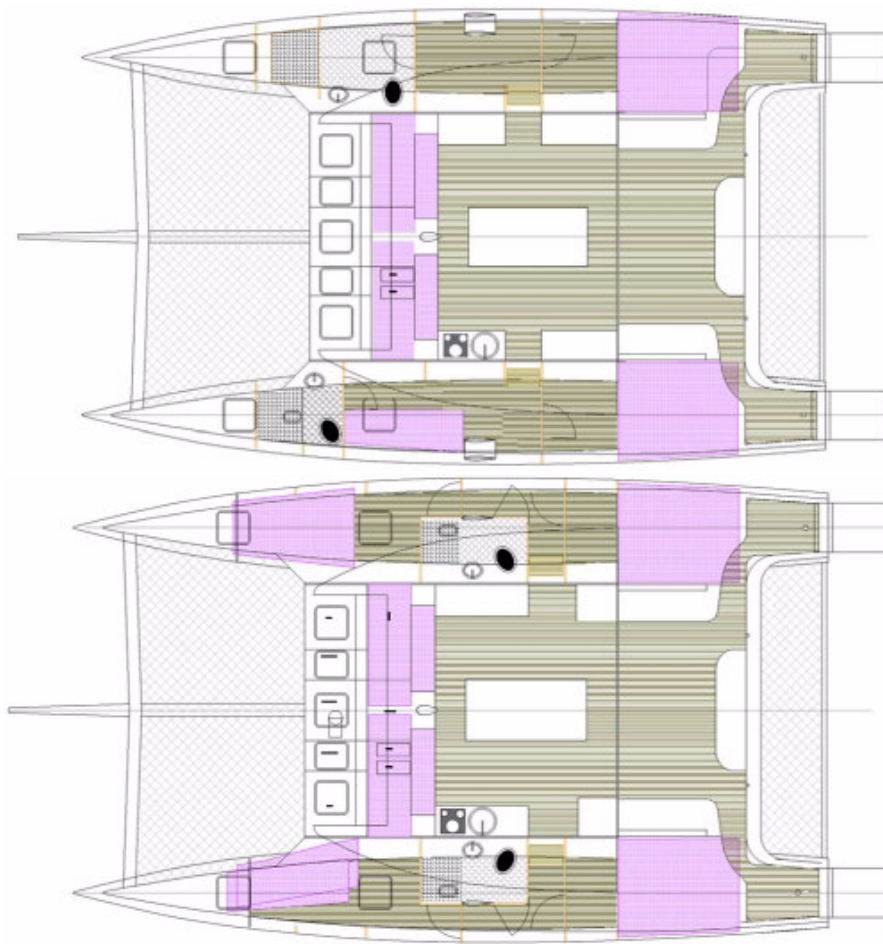
her Streckung. Der einziehbare 2 m lange Bugsprit ermöglicht eine größere Fläche für die Vorsegel stört auch nicht beim Manövrieren und Anlegen im Hafen.

Zur Bedienung der Segel stehen an Deck 6 Winschen zur Verfügung. Die Standardkonfiguration hat einen festen Mast, aber für zusätzliche Leistung ist auch ein drehbarer Flügelmast erhältlich. Beide Lösungen basieren auf Kohlefaser, für minimales

genen sehr schnellen Monos, aber dafür den doppelten Lebensraum bieten sollen. So soll das Boot

- leicht sein, also Vollcarbon
- breit sein, um ein großes Aufrichtmoment zu erzeugen
- eine große Segelfläche haben
- in der Lage sein, einen Rumpf über Wasser zu segeln, um die benetzte Oberfläche zu verringern.





Gewicht und haben die gleiche Höhe, um die gleichen Segel zu ermöglichen. Das Verhältnis von Breite zu Länge ist höher als bei den meisten Katamara-

nen auf dem Markt, was eine hohe Stabilität auch bei leichter Verdrängung gewährleistet. Bei der Option mit drehbarem Flügelmast ermöglicht ein im Mastfuß eingebautes Gerät die Messung der auf den Mast wirkenden Gesamtkraft. Dies ist eine Schlüsselinformation, die in direktem Zusammenhang mit der Gesamtkraft auf den Segelplan und den relativen Stabilitätsreserven steht.

