

Der Familien-High-Tech-Trimaran *oder* Die „lizpoir“ - ein Corsair F27

Im Dezember 2009 stellte ich im Multihull Report meinen Corsair F24 „lespoir tri“ vor. Mit diesem Boot waren wir immer sehr zufrieden. Wir segelten damit auf Binnenrevieren in Deutschland und auf der Ostsee. Im Jahr 2010 segelten wir damit bis „Helsinki und zurück“, wie auch mein Buch über den Törn heißt.

Im Oktober 2011 veränderte sich unsere Situation, denn unsere Tochter Liz erblickte das Licht der Welt. Dies bedeutet nicht nur Veränderungen im Alltag, sondern dass auch unser F24 für längere Törns zu dritt zu klein ist. Ich suchte nach einer Lösung für das Platzproblem. Meine erste Idee war die Verlängerung des F24 durch Ansetzen einer Achterkajüte. Da dies jedoch den Wert des Bootes und die Segeleigenschaften negativ beeinflusst hätte, entschieden wir uns noch einmal von vorn anzufangen. Wir kauften einen Corsair F27 Baujahr 1991 in nicht unbedingt gutem Zustand. Das einzig Positive an dem Boot war die Größe und ein Satz neuer Segel. Über den Winter 2011/12 baute ich das Boot komplett neu aus. Begonnen habe ich natürlich mit dem Entkernen des Bootes. Ich entfernte alle Einbauteile inklusive Innenverkleidung, elektrische Installation, Wasseranlage und Instrumente.



Der Neuausbau erfolgte nicht wie bei meinem F24 mit Bootsbausperholz, welches anschließend lackiert wurde, sondern komplett in Kunststoff. Für die Seitenverkleidungen wählte ich weiße geschäumte und extrem leichte Platten. Teile, welche mechanisch beansprucht werden, wurden mit lichtdurchlässigem Polyamid verkleidet. Die spätere Installation von LED's schafft tolle Lichteffekte. Die Küchenzeile bekam eine sehr dünne Edelstahlplatte und eine neue Spüle. Der Vorschiffsbereich wurde komplett als WC und Duschaum ausgebaut. In die Spitze montierte ich den Fäkalientank und einen 20L Warmwasserboiler. Mit Kleinkind ist warmes Wasser an Bord sehr wichtig. Die damit entstandene Nasszelle ist mit einem Duschvorhang separierbar. Das Duschwasser läuft in einen extra kleinen Tank in der Bilge und wird von da nach Aussenbords gepumpt. Die WC Anlage wurde wieder mit Nothähnen versehen, die es ermöglichen, im Fall einer Verstopfung oder eines Defektes die Funktion der WC-Anlage aufrecht zu erhalten.



Kommen wir zum Herz des Bootes: der elektrischen Anlage. Zur Energiespeicherung baute ich einen aus 8 Einzelbatterien bestehenden Lithium-Akku mit 48 V und 160 Ah auf und montierte diesen zusammen mit den Ladern unter der Achterkajüte. Damit haben wir eine Speicherkapazität von 8 kW/h bei einem Gewicht von rund 60 kg. Vorher waren 2 Bleibatterien mit 80 Ah in diesem Boot montiert. Dieser Batteriesatz wog ca. 50 kg. Als Motorisierung war ein 4 PS Mercury im Aussenborderschacht. Dieser wurde durch einen von mir gebauten 15 PS „RiPower“ Elektro-Aussenborder mit einem Gewicht von 25 kg ersetzt.



Für die Energieversorgung der Elektroheizung und des Warmwasserboilers montierte ich einen 48V/230V Sinus Wechselrichter mit 3 kW Leistung. Die Versorgung der Beleuchtung, Kühlbox, Pumpen und Navigationsgeräte erfolgt über zwei 48V/12V DC/DC Wandler und als Ergänzung eine kleine 90 W Solaranlage. Ich verwende von allen wichtigen Komponenten immer mindestens zwei, um eine größere Ausfallsicherheit zu gewährleisten. Für die Bordnetz- und Tanküberwachung nutze ich einen Systemmonitor von Philippi. Die Navigation erfolgt über ein Bord PC-System mit Außenmonitor und zwei weiteren Monitoren im Innenraum.



Hier laufen alle wichtigen Daten wie Wassertiefe, Wassertemperatur, GPS-Koordinaten, Windrichtung und Geschwindigkeit, AIS, Motorparameter und Energieversorgung per NMEA und CAN-Bus ein.

Als neue Innenverkleidung an der Decke wählte ich Dilana-Innenraumverkleidung in grau, welche ich mit Dispersionskleber fixierte.





Im Aussenbereich entfernte ich in mühsamer Arbeit das Antifouling komplett und beschichtete den Haupttrumpf und die Seitenschwimmer mit einer Anti-Osmose-Grundierung und im Anschluss mit Antifouling. Das Schließen unnötig gebohrter Löcher durch die Vorbesitzer, für von mir nicht genutzte Anbauteile, war ebenfalls eine zeitraubende wie aufwendige Arbeit. Um den Glanz des Bootes wieder herzustellen musste ich das gesamte Gelcoat aufpolieren.

Am 14. April 2012 taufte wir das Boot „lizpoir“ - eine Zusammensetzung aus dem französischen Wort: espoir (Hoffnung) und dem Namen unserer Tochter Liz.



Vom Bootskauf im September 2011 bis zum 14.4.2012 habe ich 650 Arbeitsstunden an diesem Boot geleistet und bin noch nicht ganz fertig. Im Außenbereich stehen noch ein paar ästhetische Tätigkeiten an. Auch die Takelage muss kontrolliert, modifiziert und teilweise erneuert werden. Ins Masttop gehört Windmesser und LED-BSH-Beleuchtung. Für längere

Törns fehlt noch der Autopilot. Der geplante Pinnen-Autopilot wird ebenfalls eine Eigenentwicklung und mit über den Bord-PC gesteuert.

Diese Arbeiten werde ich jedoch erst im kommenden Winter angehen. Im Sommer 2012 werden wir mit unserem F27 nur Binnentörns unter E-Motor unternehmen. Das Stellen des Mastes ist im Binnenrevier nicht sinnvoll, da man ihn ständig an Brücken wieder legen muss. Wir sind mit unserem E-Antrieb sehr preiswert, leise und schnell unterwegs. Gesegelt wird nur noch auf dem Meer!



Weitere Informationen und einen ausführlichen Umbaubericht mit Fotos finden Sie auf meiner Homepage: **www.ripower.de**

© Copyright 2012 Sven Richter