



Über 20 Knoten sind kein Problem:
Werftchef Jens Quorning genießt den
Rutsch und winkt fröhlich

FOTO: YACHT/M. S. KREPLIN

DIE SPASSFABRIK

Seit 50 Jahren entstehen im dänischen Skærbæk die schnellsten Serienyachten Dänemarks. Was aus der Utopie eines Einzelnen hervorging, ist heute für viele sportiven Fahrtensegler ein Traum



Schmale Rümpfe. Tris sind gewichtsempfindlich; bei Quorning wird das Material penibel lastgerecht eingesetzt



Mehr Manufaktur als Massenfertigung. Mit einer Jahresproduktion von 52 Booten sind die Abläufe noch überschaubar

Hätte die Zeit nicht das Gegenteil bewiesen, man hätte Børge Quorning für einen Spinner halten können. Einen Fantasten, ohne Bezug zur Realität. Ja, vielleicht auch für einen Wahnsinnigen. Aber das, was in den Augen von Vater und Sohn Quorning auch heute noch aufblitzt, wenn sie über ihre Trimarane sprechen, ist kein Wahnsinn. Es ist pure Begeisterung für eine Art Boot, das seiner Zeit Jahrzehnte voraus war.

Dabei begann die Karriere von Børge Quorning so vernünftig, wie es nur geht: in der Werft von Børresen und den Hallen von Walsted – beste dänische Adressen für traditionellen Holzbootsbau. Nach der Ausbildung in einem Betrieb für Ruderboote arbeitet der junge Geselle am erfolgreichen Olympia-Finn von Segellegende Paul Elvstrøm mit, legt in den fünfziger Jahren Folkeboote, Drachen und Starboote auf Kiel, baut das erste dänische Snipe, werkelt später auch in schwedischen Werften. Und fasst eines Tages den Entschluss, Dänemark den

DIE MEILENSTEINE



TRIDENT 27

1967. Konstruktion aus Kanada. Viel Interesse, aber nur 36 Käufer. Das starre Boot passt nicht in dänische Boxen. Aber die Idee ist da



DRAGONFLY 25

Das erste Boot unter dem heutigen Typennamen entstand 1980. Die Beams waren noch starr. 50 Boote wurden bis 1986 gebaut



QUICK STEP 2

Der 35-Fuß-Racer war ein Einzelbau. Die Quorning-Söhne Jens und Eric siegen 1985 Rund England und Rund Seeland



DRAGONFLY 800 SW

1989 reduziert das Swing-Wing-System die Breite im Hafen und wird fortan für alle folgenden Typen Standard

Rücken zu kehren und nach Kanada zu gehen. Dass dieser Sprung in die Neue Welt auch einen radikalen Wechsel der Ansichten über gute Segelboote mit sich bringen würde, war nicht zu erwarten.

Doch an der Pazifikküste gehen die Uhren anders als im beschaulichen Dänemark – und das nicht nur aufgrund der Zeitverschiebung. Mehr-rumpfer sind dort damals weit populärer als in Nordeuropa. Quorning, bis dahin ein Segler alter Schule, bekommt bald die Gelegenheit, einen Trimaran der Werft Pacific Trident von Vancouver in die USA zu überführen.

Als er dabei, mit der Kaffeetasse in der Hand, ein Feld von Starbooten lässig links liegen lässt, wird ihm bewusst: „Nass und frierend auf der Kante sitzen, das kann nicht Gottes Wille sein.“

Mit einem reisefertigen Segelboot samt WC-Raum das damals brandaktuelle Regatta-Design ohne großen Aufwand im Kielwasser liegen zu lassen, nur das könne die Zukunft sein. Umgehend heuert der Bootsbauer bei der Trimaran-Werft an und wird in den kommenden Jahren Mehr-rumpfer bis zu einer Länge von 38 Fuß mit auf Kiel legen.