Gesteuert wird das Boot mit zwei Pinnen, die Dank der schmalen Carbonruder leicht bedient werden können und ein optimales Gefühl für das Boot bieten. Die Ruder können optional als Kickup-Rudern geordert werden, um das Boot z.B. ohne Kran oder Travel Lift slippen zu können. Wer weniger Regattaambitionen hat, kann sich

auch eine Version mit einem konventionellen Steuerrad ordern.

Zur Motorisierung dienen, dem Streben nach minimalem Gewicht geschuldet, zwei einziehbare Aussenborder zur Verfügung.

### Technische Daten

Rumpflänge	12,48 m
Breite	7,65 m
Tiefgang Rumpf	0,5 m
Tiefgang Ruder	1,2 m
Tiefgang Schwert	2,7 m
Brückendecksfreiheit	0,8 m
Höhe über cwl	20,8 m
Großsegel	72 m <sup>2</sup>
SW-Fock	33 m <sup>2</sup>
Code 0	90 m <sup>2</sup>
Gewicht	4,3 t
Frischwasser	400 l
Treibstoff	2x110 l
Motorisierung	2 x AB

<https://neoyachts.com>

## E-40 Power Katamaran

Text Molabo

Zusammen mit der Firma Earthling in Neuseeland werden die ersten Katamarane mit MOLABO-System produziert. Der E-40 Power Katamaran wird als serieller Hybrid gefertigt, lautlos angetrieben von zwei MOLABO Elektroantrieben.

Der Katamaran verfügt über zwei autonome Antriebsstränge, einen für jeden Rumpf. Es werden insgesamt 4 Lithium-Ionen-Batteriemodule (2 auf jeder Seite) mit je 11 kWh verwendet. Die Module befinden sich in der Mitte des Bootes. Die 44-kWh-Lithiumbatterie kann durch eine auf dem Dach des Katamarans montierte Solaranlage aufgeladen werden. Die Solaranlage



wird durch zwei 8,5-kW-DC- Charge-Generatoren ergänzt.

Alle Systemkomponenten sind doppelt redundant und miteinander verbunden, um eine zuverlässige Funktion zu gewährleisten. "Der 50-kW-Antrieb von MOLABO ist ein wirklich beeindruckendes Produkt, da man für die Installation keine Hochvoltsicherheitsmaßnahmen benötigt", sagt John, Eigentümer von Earthling. Die Inbe-

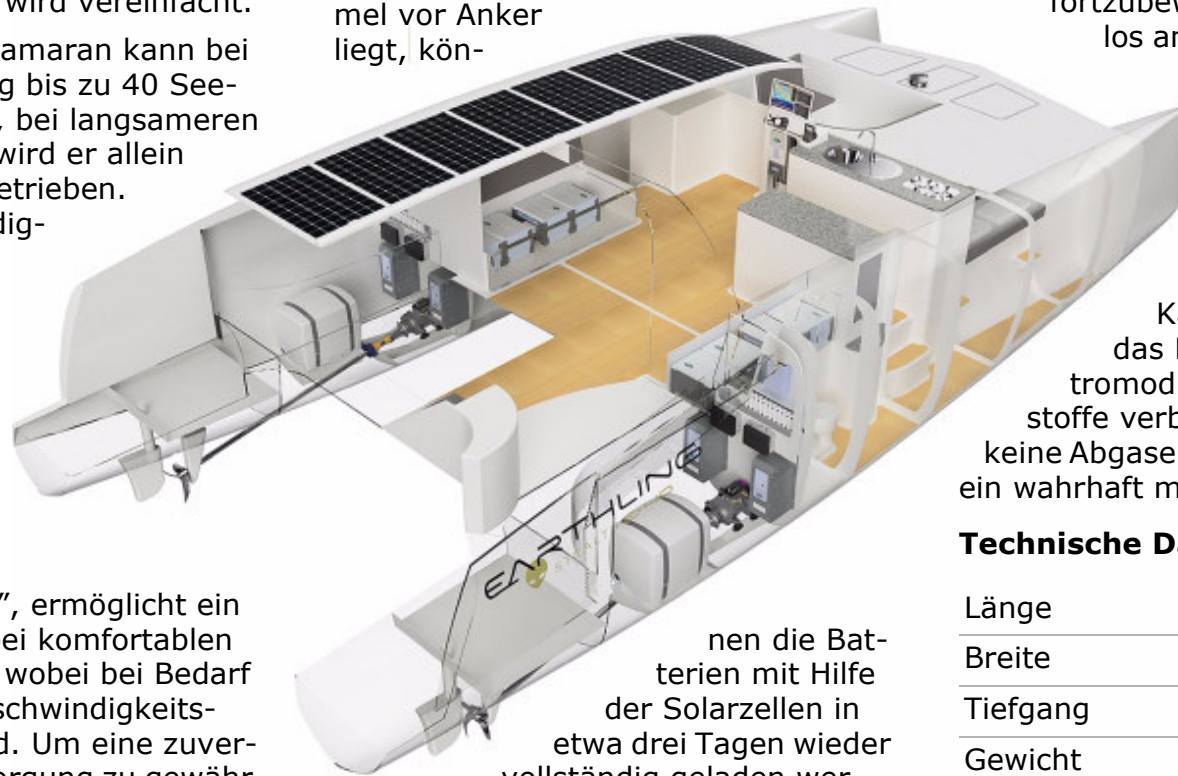
triebnahme des MOLABO-Elektroantriebs erfolgt über MolaLINK. Dadurch können die Ingenieure aus Neuseeland und Deutschland problemlos miteinander kommunizieren und der Fernservice für die Kunden wird vereinfacht.

