

BÅD NYT

398

Februar 2007

DANMARKS PRAKTISKE BÅDBLAD • DANMARKS PRAKTISKE BÅDBLAD

TEST DRAGONFLY 35 ULTIMATE

Cruising for full speed

Interview med
Prins Henrik

TEST CORONET 240

Legende genopstå

MEGAYACHTEN 118 WALLYPOWER

Verden
vel nok
dyrest

TURSEJLAN

Eksotisk charter i Vietnam

6,50 KR. | 18.01.07-21.02.07 | UBD



PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV



Gør det selv: Trin for trin

- Sådan får du messingpropellen til at skinne • Ny serie: Glasfiberskolen
- Sådan laver du din egen moring • Vi har testet de nye bundmalinger

Praktisk: Trim storsejlet til balance, komfort og fart



VIND

en Bosch
skruemaskine



PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV • PRAKTISK • GØR DET SELV

Cruising for full speed

Det blev en forrygende fartoplevelse i en let til frisk mellemluft, da vi sejlede den helt nye og meget gennemførte cruisingtrimaran Dragonfly 35 Ultimate, der overrasker med masser af rummelighed om læ. Nyheden er helt igennem bygget i CNC-fræsede forme.

Der gik et sug af fryd gennem kroppen, da vi første gang mødte et hårdt pust på vores testsejls af den nye, synkefri Dragonfly 35 Ultimate på Lillebælt og lynhurtigt accelererede til over ni knob på bidevind.

Accelerationen var fantastisk og kunne virkelig slå benene

væk på selv en rutineret jolle-sejler. Vi havde lige sat sejl og var faldet af til bidevind og skulle til at begynde at finde farten. Så kom pustet.

De små nakkehår nåede lige at rejse sig, da vi mærkede pustet, og båden begyndte at krænge, mens det læ skrog sank ned i vandet. Pontonen

fandt dog lynhurtigt fodfæste, og så kom accelerationen bragende, mens vi sejlede med en helt udramatisk krængning på højst 10 grader.

Vi var derfor også kun få sekunder om at erkende, at 35 Ultimate er en meget tryk og stabil båd. På intet tidspunkt blev vi budt på ubehagelige ►



TEST: DRAGONFLY 35 ULTIMATE



Der er valgt en klassisk og praktisk skydedør mellem toilet og forkahyt. Skydedøren er to-delt og det giver ekstra plads.



Der er god plads på kortbordet, som går ind under bagbord kistebænk, og hele el-installationen er samlet ved kortbordet.



Der er stuverum under forkahyttens brede forkøje med god højde til ruffet. Der er også hylder og smalle stuverum over køjen.



Det langskibs pantry er rummeligt og praktisk fx dækker spækbrættet over en køleboks og gasblussene er nedfældet i bordet.

eller blot nervepirrende oplevelser under sejladserne.

Tværtimod oplevede vi kun fascination over farten og accelerationen, der sætter ind, så snart vinden øger det mindste. Her er virkelig tale om en båd, der reagerer livligt og positivt på vinden.

Den testede prototype har faktisk så stor stabilitet, at værftet har besluttet at forøge mastehøjden på både Ultimate- og Touring-versionen med en meter.

35'eren er desuden en overraskende rummelig flerskrogsbåd, og kvaliteten er efter vores opfattelse i særklasse med kulfibermast som standard og kvalitetsgrej fra bl.a. Frederiksen og Andersen, samt hightech sejl fra Elvström Sobstad. Det er også en relativt dyr båd med en momsbelagt pris på knap to millioner kr. for en båd i standard Touring-version.

Den nye Dragonfly 35 erstatter Dragonfly 1000 og udfylder således huller mellem 920'eren og offshore-båden Dragonfly 1200, og nok bærer den testede Ultimate-version præg af inspiration fra den fartvilde Dragonfly 920 Extreme, men der er så meget nyt i 35'eren, at det ikke bare er en simpel og moderniseret udskiftning af en veltjent model.

