

Der Kombinator

Freizeitvergnügen. Der französische Trimaran segelt flott, dient bei Bedarf als Badeplattform und spricht eine breite Zielgruppe an

Trimarane sind Nischenprodukte. Das hat weniger mit einem Mangel an potenziellen Interessenten als mit dem Preis zu tun. Ein Mehrkörper kostet

Drei mal drei

Kaufen oder chartern. Herbert Wied, Chef der Firma ITCnet-Trading, hat sich auf Verkauf und Vercharterung kleiner, preiswerter Multihulls spezialisiert. Seit 2009 vertriebt er den Sporttrimaran Weta 4.4, nun hat er sein Portfolio um die Astus-Palette erweitert. Im April dieses Jahres hat er im Seebad Breitenbrunn das Multihull Sailing Center eröffnet, wo zwei Weta 4.4 Trimarane, ein Astus 18.2 Sport und ein Astus 20.2 Sport+ stunden-, tage- oder wochenweise gechartert werden können.
www.multihull-sailing.net

mehr als ein Monohull vergleichbarer Größe, bietet aber, zumindest was den Innenraum betrifft, weniger Platz. An Deck sieht die Sache anders aus. Das Cockpit ist zwar ebenfalls kleiner, dafür sorgen ausladende Trampoline und Schwimmer für komfortable Weitläufigkeit.

Und dann ist Multihull-Segeln auch eine Frage der Philosophie. Der eingefleischte Jollen- und Kielbootsegler steht Mehrkörpern meist skeptisch gegenüber, umgekehrt wird dem Hobbie- oder Nacra-Segler in der vergleichsweise beschaulichen Welt der Einrumpfer schnell fad. In diesem Spannungsfeld bilden Trimarane eine eigene Sparte: Sie segeln, wie es für einen Multihull typisch ist, flott, krängen praktisch nicht und sind im Gegensatz zu Sportkatamaranen familientauglich.

Der französische Astus 20.2 ist ein typischer Vertreter der neuen

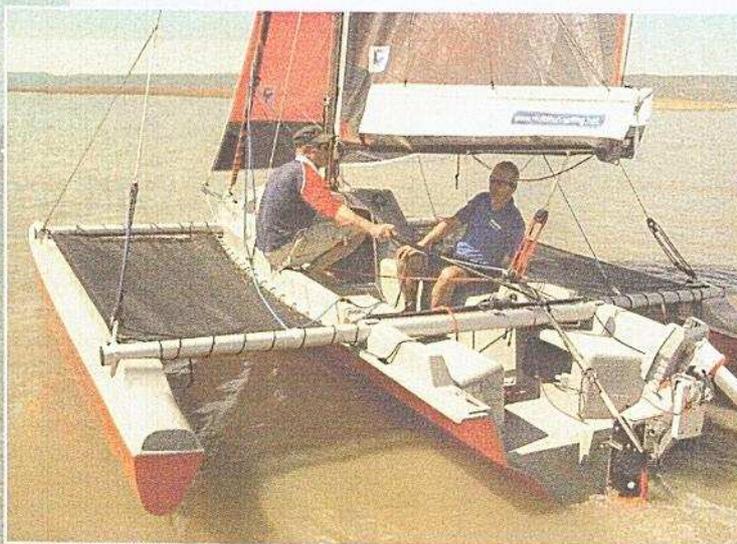
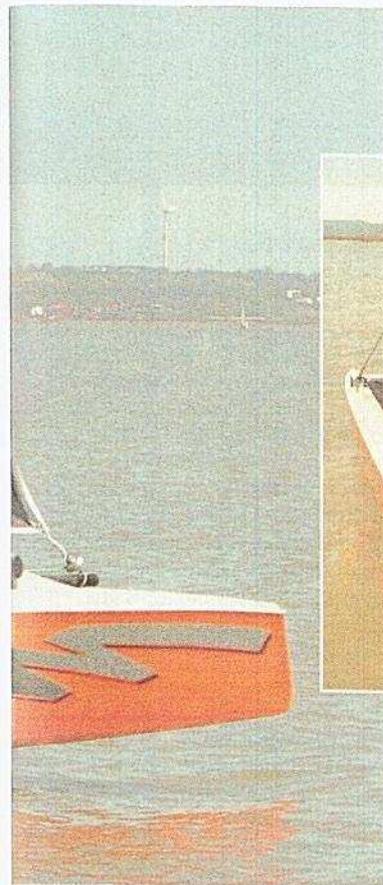
Trimaran-Generation: Breiter Mittelrumpf, Bugspriet, steile Steven, kleine Kajüte und einfahrbare Schwimmer, wodurch sich die Breite von segelfreundlichen 4,20 Meter auf liegeplatzfreundliche 2,54 Meter reduzieren lässt. Die damit verbundene Trailerbarkeit ist ein weiterer Vorteil, das darf man sich von einem Boot dieser Größe aber auch erwarten.

