



Documentatie

No. 21205

Onderwerp

Test Review - Trintella I in Yacht 3/1967

Rubriek

Serie- type- en BNspecifiek/Classics/Test Review

Der YACHT-Test (14)

Trintella

Sonderdruck aus YACHT Heft 3/67
Verlag Delius, Klasing & Co, Bielefeld - Berlin

Rumpf, Deck, Cockpit und Ruder der Trintella bestehen aus glasfaserverstärktem Polyesterharz. Die Stärke der Außenhaut liegt zwischen 10 und 12 mm, verjüngt sich zum Deck hin etwas und erreicht im Kiel 20 mm. Der aus gegossenen Barren bestehende Eisenballast wird mit Polyester eingeleidet. Der Bootskörper ist durch Längs- und Querspannten aus Polyester verstärkt, die gleichzeitig als Auflage oder Befestigung für die Inneneinrichtung dienen. Die Schotten aus Mahagoni-Bootsbausperrholz haben eine Stärke von 15 mm.

Nun ist Kunststoff auch heute noch nicht jedermanns Sache. Dieser Abneigung gegen das „kühle“ Baumaterial hat die Werft Rechnung getragen. Das in Sandwich-Bauweise hergestellte Polyesterdeck mit einem Balsaholzkern erhält ein Teakholzstabdeck, das mit Formflex verlegt und mit schwarzem Zweikomponenten-Gummi ausgegossen wird. Auch die Aufbauten bestehen aus ausgesuchtem Mahagoni. Dadurch wird der Eindruck der „kalten“ Kunststoffyacht beträchtlich gemindert. Ferner besteht die gesamte Einrichtung aus Mahagoni-Bootsbausperrholz, so daß man vollends die Illusion erhält, sich an Bord einer konventionellen Holz-yacht zu befinden. Die äußerst gediegene Holzverarbeitung läßt vergessen, daß es sich um einen Serientyp handelt.

Die Trintella ist ein Schiff, das gut in die Klasse IV RORC paßt und von einer erfahrenen Crew durchaus erfolgreich in Regatten gesegelt werden kann. Sie wurde aber von ihrem Konstrukteur, E. G. van de Stadt, nicht als Rennschiff, sondern als reines Fahrtenboot gezeichnet. Daher der konventionell langgestreckte Lateralplan, das große Ruder und der hohe Ballastanteil, der dem Schiff eine hervorragend ausgewogene Stabilität verleiht. Es ist aber durchaus nicht „lahm“.

Während der Testfahrten herrschte durchschnittlich eine Windgeschwindigkeit von 10 m/sek (Windstärke 5), und alle Erprobungen konnten ohne Schwierigkeit unge-reift mit Großsegel und Genua durchgeführt werden. Die Testcrew brauchte nicht einmal ihr Ölzeug hervorzuholen, nur gelegentlich kam ein Spritzer ins Cockpit.

Die Trintella ist ein ausgesprochener Verd-ränger. Trotzdem erreicht sie auf einem Kurs von 132° zum wahren Wind 6,4 kn. Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich die Länge Wasserlinie von 6,50 m bei

Krängung um rund 1 m verlängert, so daß diese Geschwindigkeit auch unter Zugrundelegung der Froudeschen Zahl ($2,43 \times \sqrt{L}$) möglich ist. Die Yacht läßt sich ohne Anstrengung seitens des Rudergängers über lange Distanzen steuern, weil sie bei richtigem Segeltrimm ausgesprochen kursstabil ist.

Die optimale Höhe am Wind liegt bei 40°. Jedoch sind die Differenzen in der Zielgeschwindigkeit zwischen 37 und 50° äußerst geringfügig. Man braucht also nicht wie mit einer empfindlichen Rennyacht genau den optimalen Kurs zu laufen. Diese Eigenschaft läßt das Boot besonders für Einhandsegler und längere Törns mit kleiner Besatzung geeignet erscheinen. Man kann ohne viel Fahrtverlust die Wellen jeweils im günstigsten Winkel nehmen, und mit dem schlanken Vorschiff und schlanken Wasserlinien segelt das Boot in kurzer grober See ausgesprochen weich.

Die Inneneinrichtung mit fünf vernünftigen Kojen, separatem WC und ausreichendem Stauraum für eine fünfköpfige Besatzung macht das Boot aber auch für längere Regatten interessant. Bei soviel Bewegungsfreiheit unter Deck und dem angenehmen Verhalten des Schiffes bleibt die Regattacrew in guter Kondition — ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Der in unserem Testboot klappbar über der Hundekoje an Steuerbord eingebaute Kartentisch gehört nicht zur Standardausrüstung. Etwas unverständlich, weil ein Seeschiff ohne Kartentisch kaum denkbar ist.

