

**J**ollensegler, die der Wunsch nach einem Kajütboot umtreibt, sind selten von den Geschwindigkeiten angetan, die sich mit solchen Gefährten erzielen lassen. Gleitfahrt ausgeschlossen, das gilt eigentlich für alle normalen Kleinkreuzer, quasi sobald das Kajütdach Fenster besitzt.

Nicht so beim Astus 20.2. Okay, so viel vorweg, die markanten Scheiben an den Aufbauseiten sind eigentlich gar keine, hier klebt die Werft aus der Bretagne nur ein wenig schwarze Folie auf. Aber es könnten ja Scheiben sein (Aufpreis: 430 Euro), denn unter Deck ist durchaus Platz zum Schlafen. Wenn auch knapp. Eine Person kann sich bequem auf den optionalen Polstern ausbreiten, der Rest der Crew muss an Land nächtigen. Oder auf den Trampolinen. „Ich habe Kunden, die stellen nachts rechts und links ein Igluzelt auf die Netze, wenn es mit dem Boot auf Törn geht“, erzählt Christoph Wentland, Importeur der französischen Trimarane. Eine Art zu reisen, die man mögen muss, sicher aber ein spannender Anschluss an Törns mit H-Jolle oder Zugvogel. Wenn der Schlafsack auch am vierten Tag noch trocken sein und die Pastasauce auch einmal frisch zubereitet werden soll, statt mitsamt den Nudeln aus der Dose zu kommen.

#### KAJÜTE DA, WOHNRAUM NA JA

Zwischen Sechs-Meter-Jollen und ebenso langen Kleinkreuzern klafft eine überraschend große Lücke – die mit Sportlern wie der Mantra Six oder der Seascape 18 nur unzureichend gefüllt ist, denn beide brauchen eine versierte Crew, um sie jollengleich segeln zu können. Einsteiger, die sich auf einem Zugvogel oder einem Polyvalken noch sicher wähten, lernen dort schnell das Fürchten, wenn die breiten Boote zu steigen beginnen. Trotz Kiel.

Hier sticht der Astus 20.2 in eine Lücke, durchaus erfolgreich, wie mehr als 50 verkaufte Einheiten in etwas mehr als zwei Jahren beweisen. Das zweitgrößte Boot in der

## WENIG STRESS, GROSSES VER- GNÜGEN – DER ASTUS GEFÄLLT

Flotte der französischen Werft verbindet die Welten des Jollen- und des Kleinkreuzersegelns auf eine interessante Weise, obwohl der Trimaran auf den ersten Blick weder mit der einen noch der anderen Art etwas gemein hat. Erst beim genauen Hinsehen fallen die Überschneidungen auf:

Stichwort Trailerbarkeit. Mit 480 Kilogramm Gewicht ist der Astus so schwer wie die Seascape 18 (Test in YACHT 3/2010). Die anlässlich der Baunummer 50 aufgelegte Version „Sport +“ fällt dank Carbonrigg und in Infusions-Technik gefertigten Rümpfen noch einmal 80 Kilogramm leichter aus. Auf straßentaugliche 2,54 Meter zusammengesoben, zieht jedes übliche Auto den Mini-Tri, es ist nicht einmal ein Anhänger mit eigener Bremsanlage nötig.

Übereinstimmungen auch beim Antrieb. 24 Quadratmeter Segelfläche stehen am 8,5 Meter hohen Mast, sowohl die Jollen- (H-Jolle, Zugvogel) als auch die Kielboot-Abteilung (Six, Seascape) ist ähnlich motorisiert. Mit einem Tiefgang des ballastlosen Steckschwertes von nur 1,25 Metern ist die Lateralfäche allerdings eher gering. Verschmerzbar, die stundenlange, harte Kreuz ist ohnehin nicht der Traumkurs eines Trimarans, hier würde der Astus im direkten Vergleich Federn lassen. Ihm liegt es eher, wenn der breite Traveller einen Schrick bekommt und man es etwas laufen lässt. Perfekt für Aufsteiger, die nicht so leistungshungrig sind, um sich die Turnerei auf sportlichen Kajütbooten antun zu wollen, wohl aber den Blick auf das sauber abreißende Heckwasser eines gleitenden Bootes genießen möchten.


