

DAS MAGAZIN FÜR WASSERSPORT AM BODENSEE

# IBN

WWW.IBN-ONLINE.DE



Euro 5,70  
E 2356 D

09|2017



**INTER  
BOOT**  
BOOTH

FRIEDRICHSHAFEN

[interboot.de](http://interboot.de)



**DEIN  
MOMENT.**



RECHT  
BEDEUTET DER GRÜNE  
BALL EINGebaUTE VOR-  
FAHRT?

Revier Bodensee  
Ein Hafen verschwindet  
Fußacher Fahrinne wird saniert  
Halttau-Steg erneuert  
Sturmwarnung wird verlegt



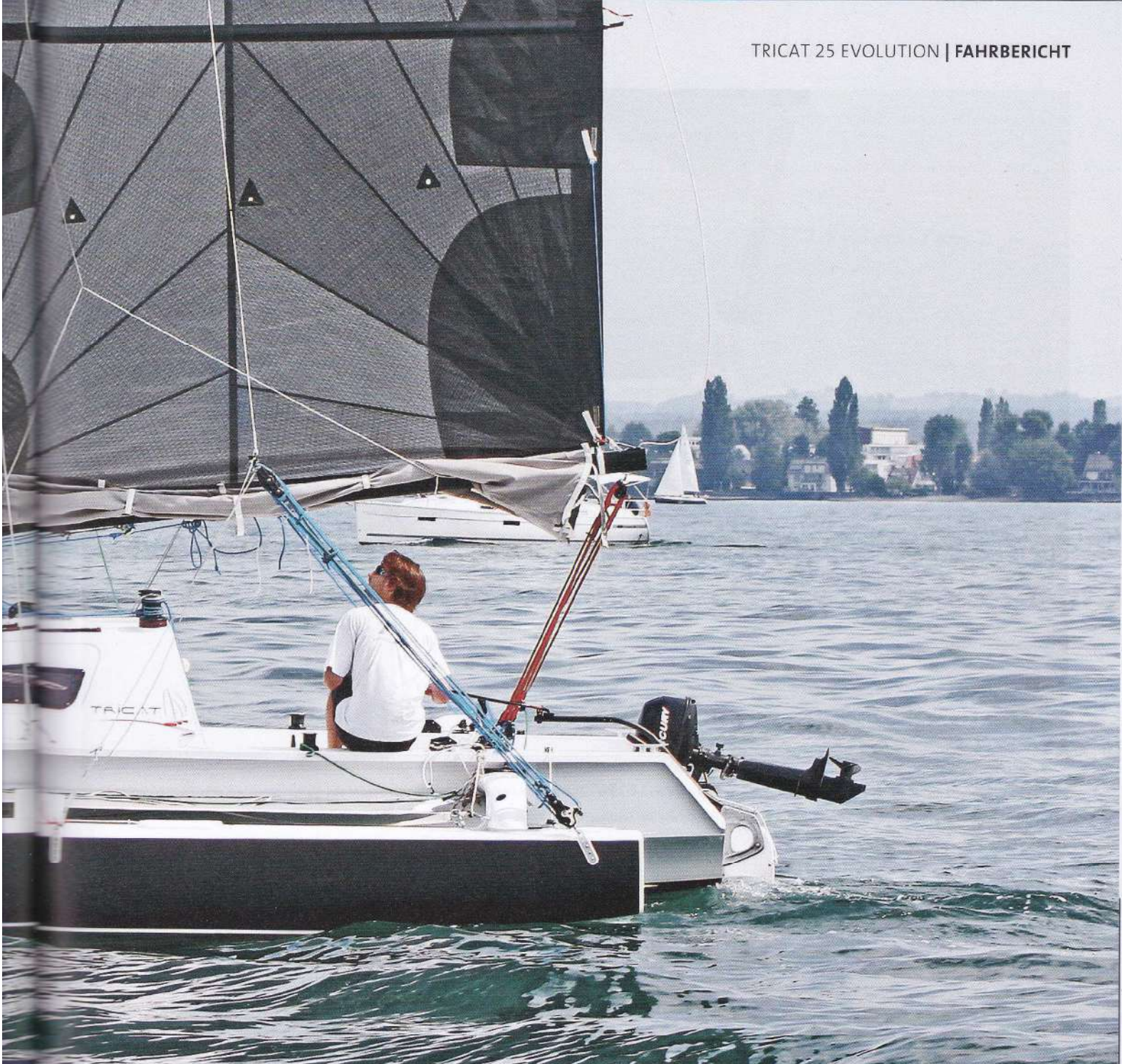


# TRICAT 25 EVOLUTION Ein paar Knoten schneller

Mehrrumpfboote, sieht man mal von verschiedenen Rennkatamaranen ab, scheinen am Bodensee nicht besonders populär zu sein. Liegt es am höheren Preis? Oder am eingeschränkten Platz unter Deck? Seglerisch ist der Tricat 25 Evolution jedenfalls ein Leckerbissen und zu zweit oder für eine Familie mit zwei kleinen Kindern eignet sich das Gefährt auch zum Fahrtensegeln. Aber Vorsicht! Der Bodensee kann damit schnell verdammt klein werden.

Von Michael Häßler





13 Knoten sind wir gelaufen. Einfach so, ohne besondere Anstrengung. Und das praktisch ohne Mehrumpf-Erfahrung des Steuermanns und Autors. Segel dicht und ab die Post... Bei einem versierten Tri- oder Katamaranspezialisten am Ruder wäre sicherlich noch mehr drin gewesen. Aber fangen wir von vorne an.

Was da am Gästesteg bei Ultramarin liegt, kann man so nicht kaufen. Es ist die quasi die Evolution des „Tricat 25 Evolution“. Das Experimentierboot der Werft aus der Bretagne. Mit diesem Boot werden die Erfahrungen gesammelt, die dann irgendwann entweder in den Serienbau einfließen oder wieder als „untauglich“ verworfen werden. Die Serienversion un-

terscheidet sich also in verschiedenen Details von dem von uns gesegelten Boot, gleichwohl treffen unsere Aussagen auch auf die „kaufbare“ Version zu, die beispielsweise einen Mast aus Aluminium hat, und keinen aus Kohlefasern.

Das Boot kommt gerade vom Genfer See. Es hat sich bei der Bol d'Or mit einem beeindruckenden Feld weiterer Multihulls gemessen und machte gerade am Bodensee Station auf seiner „Vorstellungsrunde“ auf weiteren europäischen Revieren.

Trimarane stehen im Ruf, eng und unbequem zu sein. In der Tat ist das Platzangebot unter Deck nicht gerade üppig. Andererseits ist das



**Maße:**

Lüa 7,70 m, Breite 5,50 m / 2,52 m