Im Testboot war der 10-PS-Sabb-Diesel mit Verstellpropeller eingebaut. Die Geschwindigkeit mit 3/4 Gas betrug gegen Wind und See 4 kn, bei Wind querab 4,5 kn und vor dem Wind mit mitlaufender See 5 kn, die Wassertiefe 2,50 bis 3,50 m (Windstärke 5 bis 6). Die Maschinenanlage macht einen sehr zuverlässigen Eindruck. Der Motor kann, bedingt durch

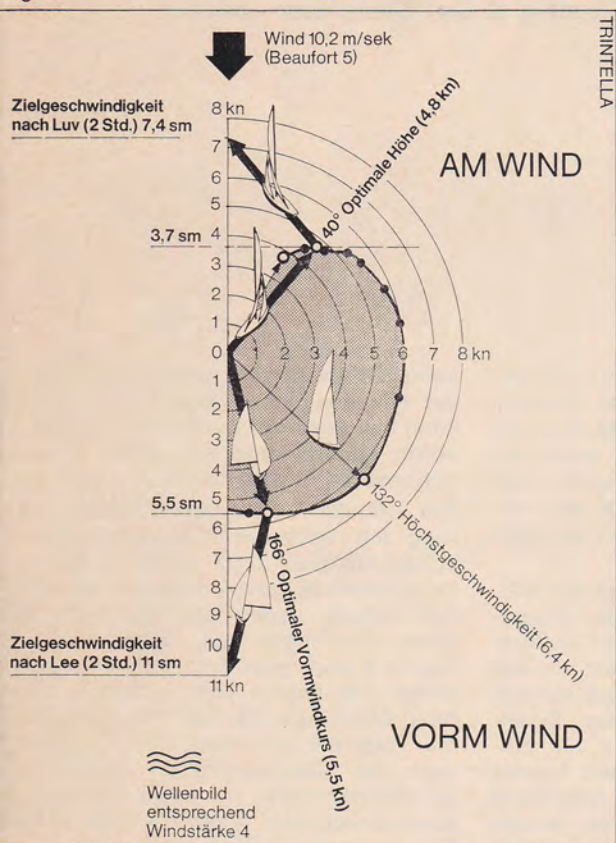
seine Schleuderschmierung, auch bei starker Krängung ohne jede Gefahr mitlaufen, kann kalt gestartet werden und springt stets sofort an, was man von vielen Maschinen auf unseren Testbooten nicht sagen konnte.

Die Trintella hat ein verhältnismäßig hohes Rigg mit schmalem Großsegel. Sie liegt außerordentlich leicht auf dem Ruder und zeigt keinerlei Luvgerigkeit. Nach unseren Erfahrungen segelt das Boot am besten unter Großsegel und Genua. Ab Windstärke 6 muß man anfangen, das Groß zu reffen. Die Genua kann jedoch stehenbleiben. Allerdings ist hier anzumerken, daß die Testcrew sich stets bemüht, das Optimum an Geschwindigkeit herauszuholen. Ein Fahrtensegler mit mehr Hang zur Bequemlichkeit wird wahrscheinlich früher die Genua gegen die Fock austauschen.

