



Läuft! Der rollbare Gennaker beschleunigt den Astus im Test kurzzeitig auf über 15 Knoten

FRISCHER WIND IN KLEINER NISCHE

*Bewohnbare Trimarane mit weniger als acht Meter Länge gibt es kaum. Mit dem **ASTUS 24** stößt nun ein neues, attraktives Boot in das Segment, das bislang Corsair vorbehalten war. **EXCLUSIVTEST** des Trailer-Tris*

Ein Boot. Ein einziges. Es ist kaum zu glauben, dass es im so variantenreichen Yachtsport tatsächlich immer noch Nischen gibt, die nahezu unbesetzt sind. Trailerbare Kreuzer-Trimarane in der 25-Fuß-Klasse sind so ein Fall. Einzig Corsair lieferte zuletzt etwas Passendes, den Dash 750. Doch auf einmal ist Bewegung im Markt: Dragonfly aus Dänemark kündigt einen neuen 25er an. Die französische Werft Astus schafft derweil Tatsachen und schickt den Astus 24 ins Rennen. Alle drei sind ähnlich spezifiziert, vergleichbar breit und schwer. Und doch so unterschiedlich.

Das beginnt schon bei der Werft-Philosophie: Markiert der 25-Füßer bei Corsair und Dragonfly den untersten Einstieg, ist das gleich lange Boot im französischen Werftportfolio das Flaggschiff. Da ist es wichtig, dass Kunden, die zum Beispiel vom kleineren 20er aufsteigen, sich sofort an Bord wohlfühlen. Das augenfälligste Merkmal sind daher die runden Aluminium-Beams. Der Tri kommt völlig ohne aufwändige Gelenke und Klapptechniken aus, bei

Bedarf werden die asymmetrisch angeordneten Ausleger einfach durch den Rumpf geschoben. Das klappt auf sechs Meter Rumpflänge gut und ist bei sieben Metern nicht schlechter. Klar: So steif wie die komplex konstruierten Konstruktionen der Wettbewerber ist diese Art der Befestigung nicht, Segelspaß geht dadurch aber nicht zwangsläufig verloren.

Das zeigt der große Astus-Tri beim Testtermin auf dem Neusiedler See in Österreich. Böiger Wind mit 3 bis 4 Beaufort weht von

Westen, und schon unter vollem Groß und Standardfock sprintet das leichte Boot voran.

YAKUUMINFUSION HÄLT SCHLANK

760 Kilogramm weist der Prospekt als Leergewicht für das segelklare Boot aus, das ist ein guter Zentner weniger als der in Vietnam laminierte Dash von Corsair. Astus setzt dabei auf Vakuuminfusion – und das Weglassen jeglicher Innenverkleidungen unter Deck. Auch im Laminatplan selbst wird die eine oder andere Lage Glas gespart, das Deck ist nicht ganz so steif, wie man erwarten könnte.

Umgekehrt macht sich die Diät auf der Logge spürbar bemerkbar. Böenfetzen nimmt der Tri gut an und beschleunigt auch auf spitzen Kursen schnell auf mehr als zehn, oft zwölf Knoten. Dabei braucht es auf dem Testboot eine sichere Hand, der Ruderdruck ist mitunter kräftig. Auch teilt sich das Blatt in diesem Geschwindigkeitsbereich lautstark mit, erst bei noch höheren Geschwindigkeiten – maximal zeigte die Logge im Test 15,2 Knoten an – ebbt die brummen- de Geräuschkulisse wieder ab. Möglich, dass das für den flachen Neusiedler See ein- →

**DAS DESIGN
IST MODERN,
DAS KONZEPT
BESTECHEND
EINFACH**

Einfach gestrickt. Pantry,
Sitzbänke, Tisch, rundherum
nacktes Topcoat. Der Charme
des Astus ist nüchtern



gekürzte Ruderblatt an diesem mäßigen Eindruck nicht unbeteiligt war. Fraglos aber bleibt: Der Astus macht Freude.

