

Kleines Boot ganz groß

alles: Der neue Astus 22.5 überzeugt im Starkwindtest mit tadellosen Leistungen unter Segeln und einem universellen Konzept. Und auch der Preis stimmt



Tapferer Kämpfer
Mit viel Wind und hohen Wellen
hat der kleine Tri keine Probleme.
Und er kommt zudem flott voran

Das Angebot ist bescheiden und überschaubar: Kleine und trailerbare Trimaranen, die zudem bewohnbar sind, gibt es nur wenige. Aber das Angebot wächst. Neben den schon lange etablierten Marken wie Corsair Marine und Dragonfly drängen die jüngeren französischen Hersteller Tricat und Astus in die Nische. Der Platz scheint da zu sein: Alle freuen sich über eine stetig steigende Nachfrage. Verstehbar, denn die handlichen Dreirumpfer haben viel zu bieten: gute Leistungen, großes Spaßpotenzial, hohe Flexibilität. Und sie sind meist obendrein noch touren- und sogar familientauglich – ein Mix aus Sportboot und Kleinkreuzer auf drei Rümpfen sozusagen.

Anders als bei den Wettbewerbern, die das Trimaran-Thema in ihrem Programm auch größer umsetzen (Dragonfly bis 40 Fuß), beschränkt sich das Angebot von Astusboats ausschließlich auf das kompakte Format. Das größte Boot der französischen Werft ist

der gut verkaufte Astus 24 mit 7,40 Meter Rumpflänge (Test YACHT 13/2014). Als jüngstes Modell soll jetzt der Astus 22.5 mit einer Rumpflänge von 6,90 Metern ähnliche Verkaufserfolge bringen.

Jedes Jahr verlassen etwa 25 Boote die 2004 von Jean-Hubert Pommois in der Bretagne aufgebaute Produktion. Er hat sich auch das technische Konzept von Astus ausgedacht und seither für alle Modelle daran festgehalten. Markentypisch ist der Mechanismus für weniger Breite im Hafen oder für den Transport auf der Straße. Bei einem Astus-Tri werden die Außenschwimmer verschoben. Das Prinzip ist denkbar simpel: Die Beams bestehen aus soliden waagerechten Aluminium-Rohren, die versetzt angeordnet sind und in entsprechend größer dimensionierten Passrohren stecken, welche im Rumpf integriert sind. An Land werden die Schwimmer also ganz einfach parallel dicht an den Mittelrumpf geschoben oder auf dem Wasser über einen

Das simple Einschubsystem von Astus funktioniert recht gut, bedingt aber etwas mehr Vorbereitungsarbeit

Schotzug und mithilfe der Winsch eingezogen.

Dieses einfache und auch günstige Patent hat Astus innerhalb des Wettbewerbs exklusiv. Bei den Trimaranen der anderen Anbieter werden die Schwimmer entweder eingeklappt (Corsair) oder nach hinten weggeschwenkt (Dragonfly, Tricat). Dazu sind allerdings stabile Scharniere oder Gelenke nötig, die aufwändig zu produzieren sowie anzubringen und daher auch teuer sind; und die Rumpfkonstruktionen müssen entsprechend verstärkt sein. Der Nachteil beim System von Astus: Die Trampoline müssen zum Ein- und Ausfahren der Schwimmer gelockert und zum Segeln wieder neu gespannt werden, damit der Vorgang reibungslos klappt. Für eine regelmäßige Anwendung, zum Beispiel für Hafentouristen, ist das Astus-Prinzip deshalb etwas beschwerlicher als die Anwendungen der Konkurrenz.

Die Konstruktion für den neuen Astus 22.5 kommt aus dem renommierten Büro von VPLP Design. Mit Dreirumpfbooten kennt man sich dort bekanntermaßen bestens aus. Viele der aktuell erfolgreichsten Hochsee-Trimaranen stammen aus derselben Quelle. Die auffällig schlanken Seitenschwimmer zeigen ein markantes Wavepiercer-Design und sind vor allem im vorderen Bereich höher gebaut, um im Wellengang immer noch genügend Auftrieb zu bieten. Ebenso markant ist die ausgeprägte Aufkimmung im fülligen Mittelrumpf über die ganze Länge. Damit bleibt die Wasserlinie schlank, während dennoch genügend Volumen für einen tourentauglichen Innenausbau zur Verfügung steht.

