Mekka der Mehrrumpfszene: La Rochelle. Im Vordergrund die Freydis 49.

Freydis 49 Renn- oder Fahrtenkatamaran?

Die Freydis 49 ist leicht, sehr breit und hat ein hohes Rigg. An den Segelleistungen gemessen ist man versucht, sie als Regattaschiff zu klassifizieren.
Der Komfort an Bord spricht allerdings eine andere Sprache.
Text und Fotos Ralf Weise

Katamarane wurden früher als schnelle Alternative zu Einrumpfbooten gepriesen. Die Entwicklung der vergangenen zwei Dekaden zeigt eine gegenläufige Tendenz: Fahrtenkatamarane werden immer komfortabler. Sie weisen ein enormes Platzangebot aus, welches in der Regel mit Ausrüstung besetzt wird und das Gewicht erhöht.
Auf der anderen Seite sind Einrümpfer als tiefgehende und U-spantige Flossenkieler mit optimierten Anhängen und ausgeklügelten Riggs moderner geworden. Sie wiegen in der Regel nur noch 70 Prozent dessen, was gleich lange Yachten noch vor zwanzig Jahren auf die Waage brachten. Und sie segeln höher als 45 Grad am Wind. So besteht für Kreuzerkatamarane kaum noch ein Geschwindigkeitsvorteil, sieht man einmal von starkwindigen Raumschotskursen ab.
Unter den größeren Serienwerften bildet Outremer Yachting noch eine Ausnahme, sonst wird die Philosophie der vergangenen Jahre, nämlich Geschwindigkeit und schnittige Linien vor Volumen und Wohnkomfort, nur noch von kleinen Werften vertreten, die in der Regel kaum mehr als ein bis zwei Einheiten pro Jahr produzieren.
Eine dieser Werften ist Tournier. Seit über zwanzig Jahren baut der kleine Betrieb von Philippe Tournier an der französischen Atlantikküste zwei Katamarantypen und einen Trimaran. Der Katamaran Freydis ist das erfolgreichste Schiff. Das Eric Lerouge-Design wird als 46-, 49- und als 50-Füßer gebaut. Mit kleinem oder größerem Deckshaus, als Kiel- oder Schwertausführung, als Regatta- oder Fahrtenschiff. Alle Kaskos kommen zwar aus derselben Form, mit unterschiedlichem Aufbau oder einer Heckverlängerung, doch die restliche Konfiguration ist von den Wünschen der Auftraggeber abhängig.
Wie erwähnt, ist der Riss älter als zwanzig Jahre, doch vielleicht gerade deshalb spricht er Katamaranliebhaber an, die sich schon seit geraumer Zeit mit Mehrrumpfbootsegeln befassen. So war auch der neue Eigner des von uns getesteten Schiffes ein Katamaransegler, der seine lange Jahre gesegelte Catana gegen die Freydis getauscht hat, einfach weil sie besser segelt und das besonders mit wenig Wind, wovon wir uns an einem ruhigen Sommertag auf den Gewässern vor La Rochelle überzeugen konnten.
La Rochelle könnte man auch als Mekka der Segler, und besonders der Mehrrumpfbootsegler, bezeichnen. Neben dem wunderschönen alten Stadthafen gibt es den Port Minime, den größten Yachthafen an der französischen Atlantikküste, und den Binnenhafen, an dem diverse Werften ansässig sind. Tournier ist zwar nicht direkt in La Rochelle beheimatet, sondern im nahe gelegenen Soubise, doch die Endausrüstung und die Übergabe an den Kunden erfolgt in der Regel

Das Segelsetzen ist zu dritt schnell getan, auch wenn das Vorliek stattliche 18 Meter hat.

in La Rochelle, wo ich auch das gesegelte Exemplar, die WAVE DANCER, in dem riesigen Hafenbecken finden konnte.
Vor dem Schiff liegen einige Lagoons, dahinter eine Nautitech 40 und eine Nautitech 44, gegenüber diverse Schiffe von Fontaine Pajot, alle drei Typen werden hier gebaut. Außerdem sind diverse Schiffe von Edel, Outremer und Naval Force 3 und sogar altenglische Designs wie die Catalac und Prout weitläufig im Hafen verteilt zu bewundern. Ein Augenschmaus für Mehrrumpfbootsegler.
Die Freydis fällt schon von Weitem auf, ist sie doch das einzige Schiff, das serienmäßig mit einem neun Quadratmeter großen Flügelmast ausgestattet ist, der mit über zwanzig Metern Höhe über Wasser die Masten der anderen um einige Meter überragt. Der erste Eindruck vom Schiff selber ist eher unauffällig. Der Freibord und die Aufbauhöhe der anderen Kats, besonders der Lagoon 440, überragen die Freydis weit und durch die schlanken Rümpfe mit den spitzen Steven und den weit ausgezogenen niedrigen Hecks wirkt sie fast zierlich.