Als für die Söhne Jens und Eric die Schulpflicht ruft, entscheidet sich die junge Familie, dem bootsbauerischen Idyll von Vancouver den Rücken zu kehren, in die Heimat zurückzuziehen – und die Idee der Trimarane mitzunehmen.

Und schon der erste Entwurf wird vom Zeichenbrett weg verkauft. Schade nur, dass es für Jahre auch der letzte bleibt. „Als wir unseren ersten Trident 1967 auf der Bootsausstellung in Fredericia präsentierten, war das Interesse riesig. Nur kaufen wollte keiner“, erinnert sich Børge Quorning an einen frustrierenden Start seiner Werft. „Mit den festen Seitenschwimmern war der Transport ein großes Problem, und auch der Wertverlust war völlig unkalkulierbar“, bringt er die Hauptgründe der Skepsis auf den Punkt. Man hat die Kaufbereitschaft der Segler völlig falsch eingeschätzt.

Damit der mit Bruder Bent gegründete Betrieb nicht sofort in finanzielle Schieflage gerät, beginnen die beiden, Motorboote zu fertigen und sichern damit den Fortbestand der kleinen Werft am Kolding-Fjord. „Tagsüber bauten wir Fischer- und Freizeitboote, nach Feierabend haben wir weiter mit Trimaranen experimentiert“ – die Brüder sind Feuer und Flamme für das Mehr-rumpf-Design. Das Problem ist nur: Es gibt keinerlei Erfahrungen, keine Lehrbücher, keinen Austausch mit Kollegen, es ist nicht wie in Frankreich, wo Mehr-rumpfboote etabliert und die Werften zahlreich sind. Alles, was in der kleinen dänischen Werfthalle entsteht, ist Neuland. →

FOTOS: YACHT/M.-S. KREPLIN (2, L.), WERFT (4, M.)



Share your emotions

New 47

Willkommen an Board, zu der Weltpremiere und Namenstaufe unseres neuen Modells auf der **La Grand Motte Boat Show vom 19. bis 23. April!**

Weitere Premieren Termine:

Cannes Yachting Festival vom 12. bis 17. September 2017.

Genua Boat Show vom 21. bis 26. September 2017

NORDDEUTSCHLAND
KRÖSLIN YACHTING

SÜDDEUTSCHLAND & SCHWEIZ
EURO CATS

ÖSTERREICH
TREND TRAVEL YACHTING



www.catamarans-fountaine-pajot.com

F
FOUNTAINÉ PAJOT
SAILING CATAMARANS

LUCIA 40

HÉLIA 44
ÉVOLUTION

NEW 47
NEU 2017

SABA 50

IPANEMA 58

VICTORIA 67



GEHEN SIE AN IHRE GRENZEN!



North Sails bahnbrechenden Technologien haben stets das Segelerlebnis von Fahrten- wie auch Regattaseglern verbessert. Heute vertrauen mehr Fahrtensegler auf North als auf jeden anderen Segelmacher der Welt. Wenn wir über Performance sprechen, meinen wir immer auch die Haltbarkeit, Materialqualität, Sicherheit und Nutzen. All dies zeigt sich im Segelerlebnis.

Entwickelt für Langlebigkeit und Performance und Segelyachten in jeder Größe.



Stück für Stück arbeitet man sich voran, bis 1979 sind die ersten 36 Exemplare des Trident 27 verkauft. Ein Achtungserfolg in einer Zeit, in der Mehrumpfsegler als Verrückte abgestempelt werden, sich kein seriöses Fachmagazin dem Thema widmet. Das ändert sich, als die Trimarane aus Skærbæk beginnen, auf allen bedeutenden Regatten Europas Silber einzufahren. Keine der wichtigen Hochsee-Veranstaltungen ist vor der Familie Quorning sicher. Sie sammeln Rekorde und Handicap-Siege, unter anderem mit dem One-Off „Quickstep 2“, den Børges jüngster Sohn Jens im Alter von 19 Jahren baut – die Bestmarke rund Seeland (19 Stunden, 27 Minuten) wurde erst 25 Jahre später geknackt –, das Round Britain Race schließen die Brüder Jens und Eric im Jahr 1985 auf den Plätzen 1 und 2 ab. Und beweisen damit zugleich, dass die Mehrumpfer selbst harten Bedingungen gewachsen sind, ohne auseinanderzufallen.

