

# TEST VIJF POPULAIRE EENMANSCATAMARANS

De populariteit van open eenmanscatamarans stijgt. Dat blijkt onder meer uit de groeiende opkomst bij wedstrijden in de zogeheten A-klasse-catamarans, maar ook uit het recent op de markt komen van een paar nieuwe typen in deze categorie. We keken eens wat er zoal te koop is en kozen er vijf voor een test.

Als je besluit een groepsvergelijking te maken moet je voor jezelf criteria opstellen. Enerzijds om te voorkomen dat de bekeken groep niet al te groot wordt, anderzijds om ervoor te zorgen dat de boten ook inderdaad enigszins vergelijkbaar zijn. Anders zou je boten onrecht kunnen doen. Er zijn naast de door ons voor de test gekozen boten nog wel meer eenmanscats op de markt, die eveneens in serie geproduceerd worden. Denk bijvoorbeeld maar aan de Topcat, de Spark en de Hobie 14. Wij hebben echter voor wat grotere typen, met meer zeiloppervlak gekozen, onder andere omdat de nieuwe boten binnen deze categorie vallen.

## De boten

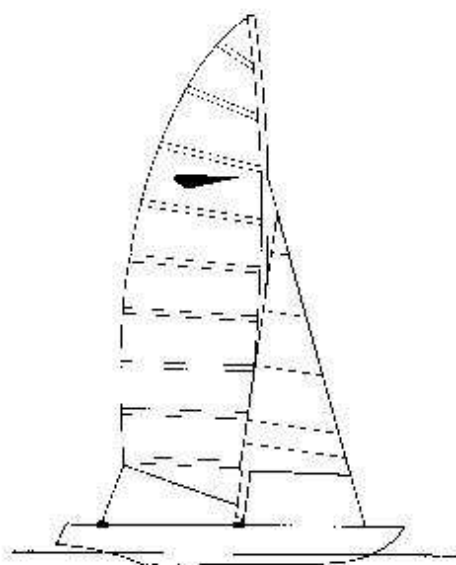
In de aldus verkregen groep zaten twee oude, twee vrij nieuwe en één gloednieuw ontwerp. Het feit dat er een tien en een ander ruim zeven jaar oud was, vormde een goede gelegenheid de ontwikkelingen op dit gebied te bekijken. Deze twee cats wa-

ren de Dart 1-up, die ook als tweemansboot is te gebruiken, en de Prindle 15, de kleine broer van de Prindle 18.

De gekozen Nacra 5.0 1-up is ruim een jaar geleden op de markt gekomen en is eigenlijk een aangepaste versie van de tweemans Nacra 5.0. De romp is dezelfde, maar de mast is overgenomen van de Nacra 5.2 en het zeil is aangepast.

Geheel nieuw is de Hobie 17, een vervolg op de Hobie 18, geheel op basis van de filosofie van deze oudste en grootste catamaranproducent: fast is fun.

De BIM-A ten slotte bestaat nu ruim twee jaar en is wat we een typische A-klasse-catamaran<sup>2</sup> kunnen noemen. Het opnemen van deze boot in de groep stelde ons in staat eens de voordelen van een klasse met beperkte eenheid te bekijken en bovendien te laten zien wat er met een beetje technisch vernuft allemaal mogelijk is.



## 'De A-klasse

We hebben het in dit testverslag geregeld over een A-klasse-catamaran, maar wat is dat nu eigenlijk? Welnu, de A-klasse is de kleinste van de vier klassen waarin de International Yacht Racing Union alle catamarans heeft ingedeeld. Veel meer dan een ruwe indeling is dat niet en de basis wordt gevormd door de hoofdafmetingen van de boten. De A-klasse is de klasse van de eenmanscatamarans en de enige voorschriften zijn: een maximumlengte (over alles zonder roer) van 5,48 meter, een maximumbreedte van 2,30 meter en een maximumzeiloppervlak (inclusief mast) van 13,94 m<sup>2</sup>. Bekende A-klassers zijn de Unicorn en de BIM-A uit onze test.

De klassen B en C zijn tweemansklassen en in klasse B (maximale afmetingen 6,09 x 3,05 m en

21,83 m<sup>2</sup>) vallen de meeste bekende eenheidsklassen, waaronder de Tornado, de Olympische catamaran.

