

In den vergangenen Jahren hat sich die Wert Anne Wever aus dem niederländischen 's-Hertogenbosch den Ruf erworben, Schiffe zu liefern, deren Qualität auch hohe Ansprüche befriedigt. Die Wert begann in den fünfziger Jahren mit dem Bau hölzerner Schiffe nach Entwürfen von E. G. van de Stadt, denen dann 1960 ein stählernes Fahrzeug, der Plattgatter Trintel, folgte. Wenig später wurde dann mit der Trintel 2 der erste große Verkaufserfolg erzielt.

Früh hatte Anne Wever erkannt, daß das neue Bootsbaumaterial Glasharz, das zu jener Zeit in den USA schon vielfache Verwendung fand, große Vorteile bot. Deshalb liebäugelte er schon bald mit dem Kunststoffbau und bat van de Stadt, ihm ein Schiff zu konstruieren. 1962 war es dann so weit: Die erste Trintella lief vom Stapel. Heute umfaßt das Bauprogramm die Typen Trintella 3, 38, 41, 44 und als jüngstes Kind die Trintella 42.

### Auf einen Blick

#### Gut

Segeleigenschaften  
Verarbeitung  
Großer Segelstauraum  
Umfangreiche Ausrüstung  
Verschiedene Einrichtungsvarianten

#### Schlecht

Maschine bei voller Fahrt laut



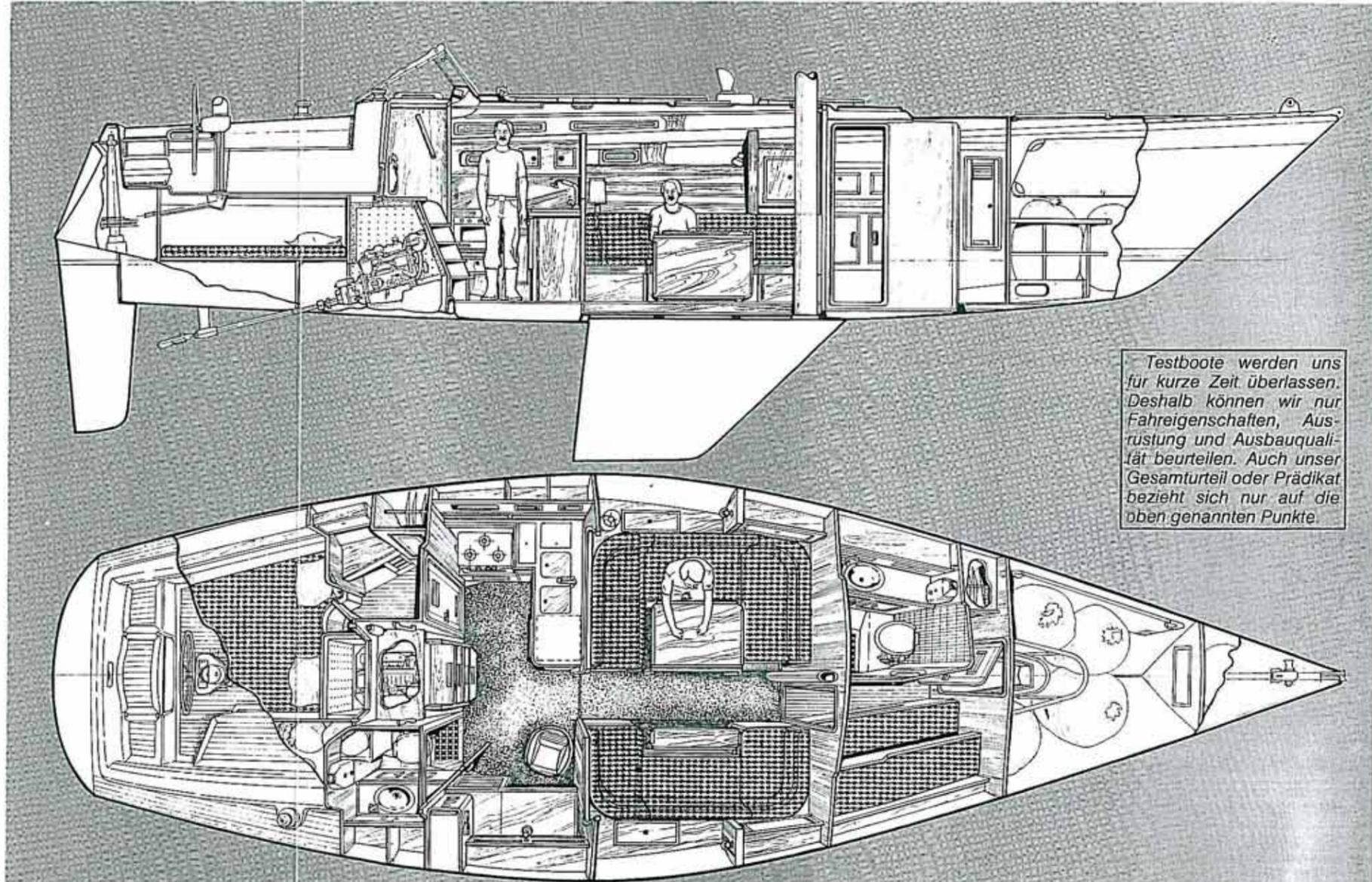
Dank des hohen Mastes kann das Schiff große Segelfläche führen – wegen der guten Stabilität auch bei viel Wind.

