

Tauch-Segelbericht Trimaran Neel 45 ab St. Tropez vom 20.5.-29.5.2016.

Unser erster Segeltrip in 2016 sollte etwas Besonderes werden und so wurde ein Trimaran vom Typ Neel 45 gechartert. Mit an Board waren neben Sigggi, Marianna & Carchi auch Boris und Shanta als auch Ralf Hummel und seine Frau Edvina – besser bekannt auch als Wirt des Lokals Jägerhof – bei dem wir schon einige Vereinsfeiern ausgetragen haben.

Los ging es am Freitag gegen 12 Uhr mit dem Auto für die Skippefamilie und Familie Hummel. Boris und Shanta reisten per Flieger an über Nizza und dann mit dem Mietwagen nach St. Tropez. Für die anderen war ein Zwischenstopp in Aix-En-Provence geplant. Da die Übernahme des Tris bereits für Samstag früh 10 Uhr geplant war galt es möglichst viel Strecke in Richtung des Zielortes gut zu machen. Von Aix-En-Provence sind es dann nur noch ca. 120km bis zum Zielort.

Da wir mit dem Vereinsbus unterwegs waren konnten wir schon diverse Verpflegung für das Boot von zu Hause mitnehmen und brauchten uns vor Ort nur noch um frische Waren und lokale Genüsse zu kümmern.

Die Anreise verlief unspektakulär und so blieb noch genügend Zeit für ein kurzes Abendessen im Hotel. Am nächsten Morgen ging es dann direkt nach St. Tropez, wo der Tri auch sehr schnell gefunden wurde, da Sigggi bereits auf der Messe in La Grande Motte mit dem Vercharterer gesprochen hatte und dieser auf der elektronischen Seekarte die genaue Position vermerkt hatte.

Die Übergabe des Bootes war dann auch sehr unspektakulär – während man hier teilweise eine Einweisung über mehrere Stunden erhält, meinte Antoine nur – hier ist das Boot – viel Spass. Nun, da weder ich noch Ralf schon einen Tri gesegelt sind und alle Boote sich im Detail unterscheiden wurde dennoch um eine kleine Einführung gebeten – welche auch bereitwillig erteilt wurde – aber manchmal auch im Detail scheiterte. Nachdem dann auch Boris und Shanta eingetroffen sind, das Shopping erledigt wurde und alle Kabinen bezogen und das Gepäck verstaut wurde fuhren wir dann gegen 14 Uhr los um das Boot dann am ersten Tag in Ruhe zu testen.

Für die Richtung gab es 2 Möglichkeiten – entweder nach Westen entlang der Provence oder aber nach Osten der Cote D'Azur entlang. Ersteres wurde von allen bevorzugt – allerdings gab es wegen einer Mistralwetterlage und starken Winden aus Westen nur die Möglichkeit nach Osten zu segeln.

Nach der obligatorischen Sicherheitseinweisung ging es schließlich los und die ersten 37 Meilen wurden zurückgelegt, davon 35 unter Segel. Ziel war die Insel ST Margarite vor Cannes gelegen. Dort gibt es eine kleine Burg – auf der der berühmte „Mann mit der Maske“ gefangen gehalten wurde. Der Sage nach war dies entweder ein Bruder oder Sohn von Ludwig dem XIV, der dort gefangen gehalten wurde, damit er nicht an die Macht kommt. Bis heute ist die wahre Identität des Mannes mit der Maske nicht geklärt. Anders als im Film war die Maske allerdings nicht aus Metall, sondern aus Samt. Am Abend wurde in der Bucht gegrillt.

Am nächsten Tag ging es nach Menton – weitere 36 Meilen. Wir lagen vor Menton in einer kleinen Bucht. Dort wurde ein nettes Restaurant aufgesucht und die Altstadt besichtigt.