Der Grad der Sportlichkeit hängt vom jeweiligen Modell ab, wobei vier Varianten zur Wahl stehen. Die getestete Sport+-Version war mit Karbonrigg, Pentex-Segeln, Rollgennaker, Traveller sowie im Infusionsverfahren hergestellten und daher um 80 Kilogramm leichteren Rumpfen ausgestattet. Die um rund 8.000 Euro günstigere Basisversion begnügt sich mit Alurigg, Dacronsegeln und reduziertem Deckslayout. Dazwischen siedeln die Standard-Sport-Variante und die XL-Version mit größerer Kajüte, längeren Kojen und zusätzlichem Stauraum unter den Cockpitbän-

ken. Letztere könnte für Tourensegler und Familien eine interessante Alternative sein. Sie ist mit zwei seitlich positionierten Schwertern ausgestattet, wodurch man im Niedergangsbereich der Kajüte zusätzlich Platz gewinnt. Egal für welches Modell man sich entscheidet, unter Deck ist es immer eher dunkel, weil der Astus serienmäßig ohne seitliche Luken in der Kajüte ausgeliefert wird. Es werde Licht? 430 Euro drauflegen, dann baut die Werft zwei Fenster ein.

LOKALAUGENSCHEN

Zusammenfoldet wie eine Ziehharmonika lag der Astus 20.2 vor dem neuen Multihull Sailing Center im Seebad Breitenbrunn. Gut so, wir wollten schließlich wissen, wie schnell der kleine Tri segelfertig ist. Tatsächlich benötigten wir keine zehn Minuten für dessen „Entfaltung“: Einen Sicherungsbolzen pro Beam und Seite rausnehmen, den Schwimmer nach außen drücken und mittels Bolzen wieder fixieren, das war's auch schon. Die Fallen werden direkt am Mast, aber vom Cockpit aus bedient, der Rollgennaker mit Endlosroller im eingerollten Zustand als „Wurst“ gesetzt.



FOTOS: ROLAND DULLER

Multitalent. Dem Astus 20.2 genügt ein Lüfterl um in die Gänge zu kommen, richtig flott wird es ab drei Beaufort. In der Parklücke kann er ein Beinchen einziehen, bei Bedarf auch das zweite



Die Wanten sind an außenliegenden Püttings am Mittelrumpf verstag, Backstagen zur Kontrolle der Mastbiegung sind vorhanden, auf einen rotierenden Mast hat man jedoch verzichtet. Das unterstreicht die Ausrichtung des Konzepts: Der Astus 20 will auch in der Regattaversion keine komplizierte Hightech-Rennziege, sondern ein gut segelnder, von Einsteigern beherrschbarer Trimaran sein. Geringes Gewicht und üppige Segelgarderobe schaffen dafür ideale Voraussetzungen. Die Beschläge der Sport+-Version sind von ordentlicher Qualität, ihre Anordnung allerdings nicht in allen Belangen perfekt. So war am Testschiff die Klemme für den flach geschnittenen Gennaker etwas zu weit hinten positioniert und die Verbindung zwischen Ausleger und Pinne suboptimal. Kleinigkeiten, die sich leicht beheben lassen. Allerdings sollte man darauf vor dem Kauf hinweisen, das erspart nachträgliche Arbeit und unschöne Löcher.

Das Cockpit ist eher schmal und lang, dennoch haben vier bis fünf Personen reichlich Platz (für sieben ist er zugelassen) und

sitzen dank abgeschrägter Stills auch einigermaßen komfortabel. Bei Leichtwind wird man sich in der Regel immer vor dem achterlichen Beam aufhalten, bei Starkwind unter Gennaker rutscht der Steuermann hinter den Beam, der Rest der Crew ebenfalls weiter nach achtern und schon liegt der Astus gut ausbalanciert im Wasser. Der Längstrimm ist bei diesem Boot ganz entscheidend – das längliche Cockpit kommt dem entgegen.