verhältnismäßig niedrige Gewicht des Schiffes. Es beträgt nur neun Tonnen, verglichen mit 10,5 Tonnen, die die kleinere Trintella 38 auf die Waage bringt.

Aber nicht nur das Gewicht weist auf moderne Konstruktionsprinzipien hin, sondern auch die Linienführung des Rumpfes, die an die heute üblichen „Hochseejollen“ erinnert. Dazu gehören der tiefreichende Flossenkiel aus Blei und das weit achtern angebrachte Vollschweberuder, das dem Schiff ohne Zweifel hervorragende Manövrier-eigenschaften verleiht, auf der anderen Seite aber vom Ruder-gänger größere Aufmerksamkeit verlangt. Kurzum, dies Schiff fällt aus dem bisher üblichen Trintella-Rahmen, denn es ist für jene Segler geschaf-

ten worden, die nicht nur sicher, sondern auch schnell segeln, ja, sogar bei höherwertigeren Regatten vorne sein wollen. Die Voraussetzungen für Geschwindigkeit sind ohne Zweifel gegeben, dies zeigt allein schon das Segelflächen-Verdrängungs-Verhältnis, das mit einem Wert von 4,96 beträchtlich über den Zahlen herkömmlicher Seekreuzer liegt. Zum Vergleich: Trintella 38 = 4,24, Trintella 44 = 4,11.

Nun wäre die Trintella 42 keine echte Trintella, wenn es sich dabei um eine nackte Rennziege handeln würde. Das ist sie beileibe nicht. Im Gegenteil – unter Deck findet man alle Attribute gemütlichen und komfortablen Wohnens. Lediglich der Segelstauraum im Vorschiff, der auch eine Rohrkoje enthält, deutet auf



Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugüte beurteilen. Auch unser Gesamturteil oder Prädikat bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.



Länge über alles 12,90 m; Länge Wasserlinie 10,60 m  
Breite 4,00 m; Tiefgang 2,15 m  
Verdrängung 9 t; Ballast (Blei) 4 t  
Ballastanteil 44 %  
Großsegel 38,0 m<sup>2</sup>; Genua 68,5 m<sup>2</sup>  
Taklungsart Slup  
Maschinentyp Perkins-Diesel; P: 34,5/47 kW/PS  
Maximale Drehzahl 3600 U/min; Tankkapazität 250 l  
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit (2,43 √LWL) 7,9 kn  
Länge/Breite-Verhältnis 3,2/1  
Verhältnis  $\sqrt[3]{\text{Segelfläche}} / \sqrt[3]{\text{Verdrängung}} = 4,96/1$   
Verhältnis Segelfläche / (LWL x BWL) = 2,87/1  
Windgeschwindigkeit beim Test 2 bis 3 Beaufort  
Höhe am wahren Wind 38°  
Testgeschwindigkeit am Wind 5 kn;  
vorn Wind 4 kn; raumschots 5,8 kn

