



Markant: Ausladende Rumpfformen schaffen
Volumen, wo es gebraucht wird; die Nacelle
dazwischen soll Wellenschlag dämpfen, und Sicken
in den Freibords brechen die großen Flächen



DOPPELDECKER

Mit dem neuen LAGOON 46 will die Beneteau-Gruppe Eigner und Charterer gleichermaßen ansprechen. Eine Besonderheit ist die Flybridge mit zwei Aufgängen und Lounge-Bereich. Test und Werftbesuch



KOMMANDOBRÜCKE

Der Rudergänger steuert auf der Flybridge an einem in der Mitte platzierten Rad. Der Baum sitzt hoch



KELLERGESCHOSS

Vor dem Deckshaus sind die Wassertanks, Generator und Stauraum untergebracht. Das Ankerspill sitzt zentral im Kasten

DER ZENTRALE STEUERSTAND AUF DER FLY MACHT DEN UNTERSCHIED



SPIELPLATZ

Frontplatt und Netze eignen sich als Stauplatz für den Code Zero, für die Mitnahme von Rädern und SUPs oder als Ruhezone



KRAFTWERK

Fallen, Strecker und die Schoten sind mit zwei Elektrowinschen gut bedienbar. Auch der Traveller läuft per Knopfdruck



EPIZENTRUM

Das Cockpit bietet Platz für Crew und Gäste. Es lässt sich mit vielen Persenningen zum Wintergarten umbauen



Premiere auf der boot Düsseldorf: Halle 15, Stand A 44

M

an gewöhnt sich ja irgendwie und irgendwann an alles – somit auch an hochbordige Katamarane mit riesigen Deckshäusern und einer

Flybridge obendrauf. Weiterhin wird das ästhetische Empfinden alter Schule, das lange schmale und flache Rümpfe immer noch als die Spitze der Entwicklung im Yachtbau favorisiert, für einen potenziellen Katkäufer keine Rolle mehr spielen. Wer Zweibeiner mag und will, ist pragmatisch, bevorzugt Platz und Komfort, verweist auf den Hochhaus-Effekt: Von außen betrachtet nur praktisch, aber wenn man erst mal drauf ist, hat man die beste Aussicht.

BOOT MIT HOCHHAUS-EFFEKT

Der Lagoon 46 macht da keine Ausnahme. Selbstbewusst gestaltet ist das markenkennzeichnende Deckshaus mit den senkrechten Scheiben. Senkrechte Scheiben! Windwiderstand, plumpes Aussehen! Aber eben auch: mehr Raum, weniger Sonneneinstrahlung.

Die Rümpfe mit den hohen Freibords wurden durch Sicken aufgehübscht und verbessert. Die Kanten bringen Festigkeit, sie schaffen durch senkrechte Bordwände mehr Platz, besonders in den Bugkojen, und sie parzellieren die riesigen GFK-Flächen optisch. Obendrein sind die großen Rumpffenster nach innen versetzt eingebaut, das hat optisch ebenfalls seine Reize, und es schützt etwas vor Kratzern durch die Fender.

So liegt der Prototyp nun im Hafen von La Rochelle am Schwimmsteg, mit den Hecks zum Land. Das Boot folgt auf den Lagoon 450, von dem – höre, sage und schreibe – 900 Stück an den Kunden gebracht wurden. Die Konstruktion stammt, wie seit jeher bei Lagoon, vom angesagten Büro VPLP Design (Van Peteghem/Lauriot Prevost) aus Paris und Vannes, das derzeit die erste Adresse für Open 60 und Monster-Tris wie „Macif“ oder „Idec“ ist, aber auch Fahrtenkats wie die von Outremer oder eben Lagoon zeichnet.

Der 46er kommt mit neuen voluminösen, nach oben ausladenden Rümpfen, aktueller Rigg-Geometrie, überarbeitetem Deck,

neuen Hecks und vielen Verbesserungen im Kleinen.