IM WIND

Der nach und nach schwächer werdende Südwind trübte zu Beginn des Tests ein wenig die Stimmung. Surfen mit 15 Knoten, eine Spezialität des Astus, war leider nicht mehr angesagt, doch der kleine Tri entpuppte sich als richtiger Leichtwindspezialist und glitt unter Gennaker leichtfüßig übers Wasser. Ausgezeichnete Segeleigenschaften bis etwa 1,5 Beaufort sind typisch für Trimarane mit gutem Gewichts-Segelflächenverhältnis. Zwischen 1,5 und knapp drei Beaufort ist dann Pause: In diesem Windbereich bewegen sich auch Trimarane maximal mit Rumpfgeschwindigkeit fort, segeln in etwa so schnell wie ein Monohull gleicher Größe, aber an der Kreuz nicht ganz so hoch. Ab drei Beaufort, wenn der Astus ins Gleiten kommt, geht auf allen Kursen wieder richtig die Post ab.

Zurück zum Leichtwind: Um bei diesen Bedingungen das volle Potenzial abrufen zu können, braucht es Konzentration. Die Segel sollten gut eingestellt sein und, ganz wichtig, der Gewichtstrimm muss passen, dann bedankt sich der Astus mit erfrischender Dynamik. Im Idealfall ist der Luvschwimmer in der Luft, man hört kein Gurgeln am Heck und sieht einen sauberen Wasserabriss. Das erreicht man, indem die Besatzung so weit vorne wie möglich sitzt; der Vorschoter liegt am besten vorne in Lee auf dem Trampolin.

Zum Manövrieren: Wenden und Halsen funktionieren problemlos, wobei die Französin Links- und Rechtswalzer beherrscht. Bei etwa zwölf Knoten Wind schlugen die Latten im Groß von selbst um, unter acht Knoten musste man nachhelfen.

Vor dem Einlaufen in den Hafen können nach dem Bergen der Segel ein oder zwei Schwimmer eingefahren werden. Ist genug Platz in der Box, zieht man nur ein Bein ein, in diesem Modus ändert sich an der floßartigen Stabilität nichts. Das Einholen der Beams ist genauso simpel wie das Ausfahren: Verschnürung vom Trampolin lockern, Backstagen entspannen, beide Arretierungsbolzen entfernen, mit dem Fuß ins Trampolin steigen und den Beam mittels Bolzen in der Hafensposition fixieren. Fertig, ab an die Strandbar.

RESÜMEE

Der Astus 20.2 ist eine günstige Möglichkeit in das an sich teure Segment des Trimaran-Segelns einzusteigen. Er bietet das, wofür gut segelnde Tris bekannt sind: Maximalen Segelspaß, Einsteiger- und Familientauglichkeit, einfaches Handling und traumhaft große Sonnenliegen.

Roland Duller

ASTUS 20.2

| | |
|------------------------|-------------------------|
| Rumpflänge: | 5,95 m |
| Breite: | 2,40–4,25 m |
| Tiefgang: | 0,25–1,25 m |
| Gewicht: | 400 kg |
| Auftrieb Seitenrumpfe: | 650 l |
| Segel (Std./Sport): | 21/24 m ² |
| Gennaker: | 17/20/25 m ² |
| Mastlänge: | 7,65 m |
| Personen: | max. 7 |
| Motor: | max. 6 PS |
| Konstruktion: | Jean-H. Pommois |

PREIS: € 21.900,-
(inkl. Segel, inkl. MwSt.)

Versionen:

| | |
|------------------|----------|
| Sport: | 24.900,- |
| XL (gr. Kajüte): | 28.550,- |
| Sport+: | 30.250,- |

Vertrieb & Charter: ITCnet Trading & Consulting GmbH, 8670 Krieglach, Tel.: 0664/846 6117, E-Mail: office@multihull-sailing.net, www.multihull-sailing.net

YACHTTESTS ZUM DOWNLOADEN.
www.yachtrevue.at