Der Test mit dem neuen Astus 22.5 findet vor La Rochelle statt, bei sehr anspruchsvollen Bedingungen. Es weht zwischen 20 und 25 Knoten, dazu schiebt der zugige Südwestwind eine stattliche Welle von mindestens 1,5 Meter Höhe in die Bucht. Damit hat der kleine Trimaran zwar zu kämpfen, schlägt sich aber im Test dennoch wacker. Im durchgelatteten und im Topp weit ausgestellten Großsegel ist schnell ein Reff eingebunden, dazu bleibt die kurz überlappende Genua stehen. Den Astus 22.5 hart an den Wind zu führen ist



Mehr Auftrieb, mehr Stabilität. Die Rümpfe sind zwar schlank, haben aber vorn zusätzliches Volumen

Smarte Details – durchdacht, einfach, funktional



In sich verschiebbare Alurohre bilden die Beams. Das System nutzt Astus exklusiv



Das Rigg steht auf einem klappbaren Mastfuß und kann leicht von Hand gestellt werden



Gute Idee. In Verlängerung des Kajütaufbaus ist auf Deck ein Ankerkasten integriert



Zusätzliche Stauräume im Cockpitboden. Hier hat auch ein Außenborder Platz

bei viel Wind und hohen Wellen schwierig. Schnell stampfen sich die drei kurzen Rümpfe in den Wellen fest.

Öffnet man die Segel dagegen nur etwas und lässt das Boot laufen, überrascht das Dreibein mit gutem Speed, segelt steif und kommt auch problemlos durch die Wellen. Auf einem Winkel von 50 Grad zum wahren Wind registriert die Logge 7,1 Knoten im Mittel. Ein rollbarer Gennaker gehört zwar zur Garderobe des Testschiffs, bleibt aber angesichts der delikaten Bedingungen im Sack. Trotzdem erreicht der Astus auf der Raumwindstrecke fast durchgehend zweistellige Speedwerte. Der Rekord am Testtag: 14,2 Knoten, was für einen kleinen Tourentrimaran schon recht beachtlich ist.

In den hohen Wellen wird das Wenden zur Herausforderung. Erst nach mehreren Versuchen mit back gehaltener Fock klappt das Überstaggehen. Werftchef Jean-Hubert Pommois sagt, dass die Manöver bei weniger Wind und flachem Wasser problemlos ablaufen, was andere Modelle von Astus in früheren YACHT-Tests auch schon bewiesen haben. Unangenehm ist der sehr hohe Ruderdruck beim Testboot. Dies, weil die Pinne der hinten angehängten Ruderanlage deutlich zu kurz ist, was der Führung der Großschot-talje geschuldet ist. Die Werft kennt den

FOTOS: YACHT/O. BLANCHET



Die Koje im Vorschiff ist auf Schulterhöhe 1,36 Meter breit. Das reicht knapp für zwei zum Schlafen. Die beiden Küchenmodule sind nur als Extra gegen Aufpreis erhältlich



Der Schwertkasten ist zur Seite versetzt. Das schafft Beinfreiheit beim Sitzen unter Deck



Auch in den Schwimmern gibt es Stauräume. Die Rümpfe sind mehrfach abgeschottet

ASTUS 22.5 KONSTRUKTEUR: VPLP DESIGN**Technische Daten**

CE-Entwurfskategorie	C
Rumpflänge	6,90 m
Gesamtlänge	8,30 m
Wasserlinienlänge	6,85 m
Breite	4,70 m
Breite reduziert	2,52 m
Tiefgang	1,40 m
Tiefgang Schwert aufgeh.	0,34 m
Masthöhe über WL	9,00 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	6,4 kn
Gewicht	720 kg
Großsegel	21,0 m²
Fock	9,0 m²
Gennaker	32,0 m²
Motorisierung	Außenborder bis 9 PS