Der E-40 Power Katamaran kann bei voller Batterieladung bis zu 40 Seemeilen zurücklegen, bei langsameren Geschwindigkeiten wird er allein durch die Batterie betrieben.

Bei einer Geschwindigkeit von 8 Knoten beträgt die Reichweite etwa 30 Seemeilen, während der Sweet Spot von 10 Knoten eine Reichweite von 20 Seemeilen ermöglicht. Das Konzept des Katamarans, "Segeln ohne Segel", ermöglicht ein müheloses Reisen bei komfortablen Geschwindigkeiten, wobei bei Bedarf auch kurze Hochgeschwindigkeitsfahrten möglich sind. Um eine zuverlässige Energieversorgung zu gewährleisten, schalten sich die Backup-Generatoren während der Fahrt automatisch ein und halten eine Kapazität von 20 % aufrecht. So kann der

Elektrokataran auch bei schwierigen Bedingungen und starkem Gegenwind große Reichweiten erzielen.

Wenn die der E-40 Power Katamaran unter sonnigem Himmel vor Anker liegt, können die Batterien mit Hilfe der Solarzellen in etwa drei Tagen wieder vollständig geladen werden. Alternativ können die Batterien auch über Landstrom in nur zwei Stunden wieder aufgeladen werden. Das Hybridsystem ist ein intelli-



genen die Batterien mit Hilfe der Solarzellen in etwa drei Tagen wieder vollständig geladen werden. Alternativ können die Batterien auch über Landstrom in nur zwei Stunden wieder aufgeladen werden. Das Hybridsystem ist ein intelli-

gener Kompromiss für diesen Katamaran, der die Vorteile der Solarenergie mit der Notwendigkeit einer schnelleren Aufladung bei Bedarf in Einklang bringt. "Sich mit 10 Knoten fortzubewegen, fühlt sich mühelos an, als säße man zu Hause auf der Couch", beschreibt John.

"Die schnittigen Rümpfe gleiten mühelos durch das Wasser, ohne dass man das Gewicht des Katamarans merkt. Und das Beste ist, dass im Elektromodus keine fossilen Brennstoffe verbrannt werden, es gibt keine Abgase und keinen Lärm. Es ist ein wahrhaft meditatives Erlebnis."

**Technische Daten**

Länge	12,00 m
Breite	5,50 m
Tiefgang	0,25 m
Gewicht	3,6 t

**Videotip**

[https://youtu.be/N\\_mUqjUMbQs](https://youtu.be/N_mUqjUMbQs)

<https://molabo.com>

## Technik

### QuenchSea Reel

Wie kann ich im Notfall Trinkwasser auf hoher See generieren? Habe ich ein entsprechend mit einem Wassermacher ausgerüstetes Boot zur Verfügung, stellt das kein Problem dar. Anders sieht es aus, wenn man in einer Rettungsinsel auf dem Ozean treibt.

