

Yacht

Seemannschaft

Alles im Blick: Profi-Skipper verraten, worauf Segler stets ein Auge haben sollten

Tricat 6.90

Trailerbar, bezahlbar, agil – der beste Fahrten-Trimaran seiner Klasse?

Nordseewoche

Die Höhepunkte aus 100 Jahren Hochsee-Segeln vor Helgoland

E-Antriebe

Fast alle Werften bieten sie an. Die Zeit ist reif dafür – aber was ist mit Technik, Kosten, Infrastruktur?

SPEZIAL

Zauberhaftes Dänemark

- > Wo Sie auch zur Hochsaison Liegeplätze und Erholung finden
- > Hafen- und Revierreport: Was sich zwischen Belten und Sund getan hat

Leicht und locker
Der 720-Kilo-Floh kommt schon
bei drei Beaufort ins Gleiten



Fahrtenboot mit Breitenwirkung

Klein, aber clever. Der neue Tricat ist technisch weit vorn, segelt flink, macht Laune. Wohnen geht auch, irgendwie. Und er kann noch was richtig gut



Der Markt für Yachten hat sich in den vergangenen Jahren enorm breit aufgefächert. Kaum ein Segment, in dem nicht neue Untertypen entwickelt wurden. Im Luxusmarkt etwa sind gerade Luxury Performance Cruiser gefragt, beim Mehrumpf-Angebot hat Excess eine Nische zwischen Fahrten- und Sportkats aufgemacht.

Nur im Bereich der kleinen, auch mit mittlerem Einkommen noch halbwegs bezahlbaren Boote dünnt sich der Markt mehr und mehr aus. Bis auf Beneteau, die mit der First-Reihe zwischen 14 und 27 Fuß zeitgemäße Kompaktmodelle anbieten, bedient keine der großen Serienwerften mehr das Einstiegssegment. Umso erfreulicher daher, dass andere, kleinere Bootsbauer diese Lücke füllen – so wie der Breitone Antoine Houdet mit dem neuen Tricat 6.90.

Der Fahrten-Trimaran mit den beiden über Taljen nach hinten schwenkbaren Seitenschwimmern bleibt mit einem Grund-

preis von 53.800 Euro erfreulich günstig, zumindest gemessen an der durchdachten Konstruktion und der modernen Infusionsbauweise sowie Ruder und Schwertern aus Carbon. Segelfertig ausgerüstet mit Außenborder, Fender, Festmacher, Ankergeschirr, Gaskocher und Antifouling kostet er knapp 10.000 Euro mehr, bleibt damit aber immer noch ein faires Angebot – vor allem, wenn man seine Universalität und nahezu uneingeschränkte Mobilität berücksichtigt.

Mit einem Leergewicht von 720 Kilogramm ist der 23-Fuß-Tri ein echtes Leichtgewicht. Zum Vergleich: Die First 24, ein sportliches Einrumpfboot, wiegt knapp ein Drittel mehr. Selbst mit Trailer und Urlaubsgepäck an Bord bleibt die Anhängelast auf unter 1,3 Tonnen begrenzt – was bedeutet, dass er selbst von einem Golf in Basisversion mit Einliter-Benziner problemlos gezogen werden darf.

Ähnlich leicht wie bei einer Jolle geht auch das Slippen und Maststellen von der

Der etwas rustikal wirkende Sperrholz-Ausbau ist passé. Jetzt dienen GFK-Formteile als Möbelmodule

Hand. Eine auf Wunsch lieferbare Jüttvorrichtung macht unabhängig vom Mastenkrän, und dank clever konstruiertem Trailer rutscht das Boot so früh ins Wasser, dass niemand dabei nasse Füße bekommt.

Anders als der ansonsten in vielem vergleichbare Astus 22.5 (siehe Test in YACHT 7/2022) glänzt der Tricat auch beim Entfalten der Schwimmer mit Leichtigkeit. Ein kleiner Schubs mit der Hand nach außen, ein Zug an der Ausholleine, und schon schwingen die Ausleger in Position. Von 2,45 Meter Breite auf dem Hänger zu vollen 4,60 Meter im Segelmodus dauert das nicht mal 30 Sekunden. Umgekehrt funktioniert es genauso rasch und reibungslos. Wer in der aktuell angespannten Liegeplatz-Situa-



Ein Rollgennaker erweitert das Potenzial des Tricat raumschots. Er kostet 2.200 Euro extra



Der Tisch lässt sich drinnen und draußen nutzen. Wird er abgesenkt, entsteht eine Doppelkoje

tion keine eigene Box am Steg der Lieblings-Marina findet, kann den Dreibeiner samt Trailer deshalb auch bis zu seinem Einsatz daheim oder auf einem Stellplatz im Hafen parken und spart obendrein Liegegeld. Ein Vorteil, der zumindest in den kommenden Jahren für zahlreiche Eigner hohe Relevanz haben wird.