Segelleistungen (ohne Abdrift/Strom); Windgeschwindigkeit: 20-25 kn (5-6 Bft), Wellenhöhe: ca. 1,5 m

50°	7,1 kn
60°	7,9 kn
90°*	8,7 kn
120°*	11,7 kn
150°*	8,4 kn

Potenzial STZ¹ = 6,1

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Sportlicher Charakter. Der Astus 22.5 ist im Vergleich leicht gebaut und trägt dazu viel Segelfläche

¹Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V).² Nach YACHT-Definition

Rumpf- u. Decksbauweise

Mittelrumpf gebaut als GFK-Sandwich-Konstruktion im Vakuum-Infusionsverfahren mit Schaumkern. Seitenschwimmer im GFK-Sandwich handlaminiert. Die Beams bestehen aus Alu-Rohren

Rigg und Segel

Aluminium-Rigg von Seldén mit konventioneller Trimaran-Verstärkung. Das Rigg lässt sich über ein Scharnier am Mastfuß von Hand stellen und legen. Einfache Dacron-segel sind im Lieferumfang enthalten, einen Gennaker oder Code Zero gibt es als Option dazu

Zusätzliche Foils

Aufholbare, profilierte C-Foils in den Seitenrümpfen bietet Astusboats als Extraausstattung an. Sie sollen für mehr Auftrieb, weniger Widerstand und damit für eine merkliche Leistungssteigerung sorgen

Ausstattung und Preise

Grundpreis ab Werft	52.360 €
Preis segelfertig ²	60.010 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

