

# Einfach und sch

Trimarane sind zwar schnell, aber sperrig und teuer, haben wenig Platz unter Deck, sind langweilig zu segeln und können nicht kreuzen. So jedenfalls lauten die gängigen Vorurteile an manchen Clubhaus-Stammtischen gegenüber dieser Bootskategorie.

## Trokriil 21

### Maße:

Lüa 6,30 m, Breite 2,40/4,70 m  
Gewicht ca. 520 kg  
Segelfläche ca. 28,7 qm

### Preis

ab 24 890 Euro



Von **Michael Häßler**

Jeder dieser Stammtischbrüder hat Recht. Zumindest auf seine Art, denn objektivieren lassen sich solche Behauptungen genauso wenig wie die Aussage, dass „Hellblau“ eine schöne Farbe sei und Fisch gut schmecke. Schlussendlich ist alles eine Frage des persönlichen Geschmacks und dieser ist auch in Seglerkreisen sehr vielfältig.

Zu Punkt eins, dass Trimarane schnell seien, lässt sich sagen, dass das ebenso relativ ist, wie die anderen Behauptungen auch. An unserem Segeltag wehte es mit ein bis knapp drei Beaufort.

Der erste Schlag führte uns bei etwa zwei Windstärken an der Kreuz parallel zu einer Shark 24. Bei maximaler Höhe am Wind waren beide Boote ungefähr gleich schnell. Als wir ein paar Grad abfallen, erhöht sich zwar die Geschwindigkeit etwas, aber der Luvgewinn ändert sich nicht merklich. Fazit: Der Trimaran ist unter solchen Bedingungen weder deutlich schneller noch deutlich langsamer als die Shark, die eine vergleichbar lange Wasserlinie hat. Fairerweise muss man sagen, dass ein erfahrenerer Multi-Segler als das der Autor ist, vielleicht noch etwas hätte

„rauskitzeln“ können. Wir fallen ab und setzen den Gennaker. Dabei steigt die Geschwindigkeit auf knapp acht Knoten. Die Last auf der Gennakerschot ist für Einrumpfsegler ungewöhnlich hoch. Ein Trimaran krängt nicht, und segelt deswegen immer mit vollem Druck. Später kommen ein paar Böen. Die Heckwelle verabschiedet sich bei knapp drei Beaufort vom Heck und das Boot beginnt erstaunlich früh zu gleiten. Die Logge klettert auf neuneinhalb Knoten und liegt damit weit von den Werten entfernt, die ein Einrumpfboot bei diesen Bedingungen errei-

chen könnte, wenn es sich nicht gerade um eine ausgesprochene Rennmaschine handelt.

In diesem Zusammenhang erzählt Konstrukteur Sascha Holland-Kuhn, dass bei kürzlich durchgeführten Testfahrten auf dem Gardasee bei sechs Beaufort die 20 Knoten-Schwelle gefallen sei. Dann sei aber Schluss, erzählt Holland-Kuhn, denn dann tauche durch den enormen Riggdruck der Leeschwimmer so weit ein, dass die Beams das Boot bremsen würden.

Dies sei auch die Belastung, die bei der Konstruktion berücksichtigt worden

# nell



Winde ausgerüstet, mit deren Hilfe auch der Mast gestellt werden kann. Man ist also weitgehend unabhängig von der Infrastruktur eines Hafens, was die laufenden Kosten niedrig hält.

Dafür ist das Boot, verglichen mit Einrumpf-Einsteigerbooten, vielleicht etwas teurer. Das liegt einer-

seits am höheren Konstruktions- und Fertigungsaufwand für ein Mehrumpfboot und andererseits daran, dass es an der Bauqualität noch an der Ausrüstung etwas zu kritisieren gibt. Die slowenischen Bootsbauer, die sonst eher auf den Formenbau für andere Werften spezialisiert



Kleines Boot mit viel Segel. Der Gennaker stand noch nicht optimal.

sei. Mehr Auftrieb in den Schwimmern würde zwar die Geschwindigkeitsgrenze nach oben verschieben, dann müsste das gesamte Boot aber neu gerechnet werden. „Ich denke aber nicht,“ sagt er, „dass jemand bei mehr als sechs Beaufort tatsächlich noch den Gennaker ziehen möchte.“

### Einfach schnell segeln

Die Trokril kann also auch richtig schnell segeln, braucht allerdings den entsprechenden Wind dafür und Kurse für Gennaker oder Code zero. Trotzdem soll sie keine auf maximalen Speed getrimmte Rennma-

schine sein. Sie soll zwar schnell, aber auch ein einfach und unkompliziert zu segelndes Trailerboot sein, mit dem man auch mal einen Urlaubstörn machen kann, wenn man sich in seinen Komfortansprüchen zurück hält.

