

Radikale Formensprache. Die Rümpfe sind zur Wasserlinie auffällig stark geknickt. Auch der Deckssprung prägt den Look



AN DER GRENZE

*Je kleiner der Katamaran, desto größer sind die Kompromisse, die für ein noch stimmiges Boot eingegangen werden müssen. Der **AVENTURA 34** aus Tunesien zeigt neue Lösungen für ein selten gewordenes Format auf*



Tiefergelegt.
Lediglich
45 Zentimeter
trennen die
Plattform von
der Wasser-
Oberfläche



Ein besonderes Format: In der Ausgabe 9/18 hatte die YACHT den neuen Broadblue 346 im Test vorgestellt und dabei dessen Sonderstellung als Fahrtenkatamaran mit einer Rumpflänge von nur zehn Metern hervorgehoben. Die Größe deutlich unter 40 Fuß (zwölf Meter) ist selten in der Kategorie von bewohnbaren Zweirumpfbooten. Als eines der wenigen möglichen Konkurrenzschiffe wurde im Test des aparten Engländers der ebenfalls neue Aventura 34 als Konkurrenzboot erwähnt. Jetzt hat die Testredaktion der YACHT auch ihn einer eingehenden Prüfung unterzogen.

Interessant ist der Hintergrund des Aventura 34. Die Werft steht unter der Leitung des Multihull-Experten Eric Roger aus Frankreich. Nach dem Start des Unternehmens in La Rochelle wurde die Produktion im Jahr 2007 nach Tunesien umgesiedelt, in die Nähe von Tunis. Dort baut die Werft jetzt in einer kleinen Serie Fahrtenkatamarane in zwei Formaten: den ebenfalls ganz neuen Aventura 34 sowie den Aventura 44, welcher aller-

dings quasi noch im Harzeimer steckt (Vorstellung s. YACHT 2/18). In Vorbereitung ist zudem ein größeres 53-Fuß-Modell mit über 16 Meter Rumpflänge.

Der kleine Aventura 34 kommt als Nachfolgemodell für den 33er, von dem die Werft immerhin insgesamt 24 Stück gebaut und ausgeliefert hat. Die Rümpfe von Konstrukteur Samer Lasta (Lasta Design Studio) bleiben unverändert, während das Deck und der Kajütaufbau komplett neu organisiert sind.

DAS KOMPAKTE FORMAT HAT VIELE VORTEILE – NICHT NUR BEIM HANDLING

Das Boot kommt jetzt mit einem seitlich installierten Steuerstand, in dem auch alle Fallen, Schoten und Trimmleinen zusammenlaufen; beim Vorgängermodell wurde aus dem hinteren Cockpit über zwei Pinnen gesteuert. Und anstelle der bisherigen Selbstwendefock wird der neue Aventura nun im Standard mit einer größeren und überlap-penden Genua ausgestattet.

AUSGEFALLEN – ABER HÜBSCH

Im Vergleich zum etwas speziellen Broadblue 346 ist der Aventura 34 optisch wie auch konzeptionell deutlich näher dran am herkömmlichen, sportlichen Fahrtenkatamaran. Seine Linien erscheinen modern und attraktiv, um nicht zu sagen hübsch. Prägend sind vor allem der extreme Deckssprung und die Rümpfe mit den tiefen, durchgehenden Chines. Die sehr stark ausgeprägten Kimmkanten erlauben eine schlanke Wasserlinie bei trotzdem noch ausreichend voluminösen Rümpfen. Das Design ist zwar extravagant, findet aber dennoch einen stimmigen und unaufdringlichen Kompromiss zwischen Form und Funktion.

ALLES IM GRIFF

Der Aventura 34 ist mit einer Rumpflänge von nur knapp zehn Metern noch kürzer als sein Konkurrent Broadblue 346 (10,20 Meter), dafür jedoch deutlich breiter. Die Streckung (Länge zu Breite) beträgt beim Schiff aus Tunesien knapp 1,9, was für Fahrtenkatamarane ganz generell und in jeder Größe üblich ist. Unübersehbar ist allerdings, dass die Plattform-Unterseite des Aventura sehr dicht (gerade mal 45 Zentimeter) über der Wasseroberfläche liegt. Bereits bei wenig Seegang können Wellen hier schnell von unten an die Strukturen schlagen, was an Bord von Katamaranen oft als störend empfunden wird.