**Gewicht:**

ca. 780 kg

**Segelfläche:**

40 / 78 qm

**Motorisierung:**

Außenborder

**Preis:**

ab 67900 Euro





Der riesige Traveller ist nicht serienmäßig. Die Standardschiene wird auf dem Reitbalken montiert und endet am Deck. Dadurch wird das Platzangebot im Cockpit des Serienboots etwas großzügiger. Die Crew hält sich ohnehin eher auf dem Trampolin auf. Bei Leichtwind auf der Leeseite und bei stärkerem Wind auf dem Luvschwimmer. Die Decksausrüstung ist einfach gehalten und praxisgerecht.

## UNTER DECK

Der Trimaran ist in erster Linie ein Segelboot und kein Wohnboot. Der Raum unter Deck ist beschränkt und reicht übers Wochenende mal für drei Erwachsene oder zwei Erwachsene und zwei kleine Kinder zum Schlafen. Die Kojen sind von der Breite her nicht gerade üppig bemessen, könnten mit einem Rollrost und Füllpolster aber relativ einfach verbreitert werden. Dagegen kann man, dank des hohen Aufbaus, auch mit vier Erwachsenen unter Deck noch gut sitzen.

Wer mit dem Tricat auf Tour gehen möchte, sollte das realistischerweise aber zu zweit tun. Für mehr Personen ist es unter Deck eng und gerade bei schlechtem Wetter macht sich dann schnell der „Lagerkoller“ breit. Ein Cockpitzelt, um den Lebensraum zu erweitern, wäre sinnvoll und sollte von vornherein eingeplant werden, wenn man mit dem Boot auf Urlaubstörn gehen möchte. Auch etwas dickere Polster

wären ein deutlicher Komfortgewinn und gerade schwereren Personen sehr zu empfehlen. Aber ein komfortables Tourenboot wird der Tricat auch damit nicht werden, schon weil „komfortabel“ auch immer etwas mit „schwer“ und „voluminös“ zu tun hat. Vielleicht muss man das so sehen, dass man mit dem Tricat hervorragend segeln kann und „einfach wohnen“ quasi als Dreingabe obendrauf gepackt wird. Unter Deck kann man sitzen, und zwar einigermaßen bequem. Es gibt eine einfache Pantry mit einflammigem Gaskocher, die in die Hundekoje geschoben wird. Unter dem Niedergang ist wahlweise Platz für eine Kühlbox oder eine Chemietoilette. Der Tisch ist drehbar und kann auch in der Pflicht verwendet werden. Beim Reisegepäck muss man sich begrenzen. Etwas Stauraum gibt es unter den Kojen und den Schwalbennestern. Ansonsten lebt man aus der Tasche, die man in den Hundekojen oder im Vorschiff platziert.