Den Spaß am schnellen Wettsegeln hat sich der heutige Firmeneigentümer bewahrt. Überraschenderweise aber ist der offene 28-Fuß-Carbontrimaran, mit dem Quorning regelmäßig zum Schrecken der Ostsee-Regatten wird – zuletzt ist er damit beim Silverrudder 2016 „First ship home“ – kein Dragonfly. Stattdessen setzt er auf ein Design, mit dem bereits 1996 Gert Frederiksen erstmals segelte; der Beschlagsproduzent lebt nur wenige Kilometer von der Quorning-Werft entfernt. Damit das 20 Jahre alte Boot konkurrenzfähig bleibt, wird es regelmäßig aktualisiert, zuletzt mit einem 16 Meter hohen Flügelmast; Foils werden folgen. Aber schon heute hat das 540 Kilogramm leichte Boot keine Schwierigkeiten, aus 10 Knoten Wind 18 Knoten Fahrt zu produzieren.

Jens Quorning tritt früh als Lehrling ins Unternehmen ein – Multihulls werden damit endgültig zur Familiensache. „Auf einer Geburtstagsfeier bekamen wir auferlegt, dass kein Wort über Boote fallen dürfe“, erinnert sich der heute 86-jährige Gründer: „Wir haben es eine halbe Stunde ausgehalten.“ Immer mehr Fachwissen häuft die kleine Werft



Spaß mit kleinen Booten. Die Familie baut, bastelt, experimentiert und lebt das Thema schneller Fahrttrimaran



»Wir lieben kleine Boote. Aber weniger als 25 Fuß sind in unserer Qualität einfach zu teuer ... «

... sagt Jens Quorning. Vater Børge sieht es genauso

zum Thema an, entwickelt eigene Beschläge, Techniken und Bauverfahren. Und bleibt dennoch beinahe unbekannt. Jens Quorning, heute Geschäftsführer, bewirbt sich nach Abschluss seiner Lehre bei der Multihull-Koryphäe Dick Newick, überzeugt den amerikanischen Konstrukteur mit seinem Können und hilft ein Jahr lang beim Bau von Newicks eigenem 52-Fuß-Tri – für den noch jungen Bootsbauer ein Türöffner. Zurück in die Heimat geht es standesgemäß per 20-Meter-Trimaran, gekippt vom damals bekannten Tom Follet. In kürzester Zeit hat sich Quornings Erfahrungsschatz vervielfacht.

Damit sich jedoch der Traum von der Mehrumpfer-Fahrtentour auch in Europa durchsetzen konnte, musste eine Lösung her, die die Breite im Hafen reduzieren zu können. Weltweit experimentieren Bootsbauer mit verschiedenen Techniken: Ian Farrier in Australien, Ocean Bird in Großbritannien – der Durchbruch gelingt aber in Skærbæk Ende der achtziger Jahre: Mit dem Dragonfly 800 und seinem 1989 erstmals vorgestellten Swing-Wing-System ist es nun möglich, die Schwimmer anzuklappen, ohne das Cockpit verlassen zu müssen.