Besonders locker lässt es sich unterwegs in den optionalen Heckkorbsitzen Platz nehmen, die sollten auf keinen Fall fehlen. Von hier aus hat der Steuermann alle Schoten gut im Griff, auch die auf dem Kajütdach endenden Fockschoten. Geht es häufiger einhand auf Tour, können an dieser Stelle die selbstholenden Harken-Winschen hilfreich sein, die gegen Aufpreis auch auf dem Testschiff montiert waren. Nichts für zarte Hände: der Traveller. Ist ordentlich Druck im Groß, reicht die Untersetzung nicht, eine Umlenkung mehr wäre wünschenswert. Zumal alle anderen Trimmrichtungen in guter Größe und Qualität verbaut sind.

Zierlich dagegen das Rigg. Von Seldén produziert, gefällt es durch seine einfache Handhabung - Wettbewerber Corsair setzt stattdessen auf einen drehbaren Flügelmast, der den Umgang mit dem Rigg zumindest für Laien etwas erschwert. Die schiere Tuchmenge, die sich am Astus setzen lässt, ist dagegen vergleichbar: Während die Stan-

dardgarderobe mit 34,6 Quadratmetern gut gewählt ist, übertrumpft Astus sogar beide Wettbewerber, wenn man zur Sportausstattung greift: Dann stehen 40 Quadratmeter Amwind-Fläche am 10,76 Meter hohen Mast zur Verfügung. Wer das überlegt, sollte aber auch die Carbon-Option für Beams und Großbaum in Erwägung ziehen, um dem Schiff mehr Steifigkeit zu verleihen.

Satte 5,25 Meter ist der Astus breit. Die Schwimmer mit ihren Wavepiercer-Steven

sind 60 Zentimeter kürzer als der Mittelrumpf. Ihr Volumen ist ausreichend, wenn auch nicht übermäßig. Ab zwölf Knoten Fahrt steckt der leeseitige Rumpf gut im Wasser, 1250 Liter Auftrieb pro Seite wirken aber als solides Stützbein.

Unschön: Das Fockfall des Testbootes dehnte stark, nur durch mehrfaches Nachsetzen blieb die Fock so, wie sie sein sollte. Das ist besonders deshalb schade, weil die schon im Standard gelieferten Tücher von außergewöhnlich guter Qualität sind. Produziert von einer französischen Segelmacherei, gibt es hochwertiges Square-Tuch, robuste Verarbeitung und gut dimensionierte Rollenrutscher für die durchgehenden Latten des Großsegels.

LEBENDIGES SEGELN WIRD MIT KARGEM INNENRAUM ERKAUFT

MEHR SICHERHEIT BEIM AUFLAUFEN
Sinnvoll: Anstelle eines Steckschwerts ist ein Schwenkschwert installiert. Auflaufen bei höheren Geschwindigkeiten verliert einen Teil seines Schreckens. Auch schön: Der Schwertkasten ist beinahe unsichtbar in den Innenausbau integriert. Maximal 1,45 Meter geht der Astus 24 tief, bei aufgeholtem →

AN DECK



Das in **VAKUUM-INFUSION** gebaute Boot ist leicht und steif, die verbaute Technik von sehr guter Qualität. Mit **760 KILOGRAMM** ist der Tri leicht trailerbar



ANKERKISTE

Raum für das Ankergeschirr ist nicht unter Deck, sondern obendrauf. Eine Klappe deckt das Staufach ab



EXTRARAUM

In den Schwimmern ist jeweils ein größeres Fach verbaut, durch das kleine Luk passt aber nicht viel



SCHIEBESYSTEM

Die Beams aus Aluminium sind versetzt angeordnet und werden bei Bedarf einfach zusammengesoben



GROSSSCHOT

Das Großsegel ist mit der kräftigen Talje gut bedienbar, der Traveller sollte eine Umlenkung mehr haben



NUR SEGELN IST UMWELTSCHONENDER

Störender Abgasrauch und Geruch gehören bei den neuen **D1 und D2 Boots- und Yachtdieseln** der Vergangenheit an.

