

Von Jochen Halbe



Abbildungen: Copyright Catana Catamarans

Nicht allen angeschlagenen Werften war das Glück so hold wie der in Canet en Roussillon/Südwestfrankreich ansässigen Catana-Werft. Die Katamaran-Schmiede wurde von Olivier Poncin übernommen und produziert mit verminderter Crew das bewährte Programm weiter. Jochen Halbe segelte die erste Cattana 522 aus der neuen Produktion.

Olivier Poncin hatte schon eine lange Unternehmerkarriere als Werftbesitzer hinter sich, als er sich entschloss, für die in Insolvenz geratene Catana-Werft in Südwestfrankreich nahe Perpignan ein Angebot abzugeben. Zuvor, zu Beginn der 90er Jahre hatte er schon Wauquiez mit den zukunftsweisenden Decksalonyachten ein neues Image verpasst und die dazu gehörige Centurion-Linie modernisiert, um sie später an Beneteau zu verkaufen. Dann verhalf er Dufour zu einem neuen Unternehmensprofil, bevor die Werft von Cantiere del Pardo übernommen wurde.

Damit hatte Poncin freie Hand, um sich um die danieder liegende Catana-Werft mit ihren weltweit anerkannten schnellen Tourenkatamaranen zu kümmern. Er erhielt den Zuschlag, weil sein Konzept zur Rettung der Werft und damit der Arbeitsplätze in einer sonst nur vom sommerlichen Tourismus geprägten Ecke überzeugte. Dass es bei der Übernahme und Fortführung nicht ohne den üblichen Abbau von Arbeitsplätzen abging, war unvermeidlich, aber Poncin bot mit seiner Gruppe Poncin Yachts, zu der Chantier Poncin SAS (Werft für Einrumpfyachten in La Rochelle und einer weiteren Produktionsstätte in Lorient, Port Pin-Rolland (Marina mit Reparatur-Werft in Sanit-Mandrier) und Port Gallice (Marina in Juan-les-Pins) gehören, eine zukunftssträchtige Perspektive.

Von Jochen Halbe

Dazu gehört auch, dass er auf einen Großteil der erfahrenen Auslandsvertreter zurück griff, so in Deutschland auf THO-Yachten mit Karl-Theodor Meinecke an der Spitze, der als einer der erfolgreichsten Katamaranfachleute gilt. Unterstützt von Friedrich „Fiete“ Mahnholz und Thomas Wibberenz will er an die alten glorreichen Catana-Zeiten anknüpfen.

Das dürfte - sieht man einmal von der derzeit noch unbefriedigenden allgemeinen wirtschaftlichen Lage einmal ab - gar nicht so schwer fallen, denn das Produkt Catana wurde von der grundlegenden Philosophie her nicht verändert. Das gilt auch für die von uns gesegelte Catana 522, die alle Catana typischen Merkmale aufweist, wie die zur Seite schräg ausgestellten, asymmetrischen Rümpfe mit den vertikalen in der Wasserlinie scharfen Steven, die unter der Wasserlinie in einen moderaten Wulstbug auslaufen, der wie das breite Heck zusätzlichen Auftrieb verleiht und überdies das Stampfen vermindert. Dazu zählen auch die an der Innenseite der Rümpfe oberhalb der Wasserlinie von vorn nach achtern zunehmenden Ausbuchtungen, die mehr Innenraum schaffen und die hydrodynamisch geformten Schwerter, die der Catana besondere Höhe am Wind verleihen.

Unverändert geblieben sind ebenfalls die Außensteuerstände achtern auf den Rümpfen, die unter allen Bedingungen immer beste Übersicht nach voraus und in die Segel gewähren und die große multifunktionale Zentralwisch am achteren Cockpitsüll.