Der YACHT stand die Baunummer 1 für einen Test im Anschluss an die Premiere auf der Katamaran-Messe in La Grande Motte in Südfrankreich zur Verfügung – bedauerlicherweise bei nur sehr wenig Wind. In seltenen Momenten konnte die schwache Seebrise einen leisen Zug von maximal sechs Knoten aufbauen, gerade genug, um den kleinen Kat in Bewegung zu bringen; für eine wirklich vergleichsrelevante Einordnung und Beurteilung der Segeleigenschaften reichte der schwache und sehr inkonstante Wind aber nicht aus. Zudem war das Testboot weder mit Gennaker noch mit einem Code Zero ausgestattet.

Dennoch lässt sich so viel sagen: Der Aventura 34 kommt bei Leichtwind erstaunlich flugs in Fahrt und beschleunigt vergleichsweise gut. Überdies zeigt sich das kleine Zweibein im Manöver agil und sehr beweglich; 3,6 Knoten Fahrt erreicht der Kat bei sechs Knoten Wind und über einen Wendewinkel von rund 100 Grad. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass der Prototyp mit den größeren Maschinen (21 PS) und mit einem Gesamtgewicht von 5,3 Tonnen deutlich schwerer ist, als die Konstruktion das vorgibt. Nach der Berechnung soll das leere Serienboot mit den zwei Standardmotoren (14 PS) nur 4,1 Tonnen wiegen, das wäre vergleichsweise leicht.

AKTIV SEGELN GEHT AUCH

Schon ab Werft baut Aventura Catamarans seinen Schiffen hydraulische Steuerungen ein, ohne Alternativen. Die hochwertigen Anlagen arbeiten zwar sehr zuverlässig, lassen aber den Steuermann ohne jede Rückmeldungen am Rad kurbeln. Auch beim Aventura 34 reduziert sich das Steuern deshalb auf das bloße Ausführen von Rich- →



*Die konsequent zum Steuerstand geführten Schoten und Leinen lassen sich **AUCH IM ALLEINGANG** gut und einfach bedienen*



UNGETEILT

Zwischen den Rümpfen gibt es keinen Steg. Das Trampolin ist durchgehend und taugt so auch in dieser Größe zum Sonnenbaden



ERSCHLOSSEN

Die großen Schiebefenster und -türen sorgen für eine funktionale Kopplung vom Außencockpit mit Salon und Pantry



LÄSTIG

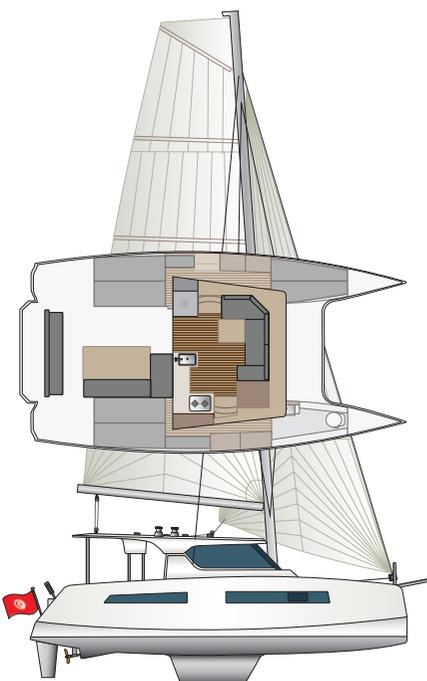
Die mächtige Salingspreise des Diamonds ist beim Seitenwechsel des Vorsegels hinderlich, zumindest bei Leichtwind



ZUGÄNLICH

Die Badeplattformen sind gut begehbar. Und es gibt einen kleinen Überstand für ein leichtes Anbordkommen über die Seite

AVENTURA 34



Gedrungenes Format: kurze, aber hohe Rümpfe, dazu ein stattliches Rigg. Zwei Kabinen und Bäder sind auch möglich

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFF UND STROM

50 Grad	3,6 kn
60 Grad	3,8 kn
90 Grad	3,8 kn
120 Grad	3,0 kn
150 Grad	2,6 kn

Windgeschwindigkeit: 6 kn (2 Bft.)
Wellenhöhe: glattes Wasser

POTENZIAL

STZ ¹ = 5,2
4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Sportliche Voraussetzungen: wenig Gewicht und relativ viel Segelfläche