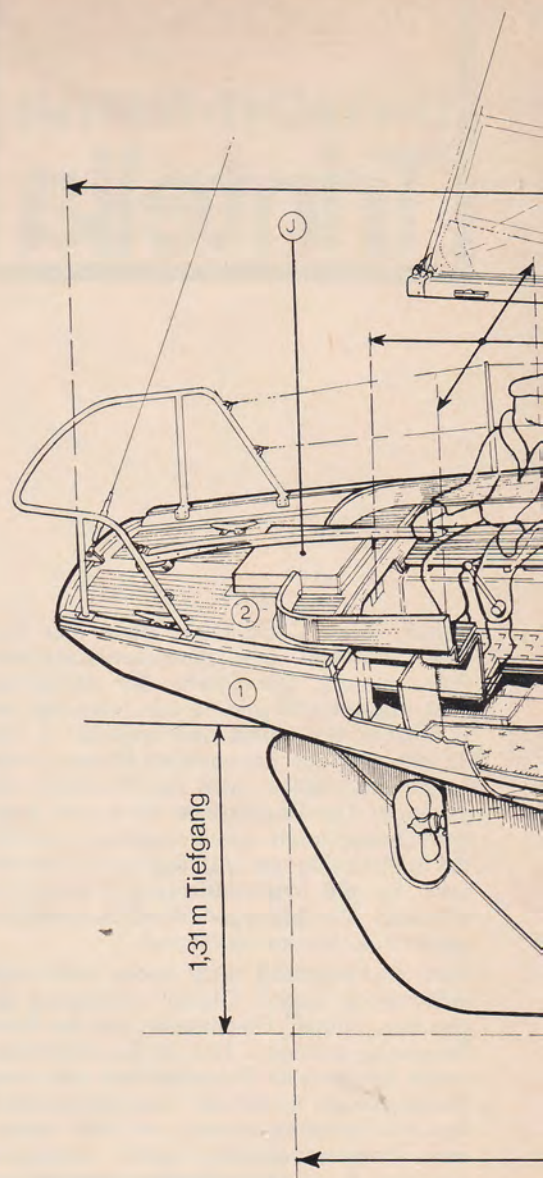


Geschwindigkeit und optimale Höhe

Größte Höhe 30° am wahren Wind bei 10,2 m/sek Wind, Geschwindigkeit 3,8 kn. Die optimale Höhe liegt bei 40° mit 4,8 kn. Das entspricht einer Zielgeschwindigkeit von 7,4 sm in 2 Stunden. Zwischen 37° und 50° kein wesentlicher Geschwindigkeitsabfall. Man kann das Schiff je nach Wellenbild also auf verschiedener Höhe segeln. Raumschots auf 132° erreichte die Trintella ihre Höchst- und Rumpfgeschwindigkeit von 6,4 kn. Auf allen Kursen wurde mit Großsegel (ungerefft) und Genua gesegelt.

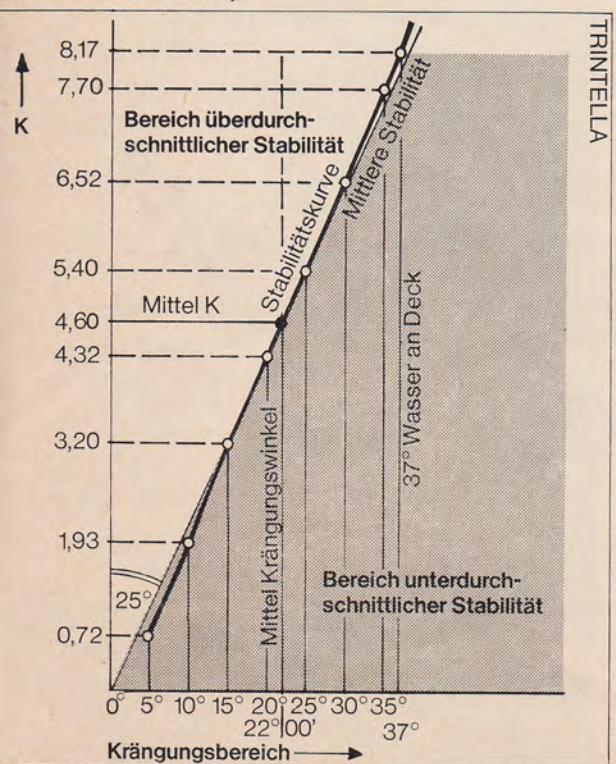


- 1 Rumpf aus Kunststoff
 - 2 Deck — Sandwichbauweise mit Teakstäben
 - 3 Backskisten
 - 4 Pantry
 - 5 10-PS-Sabb-Diesel (oder Albin Benzin 0-21)
 - 6 2flammiger Kocher
 - 7 Eisenballast 1750 kg
 - 8 Tisch
 - 9 Kleiderschrank
 - 10 Silverspruce-Mast
 - 11 Toilettenraum mit Raritan-WC
 - 12 120-l-Polyester-Wassertank
 - A Hundekoje 1,90 x 0,59 x 0,58 m
 - B/C Kajütkojen 2,07 x 0,40 x 0,59 m
 - D Vorschiffskojen 1,90 x 0,57 x 0,11 m
 - E Höhe Vorschiff 1,71 m
 - F Höhe hinterm Mast 1,71 m
 - G Höhe achtern 1,89 m
 - I Selbstlenzende Plicht 1,54 x 1,38 m (Mitte)
 - J Achterluk 0,40 x 0,50 m
 - K Schiebeluk in Kasten 0,58 x 0,59 m
 - L Vorluk 0,47 x 0,40 m
- Breite Seitendeck 0,38 m
- | | |
|-------------------------|----------------------|
| Länge über Alles | 8,80 m |
| Länge Wasserlinie | 6,50 m |
| Größte Breite | 2,52 m |
| Tiefgang | 1,31 m |
| Verdrängung | 3,8 t |
| Ballast | 1,75 t |
| Großsegel | 19,70 m ² |
| Baumfock | 10,50 m ² |
| Normalfock | 16,30 m ² |
| Genua | 23,20 m ² |
| Sturmfock | 5,75 m ² |
| Spinnaker | 60,00 m ² |
| KR-Rennwert | 5,4 |
| RORC-Rennwert Klasse IV | 18,2 Fuß |
| RORC - TCF | 0,7184 |
- Konstrukteur E. G. van de Stadt
Bau Yachtwerf Anne Wever, s'Hertogenbosch-Orthen
- Preis ab Werft segelklar 44 500 DM
Preis des Rumpfes zum Selbstausbau 23 200 DM
Vertrieb Yachtagentur Günther Wille, Wedel bei Hamburg