Am nächsten Tag sollte es eigentlich nach Monaco gehen aber der Wind kam genau gegenan mit 25-30 kn Wind, dazu eine eklige Welle so dass wir nach 7 Meilen beschlossen umzudrehen und wieder nach Menton zurückzukommen. Da der Ankerplatz jetzt zwar immer noch geschützt war, allerdings auch leichten Schwell abbekam und die Gefahr bestand, dass dies noch schlimmer werden würde

beschlossen wir in den Hafen zu gehen – der Altstadthafen war nach Funkruf belegt und so gingen wir zum 2. Hafen Menton Garavan ca. 500m weiter. Hier bekamen wir einen Platz an der Tankstelle zugewiesen. Viel Schlechter hätte man für 100 EUR nicht liegen können, obwohl kaum Wind in den Hafen kam und auch kein Schwell ersichtlich war schaukelte das Boot wie auf Eiern. Wir benötigten ca. 10 Festmacherleinen, um dies halbwegs in den Griff zu bekommen und stellten dabei fest, dass die Neel 45 nur über insgesamt 5 Klampen verfügte, was die Vertauung mit Vor- und Achterleine, Vor- und Achterspring etwas erschwerte.

Am nächsten Tag hatte der Wind nachgelassen und auf dem Weg zu den Inseln, wollten wir noch einen Stoppover in Monaco einlegen. Per Funk riefen wir die 3 Häfen in Monaco an – allerdings verweigerte man uns bei einer Breite von 9m die Einfahrt. 5 Tage später zu Hause stellte sich heraus warum – an dem Wochenende als wir da waren fand zufälligerweise die Formel 1 statt und da war natürlich alles ausgebucht.

Also ging es weiter wieder zur Übernachtung nach St. Margarite und heute wurde auch das Fort besichtigt. Diesmal lagen wir zwischen den beiden Inseln St. Margarite und Ile St Honorat.

Das Wetter war uns nun gut gesonnen und bei Schwachwind konnte die Neel 45 ihre Stärken ausspielen – bei 7kn Wind segelte sie 6kn und bei 8kn Wind 7kn – sensationell.

Das lud ein ein bisschen Regatta zu segeln und nahmen wir die Boote in der Umgebung, die in die gleiche Richtung fuhren als Gegner – eine Lagoon 450 war ohne Chance und auch eine Pogo 11 – ein Regattasegler wurde versenkt – wie auch weitere Boote – zumindest hier gab es keine ebenbürtigen Gegner.

In Port Cros übernachteten wir in einer schöne Bucht bei Port Man – auch hier gabe es wieder ein paar Burgen zu besichtigen.

Am nächsten Tag ging es nach Hyeres Plage – hier nahm der Wind zu und wir übernachteten im Hafen – hier wollte man uns eigentlich wegen unserer Breite nicht nehmen – aber man machte eine Ausnahme und wir bezahlten auch nur 45 EuR (am Hafeneingang – allerdings ohne Schwell – sehr komfortabel). Leider ist die Neel 45 wie zu erwarten bei Starkwind nicht so einfach zu manövrieren.

Am nächsten Tag mussten wir wieder zurück nach St. Tropez allerdings hatten wir den Wind genau auf der Nase und das mit angesagten 5 Bft. Deshalb fuhren wir bereits um 5.30 Uhr Morgens los, um den dann noch vorhandenen leichteren Wind zu nutzen. Trotzdem wurde Marianna wieder Seekrank und wir machten einen Stopover im Hafen vor Port Cros. Bis zum Mittag konnte die Insel erkundet werden – danach sollte der Wind gemäß Wetterbericht abnehmen und das tat er auch leicht.

So segelten wird dann gekreuzte 52 Meilen bis nach St. Tropez – dies war dann auch gleichzeitig die längste Etappe – wegen des Kreuzens.

In St. Tropez gabe wir das Boot ab und diesmal mussten wir das Boot auch gar nicht Tanken, da wir nur 10 Motorstunden auf der Uhr hatten verzichtete der Vercharterer auf eine Betankung.