Weder der Landtransport noch die engen Boxen im Ostseeraum sind somit noch ein Hindernis, die Verkaufszahlen ziehen spürbar an. Das Swing-Wing-Prinzip ist so kaufentscheidend, dass die zwei ersten Dragonfly-Modelle, der 25er (ab 1980 gebaut) und der 800 mit festen Schwimmern (1987 auf den Markt gebracht) von einem auf den anderen Tag nahezu unverkäuflich werden. Die Presse nimmt erstmals Notiz, und das legendäre America's-Cup-Match zwischen agilem Katamaran und über- →

FOTOS: WERFT (L.), YACHT/M.-S. KREPLIN (R.)



dubarry of Ireland
Est. 1937

Besuchen Sie unsere Website zur Händlersuche in Ihrer Region oder zum online einkaufen

dubarry.com

Hochwertiges Tauwerk perfekt verarbeitet



- Gottifredi Maffioli Tauwerk – für jeden Anspruch und jedes Budget das passende Material
- Als Meterware oder perfekt in unserer Riggingwerkstatt für Sie verarbeitet.

KOHLHOFF RIGGING



GOTTIFREDI MAFFIOLI



Tel.: 0431-220 21-0

Alle Fachhändler und
Produkte unter:
www.kohlhoff-online.de

DAS AKTUELLE PROGRAMM



DRAGONFLY 25

Der Kleinste und Jüngste. Wavepiercer-Büge; optional mit drei Ruderblättern. Europas Yacht des Jahres. Test in YACHT 10/16



DRAGONFLY 28

Das erfolgreiche Volumenmodell. Wie die anderen auch in zwei Leistungsstufen zu haben. Noch trailertauglich. Test in YACHT 14/09



DRAGONFLY 32

Das Seeschiff. Nicht trailerbar, aber durch Swing-Wing-System gut boxentauglich mit 3,70 Meter Breite. Test in YACHT 17/12



DRAGONFLY 35

Das Flaggschiff. Bei den großen Booten bietet nur Corsair aus Vietnam ein Konkurrenzprodukt an. Test in YACHT 1/07

großem Monohull verschafft der Multihull-Szene 1988 weiteren Aufwind. „Irgendwann musste das passieren“, erzählt Børge Quorning. Aber dass es gut 20 Jahre sein würden, bis der Knoten beginnt zu platzen, das hatte er nicht erwartet.

Die frühe Auseinandersetzung mit dem Thema Multihull und die Anpassung an die Verhältnisse der Ostsee verschaffen Dragonfly einen großen Wettbewerbsvorteil. Wobei das Wort „Wettbewerb“ dem Umgang in der Multihull-Szene nicht gerecht wird. „Ich war überrascht, wie verschlossen Werften untereinander sind“, erklärt Quorning. Während sich die Produzenten von Katamaranen und Trimaranen untereinander austauschen würden, gäbe es diese Art der Weiterbildung bei den herkömmlichen Yachtwerften kaum. Was dazu führt, dass Werften kollegial nebeneinander existieren, man einen mitunter freundschaftlichen Austausch pflegt.

Ob das der Grund ist, dass jeder Tri-Produzent andere Schwerpunkte setzt? Die Boote eines Ian Farrier, unter der Marke Corsair bekannt geworden, gehören sicher zu den direktesten Wettbewerbern – und sind doch ganz anders. Der britische Telstar 28 blieb irgendwann hinter seiner Zeit zurück, genauso wie der Trend, sich seinen Tri einfach selber zu bauen. Egal ob nach Plänen von Brown, Farrier, Marples oder Newick – niemand anderes hatte in der Szene so viel Konstanz, hat so viele Serienboote entwickelt wie der kleine Betrieb vom Kolding-Fjord. In fünf Dekaden kamen Werften und gingen Werften – und jede brachte eine neue Spielart mit. Astus aus Frankreich die kleinen, bezahlbaren Einsteigerboote, Seacart aus Schweden heiße Carbon-Geschosse, Neel luxuriöse Fahrtenboote, mehr Kat als Tri. Es ist ein bisschen verrückt: Mittlerweile ist Quorning die Traditionsverft unter den Trimaran-Herstellern. So wie es Lehrmeister Børresen seinerzeit für die Drachen war.

