



# Hymne auf den Flushdeck-Katamaran

Ein Katamaran  
auch für  
eingeschworene  
Einrumpfsegler.

Text: Dr. Markus Real | Fotos: ZVG



Hoch oben auf der Zinne der mittelalterlichen Festung von Malta wurde um 14 Uhr der Startschuss zu einer der interessantesten Regatten, dem Rolex Middle Sea Race abgefeuert. Diese Hochseeregatta im Oktober verspricht meistens viel Wind und eine äusserst vielfältige Kulisse mit Start in Malta, Umrundung der wunderschönen Insel Stromboli, der Liparischen Inseln, Sizilien und Lampedusa mit Ziel im Ausgangsort Malta. Unter den legendären Regattenschiffen wie *Alfa Romeo* startete erstmals auch ein Katamaran, der angetreten war, um zu zeigen, dass der neue Hightech SIG45 Fuss Racer-Cruiser mit wenigen Besatzungsmitgliedern mit 60 Füsslern und 20 Mann auf der Reling mithalten konnte. Ich durfte an dieser tollen Regatta auf einer der exklusiven Yachten teilnehmen und mich selber von den Vorzügen eines der wenigen modernen Cruiser-Racer Katamarane überzeugen.

Meine Motivation der Teilnahme war aber vor allem getrieben durch die Absicht, mir ein Bild über mein nächstes Boot zu machen, nachdem ich jahrelang Besitzer von schnellen Einrumpfbooten war (Star, 505, X99, 49er und 18 Footer). Als Monohull-Segler hat man vorerst eine Abneigung gegen Multihulls, weil die meisten von uns ihre Katamaran-Erfahrungen bei einer Ferienfahrt auf einem der Wohncats machten. Mit Segeln hat das für einen passionierten Monohullsegler nicht viel gemeinsam. Aber das muss offenbar nicht so sein.

Auf der Suche nach einem schnellen Katamaran um die 50 Fuss durfte ich verschiedene tolle Schiffe erproben, welche grandioses Segelerlebnis und die Vorteile eines Katamarans vereinten. Sie alle besaßen ein Flushdeck (Open Bridge) ohne den üblichen Mittelsalon, wo die sehr bequemen Wohnmöglichkeiten in den beiden Schwimmern untergebracht sind. Das Tolle ist, dass ich das Fehlen des üblichen Deckaufbaus nicht als Manko, sondern als Bereicherung empfand. Nicht nur, weil damit Speed in anständiger Dimension erst überhaupt richtig möglich ist, sondern weil das Open-Air-Leben mit freiem Blick nach vorne geradezu anregend ist. Dazu muss ich erwähnen, dass ich nur im Mittelmeer und in tropischem Gewässer segeln will. Und für das schlechte Wetter haben alle diese Flushdeck-Katamarane relativ komfortable Lösungen.

Nachdem ich mich nun mal von der fixen Vorstellung gelöst hatte, ein Fahrtenkatamaran mache nur Sinn, indem man in die Mitte einen Salon stellt, war der Blick nicht nur frei aufs Wasser, sondern auch für Schiffe mit wirklich grossem Speed-Potential. Nun ist das Angebot für solche Flushdeck-Katamarane leider beschränkt, und da die frühen Designs wie Tektron 50 von Shuttleworth oder Victorinox von Dany Monnier wohl



## Auch die Vorstellung, dass Catsegeln langweilig und einfältig sei, durfte ich für mich einmal mehr korrigieren

eben wegen des fehlenden Mitteldecksalons keinen Markterfolg hatten, wagte sich niemand so richtig an diese Nische. Der in den letzten Jahren von Le Breton Yacht entwickelte Katamaran SIG45 erweckte daher sofort mein Interesse.

Das in Malta gesteckte Ziel, mit einem 45-Fuss-Boot mit wenigen Crewmitgliedern mit grossen 60-Fuss-Rennyachten mithalten zu können verfehlten wir vor allem wegen eines Navigationsfehlers, der uns in der Bucht von Catania in eine Flaute geraten liess. Trotzdem zeigte sich während des drei Tage langen Rennens bei Winden bis zu 30 Knoten, dass das Speedpotenzial durchaus vergleichbar mit einer 60-Fuss-Rennmaschine ist. Auch die Vorstellung, dass Catsegeln langweilig und simpel sei, durfte ich für mich einmal mehr korrigieren. Im Gegenteil erfordert die "gutbetuchte" SIG45 ebenso Konzentration und vielleicht häufigeren körperlichen Einsatz als bei den meisten Mannschaftsmitgliedern, die auf der hohen Kante eines Bleitransporters sitzen, wenn man die Einrumpfyachten so nennen darf. Jede Bö erfordert eine sofortige Segelreduktion, und zwar vorausschauend, was das Segeln per se interessant macht. Insbesondere die Vorsegel müssen vorzeitig reduziert werden, weil ein schneller Cat mit zu viel Segelfläche nicht „nur“ einen Sonnenschuss macht oder sich sonst flach legt, bis das Schlimmste vorbei ist. Die SIG45 setzt jeden Windstoss in Speed um, aber mit Volltuch ist sie bei Starkwind nicht

gegen Kenterung gefeit. Obgleich sie für diesen Fall auch noch eine automatische Schotauslösungseinrichtung besitzt, wie sie auch Francis Joyon auf seinem Trimaran-Rekord um die Welt mit Erfolg benutzte. Diese fiert bei Kentergefahr, definiert durch unzulässige Schräglage automatisch Gross- und Vorsegel auf.