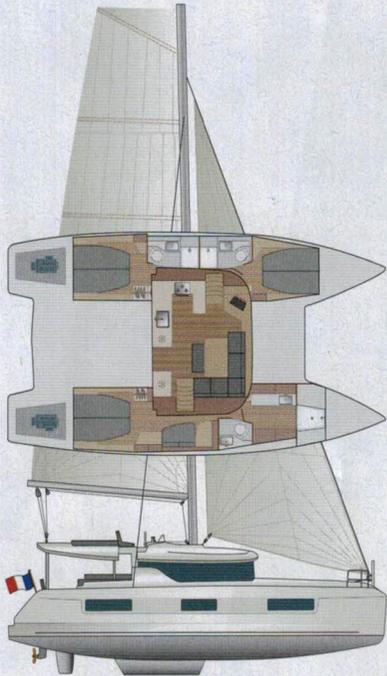
Beispielsweise: Ein kleiner Überstand der Badeplattform, der sogenannte Scoop, erleichtert das Boarden vom Seitensteg. Nach zwei Stufen ist bereits das Cockpit erreicht, nach weiteren drei das Deck, hier brachten der Vorgänger und Andere ergonomisch schwierigere Lösungen mit. Die Fly ist aus dem Cockpit von Backbord oder von Deck aus an Steuerbord zu erreichen. Das Rad ist zentral angeordnet. Die Konkurrenz (s. Seite 83) setzt eher auf Räder achtern oder auf halbhohe Steuerstände an Steuerbord (da ist der Name denn mal Programm).

Die Vorteile: Der Rudergänger hält einfacher Kontakt zu den Mitseglern im Gästecockpit. Und alle vier Rumpffenden lassen sich einsehen, was bei Hafenmanövern positiv ist. Um beim Lagoon 46 die Hecks besser beobachten und deren Abstand zu Pier oder Steg einschätzen zu können, bietet die Werft denn auch Rückfahrkameras an, deren Signale sich auf den Plotter schalten lassen. Zunächst ungewohnt, aber warum nicht? →

Die kleinere Selbstwendefock wird sinnvollerweise durch den etwa doppelt so großen Code Zero ergänzt



LAGOON 46



Die Drei-Kabine-Variante mit Eigners Reich an Steuerbord. Bei vier Kabinen sind beide Rümpfe identisch

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFT UND STROM

55 Grad	4,5 kn
65 Grad	4,6 kn
90 Grad*	4,7 kn
130 Grad*	4,3 kn

Windgeschwindigkeit: 6–8 kn (2–3 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 0,1 Meter

* Mit Code Zero

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,6

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Der Wert weist das Schiff als recht gut besegelt aus, die Praxis bestätigt das

KOJENMASSE

Vorschiff	2,07 x 1,55/1,07 m
Achtern	2,05 x 1,58/1,07 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	VPLP Design
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	13,76 m
Breite	7,96 m
Tiefgang	1,30 m
Gewicht	16,6 t
Großsegel	87,0 m ²
Selbstwendefock	50,5 m ²
Maschine (Yanmar)	2 x 33 kW/45 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Sandwich-Bauweise im Vakuum-Infusionsverfahren mit Balsaholz als Kernmaterial. Sperrholzschotten eingeklebt und anlaminiert

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	515 270 €
Preis segelfertig ²	532 159 €
Komfortpreis ²	563 545 €
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre

WERFT www.cata-lagoon.com

VERTRIEB www.lagoon-katamaran.de;
www.masteryachting.com

Yacht-BEWERTUNG

Der Lagoon 46 ist ein typischer moderner Fahrtenkat: Platz-optimiert, komfortabel, etwas besser segelnd als frühere Generationen und für den Chartermarkt ebenso geeignet wie für die Ansprüche von Eignern

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Durchdachtes Riggkonzept
- + Gute Rundumsicht
- + Solide Bauausführung
- Nur eine Holzsorte lieferbar

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Ordentliche Eigenschaften
- + Zentrale und einfache Bedienung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Gute Lüftungsmöglichkeiten
- Unschöne Spaltmaße und Stöße
- Partiiell kein Topcoat in der Bilge

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Hoher Ausrüstungsstandard
- Kabel in der Bilge

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $2/S/3\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Auf dem Lagoon sitzt der Steuermann dafür zentral, hat kurze Wege zu beiden Schiffsseiten, kann auf jedem Bug schnell und gut in die Segel gucken. Hinter ihm grenzt der Loungebereich auf einer 2,25 mal 2,10 Meter langen Liegefläche. Und dort kommt nun der Hochhaus-Effekt vollends zum Tragen: unverbaubarer Seeblick, selbst im Hafen, die Mole ist kein Sichthindernis

mehr. Direkt vor dem zentralen Rad befindet sich der Mast, der somit recht weit achtern steht. Hintergrund ist der Wunsch nach einer möglichst großen und somit effektiveren Selbstwendefock. Das Großsegel wurde dadurch recht schmal, und der Baum setzt aufgrund der Flybridge und diskussionswürdiger Sicherheitsbedenken recht hoch an. Das mag den nicht mitdenkenden Kopf schonen,

erschwert jedoch das Legen des Großsegels und bringt gewisse optische Defizite.