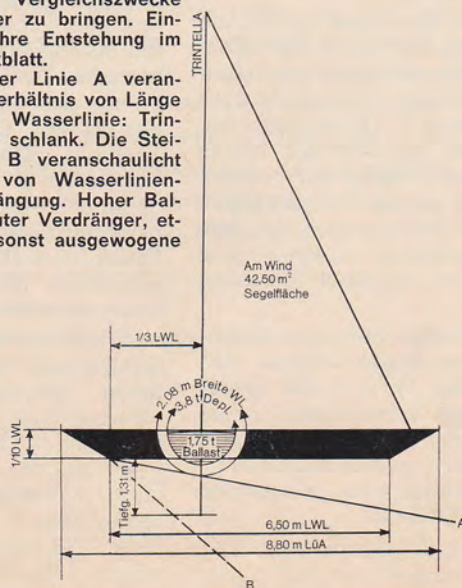
Querstabilität

Das im Krängungstest ermittelte Stabilitätsverhalten drückt sich in einer Schlangenlinie aus, die mal über und mal unter der als Gerade dargestellten Durchschnittsstabilität liegt. Die Querstabilität der Trintella ist fast ideal. Über 15° ist der Stabilitätsverlauf genau mit der Durchschnittsstabilität identisch. Ab 30° langsam zunehmende Endstabilität. (Einzelheiten über Durchführung und Ausrechnung im YACHT-Testmerkblatt, von der Redaktion kostenlos erhältlich).



Das Charakteristische auf einen Blick

Diese Grafik ist die von Robbert Das empirisch entwickelte Methode, die charakteristischen Eigenschaften einer Yacht für Vergleichszwecke auf einen Nenner zu bringen. Einzelheiten über ihre Entstehung im YACHT-Testmerkblatt. Die Steigung der Linie A veranschaulicht das Verhältnis von Länge zu Breite in der Wasserlinie: Trintella ist ziemlich schlank. Die Steigung der Linie B veranschaulicht das Verhältnis von Wasserlinienlänge zur Verdrängung. Hoher Ballastanteil. Absoluter Verdränger, etwas übertakelt, sonst ausgewogene Dimensionen.