An Deck

Betritt man das Schiff, relativiert sich dieser erste Eindruck schnell. Auf den Achterschiffen sind zwei Steuerstände angeordnet mit jeweils einer Sitzbank. Will man die Sitzposition wechseln, geht man zum gegenüberliegenden Steuerstand über ein Achterdeck, das hinter dem eigentlichen Cockpit angeordnet ist. Dahinter befindet sich das Beiboot, das in Davits aufgehängt gut erreichbar ist. Alternativ ist die Freydis auch mit einem Steuerstand im Cockpit und/oder Pinnensteuerung zu haben.
Vom Achterdeck aus erreicht man das Cockpit, bei der WAVE DANCER mit einem festen Bimini geschützt, das für meinen Geschmack ein wenig zu dick ausgefallen ist und die Sicht behindert. Die sonst übliche Stoffvariante ist da praktischer und

passt auch optisch besser. Hier im Cockpit laufen die Schoten auf die gut erreichbaren Winschen und Hebelklemmen und an Backbord gibt es einen großen Tisch, der als Tischplatte eine Würfelgräting bekommen hat und gut zu dem Teakstabdeck auf dem Boden passt.

Der Wohnraum

Über eine Stufe gelangt man in den Salon, der generell in zwei Grundvarianten angeboten wird. Auf der Wave Dancer ist an Backbord die sehr große U-förmige Pantry angeordnet, die selbst auf Katamaranen dieser Größe ihresgleichen sucht. Nur die beiden längs laufenden Flügel haben eine Länge von 2,35 Metern, das vordere Querteil eine Breite von 2,11 Metern und die Arbeitsfläche des mittleren Flügels eine Breite von 84 Zentimetern.

Auf der Steuerbordseite befindet sich eine Sitzecke mit L-Sofa und dreieckiger Tischplatte, von der Größe her für vier bis sechs Personen ausgelegt.

Mittschiffs ist die Kartenecke untergebracht. Zwar mit Blick nach vorne, doch nur bis zum Mastschott, in das die Instrumente mit dem großen Bildschirm eingearbeitet sind. Der Kartentisch ist mit 77 mal 62 Zentimetern nicht sehr groß, für die heute übliche Tastatur und ein paar Handbücher reicht er allemal.

Am achteren Ende des Decksaufbaus beträgt die Stehhöhe knapp zwei Meter. Der zu den Rümpfen hin abfallende Fußboden ist hier mit einem Teakstabdeck belegt und erfreulicherweise nicht lackiert, so erreicht man eine wirklich hohe Standfestigkeit, auch auf nassem Boden.

Der Backbordrumpf ist wie bei anderen Katamaranen dieser Größe üblich mit zwei Doppelkojen und einem WC-/Duschraum ausgestattet, der Steuerbordrumpf, als Eignerrumpf, mit großem WC-/Duschraum vorne, mittschiffs ein Mehrzweckraum für die Technik einschließlich Waschmaschine und achtern eine Doppelkabine.

Der gesamte Ausbau ist erfreulich holzbelassen und sehr sorgfältig gearbeitet. Auf unserem Testschiff wurde helle Esche mit Umleimern und Leisten aus Mahagoni verbaut, denkbar ist jede Holzkombination. Es werden keine Innenschalen benutzt, sodass das gesamte Schiff sehr gemütlich und wohnlich wirkt.

Unter Motor

Eingebaut werden serienmäßig zwei 29-kW-Volvo-Diesel (40 PS). Sie sind übersichtlich in den langen Hecks untergebracht und zu Wartungszwecken sehr gut erreichbar. In den Maschinenräumen befinden sich die Starterbatterien, im Backbordrumpf zusätzlich der Autopilot.

