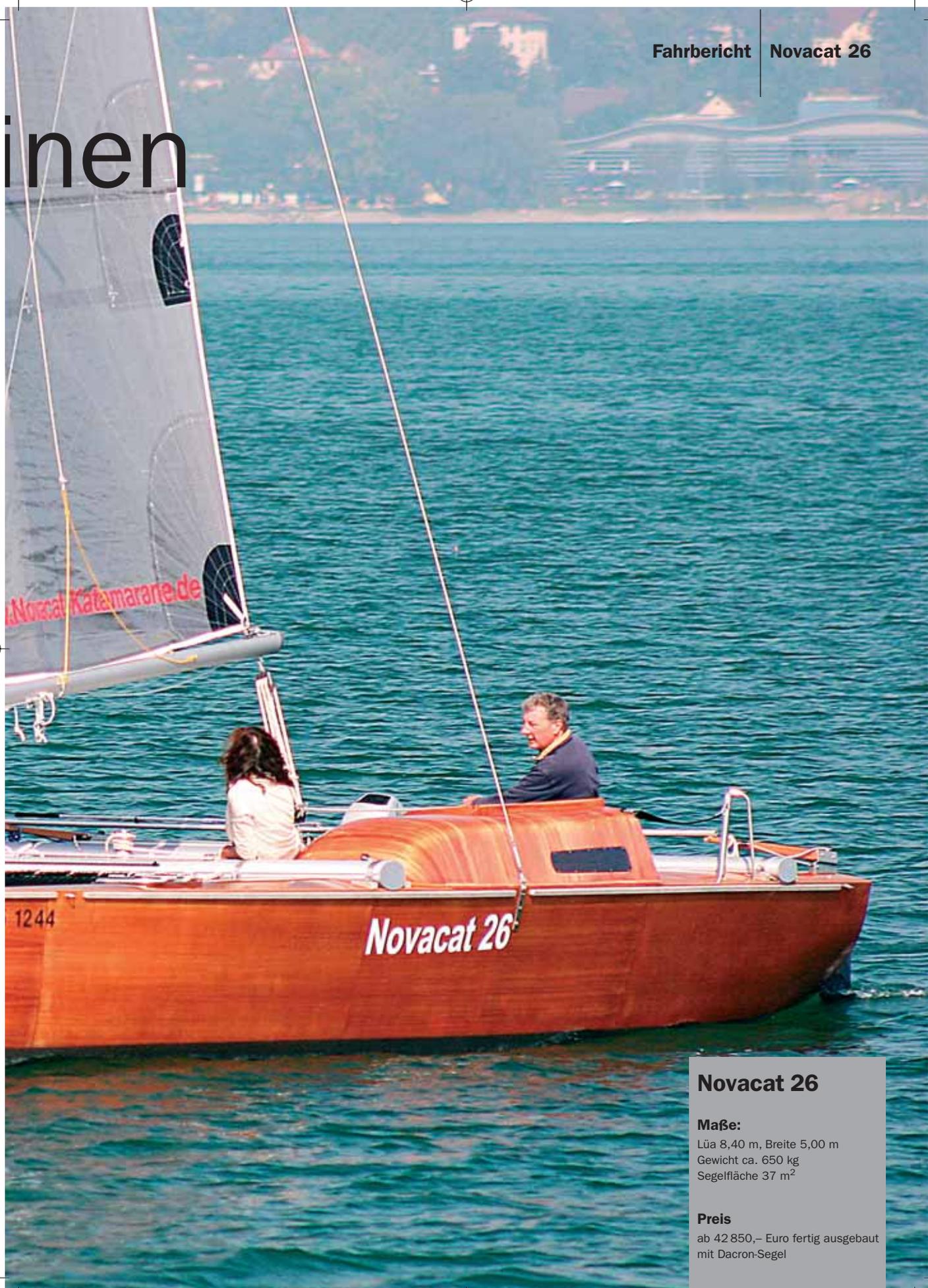


# Segel auf zwei Beinen

Katamaransegeln ist eine eigene, deswegen aber nicht minder faszinierende Disziplin des Segelsports. Was vor allem auffällt, sind die enormen Geschwindigkeiten, die diese Segelgeräte erreichen können. Der Novacat 26 ist ein bewohnbarer Katamaran der eher sportlich orientierten Kategorie.



inen



## Novacat 26

### Maße:

Lüa 8,40 m, Breite 5,00 m  
Gewicht ca. 650 kg  
Segelfläche 37 m<sup>2</sup>

### Preis

ab 42 850,- Euro fertig ausgebaut  
mit Dacron-Segel



Deutlich ist hier die tiefe Spantform der Rümpfe zu erkennen, die ausreichend Lateralwiderstand bringt, sich aber mit geringstem Fahrtwiderstand durchs Wasser bewegt. Die Wellenbildung an den Rümpfen ist minimal.