Zwar ist das Boot in Sandwichbauweise mit

Schaumkern gebaut, wer darauf aber auch bei kälterer Witterung bequem wohnen möchte, sollte sich wegen des Kondenswassers noch um eine isolierende Verkleidung der Schale zumindest im Bereich der Kojen bemühen. Hier kann eine einfache Lösung aus textilem Material schon viel bewirken.

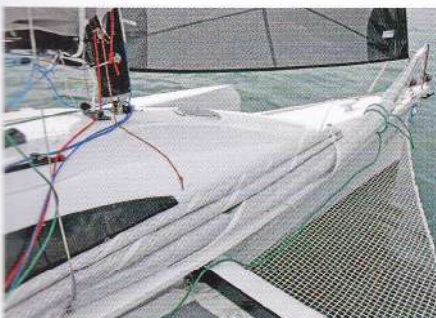
Lebensmittel, Getränke und andere unempfindliche Gegenstände können unter den Bodenbrettern in der flachen Bilge, je nach Wassertemperatur, kühl aufbewahrt werden. Die elektrische Anlage wird aus einer Batterie unter der Vorschiffskoje gespeist und versorgt die LED-Beleuchtung und eventuelle Navigationselektronik mit Energie.

Weiterer Stauraum für Festmacher, Fender und weitere „nasse Ausrüstung“ befindet sich im Achterschiff, in den Backskisten, im Ankerkasten und in den Auslegern. Eine Sanitärinstallation ist nicht vorgesehen und wird bei dieser Bootsgröße genau so wenig vermisst wie eine separate Nasszelle.





Die Segelfläche ist gewaltig für das kleine Boot.



Das Drahtseil, an dem das Netz befestigt ist, spannt den vorderen Beam zum Bug. Eine weitere Verstagung zieht diesen nach unten.

Boot aber ohne Bugspriet kürzer als ein Folkeboot, das unter Deck auch nicht viel mehr Platz bietet. Die Kojen sind beim Tricat allerdings etwas schmaler, weil die Breite durch die Trailerbarkeit limitiert ist und auf dem Anhänger auch noch Platz für die an den Mittelrumpf geklappten Ausleger sein muss.

Trimarane stehen im Ruf, im Hafen umständlich handhabbar zu sein. Sicherlich kann der Tricat nicht wie ein gleich langes Sportboot „auf dem Teller“ gedreht werden. Der Wendekreis beträgt bei langsamer Fahrt etwa zwei Bootslängen und zur Not kann man bei Hafenmanövern auch noch mit dem Drehen des Motors mithelfen. Die Ausleger lassen sich nach lösen von sechs Taljen durch den Wasserwiderstand bei langsamer Fahrt an den Rumpf klappen. So ist das Boot lediglich noch 2,52 m breit. Beim Ausklappen müssen die Taljen an Trampolin und Wanten wieder festgezogen werden. Einfacher geht's eigentlich nicht, weder von der Handhabung noch vom technischen Aufwand her. Gerade der letzte Aspekt ist bedeutend, denn je einfacher eine technische Lösung umgesetzt wurde, umso zuverlässiger funktioniert sie normalerweise.

Nicht zuletzt stehen Trimarane auch im Ruf, teuer zu sein, und rund 70.000 Euro sind natürlich ein Basispreis, der doch deutlich über dem Preis für ein rund sieben Meter langes

Einrumpfboot liegt. Trimarane lassen sich aber weder vom Konstruktions- noch vom Bauaufwand her mit einem Einrumpfboot vergleichen, weswegen ein solcher Vergleich von vornherein unpassend erscheint. Man kann auch die Segeleigenschaften nicht miteinander vergleichen und beide Bootskategorien müssen deshalb unabhängig und eigenständig betrachtet werden. Sie haben bei näherer Betrachtung wenig gemein.