Bisher gab es Entsalzungssysteme, die mit manuellen Pumpen arbeiten. Solange man fit genug ist mag es damit funktionieren. QuenchSea geht jetzt einen innovativen anderen Weg und nutzt als „Druckmittel“ Wasserdruck aus der Tiefsee.

QuenchSea Reel ist ein kapselförmiges Gerät mit einem Gewicht von 4 kg (9 lb), das 15 x 45 cm misst und an einer 550 m langen Angelschnurspule befestigt ist. Wenn die Benutzer Trinkwasser benötigen, lassen sie das Gerät

einfach auf eine Tiefe von 300 bis 500 Metern herab.

Der Wasserdruck in dieser Tiefe drückt das Meerwasser durch eine halbdurchlässige, austauschbare Membran im Filter, die Salze, Bakterien und Mikroplastikpartikel abfängt, während das Frischwasser in ein Auffangbecken fließt. Das Gerät wird dann einfach mit



einer speziellen Angelrolle oder normalen Angelrolle mit mindestens 500 m Angelschnur wieder hochgezogen

Nach Angaben des Unternehmens QuenchSea produziert diese Anlage alle fünf Minuten 1,5 Liter trinkbares Wasser. Das Gerät wird einfach wieder an die Oberfläche gezogen, um an das Wasser zu gelangen, das Berichten zu-

folge bis zu 98 % salzfrei ist und einen TDS-Wert (Total Dissolved Solids=Total gelöste Feststoffe) von weniger als 1.000 Teilen pro Million aufweist - alles über 1.000 wird als unsicher angesehen.

Die QuenchSea Reel kann zu einem speziellen Einführungspreis von 150 US-Dollar plus 30 US-Dollar Versandkostenpauschale vorbestellt werden. Die Auslieferung wird voraussichtlich noch vor Dezember erfolgen. Packungen mit zwei Ersatzfiltern werden für 60 US-Dollar verkauft.

QuenchSea Reel kann weltweit verschickt werden. Sie bieten eine Versandkostenpauschale für den nationalen und internationalen Versand an, die auf dem Wert des Warenkorbs und dem Gewicht des Pakets basiert. Es wird UPS für Lieferungen, Rücksendungen und Sendungsverfolgung eingesetzt.

[www.quenchsea.world](http://www.quenchsea.world)

## Autonome Katamaranfähre in Stockholm

Die norwegische Reederei Torghatten AS will noch 2023 die weltweit erste kommerzielle autonome und elektrische Passagierfähre in Betrieb nehmen. Sie wird regelmäßig zwischen den Inseln im Zentrum Stockholms verkehren.

Die autonome Technologie, die das Herzstück der Fähre bildet, wird seit einigen Jahren an der Norwegischen Universität für Wissenschaft und Tech-



nologie in Trondheim entwickelt, die im vergangenen Jahr im Rahmen ihres Autoferry-Projekts erfolgreich eine Fähre getestet hat.

Das System wird nun von dem Spin-Out-Unternehmen Zeabuz, an dem Torghatten AS beteiligt ist, kommerziell angeboten. Es besteht aus Radar und LiDAR, um andere Objekte auf dem Wasser zu verfolgen und ihnen auszuweichen. Es werden Infrarot- und Sichtkameras, GPS zur Positionsbestimmung eingesetzt, die dem KI-basierten "digitalen Kapitän" helfen, zu verstehen, was um die Fähre herum vor sich geht. Ebenso werden mit Ultraschallsensoren die automatischen

Anlegemanöver erleichtert.

Die Katamaranfähre hat eine Größe von 12 x 5 m. Sie bietet genügend Platz, um 25 Passagiere (und ein halbes Dutzend Fahrräder) zwischen den Inseln Kungsholmen und Södermalm in Stockholm zu befördern. Eine von ZEM gelieferte 188-kWh-Batteriebank wird von einer 7,7-kW-Solaranlage auf dem Dach aufgeladen, der Antrieb erfolgt über einen Elektromotor.