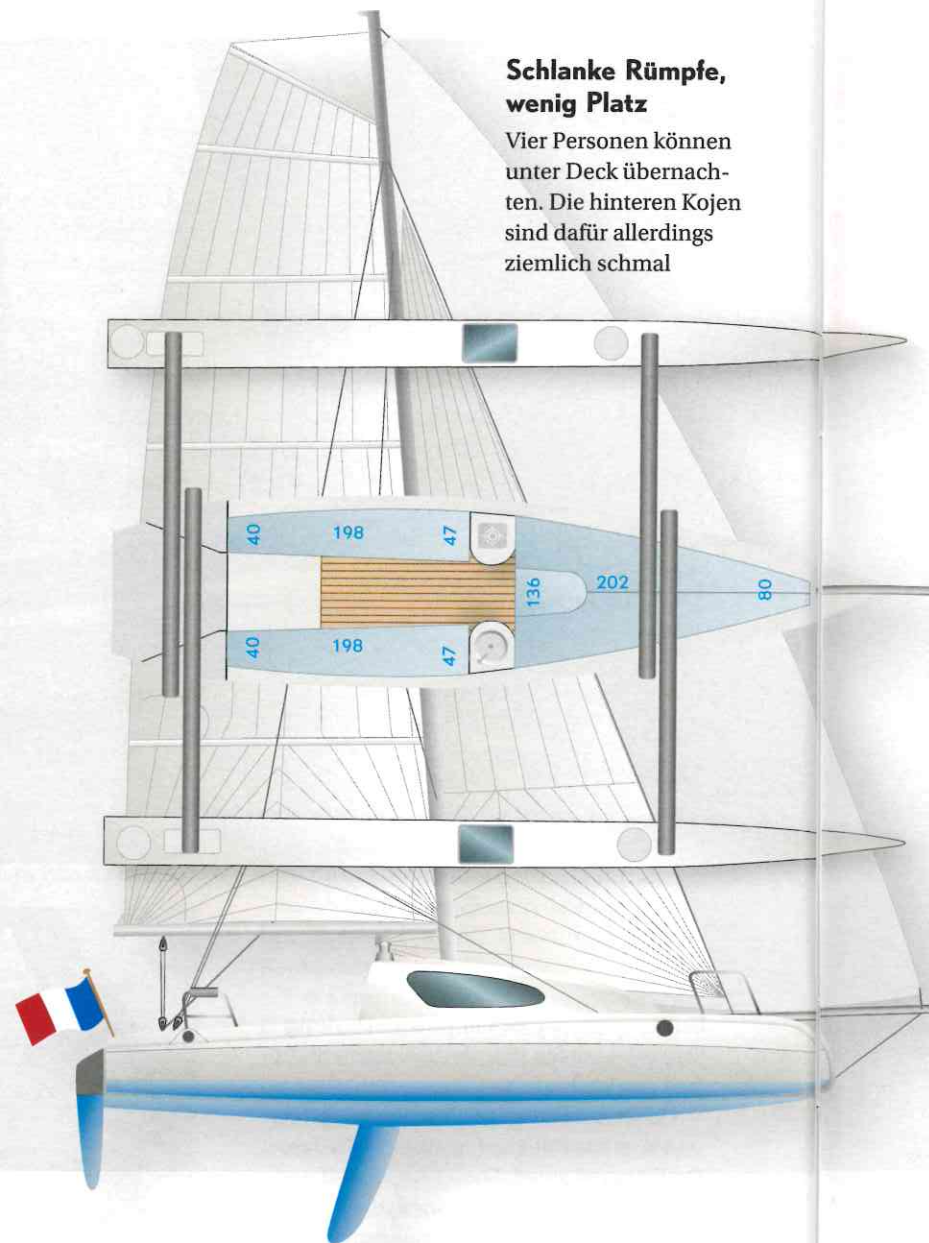
Werft

Astusboats, F-56400 Brech; www.astusboats.com

Vertrieb Sport Mohr e. K.; 23858 Reinfeld; www.sportmohr.de

Schlanke Rümpfe, wenig Platz

Vier Personen können unter Deck übernachten. Die hinteren Kojen sind dafür allerdings ziemlich schmal



Eine Holeypunktverstellung für die Fockschot gibt es nicht – ein Manko

Yacht-Bewertung

Einfacher, günstiger und leichter Trimaran für Einsteiger aus Frankreich mit überraschend guten Segeleigenschaften. Konzept- und längenbedingt reduzierter Wohnkomfort

Konstruktion und Konzept

- + Einfaches Einschubsystem
- + Ordentliche Bauausführung
- + Trailertauglich und slipbar

Segelleistung und Trimm

- + Starke Leistungen am Wind
- + Übersichtliches Handling
- Kurze Pinne, viel Ruderdruck

Wohnen und Ausbauqualität

- + Tourentauglichkeit in Modulen
- + Große Liegefläche im Vorschiff
- Sehr schmale Kojen achtern

Ausrüstung und Technik

- + Aufgesetzter Ankerkasten
- + Foils als Option
- Fehlende Holeypunktverstellung

Vielseitig, flexibel und trailerbar: Auch die Konkurrenz ist stark und attraktiv**Corsair 760**

Moderner und leistungsstarker Trimaran aus Vietnam, konstruiert von Perus Yacht Design. Die Seitenrümpfe lassen sich eng an den Rumpf klappen. Der Corsair 760 ist in drei verschiedenen Leistungsstufen erhältlich. Mit flexiblen Modulen lässt sich der Innenraum flexibel nutzen.

Rumpflänge 7,39 m; Breite 5,46-2,50 m; Gewicht 950 kg; ab 83.100 Euro YACHT-Test: Heft 11/2017

Dragonfly 25

Der Trimaran von Quorning Boats in Dänemark ist etwas größer als der Astus 22.5, aber konzeptionell vergleichbar. Für die Breitenreduktion im Hafen und für den Transport auf dem Trailer werden die Schwimmer nach hinten weggeschwenkt. Teuer im Vergleich.