Nicht auf den ersten Blick erkennbar ist, dass auch der Carbon-Mast, wenn auch weiß lackiert, wie der Alu-Baum, beibehalten wurde, trägt er doch wie die hochfeste Leichtbauweise (Sandwich mit Schaumkern, Twaron und Vinylester unter Vakuum gebacken) zu den nur 13 t Verdrängung (leer) bei. Da auch alle Einbauten, Möbel wie Schotten, aus einem ultraleichten Sandwich mit Schaumkern bestehen, ist die Catana 522 unsinkbar. Nebenbei sorgen die teils fest einlamierten Möbel wesentlich für die Aussteifung der Rümpfe und der Gesamtkonstruktion. Der Innenausbau lässt sich als sauber und ordentlich bis ins Detail bezeichnen. So ist die Maserung des Kirschholzfurniers bei den zahlreichen Schränken, Schapps und Schubladen passgenau durchgezogen, die Kanten sind handfreundlich gerundet und bei den Arbeitsflächen aus Corian mit einer wohl eingeformten flachen Schlingerleiste versehen.

Insgesamt wirkt die Einrichtung mit den cremefarbenen Alcantara-Paneelen an den Decken, der Alcantara-Wandbespannung und den weißen, leicht strukturierten GFK-Flächen, unterbrochen von den Corian-Tops und dem pflegeleichten und abriebfesten Teakimitat-Fußboden auf Sandwich-Paneelen hell, freundlich und zweckmäßig. Dazu tragen im Salon natürlich auch wesentlich die großen Fenster, teils wegen der Lüftung zum Ausstellen, und der wohlgeformte Polsterdoppelsitz und das ebenfalls mit Leder bezogene L-Sofa unter den Vorderfenstern bei.

Ein besonderes Highlight ist die Navigation an StB neben dem Niedergang in die Eignersuite. Dem Zweck entsprechend in kühlem Grau gehalten weist sie um den mittig in der Konsole eingelassenen Multifunktionsbildschirm herum alle für Navigation und Kommunikation erforderlichen Ausrüstungen auf, wie Radar, GPS, Autopilot, UKW-Funk und Windanzeigen. Unmittelbar vor dem großen Bildschirm ist in den Navitisch die Tastatur eingelassen, unter der großen Tischklappe verbirgt sich ein veritables Kartenfach. Ebenfalls im Blickfeld des Navigators auf seinem äußerst bequemen Drehsessel befindet sich über der kompakten Konsole das obligatorische Elektronikpanel mit allen erforderlichen Anzeigen, rechts davon in der Rückseite des Cockpitschotts ist ein Sharp Flach-TV eingelassen, die Radio/CD/DVD-Anlage befindet sich in der vorderen StB-Ecke des Salons über dem Sofa.

Die seesichere L-Pantry - zweckmäßigerweise BB-seitig vom Eingang in den Salon - ist mit einem erhöhten Bartresen versehen und lässt bei Fahrt oder vor Anker den Smut bei seiner Arbeit auch am Aussengeschehen teilhaben. Dank eines Schiebefensters zum Cockpit können Essensdünste schnell abziehen, aber auch Speisen und Geschirr schnell hinein und heraus gereicht werden. Die technische Ausstattung lässt auch für ambitionierte Köche keine Wünsche offen.

Da Katamarane sehr häufig in heißen Klimazonen unterwegs sind, hat die Werft auch für nächtliches Wohlergehen vorgesorgt. Hinter der Schiebetür und dem -fenster zum Cockpit sind zwei stabile Moskitonetze als Schiebeelemente installiert. So können Tür und Fenster des nachts offen bleiben und frische Luft hereinlassen, ohne dass fliegende Plagegeister mit eindringen können.

Von Jochen Halbe

Der gleiche gediegene, aber unaufdringliche Einrichtungsstil findet sich auch in den Schlafkabinen, von denen zwei für Gäste im BB-Rumpf untergebracht sind - eine mit Doppelbett vorn, die andere mit zwei Einzelbetten, die aber leicht in ein Doppelbett verwandelt werden können. Dazwischen liegen - ausreichend bemessen und separat - Duschbad mit Waschbecken und Toilette.

Dem Eigner steht praktisch der gesamte StB-Rumpf zur Verfügung, abgesehen vom abgeschotteten Segelstauraum in der Bugsektion und dem Motorraum achtern. Dort befindet sich die große Doppelbettkabine vor der sich nach vorn ein kleines Büro anschließt, sowie Schränke, die Toilette an der Außenrumpfwand und gegenüber ein Sideboard nebst Waschmaschine. Alle Räume - Kabinen, Büro, Salon - sind zusätzlich zur Deckenbeleuchtung mit Leselampen an eleganten Schwenkarmen versehen. Den gesamten Vorderbereich nimmt das geräumige Bad mit Dusche und Waschbecken ein. Die Bäder sind elegant und praktisch zugleich, mit in weiße Corianoberflächen eingeformten Waschbecken und Wänden und Fußböden aus pflegeleichten GFK-Formteilen. Verschluss wird der Niedergang zur Eignersuite mit einem Schiebeschott.

