

Gelenkig. Der Kat kann das Bein heben. Die Eigenschaft geht Zweirumpfern aus dem Fahrtenlager ab

Reisen & Rasen

Mit dem Sig 45 ist der erste Performance-Cruiser-Kat auf dem Markt. Er zeigt idealtypisch, wie sich Anleihen aus der Hochsee-Regattaszene mit Tourentauglichkeit verbinden lassen



Offen. Ein zentrales Deckshaus gibt es nicht, dafür eine riesige Plicht

Das Segment der Performance-Cruiser boomt, zumindest was die Zahl neuer Typen angeht. Jeder große Hersteller oder jede Werftengruppe leistet sich diverse neue Schiffe zum sportlichen Fahrtensegeln und mit Regattatauglichkeit. Jedoch nur im Bereich der Einrumpfer.

Bei den Katamaranen tut sich wenig, nein, nichts. Dort bietet keine Werft bei ihrem Programm eine Segmentierung in „schnell“ und „komfortbetont“. Der von französischen Herstellern dominierte Markt setzt mehrheitlich auf Platz, Raum und viel mögliche Zuladung. Die Nische des heißen, regattatauglichen Kats für die Familie war fast gänzlich unbesetzt. Lediglich Outremer aus La Grande Motte baute bislang leicht und schnell (und fertigt den 49er, Europas YACHT des Jahres 2010). Bis vor kurzem: Mit dem Sig 45 eines kleinen, feinen Konsortiums ist der konsequente Kat-Cruiser/Racer da. Und füllt gleich noch ein weiteres Vakuum. Stilistisch ist das schlankrumpfige Gefährt eine Zweirumpf-Wally, minimalistisch-modern und dennoch zeitlos, heiß, schick, cool.

Die Idee stammt vom in Amsterdam lebenden Holland-Briten Hugo Le Breton, der eine Expertenschar um sich versammeln konnte. Technischer Berater ist Bruno Peyron, einer der profiliertesten Offshore-Katsegler weltweit. Die Linien stammen von VPLP, was für Van Peteghem/Lauriot Prévost steht.

Das Duo hat derzeit in der Regattaszene einen fulminanten Lauf. Die Franzosen sind die Hauptkonstrukteure des siegreichen Tris BMW Oracle Racing. Sie verantworteten die Konstruktion der 131 Fuß langen „Banque Populaire“, des neuen Inhabers des Transatlantikrekords (New York-England in drei Tagen und 15 Minuten) sowie der 24-Stunden-Bestmarke (908 Seemeilen!). Sie zeichneten mit dem Tri „Groupama 3“ den Halter der Nonstop-Hatz Jules Verne Trophy (48 Tage und sieben Stunden für die klassische Erdumrundung). Bei den Monohulls ist VPLP mittlerweile zusammen mit Guillaume Verdier ebenfalls Benchmark: „Foncia“, „Paprec Virbac 3“ und „Safran“ gelten derzeit als die schnellsten Open 60s.

Und nun der Sig 45. Die Buchstaben stehen für Speed, Innovation, Grace. Für Geschwindigkeit sorgt die hochmoderne Bauweise; das Schiff wird in der Hightech-Manufaktur Indiana Yachting in Italien aus Prepreg-Kohlefaser und Epoxidharz als Sandwich mit Schaumkern gefertigt. Es wiegt bei einer Länge von knapp 14 Metern segelfertig gerade mal 5,5 Tonnen. Ein leichter Tourenkat herkömmlicher Bau- und Machart kommt auf fast das doppelte Gewicht, bringt dabei noch bis zu 20 Prozent weniger Segelfläche mit. Der Speed des Sig resultiert auch aus recht schmalen, asymmetrischen Rümpfen und Schwertern, die für eine bessere Höhe sorgen.

FOTOS: LEBRETON-YACHTS

Schwerter, Mastrotation, viel Tuch – der Anspruch ist hoch

Das I für Innovation lässt sich auf die Nische beziehen, aber auch auf den Decksplan: Es gibt kein zentrales Deckshaus, Merkmal des typischen Tourenkats. Der Platz zwischen den Rümpfen ist frei, es gibt dafür zwei einzelne Aufbauten und Eingänge. Grace bedeutet Anmut, wofür neben den Segeleigenschaften die filigranere Optik stehen mag.

Das Boot schindet schon beim ersten Betreten Eindruck. Der Betrachter sieht ein Cockpit in der mächtigen Breite von acht Metern. Es langt vom achteren Beam bis zum Mast, der Mittelteil des Bodens ist als Trampolin ausgeführt. „Die Beams liegen größtenteils 1,4 Meter über dem Wasser“, bemerkt Hugo Le Breton, das sorgt für trockenes Segeln. Will man das mit so einem Boot überhaupt? Raus aus dem Hafen von Valencia, Wind, Welle, Spaß suchen.