Die beiden Tanks fassen gerade 280 Liter, das reicht bei Marschfahrt (2.400 Umdrehungen pro Minute) für 35 Stunden, entsprechend circa 280 Seemeilen. Nutzt man nur eine Maschine, sinkt die Geschwindigkeit von acht auf gute sechs Knoten und die Reichweite erhöht sich auf

An Platz ist kein Mangel. Die Sitzecke reicht für bis zu sechs Personen.

Platz zum Auslegen der Tücher, immerhin die teuersten, die auf dem Markt zu haben sind.

Das feste Bimini behindert die Sicht. Besser wäre eine Stoffvariante.

420 Seemeilen. Das ist nicht gerade viel und unterstreicht den Gedanken, das Schiff mit seinem Tankvolumen möglichst leicht zu halten. Auffällig ist die geringe Wellenbildung bei Marschfahrt, der Schleppwiderstand ist also gering.
Obwohl keine zusätzliche Schallisolierung in den Maschinenräumen angebracht ist, laufen die Diesel ruhig und sind im Salon und den Vorschiffen kaum zu hören. In den Achterkabinen vernimmt man sie deutlicher, man kann sich aber immer noch leise unterhalten, ohne dass einem die Maschinen dazwischenreden. Die beiden dreiflügeligen Volvo-Faltpropeller zeigen sehr viel Biss, was unter anderem für die guten Manövriereigenschaften unter Maschine verantwortlich ist. Beim Beschleunigen greifen sie so gut, dass man sich dabei festhalten sollte, weil man sonst leicht das Gleichgewicht verliert. Lässt man das Schiff dann unter Maximallast laufen, werden fast zwölf Knoten erreicht.

Unter Segeln

Die Freydis 49 wird in vier Grundversionen angeboten. Die WAVE DANCER ist eine Prestige-Version, die teuerste Offerte und zusätzlich mit weiteren Extras ausgestattet, zum Beispiel Segeln von Incidences, so ziemlich das Beste (und Teuerste), was für Katamarane angeboten wird. Incidences schneidert für die meisten großen Renn-Katamarane und -Tris unter anderem die Hydroptère, Banque Populaire oder Orange II (Atlantik-Rekordhalter mit 4 Tagen 8 Stunden 23 Minuten). Dieser Background spiegelt sich

Die Phönix

Seit sieben Jahren segeln Kornelia Wellbrock und Dr. Jürgen Sticher die Phönix, eine Freydis 46. Der Katamaran ist ihr dritter Multihull, nach einem F24 und einem F31 Trimaran, die beide vorwiegend im Wattengebiet der Ostfriesischen Inseln bewegt wurden. Der Drang nach weiten Reisen wuchs und dafür wurde ein Hochsee-Mehrrümpfer gesucht.

Die ersten Kontakte zum Voreigner Henning Krützkamp kamen 2001 zustande. Henning ist der jüngste Bruder der „Mehrrumpf-Dynastie-Krützkamp“, zu denen auch Hans (Prout Escale 39) und der im Oktober 2007 verstorbene Dieter (Prout Quest 33) zählen.

Phönix ist wahrlich aus der Asche geboren, denn Henning bestellte die Baunummer 1 der Eric-Lerouge-Konstruktion, nachdem sein eigentliches Wunschschiff, ein Eigenbau der Spektrum 42, kurz vor der Fertigstellung abbrannte. Darüber hatten wir schon einmal in einem Artikel (PALSTEK von 1993) berichtet.

Als Kunststoffingenieur aus dem Flugzeugbau war Henning prädestiniert, die Ausbauschale bis 1993 in Leichtbauweise zu komplettieren, die er zuvor von Frankreich an die Weser überführt hatte. Hiermit machte Henning auf den Revieren der Nord- und Ostsee Furore, denn Geschwindigkeiten im Bereich von 20 Knoten waren schon außergewöhnlich.

Nach längerem Aufenthalt in der Karibik, wo Henning auf dem Schiff lebte und mit Gästen segelte, stand Phönix 2001 zum Verkauf. Jürgen und Kornelia besichtigten sie im Mai 2001 in Fort Lauderdale in den USA. Für Jürgen stand sofort fest: „Dies ist mein Schiff!“

Kornelia war von der Größe des Schiffes erschlagen und noch nicht wirklich überzeugt. Die dann noch immer wieder aufkommenden Zweifel wurden bei den letzten Etappen der Überführung von Cherbourgh nach Bremerhaven, die mit Henning gemeinsam durchgeführt wurden, beseitigt.