Den nye 35'er har fået Dragonfly-familiens gode let betjente Swing Wing-system, men her er pontonerne svingbare tværbjælker moderne og frækt buet som på de store vilde racertrimaraner, og pontonerne er hævet i forhold til familiens lidt ældre søskende. Det giver bedre fart og sejlegenskaber i sø, fordi luv ponton kommer bedre fri af søerne.

Når pontonerne er trukket helt ind til hovedskroget, reduceres bredden fra 8,2 til 3,80 meter, så man kan sejle i havn med båden.

Topfart over 22 knob

Vi sejlede 35'eren på en meget ustadig dag i en jævn til frisk

mellemluft, hvor vi var helt nede på 4-5 m/sek. i de fløve perioder og havde op til 8-10 m/sek. i pustene. Alligevel var vi sjældent under 7 knob på bidevind og loggede over 15 knob i halvindsområdet som dagens topfart. Vi ved også, at topfarten ligger på over 22 knob i rigtig frisk luft.

Fartpotentialet er størst i halvindsområdet, hvor 35'eren for alvor kan skabe en fartvind. På rumme kurser, "ned ad bakke", for gennaker kan 35'eren også komme op og flyve, men det kræver mere vind end at flyve på halvind. Når man vil have det fulde potentiale ud af gennakersejladserne, er teknikken, at man skærer lidt højt og accelererer båden op, for derefter at falde så meget, at farten ikke går af båden. Hemmeligheden er at skabe en fartvind og bevare den.

Vores testsejlads aflivede atter den gamle myte om, at flerskrogsbåde ikke kan krydse. Denne myte har de tidligere Dragonfly-både ganske vist også demeteret, men her kunne vi gå 6-7 knob i en let mellemluft og slå over 70 grader.

Det kan kun de færreste "blysvingende" enkeltskrogsbåde på 35 fod præstere, og ifølge den ene af bådens konstruktører, Jens Quorning, er tophastigheden omkring 11 knob på bidevind i luft.

Samtidig var 35'eren ganske nem at stagvende med, og uden at kende båden tilstrækkeligt opnåede vi et par gange at komme ud af vendingerne med 4 knob. Med mere øvelse kan man komme hurtige ud af dem.

Testbåden var en ratstyret version, der også var overraskende nem at håndtere og ikke mindst styre med et velfungerende ratsystem fra danske Jefa Steering.

Roret er dybt og har særdeles godt fat i vandet, og man kan styre båden helt præcist med kun en let hånd på rattet. Hver gang vi sejlede fuld fart i pustene på bidevind, "låste" roret



sig på den rigtige kurs. Vi kunne selvfølgelig stadig styre testbåden, men 35'eren viste helt tydeligt, hvordan den gerne ville styres. Ratstyring og ekstraudstyr, mens båden som standard leveres med rorpinde. Vi var tre om bord på testsejladserne, og det var rigeligt, for båden er indrettet til at kunne sejles af to personer.

Trimfunktionerne sidder forholdsvis højt og rorsmanden kan både holde i rattet og nå de allerførste skødespil til storejle. Der på testbåden var udstyret



med elektriske drev til bekvem trykknapsejlads".

Praktiske trampoliner

Det er også nemmere at sætte og bjærge en gennaker fra de store trampoliner mellem hovedskrog og pontoner end fra dækket på en gængs kølbåd. Trampolinerne er desuden perfekte til afslapning og solbadning på sejlturene samt at lege på, når båden ligger for anker. Det mest komplicerede om bord er riggen til kulfibermanden. Her skal man sørge for

holde tungen lige i munden, når riggen sættes.

35'eren er født med sænkekøl, der i praksis bruges, når man vil sejle eller ankre på lavt vand. Sænkekølen er skumfyldt og vejer kun 45 kg.

Man slækker derfor blot et hal, og så kommer kølen selv op på få sekunder. Tilsvarende hales den nemt ned til fuld dybgang igen.