Der will sich unter Motor naturgemäß weniger einstellen und auf dem Prototypen besonders nicht, die Schallisolierung ist einfach noch mangelhaft. Elektrisch windet sich das Groß nach oben. Auffällig sind die Güte und Größe der Beschläge – alles Harken, Spinlock, Carver. Der schmale Flügelmast ist rotierend ausgeführt, der Anstellwinkel lässt sich über zwei auf Winschen geführte 1:4-Taljen einstellen. Ran ans Ruder. Die Steuerung erfolgt über zwei Pin-

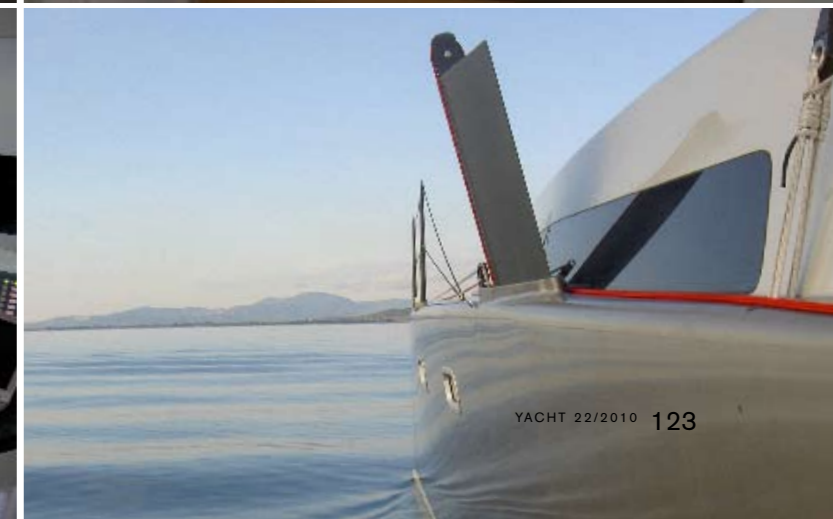
nen. Bei nur 8 bis 9 Knoten Wind schafft der Sig 45 bis knapp 13 Knoten unter Gennaker. In Böen springt er spürbar an, setzt den Wind ruckartig in mehr Speed und kaum mehr Krängung um. Und der Kat lässt sich tatsächlich auf einem Rumpf segeln – eine Fähigkeit, die üblicherweise nur Racing-Katamaranen vorbehalten ist; Fahrtenkats würden bei den entsprechenden Krängungswinkeln schon umzufallen beginnen. „Unser Durchcenterwinkel liegt bei 72 Grad“, behauptet Projektchef Le Breton denn auch selbstbewusst. Gegen das gefürchtete Unterschneiden des Leeschwimmers wirken der hohe Freibord, genug Volumen in den asymmetrisch geformten Rümpfen sowie eine schmale Wasserliniensektion vorn für weniger Widerstand. Außerdem sind die Rümpfe von vorn gesehen – übertrieben dargestellt – wie ein Stundenglas geformt, was mehr Volumen unter und Zusatzauftrieb über Wasser bringt.

Das Boot liegt agil auf dem Ruder, und die Steuerung – immerhin bewegt man mit der Pinne zwei Blätter und Spurstange nebst einer zweiten – arbei- ➤

Nüchtern. Das Innere ist modern gestaltet. Der Salon liegt backbord. Es gibt drei Kammern und eine große Navigation. Die Schwerter stören den Innenraum nicht



Gelagert. Der Mast lässt sich per Talje drehen





Frei. Die Plicht als riesiger Spielplatz. Von der Pinne aus sind die wichtigen Funktionen gut bedienbar

tet leichtgängig. Dafür sorgt auch, dass sich der Autopilot abkoppeln lässt. Die Schwerter greifen voll ausgefahren 2,75 Meter tief ins Wasser, aufgeholt reduzieren sie den Tiefgang auf 1,15 Meter. Die Kohlefaserprofile stecken schräg im Schiff, laufen nach unten zusammen, nicht oben. „Das sorgt für etwas Auftrieb. Es hebt zwar nicht den Rumpf, verringert aber Nickbewegungen in der Welle“, meint Le Breton. Begeistert erzählt er von den Segeleigenschaften bei mehr Wind. „Wir wollten ein richtiges Segelboot konzipieren. Und das ist es geworden.“ Topspeed sei bislang 24 Knoten gewesen, und bei glattem Wasser wurden beständige 22 bis 23 Knoten erzielt. Man mag, nein, muss es glauben.