#### POTENZIAL VORHANDEN, SPASS AUCH

Am Testtag liegt das Steinhuder Meer, binnenrevierüblich, fast bleiern da. 5, vielleicht 6 Knoten Wind bringen die Flaggen am Ufer müde zum Fächeln. Der Astus 20.2 hebt derweil schon den Luvschwimmer. Das geht im Serienzustand vielleicht nicht ganz so schnell, denn Importeur Wentland hat sich das Sondermodell „Sport +“ an den See geholt, das nicht nur mit farbkräftigerem Rumpf und Deck aufwartet, sondern vor allem mit viel Kohlefaser. Mast, Baum, Segel, Pinne und Bugspriet glänzen schwarz, dazu die Gewichtersparnis der Infusions-Technik – geschadet hat die knapp 5000 Euro teure Radikalkur dem Potenzial des Boo- →

Die große Breite sorgt für Power und wenig Lage, die Farben von Rumpf und Deck sind optional







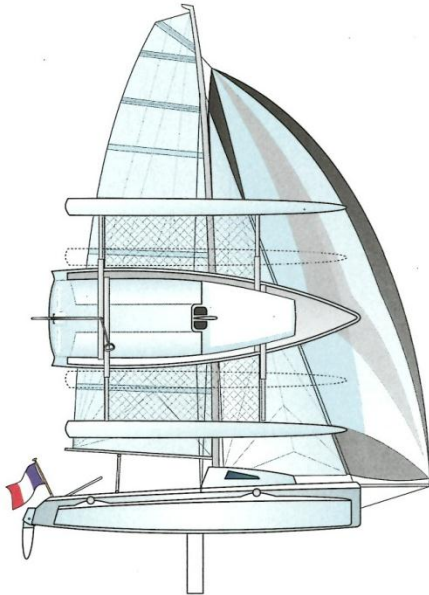
Roter Renner. Mit viel Carbon wird der Astus 20.2 zum Leichtwindgeschoss. Bei in Böen 10 Knoten Wind zeigte die Logge mehr als 11 Knoten Fahrt

# EINSTEIGER-DROGE

*Einfach schnell segeln: Der **ASTUS 20.2** fokussiert auf den simplen Spaß zwischendurch, ohne Aufwand, zu geringen Kosten. Der **TRIMARAN** ist leicht zu trailern und bietet der ganzen Familie etwas – am See und auf Tour*



## ASTUS 20.2



Kraftvoll. Die Schwimmer sind lang, die Anhänge schlank, und der Mast ist hoch

## MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE  
ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 48 Grad)	4,7 kn
60 Grad Windeinfall	6,2 kn
90 Grad (mit Gennaker)	12,3 kn
110 Grad (mit Gennaker)	10,5 kn
140 Grad (mit Gennaker)	6,7 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 5–10 kn (2–3 Bft.)  
Wellenhöhe: flaches Wasser

## POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 6,5
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Mit dem Paket Sport+ wächst die  
Tragezahl auf 6,5, Standard sind 5,8

## KOJENMASSE

Vorschiff	2,10 x 1,00 m
-----------	---------------

Knapp Durchschnitt Komfortabel

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Perspective Y. Design*  
CE-Entwurfskategorie *C (küstennah)*  
Lüa (Rumpflänge)..... 5,95 m  
Breite..... 4,25/2,54 m  
Tiefgang..... 0,25–1,25 m  
Gewicht..... 0,48 t  
Ballast/-anteil..... –  
Großsegel..... 19,0 m<sup>2</sup>  
Vorsegel..... 5,0 m<sup>2</sup>  
Maschine..... Außenborder

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE  
Rumpf und Deck entstehen wahlweise  
im Handauflegeverfahren oder mit Va-  
kuum-Infusion. Verbindung laminiert

## PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft ..... 20 480 €  
Preis segelfertig<sup>2</sup> ..... 25 500 €  
Garantie/gegen Osmose..... 2/5 Jahre  
WERFT *Astusboats, Brech, Frankreich*  
VERTRIEB *Yacht-Netze, Christoph*  
*Wentland; Tel. 05069/18 36,*  
*www.yacht-netze.de*