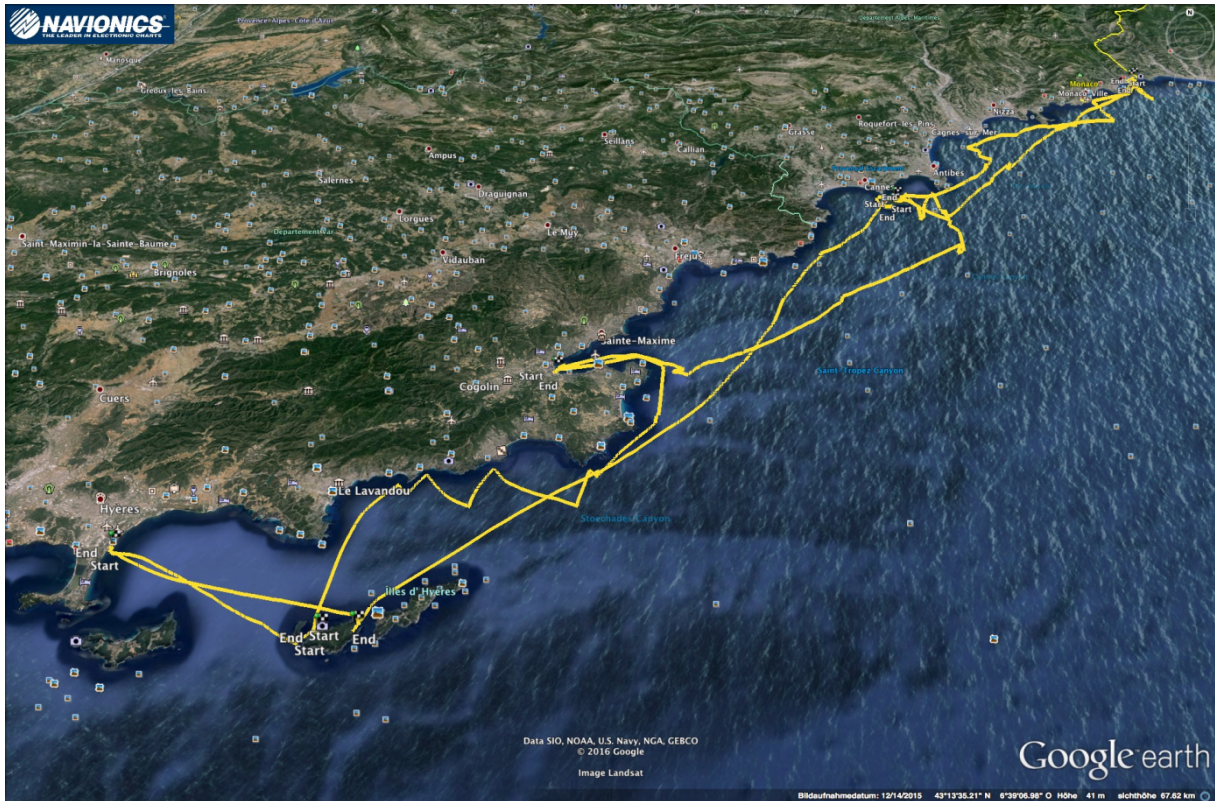
Nachdem noch schnell an Board gegessen wurde und das Gepäck verladen wurde ging es gegen 21 Uhr nach Bormes, wo wir uns mit der Tauchergruppe von Michael, die zur selben Zeit dort 5 Tage Tauchen waren getroffen haben.

Am Samstag standen dann noch 2 Tauchgänge mit der Gruppe von Michael in Port Cros auf dem Programm – fast wie nicht anders zu erwarten bzw. bestellt ging es mit einem Aluminium Katamaran on Tour und wir machten 2 schöne Tauchgänge.

Am Sonntag stand dann die 12-stündige Heimfahrt auf dem Programm.