Was insbesondere für Neu- oder Wiedereinsteiger attraktiv sein dürfte, ist ein für Mehrumpfboote typischer Vorteil: das Fehlen von Lage beim Segeln. Darin hebt sich der Tricat angenehm von herkömmlichen Kleinkreuzern ab, die in dieser Größe obendrein meist weniger Stauraum offerieren.

Nur Stehhöhe kann das Boot nicht bieten. Unter dem geschlossenen Klappluk am Niedergang misst der Tricat nicht ganz 1,50 Meter. Dafür reicht es im Sitzen bequem: Mittschiffs sind es 91 Zentimeter zwischen Sitzbank und Kajütdach, am Kopfende der Vorschiffskoje auch noch 81 Zentimeter.

Antoine Houdet, der stets gut gelaunte und ins Tüfteln und Bauen verliebte Werftchef, hat für einen so kompakten Trimaran



Unter Deck gibt es keine Innenschalen, keine Holzverkleidungen. Das Laminat ist aus Gewichtsgründen nur mit Topcoat versiegelt



Für 1.950 Euro Aufpreis hat der Tricat eine 12-Volt-Versorgung, Licht, Ladebuchsen, Spannungsmesser und Positionslampen an Bord

eine erstaunlich umfangreiche Ausstattung zusammengestellt. Bis auf ein Druckwassersystem, Dusche und ein See-WC ist alles zu haben, was man sich auf einer kleinen Fahrtenyacht auch wünschen würde. Und zwar entweder in Paketform, was günstiger kommt, oder einzeln, was sehr individuelle Konfigurationen zulässt. Klasse!

Zum Test trat das Boot mit Vollausrüstung an, inklusive des leistungsfördernden Sportpakets mit längerem Großbaum, damit mehr Segelfläche und besseren Beschlägen. Wer dann noch den Trailer dazu ordert, liegt bei gut 75.000 Euro Gesamtpreis, deckt aber auch das komplette Spektrum ab – vom Fahrtenboot bis zur Spaßmaschine.

Unter Deck können maximal vier Gäste übernachten, das freilich unter Verzicht auf jede Bewegungsfreiheit. Denn die Seitenbänke taugen mit 46 Zentimeter Breite nicht wirklich als Kojen. Komfortabler wird es, wenn der Tisch als Auflage dazwischen dient und mit Zusatzpolstern eine Doppelkoje mit immerhin 1,38 Meter Schulterbreite entsteht. Nur kommt dann niemand mehr vom Vorschiff ungestreift zum Niedergang. Weshalb der Tricat 6.90 recht ➤

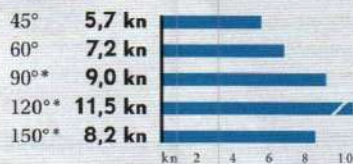
TRICAT 6.90

KONSTRUKTEUR: JACK MICHAL

Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	C
Rumpflänge/gefaltet	6,90/7,60 m
Gesamtlänge	7,12 m
Wasserlinienlänge	6,90 m
Breite/gefaltet	4,60/2,45 m
Tiefgang max/min	1,20/0,30 m
Masthöhe über WL	10,28 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	6,4 kn
Gewicht	0,72 t
Großsegel	19,0 m²
Rollgenau (109 %)	9,7 m²
Gennaker	24,0 m²
Motor (Außenborder)	3,5-6 PS
Kraftstofftank (tragbar)	12 l

Segelleistungen (ohne Abdrift/Strom; Windgeschwindigkeit: 10 bis 14 kn (3-4 Bft), Wellenhöhe: ca. 0,5 m * mit Gennaker



Potenzial STZ¹ = 6,0

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Typisch Tri: wenig Gewicht, viel Tuch. Die Sport-Version steigert die Segeltragezahl sogar auf 6,4.

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\frac{4}{S^0,4} \cdot V$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Nach YACHT-Definition

Rumpf- und Decksbauweise

GFK-Sandwich mit Schaum aus Corecell, im Vakuum-Infusionsverfahren mit Polyesterharz laminiert. Seitenschwimmer über Taljen anklappbar. Aufholbare Steckschwerter und angehängtes Klappruder aus Kohlefaser.

Rigg und Segel

Das Standardboot kommt mit einfachen Dacron-Segeln. Das Sportpaket verfügt über Laminatsegel mit 12 Prozent mehr Fläche, Traveller und selbstholende Winschen.