Warum soll also jemand einen Tricat 25 kaufen? In erster Linie mal, weil man damit auf höchst unkomplizierte Art und Weise sehr schnell segeln kann. Vielleicht auch, weil jemand ein unkompliziertes Trailerboot sucht, mit dem er andere Reviere besuchen kann, ohne sich Gedanken über ein Zugfahrzeug mit hoher Anhängelast machen zu müssen und über die Infrastruktur im Zielhafen. Der Tricat kann geslippt werden und der Mast ohne Kran gestellt und gelegt werden.

Vielleicht sucht jemand ein Boot mit dem Tiefgang eines Jollenkreuzers, schätzt dessen Kenterrisiko aber als zu hoch ein. Zwar kann auch ein Trimaran kentern, das Risiko sollte aber zu kontrollieren sein, wenn man rechtzeitig refft. Wenn der Leerumpf zu unterschneiden droht, ist der Punkt gekommen, an dem die Segelfläche reduziert werden muss. Es finden sich sicherlich noch weitere Argumente für den



Ausreichender Lebensraum für zwei Personen unter Deck.



Pantry für den Frühstückskaffee oder für kleine Gerichte



Das Vorschiff ist für zwei Erwachsene ungeeignet.



Tricat und das wichtigste dürfte sein, dass das Boot einfach eine Menge Spaß macht und in allen Belangen wohl sehr nahe am Maximum dessen liegt, was an Alltagsauglichkeit von einem Trailerboot verlangt werden kann. Gewicht, Tiefgang, Segelleistungen... Da kommt ein Einrumpfboot einfach nicht mit. Nicht nur die konstruktive Seite des Tricat scheint gut gelöst, sondern auch deren Umsetzung. Alles erscheint einfach, aber pragmatisch und solide gelöst. „Kompliziert“ sucht man vergebens und wenn man der Meinung ist, dass das eine oder andere Detail etwas „eleganter“ hätte gelöst werden können, erschließt sich der Nutzen solcher Simplizität spätestens dann, wenn man sich bei einem eventuellen Schaden mit den berühmten „Bordmitteln“ und gängigem Standardmaterial behelfen kann. Das kommt nicht zuletzt auch dem Anschaffungspreis und den laufenden Kosten zugute. Lediglich hoch belastete Teile wie Beams oder Anhänge sind aus Epoxi und Carbonfasern gebaut. Die übrigen Teile aus Polyester und Glas im Vakuum-Infusionsverfahren. Das sichert eine gleichbleibend hochwertige Bauqualität. ■

## UNSER FAZIT

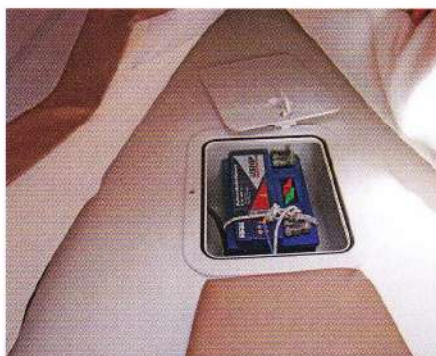
Der Tricat 25 ist ein kleines, sehr unkompliziertes Boot. Es hat wenig Tiefgang, kann auf den Strand gezogen werden, ist mit jedem Mittelklassewagen trailerbar und eignet sich daher ideal als „Urlaubsvehikel“, um andere Reviere zu besuchen. Auch ein Küstentörn scheint mit diesem Boot vorstellbar.

Ein Urlaubstörn zu zweit oder mit zwei kleinen Kindern ist mit diesem Boot durchaus möglich und viel mehr Platz kann man von auch von einem trailerbaren Einrumpfboot mit diesen Eckdaten realistischweise nicht erwarten.

Die Segelleistungen sind jedenfalls beeindruckend und beim Komfort unter Deck muss man halt einige Kompromisse eingehen. Ein Cockpitzelt kann den Lebensraum deutlich vergrößern und ist auf jeden Fall ratsam.

Das Qualitätsniveau des französischen Tris gibt keinen Anlass zur Kritik. Die Technik wurde so simpel wie möglich gehalten, was sich nicht nur positiv auf den Preis auswirkt, sondern auch auf die Zuverlässigkeit.

Trimarane sind grundsätzlich deutlich teurer als gleich große Einrumpfboote, weil ihr Bau aufwendiger ist. Der Preis des Tricat ist, verglichen mit ähnlichen Booten, aber durchaus interessant.



Batteriefach im Vorschiff



Der Drehmechanismus zwischen Schwimmer und Beam



Mechanisch einfaches Gelenk am Rumpf. Drahtseile fixieren die Ausleger an ihrer Position und spannen diese zum Mittelrumpf.