KOJENMASSE

Vorschiff	1,98 x 1,18/0,67 m
Salon (abgesenkt. Tisch)	2,10 x 1,24 m
Achtern (beids.)	1,97 x 1,37/1,20 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Samer Lasta*
CE-Entwurfskategorie *B*
Rumpflänge *9,98 m*
Breite *5,30 m*
Tiefgang *0,85 m*
Masthöhe über Wasserlinie *17,0 m*
Gewicht *4,1 t*
Großsegel *46,2 m²*
Rollgenau *23,5 m²*
Maschine (Nanni) *2 x 9 kW/14 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwich-Konstruktion mit Schaumkern. Gebaut in Handauflage. Volllaminat unterhalb der Wasserlinie

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft *177 310 €*
Preis segelfertig² *188 755 €*
Komfortpreis² *218 410 €*
Garantie/gegen Osmose *2/2 Jahre*

WERFT Aventura Catamarans;
www.ventura-catamarans.com

VERTRIEB K. Tietze, www.cat-sale.de

Yacht – BEWERTUNG

Attraktiver und fast konkurrenzloser Katamaran im kleinen, aber deshalb auch seltenen Format, der vieles kann. Als Zwei- oder Dreikabiner erhältlich. Prototyp noch mit einigen Verarbeitungsmängeln

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + **Unübliche, aber attraktive Größe**
- + **Versionen mit zwei oder drei Kabinen**
- **Tief hängende Plattform**

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + **Gute Reaktionen bei Leichtwind**
- + **Effiziente Trimmrichtungen**
- **Kein Steuergedühl am Rad**

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + **Positiver Gesamteindruck**
- **Doppelkojen achtern recht schmal**
- **Unschöne Verarbeitung im Detail**

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + **Qualitativ gute Grundausrüstung**
- **Motorenräume schlecht isoliert**

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

tungswechseln. Den Kat mit Druck und Gefühl am Wind zu lenken bleibt ein Wunsch.

Dafür kann der Rudergänger auf andere Weise seglerisch aktiv sein. Das Layout und die kompakte Leinenführung zum Steuerstand erlauben einfaches und wirkungsvolles Trimmen der Tücher über zwei große Schotwinschen auf dem robusten Bimini-Dach. Obwohl der Steuermann nicht erhöht, sondern auf Decksniveau steht, hat er gute Übersicht in die Segel und kann für die Manöver im Hafen zudem alle Schiffsenden einsehen – Vorteile, die ein kleiner Katamaran wie der Aventura 34 ohne die wuchtigen Auf- und Anbauten wie etwa Flybridges oder erhöhte Steuerstände bieten kann. Über das Cockpit gelangt man zudem sehr leicht auf das Kajüt- und Bimimidach, wo sich auf vorbildlicher Arbeitshöhe das Großsegel bequem auftuchen lässt.

Im Gästecockpit achtern bietet eine Sitzgruppe in L-Form bis zu fünf Personen Platz um den großen Tisch, welcher allerdings recht instabil ist und auf wackeligen Beinen steht. Dazu gibt es seitlich noch Sonnenliegen und achtern eine lange Sitzbank als

DER WETTBEWERBER



Jüngst in Heft 9/2018 vorgestellt: Der Broadblue 346 aus England komprimiert die Vorzüge von Fahrtenkatamarane ebenfalls auf hafentaugliche Dimensionen mit einer Breite von weniger als fünf Metern. Das spannende Boot geht allerdings auch optisch eine Menge Kompromisse ein

Konstrukteur *Darren Newton*
Rumpflänge *10,20 m*
Breite *4,85 m*
Tiefgang *1,01 m*
Gewicht *4,8 t*
Segelfläche am Wind *60,0 m²*

Heckabschluss. Insgesamt präsentiert sich das Außencockpit als ein schöner und durchdacht arrangierter Bereich, der deutlich mehr Platz für Genuss und Erholung bietet, als man dies von einem kleinen Zehn-Meter-Kat erwarten würde.