Pakete und Mehrwert

Wer den Tricat für Touren nutzen will, sollte die Version „Family“ für 4.500 Euro Aufpreis wählen; in ihr stecken Extras von gut 6.000 Euro. Noch üppiger ist die „Cruising“-Version ausgestattet (plus 12.100 Euro).

Ausstattung und Preise

Grundpreis ab Werft	53.800 €
Preis segelfertig ²	63.210 €
Komfortpreis ²	72.740 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

Werft

Chantier Naval Tricat, 3 rue René Descartes, F-56890 Plescop, Tel. 0033-2 97 47 87 68, Mail contact@trimaran-tricat.com
www.trimaran-tricat.com

Zwei Segelpläne

Obwohl das Rigg gleichbleibt, bietet der Tricat mit dem hier gezeigten und von uns getesteten Sportpaket deutlich mehr Segelfläche

Drei Versionen, aber nur ein Kajütlayout

Die Unterschiede liegen allein in der Ausstattung, nicht im Ausbau



eigentlich ein Zwei-plus-zwei-Modell ist, will heißen: zwei Kinder vorn, zwei Erwachsene in der Mitte. Maximal!

Weniger klaustrophobisch geht es zu zweit zu. Wer diese Crewstärke wählt, muss nachts auch nicht alles Gepäck zur Seite räumen und hat Platz, um sich mal etwas zu separieren oder gemütlich zu klönen, bevor es in die Koje geht. In der „Family“-Version bietet der Tricat viele gut nutzbare Ablagen, Staufächer und Schapps, sodass man nicht aus der Tasche leben muss.

Von Baunummer zwei an wirkt der Ausbau auch weniger „gebastelt“, weil die hier gezeigte, eher handwerklich anmutende Sperrholz-Möblierung, welche Vorschiff und Hauptkajüte trennt, jetzt aus schieren GFK-Modulen besteht. Unverändert blieb

jedoch die rustikale Raufaser-Optik: So sind Rumpfwände und Deck lediglich leicht geglättet und mit Topcoat versiegelt, die Hutmuttern der Beschlagsbolzen mangels Innenschale unübersehbar. Das ist dem Be-



Slippen, ohne nass zu werden, ist mit dem Tricat kein Problem, selbst bei flachen Rampen. Ein Jüttbaum vereinfacht zudem das Maststellen

streben um Leichtbau und der maximalen Raumaussnutzung geschuldet, in dieser Klasse üblich, auch wenn es leicht unbehaglich überkommt. Entschädigung finden Eigner dafür, wenn es vorwärtsgehen soll.

Darin nämlich liegt eine der größten Stärken des Konzepts. Der 6.90 braucht mangels Masse nicht viel Wind, um den meisten anderen Booten die Hecks zu zeigen. Beim Test im Rahmen von Europas Yacht des Jahres war er vorigen Herbst in der Bucht von La Rochelle häufig Schnellster der gesamten Flotte, zu der auch exquisite Performance-Cruiser wie JPK 39 und Pogo 44 zählten.

Schon bei fünf Knoten Wind sprang er agil an, ab zehn Knoten kam er unter Gennaker halbwinds und raumschots ins Gleiten. Er macht sich dabei seine eigene Brise, weil er durch Geschwindigkeit den schein-



Der Außenborder sitzt geschützt und stört nicht beim Segeln

Yacht-Bewertung

Zum Preis eines Campervans bietet der Tricat mehr Wohnkomfort als ein Sportboot und fast so viel Segelspaß. Eine gelungene, mehr noch: eine ganz famose Kombination.

Konstruktion und Konzept

- ⊕ Cleverer Klappmechanismus
- ⊕ Gehobene Bauweise
- ⊕ Nahezu unbegrenzte Mobilität

Segelleistung und Trimm

- ⊕ Hohes Leistungspotenzial
- ⊕ Unkompliziertes Handling
- ⊖ Etwas zu viel Spiel am Ruder

Wohnen und Ausbauqualität

- ⊕ Helle, praktische Kajüte
- ⊖ Schmale Kojen
- ⊖ Nüchternes Ambiente

Ausrüstung und Technik

- ⊕ Gute Beschlagsausrüstung
- ⊕ Gelungenes Deckslayout
- ⊕ Viel gut erreichbarer Stauraum

Dem Styling fehlt hier und da Finesse. Substanziell und konstruktiv ist der Tricat in seiner Klasse aber ein Großer

baren Wind erhöht. Als es am Nachmittag in einer kurzen Front auf 18 bis 20 Knoten aufbriste, zeigte er auf beeindruckende Weise sein ganzes Potenzial. Mit bis zu 15 Knoten Fahrt durchs Wasser flog er an konventionellen Verdrängeryachten nur so vorbei. Spätestens dann zaubert er ein Lächeln in die Gesichter auch der erfahrensten und abgebrühtesten Testredakteure.

