



Weniger  
ist mehr...

# SPEED

Als Monohull-Segler hat man quasi reflexhaft 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 offensichtlich nicht so sein.





N

achdem ich jahrelang Besitzer von schnellen Einrumpfböten war (Star, 505, X99, 49er und 18 Footer) war, sollte mein nächstes Schiff ein schneller Katamaran um die 50 Fuss sein. Ich durfte ich verschiedene Schiffe erproben, welche grandioses Segelerlebnis und die Vorteile eines Katamarans vereinten. Allen gemeinsam war ein Flushdeck (Open Bridge) ohne den üblichen Mittelsalon. Die trotzdem sehr bequemen Wohnmöglichkeiten sind in den beiden Schwimmern untergebracht. Das Fehlen des üblichen Deckaufbaus empfinde ich nicht als Manko, sondern als Bereicherung. Nicht nur, weil damit Speed in anständiger Dimension erst überhaupt richtig möglich wird, sondern weil das Open-Air-Leben mit freiem Blick aufs Wasser auch nach vorne geradezu anregend ist. Dazu muss ich erwähnen, dass ich nur im Mit-

telmeer und in tropischem Gewässer segeln will. Und für das schlechte Wetter haben Flushdeck-Katamarane relativ komfortable Lösungen. Nachdem ich mich 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 wegen des fehlenden Mitteldecksalons keinen Markterfolg hatten, wagte sich niemand so richtig an diese Nische. Der von Le Breton Yacht entwickelte Katamaran SIG45 erweckte daher sofort mein Interesse.



## Der spezielle Bootstest

Meine etwas besondere Testfahrt war der Überführungstörn von Port Grimaud nach Malta zur Rolex Middle Sea Race. Mit der SIG45 schafften wir zu dritt die Überführung ohne viel Anstrengung in genau zwei Tagen – und kamen voll ausgeruht in Valetta an.

Auch die Vorstellung, dass Katsegeln langweilig und simpel sei, durfte ich einmal mehr korrigieren. Im Gegenteil, die "gutbetuchte" SIG45 erfordert ebenso Konzentration und vielleicht sogar häufigeren körperlichen Einsatz als bei den meisten Crewmitgliedern, die auf der hohen Kante eines Bleitransporters sitzen – wenn man 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 Kat mit zu viel Segelfläche nicht „nur“ einen Sonnenschuss macht oder sich so lange 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 Schotauflösungseinrichtung 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 Kats. Dafür stampft sich das Schiff auch bei höheren Wellen nicht vorwärts wie ein Schaukelpferd, sondern der Bug schneidet sanft durch die Wellen. 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 des 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 ganzen 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.

Gewichtsreduktion und optimale Verteilung der Lasten wurden während der Entwicklung zur Besessenheit. Sogar die beiden Toiletten wiegen nur je 3,5 kg. Die beiden Motoren, die Batterien und die Tanks befinden sich praktisch im Längs-Drehpunkt 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.



## Flushdecks im Trend

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





## Regatta-Fazit

Das in Malta gesteckte Ziel, an der Rolex Middle Sea Race mit einem 45-Fuss-Boot und kleiner Crew mit den grossen 60-Fuss-Renn-yachten 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 (mit bisher gemessenen 28 Knoten) des Hightech SIG45 Fuss Racer-Cruiser durchaus vergleichbar mit einer 60-Fuss-Rennmaschine ist. Ohne dass sich dazu 20 Leute ständig an die Reling hängen.

TEXT: DR. MARKUS REAL  
FOTOS: DANIEL FORSTER/ROLEX, ZVG



SIG45 Facts	
Länge	13.7 m
Breite	8.4 m
Verdrängung	4.8 t (Race), 5.5 t (Cruise)
Masthöhe	23 m
Gross	94 m <sup>2</sup>
Selbstwende-Fock	40 m <sup>2</sup>
Gennaker	105 m <sup>2</sup>
Asymmetric Spinnaker	140 m <sup>2</sup>
Tiefgang	2.75 m (Daggerboards unten)
Antrieb	2x 29hp Yanmar Diesel*
<small>*oder optional Diesel Electric Hybrid (2x 20hp Elektromotor + 14kW)</small>	
<b>Le Breton Yachts</b>	
Sarphatipark 25 II	
1073 CP Amsterdam – Netherlands	
<a href="http://www.lebreton-yachts.com">www.lebreton-yachts.com</a>	