Stauräume finden sich in den Hecks sowie vor dem Kajütaufbau. Allerdings sind diese Volumen recht klein und flach, sodass man die Sachen für den Bordalltag mit Umsicht einlagern muss. Im Cockpit gibt es gar keine Stauräume, und eine Rettungsinsel muss irgendwo festgelascht werden.

POTENZIAL FÜR VERBESSERUNGEN

Der erste Eindruck beim Rundgang durch das Interieur ist ein durchaus positiver. Der Innenausbau des Aventura 34 präsentiert sich mit Möbelfurnieren aus gekalktem Eichenholz ansprechend und licht. Dazu passen die braun gefärbten Kunststoffteile für Abdeckungen, Schranktüren und Stauraumdeckel wie auch die hellen Polsterungen. Die Farbkombinationen erscheinen gut gewählt, was aber immer vom individuellen Geschmack abhängt. Derzeit werden werft-

HÜBSCH UND WOHLNICH

seitig noch keine konkreten Alternativen für Holzsorten und Farben angeboten.

Bei genauem Hinsehen offenbaren sich in vielen Schiffsbereichen allerdings qualitative Mängel in der Detailverarbeitung. Unstimmige Spaltmaße, raue Schnittflächen, scharfe Kanten und viele billig wirkende Beschläge trüben den anfangs guten Eindruck. Zudem knarzt es unter Deck schon bei wenig Wind und wenig Wellen deutlich vernehmbar in allen Ecken und Enden.

Nacharbeiten müsste die Werft auch bei der Isolation der beiden Maschinen, die achtern unter den Kojen eingebaut sind. Bei Marschfahrt wird es in den hinteren Kabinen mit gemessenen 85 Dezibel laut. Und die Motoren geben eine Menge Hitze in die Kammern ab. Auf Törn in warmen Regionen wird dies sehr unangenehm sein.

Der Standard-Innenausbau wie beim Testschiff sieht zwei Kabinen im Steuerbordrumpf sowie eine Eignerkabine mit Bad und Duschbereich im Backbordrumpf vor. Alternativ dazu lässt sich der Aventura 34 auch mit zwei Kabinen und zwei Nasszellen ausbauen. Die Liegefläche im Vorschiff ist mit einer Breite auf Schulterhöhe von 1,18 Metern zu schmal für eine Doppelbelegung. Achtern können zwei Personen nächtigen, allerdings ist auch hier die Breite mit 1,37 Metern knapp. Das ist jedoch als konstruktive Gegebenheit auf dem kleinen Katamaran kaum anders zu lösen.

ATTRAKTIVE ALLEINSTELLUNG

Der Grundpreis von 177 300 Euro ist auch deshalb schwierig einzuordnen, weil es in der Größe kaum vergleichbare Konkurrenz gibt. Der Broadblue 346 bleibt mit einem Basispreis von knapp 191 000 Euro teurer, ist aber schon ab Werft umfangreicher ausgestattet. Nach Kostenbereinigung zum Komfortpreis (YACHT-Definition) liegen die kleinen Kats von den Kosten her etwa gleichauf.

Einen Fahrtenkatamaran von nur zehn Meter Rumpflänge zu bauen ist konstruktiv eine echte Herausforderung, die nach sehr vielen Kompromissen verlangt. Aventura Catamarans und Konstrukteur Samer Lasta haben den Auftrag gekonnt erfüllt und auch optisch einen vertretbaren Weg gefunden. Ausbaumängel beim Testschiff hinterlassen zwar einen fahlen Beigeschmack, sie sollten allerdings abzustellen sein.

MICHAEL GOOD

Großzügige Fensterflächen und gute Lüftungsmöglichkeiten bewirken ein ANGENEHMES RAUMKLIMA



VERSCHWENDET

Die Breite der Kojen achtern ist für zwei Personen knapp. Die Werft verschenkt hier Platz zugunsten von seitlichen Schapps



AUSGEDEHNT

Die Nasszelle im Vorschiff bietet reichlich Platz und eine Stehhöhe von 1,87 Metern. Dusche und WC sind aber nicht getrennt



UNBEGRENZT

Die schmale Koje im Vorschiff ist nur zur Einzelnutzung geeignet. Fenster und Luken sorgen auch hier für viel Luft und Licht



OFFENSICHTLICH

Die großen seitlichen Fenster im Vorschiff gewähren spannende Ein- und Ausblicke. Im Notfall dienen sie als Fluchtluken