Das alles ist, wie das ganze Schiffchen, geprägt von einer fast spielerischen Leichtigkeit. Dank der Carbon-Schwerter und der gelungenen Auftriebsverteilung der Rümpfe segelt der Tricat so sicher wie auf Schienen, lässt sich aber auch willig Wind und Wellen hinterhersteuern. Lediglich zwei Kritikpunkte schmälerten den Spaß geringfügig: Die Laminatsegel sind zu flach profiliert für effizienten Leichtwindtrimm, und das hinten angehängte gut vorbalancierte Ruder hat in der Aufhängung leichtes Spiel, worunter Präzision und Rückmeldung leiden.

Weil wir beim Mäkeln sind: Auch die Trampoline zwischen Haupt- und Seiten-

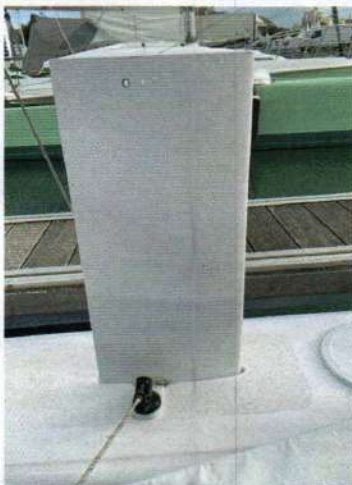
rümpfen könnten etwas stärker gespannt sein. Sie tragen zwar kaum zur Steifigkeit der Verbände bei, vermitteln aber beim Gang auf die Schwimmer, etwa im Hafen, weniger Halt als möglich.

Sonst aber gefällt der 6.90 in der Konstruktion, den Decksdetails und deren Verarbeitung. Mehr noch: Er bietet einige praktische Lösungen, die man auf weit teureren Yachten heute längst nicht mehr findet – etwa ein Schwalbennest im Cockpit für Handy, Sonnencreme oder Snacks. Die Werft hat trotz des wettbewerbsfähigen Preises dankenswerterweise nicht an sinnvoller Ausrüstung oder Substanz gespart.

Das und die Flexibilität in der Nutzung veranlassten die Jury von Europas Yacht des Jahres, dem Tricat 6.90 eine besondere Erwähnung für seine Vielseitigkeit auszusprechen. Er ist, kurz gesagt, das Tiny House des modernen Bootsbaus. Indem man als Eigner Kompromisse eingeht bei Größe und Komfort, gewinnt man mit ihm an Mobilität, Bedienerfreundlichkeit und Unkompliziertheit. Zum Preis eines aktuellen Zehn-Meter-Fahrtenboots bekommt man den Tri in Vollausstattung, dazu noch einen nagelneuen SUV als Zugfahrzeug – und kann praktisch in ganz Europa Segelurlaub machen, von den finnischen Schären bis zu den griechischen Inseln. Wahrlich kein schlechter Deal!

Jochen Rieker

Konstruktionsmerkmale, die nicht selbstverständlich sind



Statt Stummel- oder Schwenkkiel am Haupttrumpf hat der Tricat leistungsfördernde Steckschwerter



Der Bugspriet ist ausfahrbar und wird in einer Decksmulde geführt. So bleibt der Innenraum trocken



Der Ankerkasten nimmt auch die Festmacher auf. Er liegt zurückversetzt im vorderen Kajütaufbau



Selbst auf großen Yachten heute leider eine Seltenheit: Staufach im Cockpit, hier sogar wasserdicht

TEST & TECHNIK

- 54 **E-Motoren** Einbau, Kosten, Speicher- und Ladetechnik: alles Wissenswerte über die moderne Antriebsalternative für den Diesel. Plus: Erfahrungsbericht eines Eigners mit besonderen Nutzungsgewohnheiten
- 62 **Tricat 6.90** Die Klasse der kompakten und trailerbaren Trimaranen bekommt Verstärkung aus Frankreich. Wir haben das als besonders flexibel angekündigte Modell exklusiv getestet

SKIPPERS MAGAZIN

- 68 **Druckwasserpumpen** Welche Modelle geeignet sind, an Bord für ordentlich fließendes Wasser zu sorgen. Acht Geräte im Test
- 74 **Ausrüstung** Faltrad Vello Bike; Fidlock Sling Bag; Bootsschuhe von Helly Hansen
- 76 **Lesertipp** Ausbaumen mit dem Bootshaken und weitere Ideen für den Umgang mit den Vorsegeln