Von Michael Häßler

20 Knoten sollen, laut Konstrukteur Christian Harcke mit dem Novacat 26 schon erreicht worden sein. Das ist eine beeindruckende Geschwindigkeit für Otto-Normal-Segler. Für Katamaran-Freaks ist das eher an der Tagesordnung.

Obwohl der Novacat 26 bewohnbar ist, hat er somit überhaupt nichts mit den trägen, weil meistens untertakelten Booten gemeinsam, die man sich normalerweise unter der Bezeichnung „Fahrtenkatamaran“ vorstellt.

#### Segelfläche satt

Insgesamt 37 Quadratmeter Pentex-Laminat an einem 650 Kilogramm leichten Segelboot sprechen für sich. Dazu kommt, dass das Boot weder Kiel- noch Schwertflossen besitzt und deshalb der Wasserwiderstand auf



## Wohnen

Vier Kojen, Porta-Potti, Gaskocher und viel Platz auf dem Trampolin müssen ausreichen. Den Lebensraum auf dem Boot kann man mit einer Zeltpernenning erweitern.

Das ist für manche Segler sicher zu spartanisch für einen Urlaubstörn oder auch für's Wochenende. Für andere wiederum macht diese Einfachheit den Reiz des Fahrtensegelns aus?

Wer etwa mehr Komfort möchte, legt sich das feste Brückenelement mit der Sitzgruppe zu oder die Version mit dem verlängerten Aufbau. Es ist auch denkbar, nur einen Rumpf mit Kojen zu bestücken und im anderen Rumpf eine Pantry unterzubringen. Hier ist Phantasie gefragt. Dann sind viele Möglichkeiten denkbar.

ein Minimum reduziert ist. Ausschließlich der tiefe V-Spant sorgt für ausreichenden Lateralwiderstand. Das ist strömungstechnisch sicher nicht optimal, funktioniert in der Praxis aber gut.

Der Novacat wurde wegen dieser katamarantypischen Segeleigenschaften konstruiert und nicht um Krängung zu vermeiden und ein großes U-Sofa auf dem Brückendeck unterzubringen. Er gehört somit eindeutig ins sportlichere Lager der Zweirümpfer. Was weiterhin auffällt, ist die vergleichsweise einfache Handhabung. Mit etwas Gefühl fürs Boot und den speziellen Eigenheiten eines solchen Riggs, lassen sich auch bei leichtem Wind beachtliche Segelleistungen aus dem Boot „herauskitzeln“, auch wenn Katamarane im Allgemeinen nicht für ihre guten Leichtwindeigenschaften berühmt sind.

Was weiterhin für eine solche Konstruktion spricht, ist der geringe Tiefgang von 50 Zentimetern. Das ist für Bojenplätze ideal, denn dort spielt auch die Breite von fünf Metern kaum eine Rolle.

Laut Konstrukteur und Eigner, Christian und Erida Harcke, sei die Breite beim Fahrtensegeln aber eher ein theoretisches Problem. „Wir haben auch in der Hochsaison noch nie ein Problem gehabt, einen Gastplatz zu finden. Man muss allerdings flexibel sein. In eine Box passt das Boot natürlich nicht. Dafür passt es ins flache Wasser, und dort ist meistens Platz.“

In Zukunft soll unter der Bezeichnung „Zoom“ eine Version angeboten werden, die im Hafen auf drei Meter Breite reduziert werden kann.

#### Unter Deck

Das Boot ist zum Segeln gebaut. Der Lebensraum ist an Deck und kann mit einer Zeltpernenning auch bei schlechtem Wetter genutzt werden. Wer es etwas komfortabler möchte, bekommt auch eine Version mit festem Brückendeck, statt dem Trampolin.

Unter Deck gibt es jeweils zwei Kojen hintereinander in

beiden Rümpfen und einen Stauraum im Bug, durch den man durch ein Decksluk gelangt. Weiterer Stauraum befindet sich unter den Kojenbrettern.