Im Vorfeld hatte Henning solo und nonstop Phönix von den USA nach Frankreich überführt. Für die 3.900 Seemeilen benötigte er damals 24 Tage. Beeindruckend waren die Segeleigenschaften bei Starkwind von sieben bis acht Beaufort im Ärmelkanal, wo das Schiff bei teilweise kräftigen Wellen mit über fünfzehn Knoten am Wind von Dover nach Ijmuiden rauschte.

Bis heute hat das Eignerpaar umfangreiche Umbauten und Renovierungen vorgenommen, ohne dabei das Schiff mit zu viel Gewicht zu belasten.

Die beiden segeln das Schiff seit der Übernahme sehr aktiv. Im Sommer vorwiegend im Wattenmeer und den Ostfriesischen Inseln mit Standort Norddeich. Von dort werden Kurztörns nach Helgoland, Holland, Dänemark oder wie kürzlich zum Verwandtenbesuch nach Hamburg unternommen.

Vielleicht auch inspiriert durch die Störche am Dümmer zieht es Phönix und seine Crew mit Beginn des Herbstes immer wieder in den Süden an die Algarve in Südportugal. Bisher dreimal (2003/04 – 2005/06 – 2007/08) wurde Phönix nach Portimao gesegelt.

Das Resumee aus den bisherigen Erfahrungen:

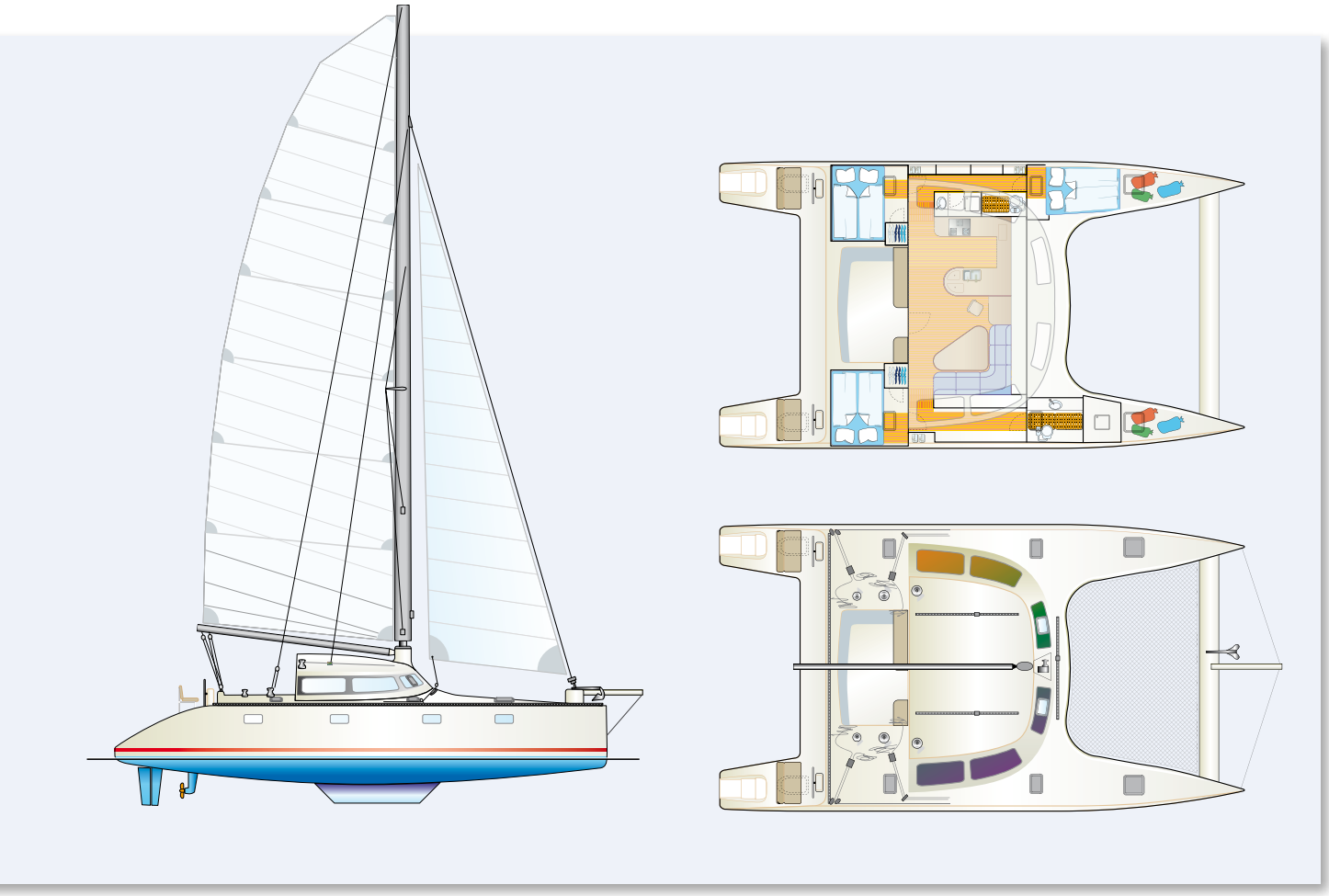
- Für die Eigner gibt es kein geeigneteres Schiff für eine Zwei-Personen-Crew
- Das Schiff fällt fast überall positiv auf.
- Es gibt keine ernsthaften Probleme mit Liegeplätzen. An der Spundwand mit Fenderbrettern und längsseits der Berufsschifffahrt ist immer ein Platz, auch in den kleinsten Häfen.
- Längere Etappen, auch bei schlechtem Wetter, nachts und bei Nebel, sind für zwei Personen mithilfe eines guten Radars mit Overlay und aktuellen C-Map-Karten auf dem Plotter auch im Ärmelkanal möglich.
- Unabdingbar ist eine Selbststeueranlage, davon hat die Phönix zwei.
- Dank der hohen Reisegeschwindigkeit sind weite Strecken auch in kurzer Zeit machbar.