YACHT-MARKT

- 77 **Deutschlands aktuellste Wassersport-Börse**
Auf 11 Seiten das komplette Angebot für Segler: Gebrauchtboote, Kaufgesuche, Makler- und Versicherungsunterlagen, Schul- und Charterinserate, Kontaktanzeigen
- 88 **Das besondere Boot** Die „Andrillot“ ist das erste Exemplar der legendären Vertue Class von Laurent Giles, gebaut 1935. Wir waren an Bord
- 96 Leserbrief
- 97 Vorschau & Impressum
- 98 **Kielwasser** Was die Bodensee-Seglerin Petra Hoffmann reizt, sich den Herausforderungen einer Einhandregatta zu stellen

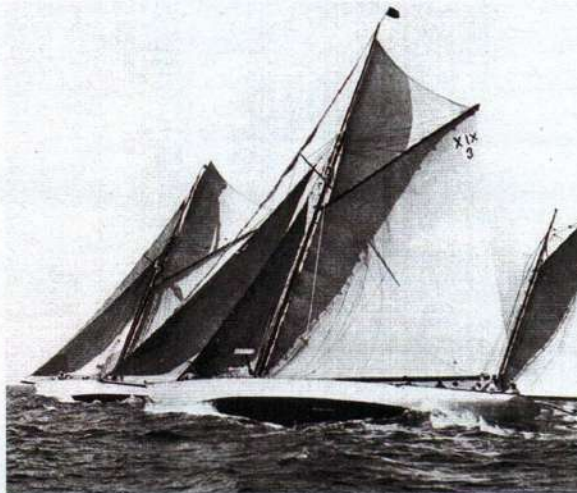
LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Heftbestellungen und mehr! **0521/55 9955**



Traumtörns in Dänemark

Die schönsten Ziele im Nachbarland. Hafentipps und topaktuelle Revier-News **16**



Geschichte und Geschichten

Die Nordseewoche wird 100 Jahre alt. Worauf ihr Erfolg sich heute gründet **32**



Mit wachem Auge

Wie Skipper ihren Blick für Boot und Crew, für See, Wind und Wetter schärfen **42**



Kleines Boot auf großen Fahrten

Mit der „Andrillot“, einem Seezweig aus Großbritannien, wurden etliche Ozeanpassagen absolviert. Porträt eines besonderen Bootes **88**

Was taugen E-Antriebe?

Kompakt, wartungsarm, erschwinglich: Lösen Elektromotoren den Diesel ab? **54**



Wasser marsch!

Komfort in Pantry und Nasszelle: acht Wasserpumpen für Druckwassersysteme im Vergleich **68**

Tricat 6.90 im Test

Der faltbare, sportliche Dreirumpfer verspricht jede Menge Segelspaß **62**



12

Dagmar Richardt hat das Badehaus auf Ærø fotografiert

PANORAMA

- 6 **Aktuell** Orcas vor Dänemark; Plastikmüll in der Schlei; Sanierung der „Grönland“; Diebstahlserei in Ueckermünde; Führungswechsel auf der Interboot
- 10 **Reise** Neue Liegeplätze an der Adria; Wissen für die NOK-Passage; Hafenkonzerte an der Küste; Kanal von Korinth wieder frei
- 12 **Neue Boote** Fahrtenyacht Maxus 34 aus Polen; Daysailor Pointer 33 aus Holland; Fahrtenkat Catsmart aus Frankreich
- 14 **Sport** Melwin Fink bekommt neuen Mini; Kielboot-Regatta Palmavela vor Mallorca

DÄNEMARK-SPEZIAL

- 16 **Törn-Tipps** Keine Lust auf Trubel und volle Häfen? Wo sich in der Dänischen Südsee selbst im Sommer idyllische Etappenziele finden – Erholung garantiert!
- 26 **Revier-News** Was sich in den Häfen und Segelregionen des Nachbarlandes aktuell getan hat
- 32 **Nordseewoche** Die einzige deutsche Hochseeregattaserie wird 100 Jahre alt. Die bewegte Geschichte des Dauerbrenners von den Anfängen bis heute
- 42 **Segelpraxis** Den Blick schärfen: Wie mit geschulter Aufmerksamkeit Gefahren vermieden werden
- 48 **Sprenger** Der Beschlaghersteller aus dem Sauerland wird 150 Jahre alt. Die spannende Firmenchronik
- 52 **Glosse** Steffi von Wolff über einen Saisonstart mit Hindernissen und einen Skipper, den nichts aus der Ruhe zu bringen scheint