Die Zeam-Fähre soll ab Juni bis zu 15 Stunden pro Tag alle 15 Minuten verkehren.

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

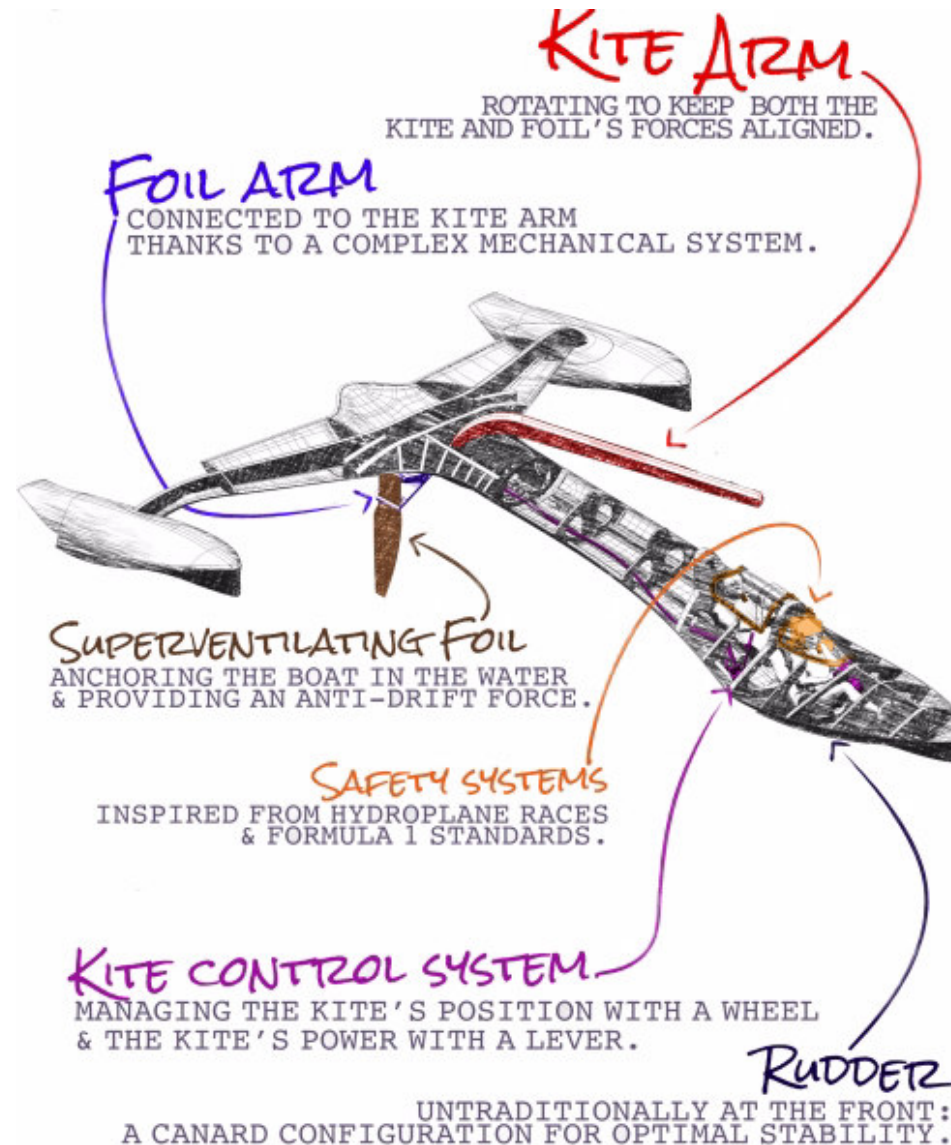
[www.torghatten.no](http://www.torghatten.no)

## Rekordfahrzeug SP80

Es ist offiziell! Die Stadt Leucate und das Ballungsgebiet Grand Narbonne werden uns diesen Sommer für unsere ersten Fahrten empfangen. Neben einem Stützpunkt am Hafen wird uns die "Manufacture de la glisse" zur Verfügung stehen, in der wir unsere Werkstatt und unsere Büros nur wenige Minuten vom Meer entfernt einrichten können.