Der sehr wenig Auftrieb und damit Widerstand erzeugende Bug taucht wie erwartet tiefer ein als bei anderen Cats. Dafür stampft sich das Schiff auch bei höheren Wellen nicht vorwärts wie ein Schaukelpferd, sondern der Bug schneidet die Wellen sanft ein. Beides, weniger Drag am Bug und kein Schaukeln, erhöht den Speed.

Das kommt ja nicht von ungefähr. Mit Van Peteghem Lauriot Prévost (VPLP) im Designteam wurde eine Rumpfform optimiert, die direkt an die Entwicklungen von *Groupama 2*, Gewinnerin der 2006 Orma Championship, anschliesst. Die Rümpfe sind entsprechend extrem schlank mit einem Längen – zu grösstem Breite – Verhältnis von 13:1. Und die Distanz vorderer Querträger zur Wasseroberfläche ist mit ganzem 1,3 m extrem gross, eine der wesentlichen Neuentwicklungen beim Katamaran Orange 2 von Bruno Peyron, welcher ebenfalls im Designteam der SIG45 mitarbeitete. Die beiden Rümpfe sind aus Prepreg-Karbon gefertigt. Jede Rumpfschale wiegt ganze 290 kg, ohne Deckabschluss. 84 Carbonstränge verteilen die zentrale Mastlast von 12 Tonnen auf die beiden Rümpfe.

Die beiden Rümpfe bieten im Innern mehr Raum als eine Swan 45. Im linken Rumpf befindet sich die Eignerkabine mit einer schönen Galley und einem geräumigen Bad. Im rechten Schwimmer eine vordere und hintere Koje, ein Bad und eine geräumige Navigationsbank. Bjorn Johansson hat es als bekannter Bootsinnenarchitekt verstanden, dem Inneren der SIG45 einen Touch einer modernen Superyacht einzuhauchen. Damit gewinnt das Innere Volumen und Stil.

Gewichtreduktion und optimale Verteilung der Lasten wurden während der Entwicklung zur Besessenheit. Sogar die beiden WC wiegen nur je 3,5 kg. Die beiden Motoren, die Batterien und die Tanks befinden sich praktisch im Längsdrehpunkt des Bootes, was wiederum die Stampfneigung mindert und Speed produziert. Der Preis ist, dass in der Mittelkabine der Boden angehoben wurde, so dass Stufen die vorderen und hinteren Kabinen von der Mittelkabine trennen und kein durchgehendes Bodenniveau besteht.

Damit dürfte die SIG45 das Attribut eines echten Cruiser/Racers erfüllen – hohes Speedpotential, mit bisher gemessenen 28 kn, reaktionslebendig wie ein Racer und doch genügend Raum, um Überfahrten und Regatten in Komfort zu geniessen. Und überall an Deck Platz – unendlich viel Platz.

Eigentlich feiert der Trend zum Flushdeck bei Einrumpfern über 45 Fuss ein grosses Comeback, sogar bei den Serienbooten. Man verzichtet zunehmend auf grosse Deckaufbauten. Oben wird gesegelt, und unten, im Rumpf, wird durch moderne Innengestaltung der Wohnraum luxuriös gehalten. Das Schiff gewinnt optisch, wird schiffiger. Und die Fahrten-Racer-



**WERFT**  
 Le Breton Yachts  
 Postbus 3910  
 1001AS  
 Amsterdam  
 > [www.lebreton-yachts.com](http://www.lebreton-yachts.com)

Yachten werden auch schneller. Bei Standard-Katamaranen werden dagegen die Mittelaufbauten immer grösser. Der Markterfolg heutiger Fahrtenkatamarane scheint den Verlust an Segelerlebnis zugunsten von mehr Wohnvolumen zu rechtfertigen. Dabei wird gerade bei Katamaranen der Mittelaufbau schon wegen des reinen Windwiderstands zum Bremsklotz, wenn es etwas mehr sein soll als die normalen 8 bis 12 Knoten Fahrt. Denn bei höheren Geschwindigkeiten überwiegt der vom Bootkörper erzeugte Luftwiderstand den durch die beiden Schwimmer erzeugten Wasserwiderstand. Zudem sind die Geschwindigkeiten, die von modernen Kielyachten in dieser Grösse auch erreicht werden. Allerdings bedingt das Ausschöpfen des Speedpotentials bei Einrumpfern wiederum eine grössere Crew mit erfahrenen Seglern.

Bei der SIG45 machten wir die Überführung von Port Grimaud nach Malta ohne viel Anstrengung in genau zwei Tagen, zu dritt und kamen voll ausgeruht in Valetta an.

Zu hoffen wäre, dass Entwicklungen wie die SIG45 Nachahmer finden – solche Katamarane werden nicht nur optisch schiffiger und ästhetischer, sondern segeln bedeutend schneller. Und der gewonnen Freiraum auf Deck macht das Bordleben interessant. ■

- 1 Der Erste seiner Art: der Fahrten/Racer-Kat von Dany Monnier.
- 2 Viel Raum im Rumpf: der Salon der SIG45.
- 3 Blick aus der Galley in den Salon.
- 4 Eignerkabine



Telefon +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35  
 info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

5 Jahre  
 years  
 ans

**my charter**  
 a registered Trade Mark of my yacht & charter ag

**Wettbewerb**  
 1. Preis: Charter ab Martinique  
 Einsendeschluss 31.03.2013

**Martinique - Kurs auf die südliche Karibik**  
**Kroatien: die Dalmatische Inselwelt und die Kornaten** – mehr in der neuen my charter™ Broschüre  
 Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! [www.mycharter.ch](http://www.mycharter.ch) - Ihr Fairmittler™