Dækket på hovedskroget er uden trimliner. Indhalerlinen til rullegenuaen, og trimlinerne til at hale bovsprydet på

halvanden meter ud og ind med, er ført i rør mellem dækket og indersektionen tilbage til cockpittet. Tromle til rullegenuaen er også placeret under dækket.

Båden kan desuden leveres med et elektrisk ankerspil, der ligeledes er placeret under dækket i stævnen.

Cockpittet er ikke stort, men er enkelt og funktionelt. Her har båden fået en utraditionel og unik targa-bøjle, der under sejlads og i godt vejr fungerer som "søgelænder" og rygstøtte

agter, når man sidder oppe på cockpitkarmen.

Om natten og i dårligt vejr rejser man targabøjlen op til den traditionelle position, hvor den bærer et stort cockpittelt, der er ekstraudstyr.

Overraskende rummelig

Om læ er Dragonfly 35 overraskende rummelig, funktionel og lidt utraditionel på den gode måde med teak og funktionel garnering i matslebet aluminium i pantryet.

Hovedskroget er kun halv- ►

TEST: DRAGONFLY 35 ULTIMATE



anden meter bredt i vandlinjen, men fra køjehøjden i salonen og opefter folder båden sig funktionelt ud med en meget stor bredde og en ståhøjde på 1,9 meter.

På testturen berettede Henrik Bøje og Jens Quorning fra værftet, at der havde været 14

mand i salonen på en gang, da de den foregående weekend havde været på "mandetur" sammen med andre både fra Skærbæk, hvor Quorning Boats er hjemmehørende.

Ved at gøre hovedskroget bredere fra køjerne og op mærker man faktisk ikke den helt

store forskel på en enkeltskroget båd og Dragonfly 35.

Her svarer skrogsiderne blot nærmest til køjeforsiderne på en almindelig cruisingbåd, bortset fra at der ikke er den sædvanlige stuveplads under køjerne.

Der er en lang sofa om bagbord, og det store, flot blanklakerede salonbord er placeret oven på sværdkisten til bådens sænkekøl, så man reelt ikke har nogen pladsmæssige gener af sænkekølen. Tværtimod er der monteret nogle ekstra siddepladser til bordet, i form af to usædvanlige, sammenklappelige "sadler" eller barstole, på styrbord side af kølkisten. Sofaen kan omdannes til dobbeltkøje.

Om styrbord er der et godt langskibs pantry, som er lidt i motorbådsstil med gasblus nedfældet i bordpladen og plads til ovn, et køleskab og en mikroovn i øjenhøjde. Her er

også fine jalousilåger til skabene. Det fungerer efter vores opfattelse fint med samspillet teak og aluminium.

Vi sejlede den allerførste Dragonfly 35, og her bandt jalousilågerne en smule, og vi vil værftet justere på fremover.

Agter er der en åben dobbeltkøje til styrbord, og til bagbord er der placeret et stort kortbord halvt ude under cockpitet med rigelig plads til instrumenter og en bærbar computer. Her er bådens el-tavle også placeret, og man sidder med ryggen til sejlrretning på den agterste ende af sofaen.

Der er også blevet plads til et funktionelt toilet med brusen mellem salonen og forkahytten, der har en stor dobbeltkøje med lidt dørklads til opbevaring af klædning. Forkahytten lukkes med en fornuftig to-dørs skydedør, der sparer plads.

På grund af den smalle vandlinje er der i sagens natur



De to pontoner giver ekstra stuverum med masser af plads, og kan fx rumme en hel kajak eller et surfbræt med masten stuvet i et stykke.