Hierfür einige Beispiele:

Bremerhaven nach Stavanger
400 sm in 50 Stunden, entspricht 8 kn im Durchschnitt,
Cherbourgh nach Ijmuiden
280 sm in 31 Stunden, 9 kn im Durchschnitt,
Norddeich nach Bremerhaven
65 sm in unter 7 Stunden, 9,5 kn im Durchschnitt,
fünf Biscaya-Überquerungen in jeweils circa 60 Stunden.

Unter normalen Bedingungen wird mit Etmalen von 150 Seemeilen gerechnet. Dies bestätigen die Durchschnitte aller längeren Törns. So hat auch Hennings Solo-Non-stop-Atlantiküberquerung von West nach Ost, von Fort Lauderdale nach Cherbourgh, ein durchschnittliches Etmal von 160 Seemeilen ergeben (3.900 Seemeilen in 24 Tagen).

Heute ist die Phönix 17 Jahre alt und wurde die letzten Jahre ungefähr 5.000 Seemeilen pro Jahr gesegelt – insgesamt 100.000 Meilen seit 1991. Das Schiff ist immer noch gesund und wird die nächsten 100.000 Seemeilen vermutlich fit und ohne strukturelle Probleme weiter die Meere der Welt besegeln und ihrer Crew ein komfortables und sicheres Zuhause bieten.



später im Stand der Tücher wider. In der Prestige-Version wird der Drehflügelmast nicht aus Aluminium, sondern aus Carbon gebaut und besitzt eine Fläche von neun Quadratmetern. Dafür wird ein Square-Top-Großsegel geliefert mit einer Fläche von immerhin 93 Quadratmetern anstelle der 79 in den beiden Versionen mit Aluminium-Drehflügelmast. Das mehr als 18 Meter lange Vorliek muss dann erst mal gesetzt werden. Gut, dass so viele Leute an Bord sind, mit drei Mann ist das schnell erledigt und nur der letzte halbe Meter wird mit der Winsch geholt. Alleine hätte man schon eine Weile kurbeln müssen. Alternativ kann man aber die Ankerwinde benutzen, die so angebracht ist, dass man über einen Klappläuferblock das Fall gut führen kann.

Das Besondere bei dem Drehflügelrigg ist das Mastfundament. Es ist ein wenig höher gebaut und nimmt achtern den Großbaum auf. So sind Mast und Baum getrennt beweglich und der Flügelmast lässt sich einfach trimmen.