Zur seglerischen Finesse des Sig fügt sich neben reinem Speed und leichter Abrufbarkeit der Leistung das gelungene Deckslayout. Der Rudergänger oder

herum auf der großen Fläche, die sich auf Deckshöhe erstreckt, eine Cockpitwanne gibt es nicht. Schutz entsteht durch die umlaufenden Sülls. Und wenn es richtig zur Sache geht, lassen sich zwischen den beiden schmalen Aufbauten der Schwimmer Plexiglas-scheiben hochklappen. Die beiden kleinen Decks-häuser indessen sind über die Niedergänge hinaus verlängert und bieten so ebenfalls etwas Schutz, auch vor Wasser von oben.

Das Nichtvorhandensein des Deckssalons sollte man nicht aus nordeuropäischer Sicht betrachten. In warmen Gewässern wird der Platz an der Sonne willkommen sein und mit einem simplen UV-Schutz abgeschattet.

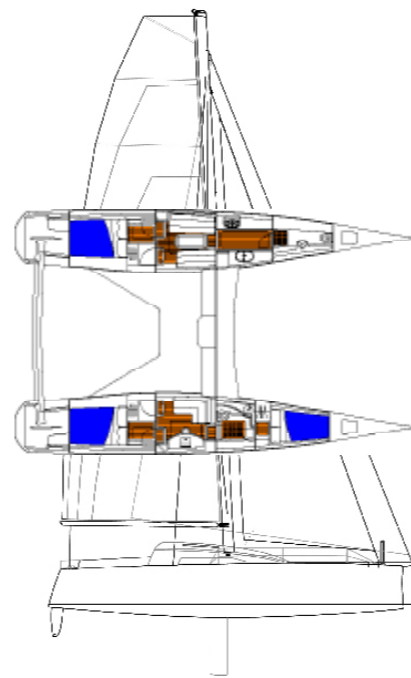
Mag das Boot seglerisch wie ein aufgepumpter Tornado im Wally-Kleid wirken und bietet es auch deutlich weniger Platz als gleichgroße Schiffe aus dem Fahrtenkatlager – Komfort ist jedenfalls in ausreichendem Maße gegeben. Der Backbordrumpf ist den Eignern vorbehalten. Die finden dort eine Nasszelle im Bug vor, dahinter die Pantry, gefolgt von Salon und einer Doppelkabine im Heck. Mitsegeln stehen im Steuerbordschwimmer zwei Kammern und ein Bad zur Verfügung. Den restlichen Raum nimmt eine dezidierte Navigation mit L-Sofa für einen Segler auf Standby ein, ein gutes Feature für die lange Fahrt.

Eine weitere Besonderheit: Merkwürdigerweise interessieren sich laut Hugo Le Breton mehr Ein-rumpf- als Katsegler für den Sig 45. Keine Frage, das Boot ist speziell: Carbon, Schwerter, kein Deckshaus, Mastrotation. Für die meisten Segler eine neue Welt – aber eine schöne.

Exklusivität ist auch gewiss: Das Schiff kostet rund eine Million Euro. Geschwindigkeit und Ästhetik haben eben ihren Preis.

Fridtjof Gunkel

FOTOS: LEBRETON-YACHTS



SIG 45
 Rumpflänge 13,70 m
 Breite 8,40 m
 Gewicht 5,5 t
 Tiefgang 1,15–2,75 m
 Segelfläche a. W. 134 m²
 www.lebreton-yachts.com

Der Mast steht relativ weit achtern, das Groß ist extrem ausgestellt. Das Innenlayout sieht einen Rumpf nur für das Eignerpaar vor



Hochwertig. Das Schiff wird komplett aus mit Epoxidharz getränktem Kohlefasergelegen und mit Schaumkern als Sandwich gebaut. Die Form ist positiv, die Außenhaut muss gespritzt und lackiert werden. Der Hersteller fertigt unter anderem Hochseerennern vom Typ Open 60

Der Kat wiegt nur etwa die Hälfte eines Fahrtenmultis



Automatisch. Bei zu viel Last öffnen die Klemmen

der neben ihm sitzende Vorschoter hat vor sich auf einem Podest (siehe Foto oben) drei Winschen stehen. Damit fährt man den auf Kats so vitalen Traveler, die Großschot und die über Kreuz gelegten Schoten von Code Zero oder Gennaker. Gelungen: Bei Druck werden die Schoten nicht im Selftailer der Winch belegt, sondern in Curryklemmen. Diese sind auf einer Wippe montiert, die bei einer definierten (Über-)Last nach oben klappt und so die Schoten freigibt – eine Art Notbremse. An der Kreuz wird mit einer Selbstwendefock gefahren.

Genial ist der große Platz im Cockpit, das eigentlich keines ist. Die Crew segelt, sitzt, liegt oder läuft