De C-klasse (7,62 x 4,27 m; 27,80 m<sup>2</sup>) kreeg vooral bekendheid door de strijd om de Little America's Cup, een matchrace tussen een uitdager en een verdediger.

De D-klasse, de driemansklasse, (lengte en breedte onbeperkt; maximaal 46,40 m<sup>2</sup> zeil) is nagenoeg dood. Zo nu en dan staat er wel eens een ontwarper op die een dergelijke, meestal zeer kostbare, boot tekent, maar bij gebrek aan concurrentie verdwijnen die meestal alweer snel en giek; bij een catamaran betekent het oppervlak van de (meestal) draaibare profielmast en giek een aanzienlijke, extra voortstuwingsfactor, die bij de bepaling van het totale zeiloppervlak wordt meegerekend.



Alle boten werden nauwkeurig gewogen. Bert de Rek van de afdeling Caravantechniek van de ANWB bezig met dit karwei

## DE DART 1-UP

De enige andere boot in de door ons bekeken groep die ook in de A-klasse past is de éénmansversie van de Dart: de Dart 1-up. Er zijn echter een paar grote verschillen met de BIM-A. De belangrijkste is dat de Dart een strikte eenheidsklasse is. Er kan en mag dus niet geëxperimenteerd worden met technische slimmigheidjes die de boot nog sneller maken.

Een tweede verschil met de BIM is, dat de Dart oorspronkelijk als tweemansboot is ontworpen. Hierdoor moest hij wel wat zwaarder uitvallen.

Een derde belangrijk verschil is, dat de Dart geen zwaarden, maar scheggen heeft, waardoor hij wat minder hoog dan de BIM loopt. Door al deze factoren is de Dart een wat langzame A-klasser en wordt er alleen in de eigen categorie wedstrijdgevaren.

Hier staat tegenover dat hij door zijn geringe trimmogelijkheden gemakkelijker te zeilen is en ten opzichte van fouten ook vergevingsgezinder is, zodat ook een niet zo ervaren zeiler er gemakkelijk mee weg

### Belangrijkste gegevens:

Lengte rompen.....	(5,45 m) * 5,49 m
Lengte waterlijn.....	5,03 m
Grootste breedte.....	(2,29 m) * 2,29 m
Diepgang.....	0,30 m
Zeiloppervlak.....	12,91 m
Lengte mast.....	(8,05) * 8,00 m
Zeilklaar gewicht.....	(145 kg) * 135 kg
Ontwerper.....	Rodney March
Bouwer.....	Panthercraft Ltd, Engeland
Leverancier.....	Mulder Catamarans BV, Bulbaken 16, Zaandam,

telefoon (075) 615627

615627

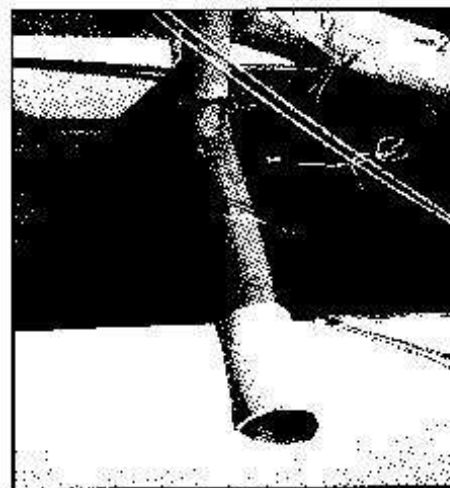
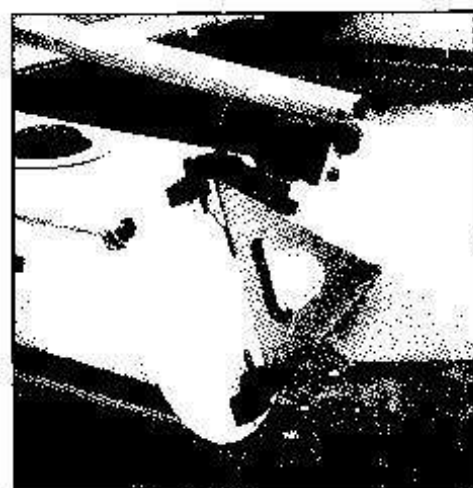
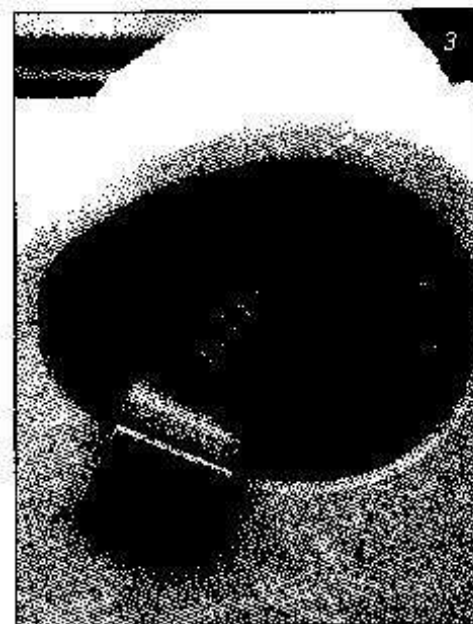