Die Fock ist selbstwendend und wird über eine Schiene geschotet, bei der in der Mitte eine Controller-Leine angeschlagen ist, also nicht Back- und Steuerbord. Die Schot wird Backbord und Steuerbord nach achtern geführt. Die in Deutschland übliche Führung einer Schot für eine Selbstwendefock über den Mast lässt sich schlecht realisieren, weil er ja drehbar ist.

Das Segel selbst steht, wie das Großsegel, ausgezeichnet. Obwohl zur Zeit weniger als vier Knoten Wind wehen – Windstärke 1 – zeigen beide Segel Profil.

Dann tauschen wir die Fock gegen einen Code 0, der am Gennakerbaum angeschlagen wird. Er wird über eine Anlage mit Endlosleine abgewickelt und sehr eng auf dem Kajüt-

Umlenkung zur Winsch.

dach geschotet. Bei diesem schwachen Wind ersetzt er, so man nicht zu kreuzen gedenkt, eine Genua. Beim Über-Stag-Gehen ist der Platz zwischen Vorstag und Vorliek des Segels begrenzt. Dieses leichte Segel fängt aber jeden Windhauch ein und obwohl auf dem Wasser nicht die kleinsten Windriffel zu sehen sind, läuft die WAVE DANCER damit zwei Knoten.

Doch da ist noch ein Segel im Sack, ein Gennaker von über 150 Quadratmetern, den wir sogleich ausprobieren. Der Hals wird über einen Block an der Nock des gleichnamigen Baums gefahren und die Schoten ganz nach achtern geführt. Gesetzt wird er bei einer guten Backstagsbrise und dann gehen wir damit an den Wind. Bei wahrem halben Wind ist vorläufig Schluss. Dabei generieren wir so viel Fahrtwind zu der guten Windstärke, dass wir mit fünf Knoten Speed schneller als der wahre Wind werden. Damit ist die Freydis der Kreuzerkatamaran mit den besten Leichtwindeigenschaften, den ich je gesegelt habe. ■

Technische Daten

Konstrukteur	Eric Lerouge	
Takelungsart	7/8 Sloop	
Rumpf- und Decksmaterial	GFK-Sandwich	
LüA	14,93 m	
LWL	14,93 m	
Breite	7,80 m	
Tiefgang Kielversion	1,10 m	
Tiefgang Schwertversion	0,5/2,55 m	
Verdrängung	8.000 kg	
Mast über der WL	20,30 m	* Segelfläche der gesegelten Prestige-Version mit Großsegel, S-Fock und Flügelmast
Segelfläche am Wind*	155,00 m²	
Großsegel	93,00 m²	
Selbstwendefock	53,00 m²	
Code 0	79,00 m²	
Gennaker	153,00 m²	
Maschinen (2)	4 Zyl. Volvo Penta D2-40, 29kW	
Tankkapazität Diesel	280 l	
Tankkapazität Wasser	350 l	
Stehhöhe Salon	maximal 2,00 m	
Stehhöhe Vorschiff/Komüse	1,80 / 1,78 m	
Stehhöhe Vorderkabine / WC/Dusche	1,78 / 1,92 m	
Anzahl der Kojen (inkl. Salon)	6	
Längen/Breitenverhältnis	1,91/1	
Segelflächen Verdrängungsverhältnis**	6,2	
Spez. Segelfläche**	19.4 m2/t	** Bezogen auf die Segelfläche der Standardausrüstung und Verdrängung voll beladen

Preis und Ausstattung:
Standardausführung 664.150 Euro inkl. 19,6 % französische MwSt.
Darin enthalten unter anderem:
Großsegel, Fock, 4 x 160 Ah-Batterien, 2 x 70 Ah Starter-Batterien, Landanschluss, 3 kW Inverter, 2 x 75 W Solarpaneele, Kühlschrank, Heiß- und Kalt-Druckwasser, dreiflammiger Gaskocher mit Backofen, Long-Life-Kupfer-Antifouling, Anker mit Kette und Leine, elektrische Ankerwinsch, Wassermacher 100l/Std. Waschmaschine, Festmacherleinen, Fender, Feuerlöscher,
Gesegelt haben wir ein Schiff mit zusätzlich folgender Ausrüstung (Auszug): Dieselgenerator, Code 0, Gennaker
Preis der gesegelten Version ca. 690 000 Euro

Werft: Tournier Marine, 18 Rue Docteur Savigny, 17780 Soubise, Frankreich
www.tourniermarine.com

Leinenführung am Drehflügelrigg.