Die Partikelemission wurde um 50% reduziert und die Emissionswerte erfüllen die weltweit strengsten Abgasnormen.

Dazu kommt, dass die Neugestaltung der Brennräume auch dafür sorgt, dass die D1 und D2 Boots-, Yacht- und Dieselmotoren jetzt noch leiser laufen.

Wenn Sie noch umweltschonender fahren wollen, müssen Sie Segel setzen.

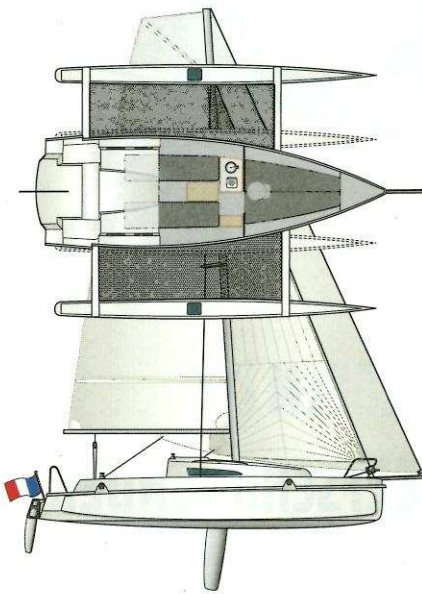
VOLVO PENTA

www.volvopenta.de



EINFACH - BESSER

ASTUS 24



Die große Breite lässt sich durch den Schiebemechanismus auf 2,54 Meter reduzieren

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

46 Grad	6,2 kn
60 Grad	12,1 kn
90 Grad	12,5 kn
120 Grad*	13,3 kn
150 Grad*	7,6 kn

4 kn 6 kn 8 kn 10 kn 12 kn

Windgeschwindigkeit: 10–14 kn
(3–4 Bft.), Wellenhöhe: glattes Wasser

*Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 6,46

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die Wettbewerber Corsair Dash und Dragonfly 25 sind vergleichbar betucht

KOJENMASSE

Vorschiff	1,90 x 1,16/0,45 m
Salon Stb.	1,97 x 0,54 m
Salon Bb.	1,97 x 0,54 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukt. Henseval Yacht Design
CE-Entwurfskategorie..... C
Lüa (Rumpflänge)..... 7,40 m
Breite..... 5,25 / 2,54 m
Tiefgang/alternativ..... 0,35–1,45 m
Gewicht..... 0,76 t
Großsegel..... 22,0 m²
Rollfock..... 12,6 m²
Maschine (Außenborder)..... 9 PS max.

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
Rumpf, Deck und Schwimmer entstehen im Vakuuminfusionsverfahren. Beams Aluminium, optional Carbon

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 52 000 €
Preis segelfertig (ohne Motor)² 59 400 €
Garantie/gegen Osmose 2/2 Jahre

Werft Astus Boats, F-56400 Brech
Vertrieb Yacht-Netze, 31028 Gronau,
www.yacht-netze.de; ITC-Net, A-8670
Krieglach; www.multihull-sailing.net

Yacht-BEWERTUNG

Der Astus 24 definiert die neue Einstiegsklasse in diesem Segment. Die unkomplizierte Technik hält den Preis niedrig, das Segelverhalten ist trotzdem ordentlich

Konstruktion und Konzept

- + Leicht u. steif durch Vakuuminfusion
- + Mit jedem Pkw trailerbar
- Sichtbare Verwindung der Beams

Segelleistung und Trimm

- + Leicht abrufbare Geschwindigkeit
- + Hochwertiges Seldén-Rigg

Wohnen und Ausbauqualität

- + Schlafplätze für vier
- Polster beim Testboot zu kurz
- Finish-Mängel im Detail

Ausrüstung und Technik

- + Gute Beschläge
- + Hochwertige Segelgarderobe
- Traveller zu direkt übersetzt
- Ungesicherte Tanks

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

Schwert bleiben noch 35 Zentimeter unter der Wasserlinie. Perfekt für seichte Reviere.