Wer auf hohen Komfort Wert legt, wird mit dem Novacat nicht glücklich werden. Anders sieht es bei Seglern aus, denen es in erster Linie aufs Segeln ankommt und die trotzdem mal auf dem Boot übernachten wollen. Die werden voll auf ihre Kosten kommen, weil die Segeleigenschaften des Novacats kaum etwas vermissen lassen.

Optional kann auch ein Chemie-WC und ein kleiner Kocher untergebracht werden. Schotten und Kojenbretter sind strukturelle Elemente. Ansonsten können die Rümpfe individuell ausgebaut werden.

Die Werft bietet auch die Möglichkeit, Bausätze oder verschiedene Ausbaustufen zu beziehen. Dadurch ist das Boot auch für Segler interessant, die handwerkliche Fähigkeiten sowie Spaß am Bootsbau haben und nur ein begrenztes Budget dafür ausgeben wollen.

#### Manöviereigenschaften

Als wir aus dem, für ein fünf Meter breites Gefährt doch eher engen Dingelsdorfer Hafen auslaufen, bin ich als katamaranunerfahrener Segler sehr skeptisch, ob wir ohne Schwerter die enge Kurve zwischen den Stegen schaffen, ohne irgendwo anzuecken. Schließlich hängt der Motor zwischen den Rümpfen und dessen Propellerstrom hat keinen Einfluss auf die Ruderblätter. Dazu kommt, dass zwei lange Rümpfe mit tiefem Kielsprung durchs Wasser gedreht werden müssen.

Christian Harke bugsiert das Boot aber souverän durch die engen Boxengassen. Daher scheint das Thema eher eine Frage der Routine zu sein.

Ein gleich langes Einrumpfboot mit Flossenkiel oder Schwert ist natürlich ungleich wendiger und an den tiefen Wirbeln im Wasser, die an den Ruderblättern entstehen, sieht man deut-

## Technik

Der Novacat 26 ist technisch so einfach wie möglich aufgebaut. Großschot, Fockschot, zwei Fallen. Das war es im Wesentlichen. Das reicht aber zum schnellen und unkomplizierten Segeln voll aus.

Auf Schwerter wurde verzichtet, weil, durch die tiefe Spantform, die Rümpfe ausreichend Lateralwiderstand bieten, um Kreuzen zu können.

Die Rümpfe werden aus Sperrholzplatten hergestellt, die in eine Helling gebogen werden. Das ist ein relativ einfaches Verfahren, das auch von Laien, die nicht ge-

rade zwei linke Hände haben, ohne Weiteres beherrscht werden kann. Die beiden Aufbauten sind formverleimt.

Alternativ gibt es für den Novacat 26 statt des Trampolins, auch ein festes Brückenelement aus drei Teilen. Hier liegen Sperrholzplatten auf zwei längslaufenden Aluminiumrohren. Bei dieser Version ist auch eine ausklappbare Sitzgruppe integrierbar.

Den Novacat 26 kann man in allen Baustufen kaufen. Versierte Handwerker kaufen nur die Pläne für 1185,- Euro. Für 23 000,- Euro gibt es ein Materialpaket, in dem vom Klebeband bis zu den Segeln alles enthalten ist.

lich, dass diese an ihrer Leistungsgrenze angelangt sind. Perfektionisten könnten hier mit einem Strömungszaun oder einer größeren Streckung eventuell die Leistung noch etwas optimieren.

Das Problem ist aber generell bei Katamaranen, dass die Profile einen großen Geschwindigkeitsbereich abdecken müssen. Was bei geringen Geschwindigkeiten gut funktioniert, hat bei schnellerer Strömung einen hohen Widerstand oder bedingt einen Strömungsabriss schon bei kleinen Anstellwinkeln. Während ein Ruder für einen Einrumpf-Verdränger im Geschwindigkeitsbereich bis vielleicht acht Knoten arbeitet, muss das Katamaranruder die Strömung auch noch bei mehr als der doppelten Geschwindigkeit zuverlässig in Auftrieb umsetzen. Reißt diese unvermittelt ab, kann das zu einer Kenterung führen.

Das Boot ist aber vom Gewicht und von den Ausmaßen her noch in einem Bereich, in dem es auch von Hand im Hafen verholt werden kann. Daher spielen die genannten Einschränkungen nicht so eine Rolle wie bei einem großen und mehrere Tonnen schweren Kreuzerkatamaran.