Der Code zero reicht bis ins Topp und beschleunigt das Boot in etwa auf Windgeschwindigkeit, wenn nicht die maximale Höhe am Wind gefordert ist.



## DATEN

Länge über alles	7,70 m
Breite segelklar	5,50 m
Breite eingeklappt	2,52 m
Segelfläche am Wind	40 qm
Segelfläche Vorwind	78 qm
Gewicht leer	780 kg
Tiefgang	0,30/1,20 m
Bauweise	Vakuuminfusion
Kojen	3-4
Motorisierung	Außenborder

**Preis Sportversion:**

ab 67 900 Euro

**Preis Cruisingversion:**

ab 72 000 Euro

**Vertrieb:**

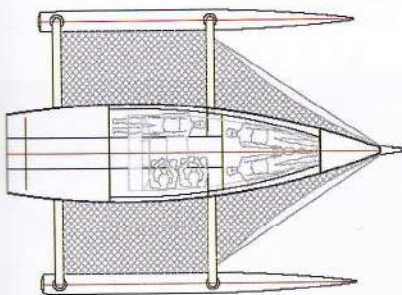
Georg Euler  
In der Held 29  
53343 Wachtberg (Bonn)  
Tel: 0228 / 18 08 82 87

**Hersteller:**

Tricat Frankreich  
www.trimaran-tricat.com

**Stärken und Schwächen**

- + Bauqualität
- + Segeleigenschaften
- + Detaillösungen
- + Trailerbar
- + Unsinkbar
- Dünne Polster



Steeler 53 Panorama, ein Aluminium-Neubau.

## HAUSMESSE MIT IN-WATER-BOATSHOW BEIM BOOTCENTER KONSTANZ

Bereits zum 11. Mal findet im BootCenter Konstanz die traditionelle Hausmesse mit einer In-Water-Boatshow statt. Vom 23. September bis 1. Oktober besteht täglich von 10 bis 20 Uhr die Möglichkeit, einen Großteil der Boote an den Stegen im Seerhein zu besichtigen und auch teilweise Probe zu fahren.

Von Galeon zeigt das BootCenter Konstanz die 305 Open, 305 HTS sowie die 405 HT, des Weiteren das Erfolgsmodell 325 HTS sowie als Neuboot in Hardtopversion – die Galeon 365 HTS – und die Galeon 380 Fly.

Von Bayliner wird das komplette Programm vorgeführt: E6, E7, CC6, VR6, VR5 Cuddy, 742 Cuddy, 842 Cuddy und Ciera 8. Der Newcomer für 2018 – die VR4 – wird ebenfalls Teil der In-Water-Boatshow sein.

Von der italienischen Cranchi Werft wird die neue Cranchi 27 Endurance ausgestellt. Eben-

falls kann nach Terminvereinbarung die Cranchi Z 35 und Cranchi 30 Endurance gezeigt werden.

Die neue Steeler 53 Panorama in Aluminium steht als Neuzugang bereits im Hafen am Seerhein. Das BootCenter Konstanz hat gemeinsam mit der erfolgreichen Steeler Werft aus Holland ein eigens für den Bodensee kreierte Modell gebaut: die Steeler NG 36. Ein Stahlboot der besonderen Art, das alle Anforderungen für den Bodensee in höchstem Maß erfüllt und ein wahres Raumwunder ist.

Die Tender von Steeler Yachts heißen Bronson, hier wird die neue Bronson 29 komplett aus Aluminium gezeigt, ein Hingucker der Extraklasse. Des Weiteren stehen wieder einige gepflegte Gebrauchtsboote bereit.

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

## EINFACH UMGELEGT

### Lesermeinung zum Umlegen eines Bootes

Wir haben Ende Juli im Yachthafen Kirchberg einen Gastliegeplatz gesucht. Der Hafenmeister war nicht zu erreichen. Schließlich haben wir im „Päckchen“ an ein Schiff angedockt. Da die Eigentümer nicht zugegen waren, wollten wir deren Erlaubnis nach deren Rückkehr einholen. Als wir nach dem Abendessen zurückkehrten,

war unsere Bavaria verschwunden. Ohne unsere Erlaubnis war das Boot an eine drei Meter hohe Außenmauer am Hafeneingang verlegt worden. Da die Seeventile geschlossen waren, hatte er den Impeller demoliert! Wir mussten das Schiff abschleppen und reparieren lassen!

*Dr. Marin Beckmann per E-Mail*