## Yacht-BEWERTUNG

Durchdachter Trimaran für Ein- und Aufsteiger mit einfach abrufbarem Potenzial, ohne sportliche Attitüden zu entwickeln. Bezogen auf die Bootslänge aber teuer

## Konstruktion und Konzept

- + Einfaches Einziehen der Schwimmer
- + Große Breite mit entspr. Stabilität
- Fenster nur optional/Attrappen

## Segelleistung und Trimm

- + Gute Leichtwindeigenschaften
- + Einhandtauglich
- Traveller nur gegen Aufpreis

## Wohnen und Ausbauqualität

- + Komfortable Koje für eine Person
- Polster nur gegen Aufpreis

## Ausrüstung und Technik

- + Gut dimensionierte Markenbeschläge
- Fockholepunkte falsch platziert

## DER ASTUS IST AUCH FÜR EIN- HANDSEGLER KEIN HINDERNIS

tes ganz sicher nicht. „Ich halte das Paket für ein faires Angebot“, ist sich Wentland sicher. Stehen tun die qualitativ guten Bauteile dem Flitzer jedenfalls.

Freude macht die feingefühlige Ruderanlage, die trotz schwenkbarem Blatt fast spielfrei läuft, wodurch sich das Boot entsprechend leicht anfühlt. Mit ihrem langen Ausleger ist jeder Platz in der Plicht erreicht und auch das Steuern kein Problem. Vom Ausleger bietet sich der Blick in die Windfäden, und so lässt sich der Sechs-Meter-Mehrrumpfer gut an der Windkante segeln. Die liegt, wie auch beim kleineren Astus 18.2, nicht so spitz zum Wind wie auf vergleichbar großen Einrumpfern, fällt mit rund 48 Grad aber durchaus akzeptabel aus. Wer das Boot intensiv segelt, wird zudem schnell spüren, mit welchem Längs- und Quertrimm sich noch mehr herauskitzeln lässt; das leichte Gefährt gewährt hier allein durch die diversen Sitzpositionen viel Spielraum.

Richtig Leben kommt aber auf, wenn die Fock weggerollt und der Gennaker gesetzt wird. Auf Halbwindkurs abgefallen, Schot dicht, geht es los. 10, 11, 12 Knoten zeigt das GPS an, das ist mehr als Windgeschwindig-

keit. Und mehr, als irgendein ähnlich langes Kajütschiff mal eben so aus der hohlen Hand bieten kann. Dabei springt der Astus so entspannt und unaufgeregt an wie eine H-Jolle im Leichtwindgalopp. Erst ein paar Grad Lage, dann wird das Plätschern am Heck ruhiger und die Spur stabiler. Ein Effekt, der den Astus auch für die Menschen interessant macht, die mit stark krängenden Booten nicht viel anfangen können, sich sogar vor dem möglichen Kontrollverlust ängstigen.

Der überproportional breite Astus 20.2 schiebt keine Lage. Jedenfalls keine, die den Namen verdienen würde. 5, vielleicht 10 Grad legt sich der Tri auf die Seite, dann ist Schluss bis zur Reffgrenze. Nur auf dem Leeschwim-

mer zu segeln, wie es die großen Vorbilder in Frankreich tun, ist bei dem flinken Familienboot nicht vorgesehen, dafür sind die Beams zu schwach und das Volumen der Rümpfe zu gering. So presst sich der Schwimmer bei Überdruck eher unter Wasser und bremst das Schiff ein. Eine Eigenschaft, die Ein- und Aufsteiger am Astus zu schätzen wissen, hält sie doch die Angst vor Kenterungen niedrig.