Höchstgeschwindigkeit unter Maschine 7,5 kn  
Marschfahrt (80 % Vollast) 7 kn  
Stoppweg: ca. eine Schiffslänge  
Drehkreisdurchmesser ca. 1,5 Schiffslängen  
360°-Drehung unter Segeln in 39 sec  
Lautstärke in dB (A)

	Vorschiff	Kajüte	Plicht	A.-Kajüte
2600 U/min	75	88	89	93
2200 U/min	70	80	80	82

Frischwasserkapazität 450 l  
Schmutzwassertank 100 l  
Anzahl der festen Kojen: 6  
Standardpreis einschl. MwSt. ab Wert ca. 372000 DM  
Preis des urlaubsklaren Testboots ca. 380000 DM  
Jachtwerf Anne Wever bv.  
5231 XA 's-Hertogenbosch, Niederlande

den speziellen Charakter dieses Schiffes hin.

Die übrige Aufteilung weist keine Besonderheiten auf, sieht man von einer Eigner-kammer auf Backbordseite unter dem Cockpit ab. Es sei mal dahingestellt, ob sich der Eigner darin besonders wohlfühlen wird, denn naturgemäß ist die Deckenhöhe dort begrenzt, insbesondere über jenem Schlafplatz, der sich unter dem Pflichtboden befindet (55 cm).

Uneingeschränktes Lob verdienen Pantry und Navigationsecke. Die Pantry ist winkelförmig angelegt und enthält neben einem dreiflammigen Gasherd mit Backofen zwei Spülen, Heißwasserhahn, Külschrank und reichlich Stauraum. Bei der gegenüberliegenden Navigationsecke fällt zunächst einmal der festmontierte Drehsessel ins Auge, der ein bequemes Arbeiten in der Seekarte gestattet, sofern die Krängung nicht zu groß wird. Bei großer Schräglage arbeitet es sich nach Ansicht vieler Segler am Kartentisch besser, wenn der Navigator in Längsschiffrichtung sitzen kann.

Für eine große, fröhliche Runde wie geschaffen ist der Salon. In ihm findet man nämlich auf Backbord- und Steuerbordseite je ein U-Sofa. Vor beiden steht jeweils ein Tisch – der auf Steuerbordseite ist ganz klein ausgefallen und kann, für sich allein betrachtet, nur als Ablage dienen. Der Witz an der Geschichte: Klappt man den Backbordtisch auseinander, so entsteht eine Platte von ca. 180 x 100 Zentimetern.

Nach vorne zu schließt sich an den Salon eine Abteilung an, in der auf Steuerbordseite zwei übereinanderliegende Kojen zu finden sind, während gegenüber ein abgeschlossener Toilettenraum eingebaut wurde. Zwischen der Toilette und dem schon erwähnten

Segelstauraum im Vorschiff gibt es einen großzügig bemessenen Schrank.

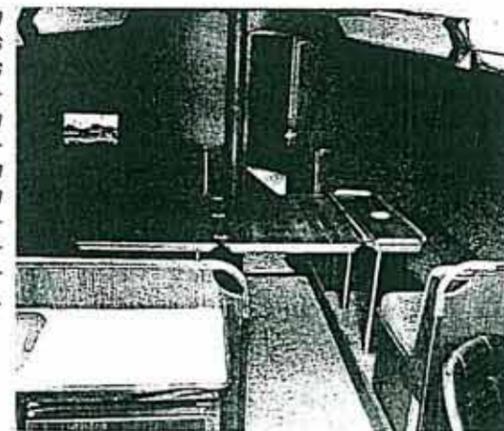
Viel Worte über die Verarbeitung zu verlieren, erübrigt sich eigentlich, denn der hohe Qualitätsstandard der Werft dürfte hinlänglich bekannt sein. Freilich wird die Qualität auch nicht gerade zu volkstümlichen Preisen abgegeben, was ja auch gar nicht zu machen ist, denn im Grunde genommen sind die Trintellas Einzelbauten gleichzusetzen. Dies um so mehr, als man unter mehreren Varianten wählen und teilweise auch Sonderwünsche anbringen kann. Bei der Trintella 42 beispielsweise werden drei verschiedene Grundversionen angeboten.