Das Boot lässt sich slippen und die Ausleger können nach entfernen von vier Schnellverschlussbolzen einfach zum Mittelrumpf hingezogen werden. Dadurch lässt sich das Boot mit einer Breite von 2,40 Meter problemlos auf der Straße transportieren und passt im Hafen auch in kleine Boxen.

Der Trailer ist mit einer

## Wohnen

Die Trokril ist ein Segelboot und kein Wohnboot. Der Raum unter Deck ist eng und mit zwei Luftmatratzen, einer Segeltasche fürs Gepäck und etwas Verpflegung ist die Bude denn auch voll.

Die „Kajüte“ wird vom Schwertkasten und der Maststütze dominiert. Im Doppelboden gibt es einen „Bilgensumpf“, wo sich eventuell eindringendes Wasser sammelt sowie mehrere Klappen mit etwas Stauraum. Unter anderem ist dort eine kleine Gel- oder AGM-Batterie für

die Beleuchtung eingebaut. Seitlich sind Schwalbennester sowie Netztaschen montiert.

Wand und Decke sind hellgrau gestrichen und unverkleidet, was vor allem bei etwas kühleren Temperaturen Schwitzwasser provozieren dürfte.

Eine Pantry gibt es nicht. Das Leben spielt sich an Deck ab, weshalb man auf eine Cockpit-Persenning, die auch als Sonnensegel genutzt werden kann, nicht verzichten sollte, sofern das Boot tatsächlich für den Urlaubstörn genutzt werden soll.





1



2

sind, haben gute Arbeit geleistet. Das Boot kommt zwar einfach, aber höchst solide und in guter Bauqualität daher. Auf Effekthascherei und „Carbon-Spielchen“, die außer hohen Kosten wenig bringen, wurde verzichtet. Das Boot ist im Handauflegeverfahren massiv aus Glas und Vinylesterharz gebaut. Die Teleskop-Beams sind aus Aluminiumrohr und stecken in Hülsen, ebenfalls aus Aluminiumrohren, die paarweise durch den Haupt-rumpf verlaufen. In die äü-

beren Rohre wurde eine Buchse aus reibungsarmem Kunststoff geklebt. Um den statischen Aufwand an der Auslegerkonstruktion gering zu halten, sitzen die Püttings für die Wanten am Mittel-rumpf.

Der Aluminium-Mast steht auf dem Deck. Er ist mit Ober- und Unterwanten abgestagt. Ein Achterstag gibt es nicht.

Die laminierten Segel auf dem Vorführboot stammen ebenfalls aus slowenischer Produktion und hinterließen



3

einen guten Eindruck. Alternativ bietet die Werft auch einen Horizontalschnitt aus Maxx-Laminat an und einen Standard-Dacron-Satz mit dreieckigem Großsegel. Es

ist aber schwer vorstellbar, dass man mit Dacron glücklich wird, denn der Segel-spaß steht und fällt bei diesem Boot mit einer leistungs-fähigen Garderobe.