#### Unter Segeln

Als wir den Hafen verlassen, laufen wir zunächst raum-

schots in Richtung Überlingen. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Boot wendiger und reagiert direkter aufs Ruder.

Man sitzt bequem auf den Rümpfen, im Rücken die Reling und die Füße auf dem Trampolin. Von hier aus hat man einen guten Überblick über das Rigg und die Umgebung. Man genießt die Geschwindigkeit, die auch bei fast spiegelglattem Wasser schon faszinierende Dimensionen erreicht. Dabei sind die Segel praktisch immer fast dichtgeholt, egal welchen Kurs man segelt. Der Fahrtwind hat einen so hohen Anteil am scheinbaren Wind, dass man überwiegend nur mit dem Ruder arbeitet.

Segler mit geringer Katamaranerfahrung haben Schwierigkeiten, den optimalen Weg nach Luv zu finden. Die Segel sind extrem flach profiliert und die Windfäden zeigen auch noch in einem sehr spitzen Windwinkel nach hinten. Schnell ist das Boot dann aber nicht mehr. Es „steht“ lediglich eine extreme Höhe. Fällt man langsam genug ab, beschleunigt das Boot, ohne dass an der Segelstellung etwas verändert werden muss. Das Gefühl, wieviel Höhe der richtige Kompromiss ist, muss man als Katamaraneneuling erst entwickeln. Die Sache ist ungewohnt, aber

faszinierend. Das Boot läuft wie auf Schienen übers Wasser. Wellen werden von den scharfen Rümpfen einfach durchschnitten und Krängung gibt es keine. Das ist auch segeln, allerdings auf einer anderen Ebene. Vieles funktioniert gleich wie auf einem Einrümpfer. Allerdings ist manches auch anders.

**Ausrüstung**

Das Boot ist einfach aber effektiv ausgerüstet. Die Großschot läuft auf einem Traversierschlitten fast über die gesamte Breite des hinteren Beams. Das ist gleichzeitig auch in etwa der Bereich, in dem der Großbaum maximal gefiehart wird. Vorwindkurse lohnen sich bei Katamaranen nur bei sehr leichtem Wind. In allen anderen Fällen ist es schneller, vor dem Wind zu kreuzen.

Die Einstellung der Fockschot erfolgt über zwei Winschen, die auch für die Fallen genutzt werden. Die Selbstwendefock funktioniert, zumindest bei so leichtem Wind, nicht optimal. Hier sind aber auch individuelle Lösungen möglich. Der zukünftige Eigner kann auch ein anderes Selbstwendesystem bekommen oder die Fock herkömmlich schoten.

**Gute Trailerbarkeit**

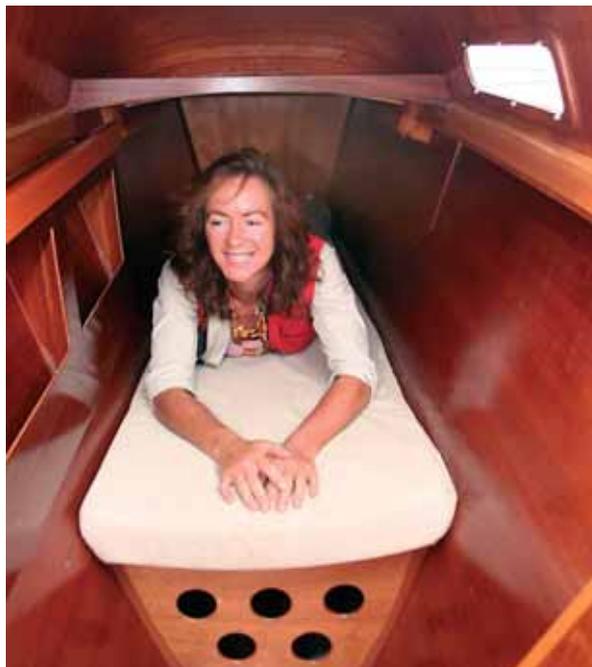
Der Novacat 26 hat eine Trailerbreite von 2,50 Meter. Damit ist er, auch dank des geringen Gewichts, von einem normalen PKW zu ziehen. Was allerdings gewisse Vorsicht erfordert, ist die Mastlänge von 11,20 Meter.