## AUSSTATTUNG UND PREIS TOP

Je schneller ein Boot unterwegs ist, desto wichtiger ist, dass die Bedienung problemfrei funktioniert. Astus passt deshalb die Beschlagsausstattung den Bedürfnissen entsprechend an. Wer den Standardumfang ordert, bekommt neben Dacronsegeln auch nur eine zentral angeschlagene Vierfach-Großschot von Harken. An der auf dem Kajütdach gefahrenen Fockschot gibt es nicht viel zu simplifizieren. Wird dagegen die Sportversion geordert oder gar die getestete Variante Sport+, gibt es einen breiten Traveller, eine 6:1-Großschot, Backstagen, Cunningham sowie eine Endlos-Rollanlage. Fast alles von Harken, auf Wunsch auch von der in Deutschland noch recht unbekanntem

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



## DURCHDACHT AUCH IM DETAIL

Marke Karver – in der französischen Multi-hull-Szene dagegen ist sie derzeit das Non-plusultra.

Sinnvollen Verzicht übte die Werft beim Mastfuß. War das Rigg des Astus 18.2 noch drehbar gelagert und macht Trimmspiele-reien wie auf einem großen Strandkat möglich, steht beim 20er das Profil gerade und fest in der Spur. Gut so, denn den geringen aerodynamischen Vorteil hätte nur ein wirklich versierter Könnner aus dem Tri heraus-segeln können. Mit einem klassischen Mast-fuß fällt dafür das Maststellen und -legen erheblich leichter.

Derart ausgestattet, verlangt die gesamte Bootsbedienung weder nach Hirn- noch nach Muskelschmalz und ist auch für Ein-handsegler kein Hindernis. Was man von keinem der Einrumpf-Konkurrenten behaupten kann. H-Jolle einhand? Solo-Gennakern auf der Six? Keine guten Ideen. Auf dem Astus ist das einzige Manöver, das sich zu zweit besser bewerkstelligen lässt, das Einrollen des Großsegels. Ohne Dirk und ohne Lazy-Jacks, beide wären auf diesem Boot auch wenig angebracht, fällt einem das teure Laminatsegel direkt in die Plicht, sobald das Fall aus seiner Klemme kommt.

Ähnlich simpel wie die Segeltechnik gerät auch das Ein- und Ausfahren der Seitenschwimmer. Die Beams, simple Aluminiumrohre mit rund zehn Zentimetern Durchmesser, sind im Mittelrumpf in entsprechend größeren Rohren gelagert und werden bei Bedarf einfach ineinandergeschoben. Trampolin und Backstag lösen, Bolzen ziehen, zusammenschieben – fini. Wer geübt ist, braucht pro Seite nicht mehr als zwei Minuten. Anschließend ist der Astus noch stabil genug zum Motoren, passt aber in jede übliche Kleinkreuzer-Box.

Bleibt der Preis. Und selbst dort ist es der Werft gelungen, den Astus geschickt zu platzieren. Mindestens 19 000 Euro kostet eine Mantra Six, 22 000 eine Seascape. Der Astus 20.2 beginnt bei 20 480 Euro, die besser ausgestattete Sportversion liegt bei 23 400 Euro. Damit liegt der Trimaran auf dem Niveau vergleichbarer Spaßboote und bietet Umsteigwilligen eine interessante, durchaus attraktive Option.

Klar ist: Wer jollenartiges Segeln auch mit Kajüte nicht vermissen will, für den kann der Astus die perfekte Umstiegsdroge sein.



In weniger als fünf Minuten sind die Schwimmer des Astus eingeschoben

*Der Astus 20.2 ist ein echter TRIMARAN: Erst mit ausgefahrenen Schwimmern wirkt er stimmig und komplett. Sind sie am Rumpf, ist der 20-Fußer so kipplig wie eine Jolle*



Der flache Gennaker wird am ausfahrbaren Bugspriet gesetzt, die Spiere aus Kohlefaser ist optional



Alle Fallen werden direkt am Mast bedient, das geschieht trotzdem einfach und bequem aus der Plicht



Die gut unteretzten Backstagen an den Schwimmern gehören zum Sportpaket, sind aber immer sinnvoll



Aufgrund der großen Breite schiebt der Astus nie mehr als 10 Grad Lage. Besonders für Einsteiger angenehm



Der vordere Teile der Kajüte ist ein von oben zugänglicher Stauraum, gut nutzbar als Ankerkasten



Bevor die Schwimmer eingeschoben werden können, muss das Trampolin etwas gelöst werden