Teilnehmer des Trimaran Trips (v.l.n.r): Boris, Shanta, Ralf, Edvina, Marianna, Carchi & Sigg



Die gesegelte Route gemäß unserer GPS Aufzeichnung mit Navionics



Alle Teilnehmer des Trimaran Trips und des Tauchausflugs mit Michael Große-Bley

Im Anschluss noch ein ausführlicher Testbericht für die Trimaran begeisterten:

Segel/Manövrierbarkeit:

Das Boot segelt - das war auch zu erwarten - zum einen von den Grundwerten zum anderen vom Testsegeln in La Rochelle.

Was mehr noch als der Topspeed überrascht hat (wir hatten 13kn geschafft, bei ca. 20kn Wind am Wind - hier geht bestimmt noch mehr) waren die Segeleigenschaften bei Leichtwind - bei 7kn Wind sind wir 6kn gesegelt, bei 8kn Wind 7 Knoten - das war sensationell und hier haben wir "kleinere Regatten" gegen andere Boote genutzt, um das Leistungspotential tatsächlich zu sehen und zu vergleichen-

Eine Lagoon 450 war ohne Chance - ebenfalls eine Pogo und noch ein anderer Performance Einrümpfer - Wir sind in der Vergangenheit bis auf die Karibik niemals mehr gesegelt - ich glaube wir hatten in der Summe 8-9 Motorstunden und das primär, um die Batterien zu laden bzw. zum Einparken im Hafen.

Die Segel sind gut und sehr einfach zu bedienen - was mir sehr gut gefallen hat war das 2 Leinen Reffsystem, welches ich eigentlich so gar besser finde als das 1 Leinen Reffsystem - man konnte die Segel damit sehr gut einstellen. In diesem Fall waren 2 Reffs vorhanden - ob man ein 3. Reff benötigt ? Nun es ging auch so.

Was gefehlt hat - speziell auf der St-Bd Seite waren ein paar Klemmen, um die Schoten vom Vorsegel festzustellen - An BBd war dies ausreichend.

Die Großschotkonstruktion mit den 2 Leinen liess sich auch gut bedienen, obwohl hier auch die eine oder andere Klemme mehr nicht schaden würde. Bei extremen Vorwindkurs (Platt vorm Laken) ist die Großschot jedoch so weit auf, dass der Durchgang am Heck nicht mehr frei ist. Aber dies sind Details. Eine klassische Traveloption wäre wohl nur machbar, wenn das Bimini-Dach aus Composite wäre. Aber wie gesagt - sehr gut und einfach gelöst.

Der Wendewinkel von 70° war super - was allerdings bei der Wende gestört hat, dass der Tri teilweise verhungert ist, d.h. man muss hier speziell mit der Selbstwendefock sehr stark ausholen (abfallen und dann durch die WEnde gehen, bzw. Großsegel / schot öffnen), um eine Wende durchzuführen - da man ja die Selbstwendefock nicht back stehen lassen kann. Gewöhnungsdürftig - aber machbar.

Bei hartem am Wind Kurs hatte ich das Gefühl, dass das Boot sich doch sehr stark bewegt (schaukelt). Ich denke, dass dies am Gewicht/Leichtigkeit liegt - bei ca. 25kn wahren Wind (was eigentlich nicht viel ist) war dies schon relativ unkomfortabel und in den Kabinen/Salon flog alles durch die Gegend - ich bin aus der Vergangenheit ja eher schwerere Kats gewohnt, dies sich bei gleicher Länge aus der Erinnerung hier etwas besser verhalten haben.

Bucht:

bei ganz leichtem Wind und leichter Welle ist ein schaukeln ähnlich der Einrümpfer zu erleben - Kats liegen hier vergleichbar stabil im Wasser.

Hafen:

Bei keinem/wenig Wind ist das Rangieren im Hafen dank Bugstrahlruder einfach - bei stärkerem Wind (20kn etc) sehr schwierig. Vermutlich auch eine gewöhnungssache - aber der fehlende 2. Motor und die Breite stellen da schon größere Anforderungen zu mal bei den Windbeschwindigkeiten dann auch das Bugstrahlruder nicht mehr hilft.