Foto 1. De spiegel met roerbeslag; door de helmstok op te tillen wordt het blokkeersysteem ontgrendeld. Een metalen lipje zorgt ervoor dat het roer geborgd is. Op de plaats van het kompas zit normaal een inspectieluik. Het lijntje dat langs de rand naar voren loopt is de lijn die de stuurman aan zijn trapezebroek vast moet haken als hij in de trapeze hangt, om het mogelijk te maken ver achter de mast te hangen. 2 De voorboom zit helemaal los in zijn houders; door de druk van de op de rand geplaatste mast, de trampoline en de verstaging kan de boom echter geen kant op. 3 De achterboom wordt in zijn houders geborgd door middel van een veer en een lip. Links zien we nog net de achterste voetlus. 4. Het valsloot op de Dart: een roestvast stalen oog met daaraan het val, zit op een harp gelast, die aan het topplankje van het zeil wordt bevestigd. Bij het hijsen valt de ring over een haak en is het val ontlast; bij het strijken moet het val eerst worden doorgezet, waarop de mast wordt gedraaid en de ring langs de haak naar beneden kan.



vaart. Bovendien kunnen we, als we het alleen zeilen zat zijn, de fok hissen en een aardige fokkemaat aan boord nemen.

De Dart heeft - net als de grotere Stampede (in Waterkampioen 18-1988 besproken) - een scherp, V-vormig voorschip, dat op driekwart van de boeg in een scherpe scheg uitloopt. Deze scheg verdwijnt tenslotte in het halfronde achterschip.

### Constructie

De Dart is de enige van de vijf bekeken cats die enkelschalig en dus niet in sandwich is gebouwd. Voor extra drijfvermogen zijn daarom blokken schuim in de rompen opgenomen. Ter plaatse van de bevestiging van de puttings en de spiegels is het laminaat extra verstijfd.

De rompen bestaan uit twee helften met naar binnenvallende flenzen waarover het dek valt. Voor de beams zijn speciale, vorgevormde houders (pockets) aan de rompen bevestigd. De kleurband is in de gelcoat opgenomen. De afwerking van het polysterwerk is erg netjes.

Het verband in de rompen wordt geleverd door twee schotten ter plaatse van de beams en twee schuimstringers in het voorschip. Tussen de spiegel en de achterste beam zit in het dek een inspectieluik, dat we tevens voor het droogspoonen van de romp moeten gebruiken, aangezien een aftapplug in de spiegel ontbreekt.

De Dart is gemakkelijk door één man te monteren. Nadat één romp op zijn zijkant is neergelegd worden de beams in de houders gestoken, waarbij de achterste door middel van een veer en een lip wordt geborgd. Vervolgens wordt de tweede romp over de beams geschoven. Vervolgens gaat de trampoline in een sleuf in de voorste beam en in metalen profielen aan de rompen. In de achterkant wordt een pvc-buis gestoken en ten slotte wordt het geheel met behulp van een marlijn aan de daarvoor op de achterbeam aanwezige sleetjes bevestigd en strakgetrokken. De twee van voor naar achteren doorlopende hangbanden gaan in een sleuf aan de voorkant van de achterbeam. Vervolgens worden de roeren aan de spiegels gehangen en met de verbindingstang (crossbar) met elkaar verbonden. Nu leggen we de mast op zijn plaats, schuiven het sleetje waaraan de stagen en de trapezelijnen zitten op de mast, bevestigen de wanten en trekken de mast omhoog. De hele operatie is zonder één stukje gereedschap in nog geen half uur voltooid.

