

## Die schöne Erfahrung, Kunst zu erleben.

Eindrücke des Profi-Überführungsskippers Timon Schmid über die „PARANA III“ - ein Hochseekatamaran vom Typ CATAMARIS CATMAR RANGE 6:

Der Eigner hatte mit der Parana III eine Reise über den Rhein, Main, Main-Donaukanal, die Donau bis ins Schwarze Meer, Istanbul bis Kusadasi in der Türkei – wegen der Brücken ohne Rigg – unternommen. Er hat mir und meinem „Mate“ die Überführung zurück zur Bauwerft nach Holland übertragen, wo dann das Rigg gestellt wird.

Die Fotos und Bilder von der „PARANA III“ waren schon im Vorfeld viel versprechend. Elegant und harmonisch das Design, eine sehr schnittige Form. Doch als ich meine ersten Minuten auf dem Schiff vom Typ CATAMARIS CATMAR RANGE 6 verbrachte, wurde ich mir auch dessen wahrer Grösse bewusst. Mit keinem anderen Schiff in dieser Grösse vergleichbar.



Die stabile Reling, welche es rundum mit starkem Edelstahl auf einer sehr angenehmen Höhe säumt, Sicherheit vermittelt und eine klare Grenze markiert. Als Fußreling aus massivem Material über Deck und im Achterdeck ist das Schanzkleid bis auf eine sehr sichere Höhe gezogen. Trotz dem hohen Freibord wirkt die Yacht keineswegs klobig, sondern hat optimale Proportionen. Die Stufen und Treppen sind mit indirektem Licht beleuchtet, was auch bei Dunkelheit zu sicherem Tritt verhilft und der Yacht einen exklusiven Look verpasst.

Die Reise begann in der Türkei in Kusadasi in der Nähe von Izmir, mit dem Ziel Makkum in Holland. Eine Gesamtstrecke von über 3.400sm, mehr als 7 verschiedene Meere und unterschiedlichste Wetterzonen sollen das Schiff auf vollen Einsatz fordern. Mit hervorragender Technik ausgestattet, lässt es der Crew fast keine Wünsche mehr übrig.

Ob die Steuerung von der Flybridge oder vom Steuerstand aus vorgenommen wird, hängt ganz von den Gegebenheiten ab. Es kann aber ebenso gut vom Innensteuerstand aus das Anlegemanöver gefahren werden, wie auch von aussen, wo ein guter Überblick gegeben ist.

Im Hafen manövrieren ist mit der guten Motorisierung von Volvo Penta und dem Bugstrahlruder spielend gemacht und lässt den Steuermann fast vergessen, 40 Tonnen zu beherrschen: Das Schiff lässt sich sehr gut und präzise steuern. Natürlich braucht es auch da zuerst die Vertrautheit in die

Grösse und in die Manövrierbarkeit des Schiffs zu gewinnen, wo etwas Übung bestimmt nicht schadet.

Die Motoren lassen sich sanft und sehr präzise von der Flybridge als auch vom Innensteuerstand aus bedienen. Die zwei 260 PS starken Dieselmotoren sind kaum hörbar und der sehr gut isolierte Innenraum lässt einen bei Fahrt fast vergessen, unter Maschine zu laufen.



Abbildung 1

Die elektronische Rudersteuerung wird mit einem kleinen und eleganten Steuerrad übertragen. Die erste kleine Prüfung durch die mässig bewegte See bei 5 Beaufort, zwischen dem Peloponnes von Griechenland und Malta (Abbildung 1), bescherte uns 2,5 Meter Wellen, die in kurzem Takt und sehr inkonstant von 60° auf die Rümpfe drängten. Dabei spülte es auch die Wellen bis an die Frontschuttscheiben, welche dank der Scheibenwischer sauber gehalten werden konnten.

□ **Die PARANA III mit 40 Tonnen Verdrängung, lässt sich von der Bewegung bei 5 Bft und mehr nicht beirren. Die stabile Bauweise des Alurumpfes zahlt sich aus. Kein Knarren und Knacksen von der eleganten Innenverkleidungen und Ausstattung zu hören.**

Die „PARANA III“ mit 40 Tonnen Verdrängung lässt sich von der Bewegung bei 5 Bft und mehr nicht beirren. Nur das Klatschen an dem Zwischenaufbau des Katamarans ist hin und wieder feststellbar, was aber bei allen Katamaranen ganz normal ist. Am Steuerstand ist es aber sehr ruhig und die stabile Bauform des Alurumpfes zahlt sich sehr aus. Kein Knarren und Knacksen von Innenverkleidungen und Ausstattung ist zu hören.

Angenehm fiel auf, dass bei dem Spülbecken in der Küche kein Gurgeln zu hören war, wie ich das von anderen Katamarane kenne. Das entsteht wenn die Wellen von unten an die Seeventilöffnungen klatschen.

Der senkrecht gezogene Bug schneidet die Wellen sehr ruhig. Auf dem Atlantik, entlang der spanischen und portugiesischen Küste. Auch bei starker Strömung von 4-5 kn lässt sich die „PARANA III“ gut mit den starken Motoren führen (Abbildung 2).

□ **In den nördlicheren Gebieten waren wir auch froh über die Lüftungsheizung, welche für ein angenehmes Klima sorgte.**

Beim Ablegemanöver lässt sich das Schiff dank dem Bugstrahlruder sehr schön parallel verschieben, welches sich vom Aussen- sowie vom Innensteuerstand bedienen lässt.



Abbildung 2

Es besteht sogar die Möglichkeit der Bedienung durch eine Remote-Control (Fernbedienung) mit der man sich an Deck bewegen kann und gleichzeitig Motoren und Ruder nach Bedarf ansteuert.

Das ausgezeichnete Powermanagement versorgt die Yacht unterwegs mit 1.200 Watt starken Solarpanels mit Strom. Wo diese mal nicht mehr genügten, sorgten automatisch die beiden Stromgeneratoren für die nötige Ladung der Batterien.

Damit sind die unbesorgte Nutzung von Entsalzungsanlage, Weinkühler, Induktionsherd, Spülmaschine, Klimaautomatik und der ganzen umfangreichen Navigationselektronik sowie vieles mehr gewährleistet.

In den nördlicheren Gebieten waren wir auch froh um die Lüftungsheizung, welche für ein angenehmes Klima sorgte. Wenn die Frontschuttscheibe anfängt zu beschlagen, konnte mit der Scheibenheizung abgeholfen werden.

Diese Yacht ist für den Schiffeigner ein wahrer Traum und die Erfüllung von autarker Freiheit. Sie ist ein Meisterwerk einer erfahrenen Werft, welche es versteht den hohen Ansprüche und Bedürfnisse ihrer Kunden gerecht zu werden.

□ ***Diese Yacht ist für den Schiffeigner ein wahrer Traum und die Erfüllung von autarker Freiheit. Sie ist ein Meisterwerk einer erfahrenen Werft, welche es versteht den hohen Ansprüche und Bedürfnisse ihrer Kunden gerecht zu***



Im Januar 2018

Timon Schmid  
Skipper