ÜBERRASCHENDE EIGENSCHAFTEN

Seglerisch jedoch gibt es durchaus positive Verhaltensauffälligkeiten. Der Lagoon 46 gerät bereits bei wenig Wind ganz gut in Fahrt, bei glattem Wasser kommt auch schon unter zehn Knoten wahrem Wind Segelfreude auf.

KLEINE DINGE, GROSSE WIRKUNG



EINFACHER GANG

Durch den Überstand am Heck ist der Kat vom Steg aus besser zu betreten



WICHTIGES EXTRA

Nur mit dem ausklappbaren Tisch lässt sich die volle Crew zum Speisen unterbringen



GUT PLATZIERT

Die beiden Motoren werkeln vom Wohnraum abgeschirmt und sind bestens erreichbar



GEHT BESSER

In einigen Bereichen, wo Wasser stehen kann, fehlt Topcoat. Und Kabel führen durch die Bilge

BALI 4.5

Rumpflänge	13,60 m
Wasserlinienlänge	13,00 m
Breite	7,42 m
Gewicht	11,6 t
Segelfläche	151,0 m ²
Grundpreis ab Werft	466 000 €
Komfortpreis ²	491 000 €
Stückzahl/seit	79/2015
YACHT-Test	-

Rad auf halber Höhe an Steuerbord oder optional auf Flybridge. Frontcockpit und Lounge, kein Trampolin. Rigg-Konzept mit Lagoon vergleichbar. Viele Innenraum-Varianten



FONTAINE PAJOT NEW 45

Rumpflänge	13,45 m
Wasserlinienlänge	13,45 m
Breite	7,45 m
Gewicht	13,4 t
Segelfläche	122,0 m ²
Grundpreis ab Werft	534 599 €
Komfortpreis ²	571 042 €
Stückzahl/seit	(ab 2019)
YACHT-Test	Folgt

Steuerstand auf halber Höhe, dazu eine ausgewachsene Fly mit großer Sitzgruppe sowie viele Liegeflächen und ein kleines, flaches Frontcockpit. Heller Ausbau, mit drei oder vier Kabinen



LEOPARD 45

Rumpflänge	13,72 m
Wasserlinienlänge	13,07 m
Breite	7,35 m
Gewicht	14,5 t
Segelfläche	123,0 m ²
Grundpreis ab Werft	526 019 €
Komfortpreis ²	565 189 €
Stückzahl/seit	80/2017
YACHT-Test	13/2017

Robustes Boot aus Südafrika von Robertson & Caine. Überdachtes Frontcockpit, das durch den Salon zu erreichen ist. Halbhoher Steuerstand. Ausbau in heller Eiche, drei oder vier Kabinen



NAUTITECH 46 OPEN

Rumpflänge	13,79 m
Wasserlinienlänge	13,71 m
Breite	7,54 m
Gewicht	12,0 t
Segelfläche	107,0 m ²
Grundpreis ab Werft	515 629 €
Komfortpreis ²	551 555 €
Stückzahl/seit	180/2016
YACHT-Test	14/2016

Riesiges Cockpit, dafür ein kleineres Deckshaus. Die beiden Steuerstände sind achtern auf Decksniveau untergebracht. Kein Frontcockpit. Auch als Flybridge-Version mit Zentralrad



IM KOMFORT- PREIS NEHMEN SICH DIE 45-FUSS-KATS NUR WENIG

Das Boot wendet ordentlich, ohne Backhalten des Vorsegels, was mit der Selbstwendefock auch nicht ganz einfach wäre. Gewicht und Besegelung scheinen in gutem Einklang zu stehen.