Festmachen:

Mittelklampen fehlen schon sehr starkt - insgesamt sind an BB und STB nur 4 Klampen verbaut - hier wäre zu überlegen, ob man die Bug und Heckklampen nicht etwas auseinander zieht und noch 2 Mittelklampen jeweils eine an BB und STB verbaut.

Die Stb - Heckklampe war in unserem Fall auch etwas lose - sollte und dürfte auch nicht der Fall sein. Ebenfalls würde ich so - sofern möglich - die Bugreling etwas weiter nach vorne setzen, damit man beim Anlegen noch einen Fender in vorderster Front ausbringen kann - da aktuell ca. 1-1.5m

ungeschützt sind. Und evtl. hier auch das Boot etwas abhalten kann.

Allgemeines:

Bucht 2: Toilettenutzung im Hafen / Bucht:

Aufgrund der Höhe des Einlaufs gibt es einen gewaltigen Gestank am Heck - ziemlich unerträglich - zumal auch die Abwassertanks eigentlich nicht benutzbar sind, da die Bedienung bzw. die Ventile hinter dem Motorblock sitzen - konstruktionsmäßig ungünstig.

Bei längerer Nutzung des Bootes / Blauwasserfahrt - sind die Toiletten/Duschräume doch etwas klein. D.h. hier wäre dann wohl die Eignervariante nötig - bei Verlust einer Kabine

Naviinstrumente:

von B&G bin ich ziemlich begeistert - sehr intuitiv - aus meiner Sicht viel einfacher zu bedienen als Raymarine, obwohl ja eigentlich alle Hersteller den gleichen Funktionsumfang haben (die neuen Garmin habe ich noch nicht getestet)- B&G ganz klar der Favorit.

Kabinen:

Bugkabine bei hartem am Wind Kurs praktisch nicht nutzbar wegen des Geschaukels.

Brett am Kopfende extrem scharkkantig - hier müßte man die Ecken und Kanten mal abhobeln.

Salon:

Der Stringer zwischen Küche und Sitzecke verläuft in ca. 1.80m Höhe und führt bei Personen >1.8m zu diversen Kopfstößen - gleiches gilt für die Kante über dem Navitisch.

Die Sitzecke ist doch etwas eng - speziell bei dem Platz zwischen Küche und Tischplatte muss man schon ganz schön schlank sein, um den Platz nutzen zu können.

Die Plätze hinter den Sitzecken - speziell die Polster bzw. die Staufächer haben folgenden Sachverhalt:

hier wurden mehrere Sorten Holz verarbeitet, zum Teil unbehandelt, d.h. man zieht sich hier Splitter rein. In dem einen Staufach war massiver Schwimmelbefall zu erkennen. Hier sollte vorab evtl. mal Anti-Schimmelmittel aufgetragen werden - eine Trocknung im Nachgang ist hier natürlich schwierig. Das Laminat an den Schränken hat sich teilweise gelöst - das sollte bei einem 1-jahre-alten Boot eigentlich nicht passieren.

massiv erkennbar über der Kochstelle - klar hier wird es warm - aber auch in den Kabinen, z.B. Eignerkabine.

Küche:

Herd macht einen guten Eindruck - Verarbeitung der Gas-Installation ist sehr super und wirkt sehr hochwertig.

Wasserhahn - nicht ganz so gut gelöst - für das eine Becken ist die Wasserhahnlänge ausreichend für das 2. Becken etwas zu kurz.

Insgesamt ist der Zustand für ein 1-Jahre altes Boot wenn man sich die Metallteile bzw. Korrosion anschaut schon stark vorhanden - hier würde ich eigentlich den Einsatz von etwas höherwertigen Materialien erwarten.

FAZIT:

- Segeleigenschaften sind sehr gut

- Verarbeitungsqualität noch steigerbar

- Nutzung für längeren Zeitraum - eingeschränkt wegen der Platzverhältnisse (Salon, Kabine, Naßräume). D.h. hier ist dann entweder zwingend die Eignerversion (Custom Line) nötig (Kopfhöhe ist damit aber immer noch zu klein) oder aber ein Ausweichen auf eine größere Klasse.