*"Dank des herzlichen Empfangs der Stadt Leucate und der Gemeinde Grand Narbonne wird unser Boot von seiner ersten Ausfahrt an dem Ort segeln, den wir für unseren künftigen Rekordversuch ausgewählt haben."*

Als einer der Schlüsselpots in der Welt des Speedsegelns werden wir am Strand von Le Rouet entlang segeln. Er bietet nicht nur die perfekten Bedingungen für unsere zukünftigen Rekordversuche,



sondern ist auch ein Spot, den wir gut kennen, da wir dort in den letzten Jahren viele Drachentests durchgeführt haben!

Obwohl die Rümpfe bereits zusammengebaut sind, müssen wir noch einige Arbeiten im Inneren des Bootes und an den Anhängseln durchführen. Wir haben das alles im Bild links zusammengefasst.

Vor den ersten Testfahrten in Südfrankreich wollten wir das Boot unseren Unterstützern in der Schweiz vorstellen. Mit großer Freude öffnen wir zum ersten Mal unsere Türen für Sie!

Kommen Sie zu uns und entdecken Sie das Boot am Samstag, 10. Juni, ab 13 Uhr in Renens.

<https://sp80.ch>

## Stories und Berichte

### Fahrtenkatamarane werden immer größer

VPLP Design

Mehr Platz, der Komfort einer ruhigen Fahrt und hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten: Die Vorteile des Katamaranbesitzes sind wohl bekannt, aber sie werden auch proportional zur Rumpflänge verbessert. Infolgedessen wächst die Zahl der großen Katamarane und zieht neue Eignerprofile mit unterschiedlichem Hintergrund an. VPLP Design spielt weiterhin eine aktive und innovative Rolle auf diesem Markt, zu dessen Entwicklung wir maßgeblich beigetragen haben. Marc Van Peteghem und Mathias Maurios sprechen über Hintergründe, Neuigkeiten und Prognosen.

Die 1998 vom Stapel gelaufene 42 m lange *Douce France* war viele Jahre lang der größte Segelkatamaran der Welt. "Sie war einzigartig, der materielle Ausdruck eines Traums", erinnert sich Marc Van Peteghem, Mitbegründer von VPLP Design. "Obwohl das Boot für den Charterbetrieb konzipiert war, drückte jedes Teil von ihr die

*französische Lebenskunst aus.*" Mehr als zehn Jahre sollten vergehen, bevor ein anderes VPLP-Design, die *Hémisphère* (Stapellauf 2011), ihren Rekord brechen sollte. Dieser außergewöhnliche Katamaran mit einer Länge von 145 Fuß und einem 53 m langem Karbonmast wurde in der Pendennis-Werft in Falmouth (England) aus Aluminium gebaut und wunderschön ausgestattet. Er hat zwei Weltumseglungen hinter sich und bringt seinen

amerikanischen Eigner und Tauchbegeisterten weiterhin zu den außergewöhnlichsten Orten der Welt.

"Auch *Mousetrap* muss erwähnt werden, denn sie misst stolze 110 Fuß", sagt Marc Van Peteghem. Mit anderen Worten: der größte Kohlefaserkatamaran der Welt, gebaut von CDK Technologies, ausgestattet von JFA in Concarneau (Frankreich) und 2012 vom Stapel gelaufen. "Alle diese Katamarane sind einzigartige Projekte mit





Mousetrap

*dem gleichen Einsatzszenario: echte Seepassagen und Zugang zu abgelegenen Ankerplätzen, wo die Passagiere die Vorteile der erhöhten Stabilität genießen können, ohne dass der Tiefgang eingeschränkt wird."*

Während Katamarane über 24 m Länge nach wie vor ein Nischenmarkt sind, hat die Branche in den letzten Jahren einen Zuwachs an verschiedenen Kategorien erlebt, die Eignerprofile mit unterschiedlichem Hintergrund anziehen. *"Als ich vor dreiundzwanzig Jahren zu VPLP kam, begann ich mit der Arbeit an einem 78-Fuß-Katama-*

*ran"*, sagt Mathias Maurios, Partnerschaftsarchitekt und Leiter der Kreuzfahrtabteilung des Unternehmens.