TEST: DRAGONFLY 35 ULTIMATE



DRAGONFLY 35

Længde	10,68 m
Længde, vandlinje	10,35 m
Bredde	8,20 m
Bredde, foldet	3,85 m
Dybgang	0,55-1,90 m
Deplacement	3900 kg
Mastehøjde	17,50 m
Bovspryd	1,50 m
Storsejl	65,0 m ²
Rullegenua	35,0 m ²
Gennaker	120,0 m ²
Motor	Lombardini 30 hk
Brændstoftank	80 l
Vandtank	140 l
Køjer	6
Design	Jens Quorning & Steen Olsen
CE-kategori	A
Pris, standard Touring-version	2.281.400 kr.
Pris, Ultimate-version	2.492.800 kr.
Pris, testet båd	2.986.880 kr.
Værft og salg	Qourning Boats, Skærbæk, tlf. 75 56 26 26



TOURING KONTRA ULTIMA

	Touring	Ultimate
Mastehøjde, m	16,0	17,5
Storsejl, m ²	54,0	65,0
Rullegenua, m ²	30,0	35,0
Gennaker, m ²	95,0	120,0



Bordpladen kan klappes op, og sofaen omdannes til dobbeltkøje. Bemærk klapstolene på siden af sænkekølskisten.

ikke meget stueplads i hovedskroget. Til gengæld er der masser af stueplads i pontonerne. Der er bl.a. plads til en kajak eller vindsurfer med fuld mastelængde i pontonerne, der også har en indstøbt badestige i hækken.

På den styrbord ponton kan hækken vippes op, så man nemt kan hive kajakken eller vindsurferen ud og søsætte den direkte fra båden!

Designet på computer

Dragonfly 35 er designet i et meget tæt samarbejde mellem Jens Quorning og skibs konstruktor Steen Olsen, der har stået for hele arbejdet med at tegne båden direkte i 3-d på computeren.

Hver lille detalje er tegnet og afprøvet i 3-d, og de færdige tegninger er derefter realiseret i forme der er fræset på millimeters nøjagtighed på en CNC-fræser.

Hovedskroget, pontonerne, indersektionerne og alle de små forme til detaljerne er CNC-fræset, og det har givet en utrolig nøjagtighed, hvor alt passede sammen, da den

første "prototype" blev samlet. Det har også givet en meget fin finish på alle de synlige overflader.

Vores test kan måske lyde lidt ukritisk, men det er heller ikke nemt at sige noget negativt om en så sjældent gennemtænkt, velsejlende og veludført båd som Dragonfly 35 Ultima, når vi tager præmisserne som flerskrogsbåd i betragtning.

Med hensyn til rummelighed om læ og pris kan Dragonfly 35 Touring og Ultimate ikke hamle op med dagens udbud af 35-fods enkeltskrogede både.

Til gengæld er Dragonfly 35 helt overlegen, når det kommer til fart og komfortabel sejlads, og der er masser af plads uden for hovedskroget.

Om sejlglæden er størst i den ene eller anden bådtype, er et helt personligt spørgsmål.

Men med den nye 35'er kan man både få den unikke fartoplevelse og samtidig have plads til familien, og især Touring-versionen kan snildt sejles af tursejlere uden erfaring med flerskrogsbåde.

Med vingerne klappet ind kan man endda gå i næsten en

hvilken som helst havn for natten, hvis man vil.

EKSTRAUDSTYR:

Jefa ratstyring, gennaker, bompremsning, tre-bladet foldepropel, metallic lakering af fribord, vindskærm med aluminiumsramme, sprayhood, cockpittelt, teak på cockpitsæderne, cockpitbord, brusere på badeplatform agter, Raymarine ST 60 instrumenter, landstrøm, solcellepaneler, dækslys, elektrisk ankerspil, bovpropel, gasovn, 60 liters køleskab, varmvand med 20 l, tank og 220 v varmeelement, saltvand med tryk, Eberspächer D2 bådvarme, holdingtank på 60 l i pvc.

STANDARDUDSTYR:

Hvidmalet kulfibermast, aluminiumsbom, bovspryd der trækker frem fra skroget, fire Andersens spil, Ronstan (Frederiksen) løjgang, skødeskiner og storsejlsvogne, to-bladet foldepropel, automatisk lænsepumpe, manuel lænsepumpe, komplet 12 volt el-installation med tre hovedafbrydere, startbatterier og tre forbrugsbatterier på hver 70 aH, lys i kompasset, el-lamper og læ, trykvand og gasblus i pantry, trykvand på toilet samt ildslukker og værktøjskasse.