Längsstabilität

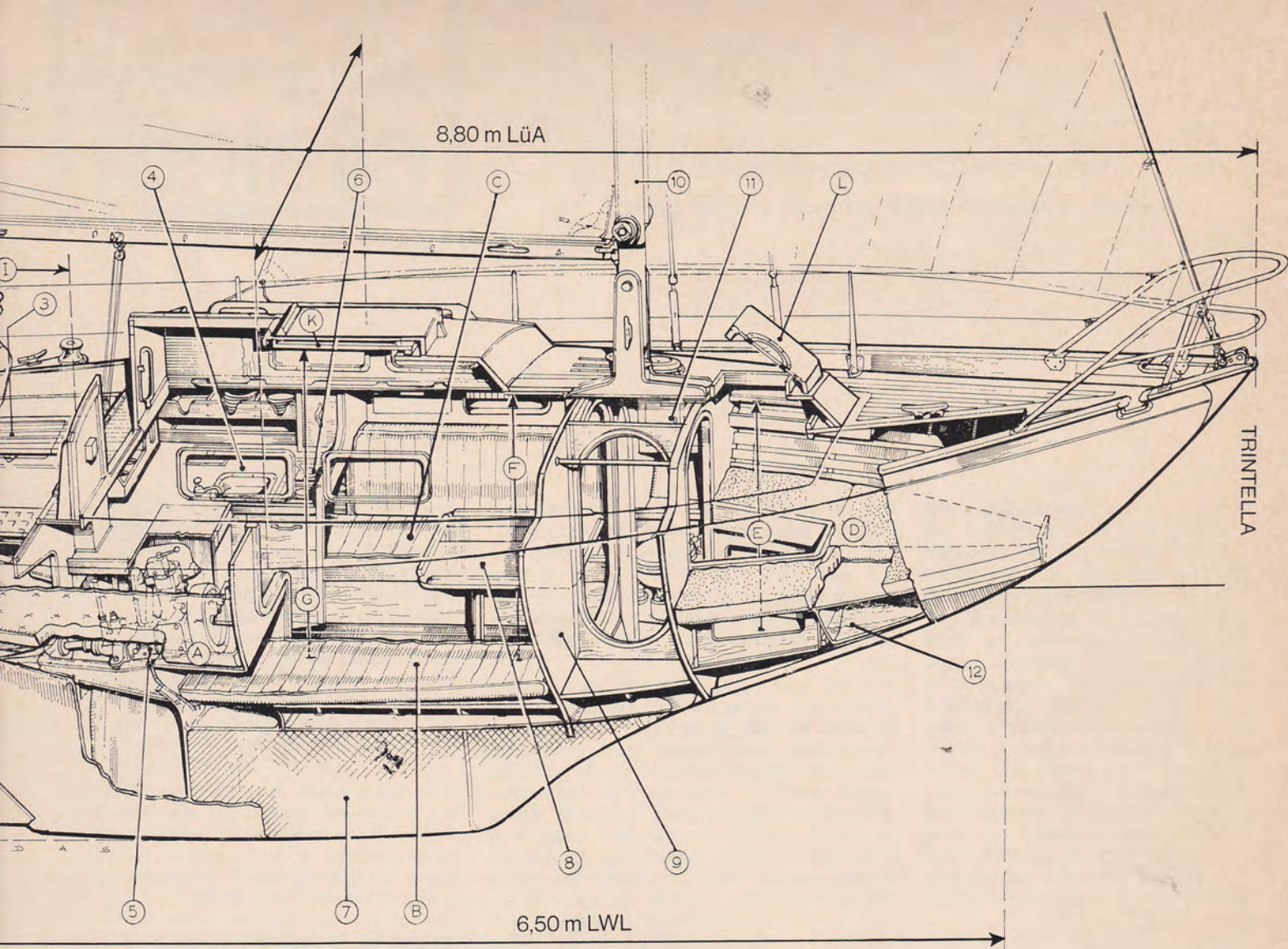
Achtern

- A = + 150 m
- B = + 70 m
- C = + 0 m
- D = Schwimm
- E = + 180 m (Cockpit und 125)

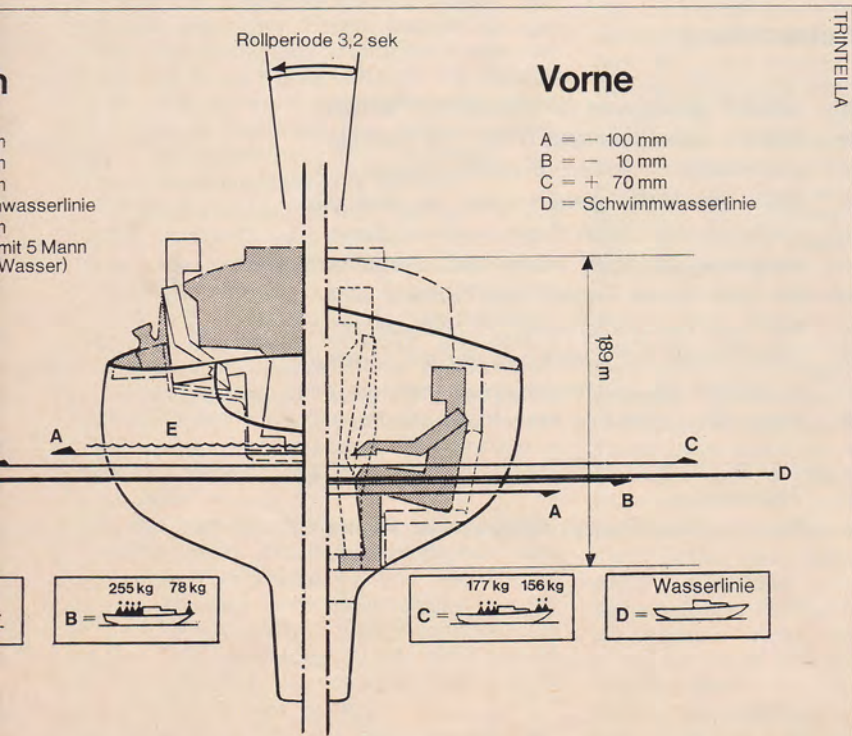
C+D

333 kg
A =

Eintauchung achtern in die Wasserlinie u. Vor- und Achterschiffverhalten in grober S