Rumpflänge 7,65 m; Breite 5,80-2,30 m; Gewicht 1,05 t; ab 111.860 Euro YACHT-Test: Heft 10/2015

**Tricat 6.90**

Der spannende Wettbewerber aus der Bretagne ist ebenfalls in drei Varianten als einfacher Daysailer, als sportliches Familienboot oder zum Touren mit mehr Komfort unter Deck erhältlich. Die Schwerte stecken beim Tricat in den Seitenrümpfen, die sich zurückschwenken lassen.

Rumpflänge 6,90 m; Breite 4,60-2,45 m; Gewicht 720 kg; ab 53.350 Euro YACHT-Test: folgt

Das Ein- und Auswassern geht einfach und schnell

Einen Platz im Hafen braucht es nicht. Der nur 720 Kilogramm schwere Astus kommt lässig über die Sliprampe ins Nass und wieder raus



Auf dem Trailer werden die Rümpfe bis auf die straßentaugliche Breite zusammengeschoben. Wenn man weiß, wie, ist das rasch erledigt

FOTOS: YACHT/O. BLANCHET (3. L., L.); YACHT/N. KRAUSS (R. O.); WERFT (R. M.); YACHT/A. LINDLAHR (R. U.); ZEICHNUNG: YACHT/N. CAMPE

Umstand und will prüfen, ob die Travellerschiene für die Serie nicht weiter vorn auf das Deck gebaut werden und damit die Pinne länger sein kann. Zudem wird der Schwertkasten künftig um fünf Zentimeter nach achtern versetzt, was den Ruderdruck zusätzlich mindern sollte.

Ansonsten gestaltet sich das Handling übersichtlich. Großschottalje, Traveller und Genuaschot sind unterwegs die wichtigen und auch einzigen Trimmeinrichtungen. Die Genuaschot wird lediglich durch eine Öse auf dem Kajütdach direkt auf die Winsch geführt. Hier fehlt auf jeden Fall eine kurze Holeypunktschiene oder zumindest ein Beiholer-System, damit die Schotwinkel eingestellt werden können. Der Astus 22.5 ist in der Version Sport auch mit einem Bugspriet für Gennaker oder Code Zero ausgestattet. Das Alurohr ist dabei in einer Mulde auf dem Vordeck verankert und wird

mit einem Wasserstag fixiert. Ein ausziehbarer Rüssel ist nicht vorgesehen, weil die Werft auf Rumpfdurchführungen verzichten will, damit kein Wasser ins Boot gelangen kann. Aus dem gleichen Grund sind übrigens auch die Rohre für das Einschubsystem der Schwimmer über Deck in entsprechenden Rezessen geführt.

Das Wohnangebot unter Deck reicht für den kurzen und anspruchslosen Törn mit der Familie. Vier Personen können innen übernachten, dazu werden als Option von der Werft zwei Pantry-Module angeboten, mit kleinem Herd und Spüle. Auch für ein portables WC bleibt noch Platz. Die Liegefläche im Vorschiff ist mit einer Breite von 1,36 Metern auf Schulterhöhe nicht üppig, reicht aber für zwei Personen, um schlafen zu können. Und sie ist größer als die Kojen der Boote von Dragonfly oder

Corsair. Die beiden weit nach hinten gebauten Sofakojen sind dagegen maximal 47 Zentimeter breit und bieten Erwachsenen nicht genügend Komfort.

Mit einem Grundpreis von 52.360 Euro kostet der Astus 22.5 etwa so viel wie der ebenfalls neue Tricat 6.90, der auch gleich groß ist. Damit stehen die beiden Franzosen in einem direkteren Wettbewerb zueinander als zu den etwas größeren Trimaranen von Corsair Marine oder Dragonfly, die zudem deutlich teurer sind.

Man muss nicht zwingend bei Windstärke sechs durch eine aufgewühlte See hämmern, um mit dem neuen Trimaran von Astusboats viel Spaß zu haben. Zweifellos kann er auch bei moderateren Bedingungen überzeugen. Das Konzept ist einfach, gut und kommt ohne Schnickschnack aus. Das schlägt sich letztlich auch in einem attraktiven Preis nieder. *Michael Good*