4



5

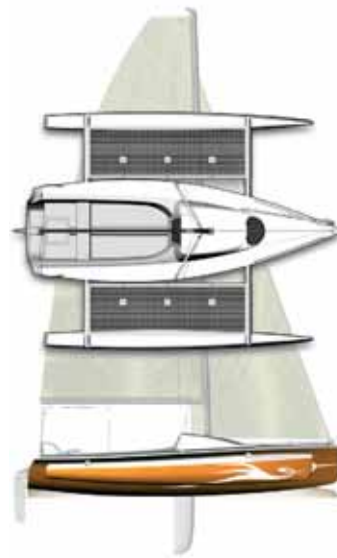
1. Minimalismus auch im Cockpit. Mehr braucht man nicht zum Segeln. Das Ruder funktioniert mit „Kick-up“-Mechanik, wie bei Katamaranen. Die beiden Teleskoprohre für die achteren Beams verlaufen unter der Abdeckung. Gut sind die Bolzen zu sehen. Die Lazybags am Baum müssen separat bestellt werden.
2. Die Kojen mit Luftmatratzen. Auf Wunsch ist auch ein Senkschwert statt eines Steckschwerts möglich.
3. Im Vorschiff sieht man die beiden Teleskoprohre für die vorderen Beams. Dabei hat jede Seite ihr eigenes Rohr.
4. Bei etwas Druck in den Segeln taucht der Luvschwimmer aus.
5. Die beiden Trampolins bieten viel Platz für Mitsegler und können bei gutem Wetter als bequeme Koje dienen.
6. Das Fach für die Batterie und weitere Ausrüstung befindet sich an der Maststütze.
7. Das Boot von oben. Als Flautenschieber reichen auch zwei PS oder ein Elektroantrieb. Die braune Abdeckung der Beamführungen und die Abdeckung über dem Niedergang ist ein Experiment der Werft. Sie wurden aus Flachfasern und „Öko-Epoxyd“ hergestellt.



6



7



## Zahlen

6,65 m	<b>Länge über alles</b>
2,40 m	<b>Breite eingezogen</b>
4,70 m	<b>Breite ausgezogen</b>
0,20/1,25 m	<b>Tiefgang</b>
520 kg	<b>Gewicht</b>
13,5/18,5 qm	<b>Großsegel</b>
10,20 qm	<b>Fock</b>
33,3/37 qm	<b>Gennaker</b>
Außenborder	<b>Motor optional</b>
ab 24 890 €	<b>Basispreis ab Werft</b>
ab 39 591 €	<b>Boot wie im Bericht mit Trailer und Motor</b>

Vertrieb: **Jib Design, Erlenweg 13, D-88239 Wangen, Telefon +49 (0) 75 28 / 92 73 07, [www.jibdesign-germany.com](http://www.jibdesign-germany.com) [info@jibdesign-germany.de](mailto:info@jibdesign-germany.de)**

### Stärken und Schwächen

- + **Bauqualität**
- + **Konstruktion**
- + **Segeleigenschaften**
- **kein Fockfallstrecker**

## Fazit

Einfach schnell segeln und von Marinas und Liegeplätzen unabhängig sein. Das ist das Konzept, das hinter dem Boot steht. Diese Vorgaben erfüllt die Trokri 21 bestens. Dazu kommt der besondere Reiz des krängungslosen segelns auf einem Trimaran.

Ob man zu zweit oder mit mehreren Gästen unterwegs ist, spielt dabei keine Rolle. Sowohl im Cockpit als auch auf den Trampolins ist viel Platz. Auch Einhand kann das Boot gesegelt werden, sofern der Gennaker auf einer Rollvorrichtung montiert ist.

Wer keine hohen Komfortansprüche hat, kann im Mittelrumpf auf einer der beiden selbstaufblasenden Luftmatratzen unter der Plicht übernachten. Ins Vorschiff passt vielleicht noch ein Kind. Sitzmöglichkeiten unter Deck gibt es keine.

Die Frage, ob der Preis eher hoch oder eher angemessen ist, muss wiederum jeder Interessent für sich entscheiden. Der Fertigungsaufwand liegt bei einem Trimaran schon „von Haus aus“ deutlich höher als bei einem Einrumpfboot. Schon allein der Formenbau ist aufwendiger. Die Bauqualität ist nicht zu beanstanden und die Werft hat sich Mühe gegeben, den Preis tatsächlich zu rechtfertigen.

Auch die verbauten Beschlüge und das Rigg geben ebenso wenig Anlass zur Kritik wie die Qualität der Trampolins, der Edelstahlteile oder von anderem Zubehör.

Ab 30 000 Euro mit deutscher Mehrwertsteuer ist für das Basisboot mit Standardgarderobe fällig. Mit besseren Segeln, einem Trailer, Roll-Gennaker und einem kleinen Außenborder liegt man im Bereich ab 36 500 Euro. Mit der Ausstattung wie das Vorführboot sind knapp unter 40 000 Euro fällig.

Alle Preise sind ab Werft in Slowenien. Es kommen also noch entsprechende Transportkosten dazu.