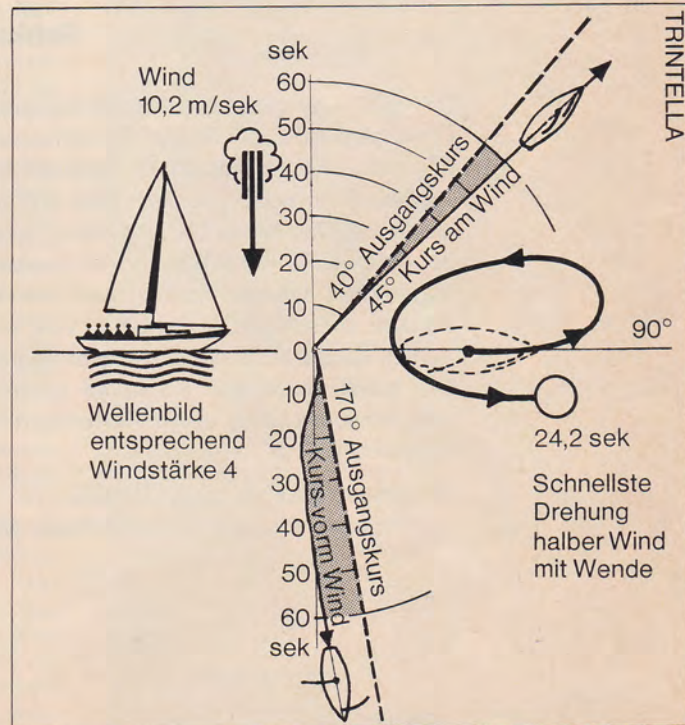


und Aufenthaltskomfort



mit 5 Mann im Cockpit etwa 150 mm. Nicht empfindlich dafür, weil sich gekrängt ohne-
 1 m nach achtern verlängert. Sehr gutes Verhältnis zwischen Reserveredplacement im
 125 l Wasser im Cockpit lenzten in 1 min 50 sek — Rollperiode 3,2 sek. Angenehmes
 ee. — Bequemes Sitzen und Stehen für den 1,75 m großen Standardkollegen.

Manövrierfähigkeit und Segeleigenschaften



Fiel am Wind vom Ausgangskurs 40° um 5° ab und lief diese Höhe kursstabil weiter trotz Seegangs. Vorm Wind die ersten 60 Sekunden etwas unruhig, danach absolut kursstabil auf dem Ausgangskurs. Schnellste Drehung ausgehend halber Wind mit Wende: 24,2 sek, ausgehend am Wind: 27,4 sek, ausgehend vorm Wind: 24,9 sek.

Schlußbetrachtung

Es gibt wenige negative Anmerkungen. Gleich zu Beginn der Testfahrt brach eine Relingstütze mit der hölzernen Fußleiste weg. Angeblich noch nie passiert, aber uns passierte es. Das Motorluk im Cockpit leckte, so daß es für den Wassertest zusätzlich abgedichtet werden mußte. Bei künftigen Bauten sollen die Motorluken von vornherein wasserdicht abgeschlossen werden. Die Werft sollte sich unbedingt entschließen, standardmäßig einen Kartentisch mitzuliefern.

Zusammenfassend: Die Trintella ist ein unkompliziertes, gut durchdachtes Boot,

speziell geschaffen für bequemes Familiensegeln, auch auf langen Törns. Die Standardausrüstung ist außerordentlich umfangreich, auch der Motor gehört dazu, so daß die Yacht absolut ihren Preis wert ist. Bemerkenswert ist auch noch, daß die Werft für ihre Typen Trintel und Trintella einen sehr gut funktionierenden Kundendienst in ganz Europa aufgebaut hat, der mit speziell eingerichteten Servicewagen überall, wo es nötig wird, schnell in Aktion treten kann.

Testcrew:

Robbert Das, Ramon Gliewe, Lex Pranger