Die standardmäßige Ausrüstung ist ungewöhnlich reichhaltig, so daß man für den Preis ein nahezu urlaubsklares Schiff bekommt. So ist beispielsweise auch ein UKW-Seefunkgerät im Preis enthalten.

Bei der Fahrt unter Motor von Monnikendam zum offenen IJsselmeer hatten wir reichlich Zeit, die Eigenschaften des Schiffes unter Maschine zu erproben. Um es kurz zu machen: Wir haben, sieht man einmal von der Lärmentwicklung ab, keine Beanstandungen notiert. Das Schiff läßt sich mit dem holländischen Z-Trieb mit Verstellpropeller, Fabrikat Jurjens, sehr gut manövrieren. Es stoppt aus voller Fahrt schon nach ungefähr einer Schiffslänge und läßt sich auch ohne Schwierigkeiten rückwärts fahren.

Eine kleine Beanstandung ergab sich jedoch bei der Messung der Motorgeräusche. Sie erreichten in der Eigner-kammer mit 93 dB A bei voller Fahrt einen Wert, den wir in den auf Dauer unerträglichen Bereich einstufen. Der Motor wird aus einem 250 Liter fassenden Brennstofftank aus Glasharz versorgt, so daß – je nach

Blick in den Salon. Das Tischteil, das den Durchgang nach vorne versperrt, kann auf den Backbordtisch geklappt werden.



Navigationsecke mit Drehsessel.



Fahrweise – ein Aktionsradius von 220 bis 300 Seemeilen möglich ist.

Das Fassungsvermögen des Frischwassertanks – er ist ebenfalls aus Glasharz – wird mit 450 Litern angegeben. Das ist eine reichliche Menge, wenn man an normalen Bootsbetrieb bei Küstenfahrt denkt. Segelt man allerdings mit sechs Personen über den großen Teich, dann kann's knapp werden.

Draußen auf dem IJsselmeer gab es nicht viel Wind – unser Meßgerät zeigte 2 bis 3 Bft. –, gerade richtig also, um mal festzustellen, wie sich das Schiff bei flauen Verhältnissen macht. Infolge der großen Segelfläche hatten wir gute Eigenschaften erwartet, und wir wurden auch nicht enttäuscht. Die Trintella 42 erreichte am Wind fünf Knoten Geschwindigkeit, die sich raumschots sogar auf 5,8 Knoten steigern ließ. Vor dem Wind ging der

Zeiger des Logs dann auf 3,7 bis 4 Knoten zurück. Dank des großen Ballastanteils und der erheblichen Formstabilität des Rumpfes war der Krängungswinkel am Wind gering. Dies läßt auf ein überdurchschnittliches Segeltragevermögen schließen.

Die optimale Höhe am Wind beträgt ca. 38 Grad. Dies ist ein guter Wert, wenn man berücksichtigt, daß der Wind schwach war und wir daher die große Genua führten.



Die Trintella 42 ist ein Spitzenprodukt des niederländischen Serien-Yachtbaus, das insbesondere Skipper ansprechen dürfte, die sportliches Segeln bevorzugen. Aber auch komfortgewöhnte Segler werden sich ohne Zweifel mit diesem Schiff anfreunden, da es, verglichen mit anderen Trintellas und gleich großen Fahrtenschiffen, kaum etwas an Bequemlichkeit vermissen läßt. Kurz: Die Trintella ist eine geglückte Mischung aus Komfort- und Hochleistungsboot.

Herbert Pielbaum