*"Für die damalige Zeit war das ein großes Schiff. Heute hat Lagoon bereits einen 77-Fuß-Katamaran im Katalog, was zeigt, wie sehr sich der Markt verändert hat! Das industrielle Know-how hat die Grenzen der Fahrtenkatamarane verschoben, aber das hat die Entwicklung des Superyachtmarktes nicht behindert."*



Gunboat 80

### Innovation macht den Unterschied

Ein hart umkämpfter Markt, auf dem Innovationen den Unterschied ausmachen. Grand Large Yachting hat die 2015 erworbene amerikanische Marke Gunboat erfolgreich wiederbelebt und (in Frankreich) eine Reihe von Modellen von 68 Fuß bis 80 Fuß entwickelt. Mit ihrem außergewöhnlichen Stil und ihrer Leistung richten sie sich an eine erfahrene Kundschaft, die schnelle Passagen machen und an prestigeträchtigen Crew-Events teilnehmen

*möchte. "Sie bieten einen Komfort, den man bei Einrumpfbooten nicht kennt", sagt Mathias Maurios. "Gunboats sind ein voller Erfolg, aber auch andere Segmente entwickeln sich. Immer mehr Kunden steigen von Einrumpfbooten, manchmal auch Motor-yachten, auf große Fahrtenkatamarane um, weil diese einen geringen CO2-Ausstoß haben und weil sie sehr schnell segeln können, vorausgesetzt, das Gewicht wird unter Kontrolle gehalten."*



Die Gewährleistung einer möglichst einfachen Handhabung dieser großen Katamarane steht im Mittelpunkt der Forschung von VPLP Design. Die Oceanwings, die ursprünglich als Beitrag zur Dekarbonisierung der Schifffahrt konzipiert wurden, haben in ihrer Entwicklung ein Stadium erreicht, in dem sie auf den großen Kreuzfahrtschiffen von heute sehr konkret zum Einsatz kommen könnten. Sie wurden auf dem *Energy Observer* getestet und dann auf der *Canopée* (dem Frachtschiff für den Transport von Teilen der Ariane-6-Rakete) installiert und sind einfach zu bedienen. *"Diese Flügelsegel sind vollständig automatisiert und erfordern nur sehr wenig Training für die Besatzung"*, sagt Marc Van Peteghem.

Mehrere von VPLP Design entworfene Blauwasserkreuzfahrtprojekte nutzen bereits diese Technologie, wie z. B. die *Aperio*. Der Antrieb dieses 46 m langen Katamarans, dessen Liegefläche am Ankerplatz mehr als 500 m<sup>2</sup> beträgt, erfolgt ausschließlich über zwei parallele Flügelsegel, die beide reffbar und aufrollbar sind und weniger als 40 m hoch sind.

Foto: Jeff Brown, JFA Yachts, Gunboat

[www.vplp.fr](http://www.vplp.fr)

## 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)

### 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](mailto: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](mailto: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. 28m<sup>2</sup>

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](mailto:w.titze@gmx.at)**



## Kats ab 10 m Länge

### **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](mailto:adventuretourscrete@gmail.com)

### **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. Re-fit 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 gesegelt, Liegeplatz Apulien.

Auch Kauf von 50% Anteil möglich.

Name: Gerhard Hafner

**Email: gerhardhafner1@aon.at**

## Prout Snowgoose 37



Anzeige vom Oktober 2022

Baujahr: 1985

Preis: € 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 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**

## 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](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

### Astus 24



Anzeige vom Mai 2023  
 Baujahr: 2014  
 Preis: € 36.000,- (MwSt bezahlt)  
 Schneller Cruising-Trailer-Trimaran, nur wenig  
 Binnen gesegelt. Komplett mit Trailer (Tü  
 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 + Sicherheitsaus  
 rüstung  
 Optionale Zusatzausstattung (Torqueedo Tra  
 vel 1003S, Akkus, Velocitek SpeedPuck, Fen  
 der, ...): 2.950 EUR  
**Fotos: <https://photos.app.goo.gl/zYtNRjeEaQQ4zcQA>**  
 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 Torqeedo 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 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**

### **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

### 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 ad-

ventures 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](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; 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](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

### 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<sup>2</sup>. 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)**