Zoals we zien ontbreekt een dolphin striker. Het profiel van de voorbeam en de constructie van de mastvoet hierop zijn zodanig gekozen, dat deze overbodig is geworden.

De roeren zijn goed geprofileerd en in drie standen opklapbaar, volgens hetzelfde systeem als bij de Stampede. Om ze te ontgrendelen moet de helmstok worden opgetild, waardoor het kabeltje wordt strakgetrokken dat het blokkeermechanisme uit zijn sleuf trekt. Aan de aluminium roerkop zit een metalen lipje, dat moet voorkomen dat bij omslaan het roer van de vinger af glijdt.

### Tuigage

De Dart is aanzienlijk eenvoudiger getuigd dan de BIM-A. De mast heeft een vrij conventioneel en recht profiel en is zo sterk, dat een diamantverstaging overbodig is. Er is alleen een enkel zijwant en een voorstag, dat in een spruitstuk (bridle) eindigt. De klasseregels schrijven ook bij de eenmansversie een ingeschoren fokkeschoot voor. De Dartzeilers maken in de praktijk van deze nood een deugd door de schoot aan de onderkant van het voorstag te bevestigen, waardoor ze in staat zijn op ruimwindse rakken de mast wat voorover te trekken. De mast is verder draaibaar en heeft een simpele, niet verstelbare, begrenzer in de vorm van een lijntje, dat aan een oog in de schoothoek vastzit.

Het grootzeil (met doorlopende zeilatten) heeft geen giek, maar door de juiste trekhoek van de grootschoot staat het zeil er netjes bij. Deze schoot loopt over blokken (met tagers) naar een overloop, die bestaat uit een las in een groef van de achterbeam geschoven X-rail. Het voordeel van dit systeem is, dat de rail eenvoudig vervangen kan worden. De spanning van het voorlijk van het zeil kan tijdens het zeilen door middel van een takeltje worden geregeld.

### Het zeilen

We kenden de Dart al (zie onze test in 1977) en wisten dus met een snelle, goed zeilende boot te maken te hebben. De rompen zijn zo slank en de staven zo scherp, dat de boot moeiteloos door de golven snijdt, zonder enige neiging tot duiken of struikelen.

De trapeze is traploos instelbaar en de voetlussen geven prima steun. Alleen de helmstokverlenger is eigenlijk te kort voor het bedienen vanuit de trapeze. Een lijn die met het ene einde aan de spiegel is bevestigd en aan het andere een haak heeft die de zeiler aan zijn trapezebroek kan pikken, moet voorkomen dat de man in de trapeze onverwacht naar voren kan schieten.

Na omslaan - wat overigens bij weinig wind slechts met veel moeite lukt - draait ook de Dart door de waterdichte mast niet door. Met behulp van de wind in de trampoline is hij door één man ook weer over-eind te zetten. Omdat een dolphin striker, die in een dergelijke situatie zo goed als houvast kan dienen, ontbreekt, zijn aan de onderkant van de trampoline speciale lussen aangebracht.

Tijdens het zeilen reageert de boot goed op het roer en gaat soepel overstag.

### Conclusie

De Dart is in éénmansuitvoering een snelle, makkelijk te zeilen boot, die ondanks zijn leeftijd van meer dan tien jaar nog helemaal in deze tijd past. Vooral ook de niet zo ervaren zeiler kan gerust op de boot stappen om met het catzeilen kennis te maken. De boot is gemakkelijk te monteren en op de wal goed handelbaar. Een groot voordeel is, dat hij ook als tweemansboot is te gebruiken.

**DART**  
is pas zeilen!

**MULDER CATAMARANS**

Pulbaken 16, 1505 HV Zaandam, Telefoon 075 - 156927