KARG UND WEISS

Wie immer gilt, das ist auch beim Tri nicht anders: Nur leicht ist schnell. So kommt der 24er unter Deck trist und leer daher, obwohl seine Kajüte ihn eigentlich als bewohnbaren Kreuzer-Tri kenntlich macht. Man darf jedenfalls nicht den Komfort vergleichbar langer Kleinkreuzer erwarten. Der Astus hüllt sich stattdessen in weißes Topcoat. Kein hübsch lackiertes Holzmöbel durchbricht die Eintönigkeit, da fallen Nachlässigkeiten der Werft doppelt auf.

Richtig ist, Astus hat erstmals ein bewohnbares Schiff im Sortiment, muss noch lernen, eine wohnliche Atmosphäre zu schaffen. Der Wille dazu ist da – und viel wichtiger: der Raum an Bord auch. Im Vorschiff könnte sogar eine wirklich komfortabel große Doppelkoje entstehen, wären die Polster auf dem Testschiff nicht zu kurz geraten. Zukünftig sollen diese zwei Meter lang werden, das verspricht der Importeur genauso wie Rückenpolster und ein sorgfältigeres Fi-

nish unter Deck. Unter einem Einlegebrett findet das Chemie-WC Platz, das ist gut und einfach gelöst. Ein Vorluk sorgt für Luft, Stauraum gibt es nur unter den Polstern.

Im Salon schmiegt sich eine kleine Pantryzeile ans Mastschott; die gibt es allerdings nur gegen Aufpreis. Mit einer kleinen Spüle samt Handwasserpumpe und Platz für einen einflammigen Gaskocher bietet sie Raum für das Nötigste. Und passt damit zum Schiff. Was nicht gefällt, sind die frei in den Stau-

fächern platzierten Kanister für Frisch- und Abwasser. Weder sind sie dicht noch fixiert. Hier ist eine bessere Lösung gefragt, genauso wie für die eine oder andere der handwerklichen Unzulänglichkeiten, mit denen die Werft bei ihrer allerersten Baunummer noch gekämpft hat.

Sind die aber abgestellt und ordert der Kunde das rund 8000 Euro teure Kreuzerpaket gleich mit, erhält er einen lebendig zu segelnden und modernen Trailertrimaran. Und das zu derzeit kaum schlagbaren Konditionen: 52 000 Euro kostet der Tri, damit ist der Astus 24 das mit Abstand günstigste Angebot in diesem Segment, den 2015 erscheinenden Dragonfly 25 schon mit eingerechnet. Der dürfte, typisch Dragonfly, hochwertig werden, aber auch finanziell wieder das Topsegment besetzen. Derzeit plant die Werft einen Basispreis von 84 000 Euro. Für diese Summe kann man den Astus komplett ausstatten und etliche Reisen unternehmen.

Klar ist: Mit der ruhigen Nische ist es bei den Trailer-Tris vorerst vorbei.

**DER PREIS IST
ATTRAKTIV, DIE
VERARBEITUNG
HAT ABER NOCH
POTENZIAL**

MARTIN-SEBASTIAN KREPLIN

DETAILS

Während die **BAUQUALITÄT ÜBERZEUGT**, ist in manchen Bereichen unter Deck offensichtlich, dass der 24er das erste Fahrtenboot der Werft ist. **VERBESSERUNGEN** im Detail wären gut



HEBELUK
Der große Deckel über dem Niedergang lässt sich in drei Stellungen arretieren



WASSERKANISTER
Die Speicher für Frisch- und Abwasser sind nicht fixiert und dichten nicht komplett ab



clear ahead

DIMENSION-POLYANT

... the true sailcloth producer



Achten Sie auf das Label!



dp-sail 2013 ©