Montiert wird das Boot, dank einer speziellen Trailerkonstruktion, auf dem Anhänger und kann anschließend geslippt werden. Auch der Mast kann, mit einer optionalen Jüteinrichtung, von zwei Personen gestellt werden. Insgesamt sind etwa zwei Stunden erforderlich, bis das Boot nach dem Transport segelklar ist.

Somit sind fremde Reviere erreichbar, ohne dass eine spezielle Infrastruktur, wie beispielsweise ein Kran, erforderlich wäre.



1



2

1. Platz zum Liegen. Von solchen Dimensionen können Einrümpfsegler nur träumen. Die Schiene für die Selbstwendefock am Mastbeam müsste gebogen sein, damit das System richtig funktioniert. So muss der Schlitten von Hand auf die neue Seite gebracht werden.

2. In den Rümpfen sind jeweils zwei Kojen mit 1,85 x 0,6 Meter untergebracht. Auf Wunsch sind auch andere Ausbauplanvarianten denkbar. Einbauteile wie Schotten, Kojenbretter, und Leiter erfüllen auch statische Funktionen, sodass kein überflüssiges Gewicht in dem Boot steckt.

3. Das drehbare Rigg aus Z-Spar-Komponenten ist katamarantypisch mit Vorstag und achterlich versetzten Wanten abgestagt. Die Diamondwante versteifen das Mastprofil in seitlicher Richtung. Die radial geschnittene Garderobe aus Pentex hinterließ einen guten Eindruck und ist optional erhältlich. In der Basisversion sind Dacronsegel enthalten.



## Fazit

Auf einen Nenner gebracht, bietet der Novacat 26 gute Segelleistungen, begrenzten, aber noch ausbaubaren Komfort und eine Menge Segelspaß. Das Ganze zu einem überschaubaren Preis, wenn man selbst Hand anlegt.

Zwischen dem bloßen Bauplan und dem fertigen Boot kann man alle Baustufen in Dingelsdorf beziehen. Man kann ein komplettes Materialpaket ordern oder verschiedene Teile, wie beispielsweise Rümpfe, Ruderblätter oder die formverleimten Aufbauten in der Werft fertigen lassen. Auch einen Bauplatz kann man in der Werfthalle mieten.

Trotz aller Eigenleistungen dürfte das Projekt, urlaubsklar mit Trailer, aber kaum unter 25 000,- bis 30 000,- Euro zu schultern sein.

Erfahrungsgemäß steckt die meiste Arbeit, und somit auch der größte Kostenanteil, im Finish. Hier ist also eine Menge Geld zu sparen. In welcher „Rohbaustufe“ man das Boot erwirbt, ist Verhandlungssache. Hier helfen Christian und Erida Harcke gerne mit ihren Erfahrungen weiter.

Für junge, oder junggebliebene Leute mit handwerklichem Geschick ist der Novacat 26 eine vergleichsweise preisgünstige Möglichkeit, um zu einem flotten, nicht alltäglichen und wertbeständigen Segelgerät zu gelangen. Ein Konzept, das lange Zeit üblich war, aber seit den neunziger Jahren nur noch selten angeboten wird.

So entstanden beispielsweise viele Fireballs, Piraten Vauriens und Warships in Eigenarbeit und trugen dazu bei, den Segelsport von seinem elitären Image zu befreien.

Auch Dehler hat mit seinen Konstruktionen in den Achtzigern dieses Konzept aufgegriffen.

Durch die Trailerbarkeit entfallen auch andere Kosten bis hin zum teuren Winterlager in Seenähe. Den Novacat kann man auch hinter das Haus stellen.

## Zahlen

8,40 m	<b>Länge über alles</b>
8,00 m	<b>Rumpflänge</b>
5,00 m	<b>Breite</b>
0,90 m	<b>Rumpfbreite</b>
650 kg	<b>Gewicht</b>
0,50 m	<b>Tiefgang</b>
37 m <sup>2</sup>	<b>Segelfläche</b>
42 850 €	<b>Preis mit Groß und Fock ab Werft</b>

**Bauweise:** Verformte Sperrholzplatten, die in eine Helling gespannt werden. Die Verbände werden nachträglich eingebaut.

**Hersteller:** Katamaranwerft Harcke, Vordere Weidstaub 7-9, D-78465 Konstanz, [www.novacat-katamarane.de](http://www.novacat-katamarane.de) Telefon 0 75 33 / 93 36 32

**Stärken und Schwächen**

- + Segelleistungen
- + Tiefgang
- + Handhabung
- Selbstwendefock funktioniert noch nicht richtig