Nicht immer zeigen sich Wind und Wetter von der idealen Seite. Zwar schien die Sonne und die Temperaturen waren angenehm, nur der wahre Wind ließ mit maximal 9 kn zu wünschen übrig. Meist war es deutlich weniger und so zog der Kat mit 5 bis 6,5 kn unter Parasailor-Spi bei einem scheinbaren Windeinfall von 90° dahin in Richtung der Insel Aix, wo wir schließlich über Mittag vor Anker gingen, bevor wir bei totaler Flaute den Heimweg unter Motor (mit 2.000 U/min liefen wir 9 kn durchs Wasser) antraten. Auch wenn mangels Windes diesmal nicht viel über die Segeleigenschaften zu sagen war, so war doch zu merken dass die Catana 522 leicht ansprang und ansprechend auf den Rudern lag. Außerdem ließ sich feststellen, dass die Anordnung der Winschen durchdacht und für alle Segelmanöver perfekt ist. Groß- und Fockfall, Fockschot und Unterliekstrecker sowie die Achterliek-Reffleinen (Reff 1,2, 3) laufen auf die Zentralwisch im Cockpit. Über die Außenwischen auf dem Cockpitsüß werden Spi-Achterholer, Rollgenua sowie das Schwertfall (zum Aufholen des jeweiligen Schwertes) in Kanälen unter Deck bedient. Dahinter steht noch eine weitere Wisch für die jeweilige Spi-Schot. Getrennte Mulden für Leinen, Schoten und Fallen unter der Zentralwisch lassen Leinenchaos im Cockpit gar nicht erst aufkommen.

Das mit Teak belegte Cockpit selbst ist der ideale Außenaufenthaltsplatz, ob bei Sonne oder Regen. Angenehm feste Sitz- und Liegepolster schaffen Komfort, das fest installierte Bimini schützt vor zuviel Sonne oder Regen, hat Platz oben drauf für Solarmodule und einen soliden Handgriff rundum, der den Einstieg ins Cockpit sicherer macht. Das zwischen dem festen Bimini und dem Kajütdach gespannte Folienfenster vorn kann heraus genommen werden, so dass an heißen Tagen mehr Frischluft (Fahrtwind) unter das Dach gelangen kann.

Fazit: Auch die Catana 522 fasziniert dank Konzeption, Bauverfahren und -ausführung und überzeugt als schneller Tourenkatamaran.

Daten:	L.ü.A.	17,30 m	
	Breite	8,60 m	
	Tiefgang	1,35 / 2,60 m	
	Verdrängung	13 t	
	Segelfläche (am/vorm Wind)	198 / 282 qm	(Groß 102 qm, Fock 40 qm, Gennaker 96 qm, Spi 180 qm)
	Segel	Incidences	
	Motor	2 x Volvo 78 PS	
	Propeller	2 x FlexOFoil 3-Blattpropeller	
	Treibstoff	2 x 500 l	
	Frischwasser	2 x 400 l	
	Schmutzwasser	2 x 106 l	
	Wassermacher	Searecovery 120 l/h	

Batterien	12 Sonnenschein Gel-Baterien à 115Ah
Generator	1 x Northern Lights 8 kVA
Klimaanlage	Umkehrbetrieb, 30.000 BTU
Navigation	B&G Hydra 2000; Autopilot Simrad; GPS Furuno GP 31; Radar Furuno M1712
Kommunikation	Radio Shipmate RS 8400 VHF, Satcom C
Unterhaltung	Radio, CD, DVD, 1V TFT, Omnimax Antenne
Zertifizierung	Kategorie A (Ozean)
Konstruktion	Christophe Barreau
Werft/Baujahr	Catana S.A./ 2004
Internet:	www.catana.net