H heute, 50 Jahre nach Gründung der Werft, hat sich vieles verändert. „Als wir hier anfangen, lagen rund um das Grundstück nur Kornfelder, der Hafen am Fjord wurde vom örtlichen Sägewerk genutzt. Mehr gab es hier nicht“, erinnert sich der Senior, der die Geschicke der Firma schon 1995 an seinen jüngsten Sohn übergab. Heute ist die alte, originale Werfthalle umschlossen von vielen weiteren Gebäuden, wurde ergänzt um Laminierplätze, Rigging-Raum, Service- und Winterlagerhallen. Der Ort wuchs, der Anleger zum Yachthafen wurde ausgebaut. Für Børge Quorning, der einen Großteil seines Lebens in der kleinen Gemeinde verbracht hat und auch jetzt nicht weit von der Werft entfernt lebt, war es nie eine Option, im Ausland fertigen zu lassen, um günstiger verkaufen zu können. Die Ar-

beiten seien zu speziell, würden zu hohe Anforderungen stellen, als dass eine Fertigung in Niedriglohnländern funktionieren könne, ist man sich sicher. Und die Quornings wissen, wovon sie reden. Bent, der elf Jahre jüngere Bruder Børges, führte nach seinem Ausscheiden im Familienbetrieb über lange Jahre eine der effizientesten Sportboot-Werften in Dänemark, produzierte als Subunternehmer namhafte Motoryachten.

Diese Fokussierung aufs Lokale ist auch mit ein Grund, warum es in absehbarer Zeit keinen kleineren Tri als den 2015 eingeführten 25er geben wird – auch wenn der Gründer ein Faible für einfache, kleine Boote hat, wären sie doch nicht zu einem absatzfähigen Preis in der für Dragonfly typischen Qualität umsetzbar. Denn diese kostet Zeit und Geld. Viele Komponenten müssen immense Lasten aushalten können, dabei darf ein schneller Trimaran nicht viel wiegen. Es gibt Bereiche an Bord, da ist das Rumpflaminat dünn und durchscheinend wie



»Wenn Design und gute Konstruktion zusammenfinden, macht mich das glücklich«

Jens Quorning

ein Blatt Papier, an anderen Stellen ist es massiv und fingerdick – Extreme, an die man sich in Jahrzehnten herangetastet hat. Es ist diese Präzision und Detailverliebtheit, die Dragonfly heute auszeichnet. „Wenn Design und gute Konstruktion zusammenfinden, macht mich das glücklich“, erklärt Jens Quorning seine Passion. Das Lachen im Gesicht unterstreicht diese Einstellung.

Mit so einer Liebe zum Produkt zu arbeiten hat Vater Børge von Beginn an vorgemacht. Geld zu verdienen spielte bereits in den Anfangsjahren eine untergeordnete Rolle, an erster Stelle stand – und steht – ein gutes Boot. Und auch wenn Jens Quorning seine Werft gern „ein großes Spielzeuggeschäft“ nennt, wird dem Anspruch an Perfektion mit großer Ernsthaftigkeit nachgegangen. Das schätzen die Käufer. Und niemand käme auf die Idee, hier jemanden für verrückt zu halten.

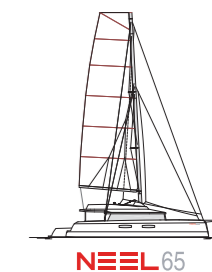
Es sind einfach nur erwachsene Männer in einer Spielzeugfabrik.

MARTIN-SEBASTIAN KREPLIN



FOTOS: EYOTY/B. KOLTHOP (L. O.), YACHT/M.-S. KREPLIN (2. L. M. O.), YACHT/N. KRAUSS (L. M. U.), YACHT/H.-G. KIESEL (L. U.)

NEEL T R I M A R A N S



www.neel-trimarans.com

La Rochelle - France - Tél. +33(0)546 290 871 - sales@neel-trimarans.com