Typbedingt liefern die Ruder recht wenig Feedback auf dem langen Übertragungsweg bis zum Rad auf der Flybridge. In diesem Zusammenhang: Die Schrauben sind achtern der Ruderflossen positioniert. Die fehlende Anströmung der Blätter stellt kein Problem dar, da im Hafen ohnehin mit den beiden Maschinen und nicht mit den Rudern gesteuert wird. Der Vorteil: Die Maschinen können komplett thermisch, akustisch und olfaktorisch getrennt vom Wohnraum weit hinten in den Hecks installiert werden, was auch mehr Wohnraum schafft.

Zurück an Deck: Die Bedienung stellt auch den allein agierenden Skipper nicht vor Probleme. Die Elemente laufen zentral auf der Fly zusammen, selbst der (für den Segelplan mit Selbstwendefock empfehlenswerte) Code Zero lässt sich von oben schoten. Als Extra sind Elektrowinschen unbedingt empfehlenswert, zumindest für die Fallen.

Das stark ausgestellte, fast rechteckige Großsegel, im Standard wie die Fock aus Dacron genäht, wiegt reichlich, auch wegen der fünf durchgehenden Latten und entsprechender Beschläge. Ein Investment in höherwertiges und länger profilhaltiges Tuch ist obendrein angeraten. Sinnvoll ist ebenso der optional per Knopfdruck bedienbare Traveller als Haupt-Trimminstrument.

WENIGE OPTIONEN

Durch die zentrale Anordnung der Bedienelemente rund um den Steuerstand ergibt sich eine klare Aufteilung: Gesegelt und manövriert wird nur im Bereich des Steuerstan-

des. Der verläuft über die gesamte Deckshausbreite und bietet so mehr Platz als die halbhohe Lösung, was zum Tragen kommt, wenn mehrere Segler an Schoten, Fallen und Streckern arbeiten wollen.

Das fest überdachte achtere Hauptcockpit mit Esstisch und Duchten, die offene Liegelounge auf dem Oberdeck und die Kombination aus Front-Sitzgruppe sowie Trampolin dienen Sonnenbad und der reinen Erholung. Dabei verschmelzen kattypisch das beidseits zu den Badeplattformen offene Heckcockpit und der auf gleicher Höhe liegende Salon im Deckshaus, getrennt nur durch eine Glaswand mit Schiebetür und -fenster sowie dem Pantrytresen. Ein Kühlschrank draußen und einer drinnen, dazu ein Gefrierer sind der möglichen großen Crew und den meist warmen Fahrtgebieten geschuldet.

Die gradlinigen kantigen Ausbauten sind mit eher dunklen Alpi-Furnieren aus Walnussholz beschichtet. Dessen Anmutung muss man mögen; eine Alternative wird noch nicht angeboten. Wobei das Schiff dennoch hell wirkt: Der Holzanteil ist ausgewogen, die Fensterflächen sind groß. →



AUF EINER EBENE

Die Pantry geht in den Außentresen über. Die ergonomisch schön hohe Arbeitsfläche ist insgesamt mehr als drei Meter lang



FÜR ALLE WETTER

An der Kombination aus Schreibtisch und Navigation gibt es beste Rundumsicht. Von hier lässt sich das Boot auch steuern



NOCH KEINE WAHL

Für die Holzoberflächen kommt das dunkle Walnuss von Alpi zum Einsatz. Alternativen gibt es derzeit nicht



EIGNERS RUMPF

In der Drei-Kabinen-Variante sind im Steuerbord-Schwimmer Nasszelle, Lounge und Schlafbereich untergebracht



MIT PANORAMABLICK

Große Rumpfscheiben erhellen die Kabinen. Mehrere aufklappbare Fenster sorgen für eine gute Querbelüftung



MEHR ALS NÖTIG

In der Eignerversion bietet der Nassbereich mit abgeteilter Duschkabine mehr Platz und Stauraum, als sich sinnvoll nutzen lässt

Optionen gibt es hinsichtlich des Innenraumlayouts. Der Backbordrumpf ist mit zwei Kabinen und zwei Bädern ausgestattet. Entweder ist dies an Steuerbord spiegelbildlich wiederholt, oder der Kunde ordert die knapp 6000 Euro teurere Eignerversion. Dann stehen dort Schlafbereich, eine Lounge mit Sofa sowie Schreibtisch, viel Schrankraum und ein sehr großes Bad zur Verfügung. In dieser Version lässt sich der Rumpf mit einer gewinkelten Schiebetür komplett separieren.

Egal welche Version, für jede Kabine gilt: Der Stauraum in Schränken, offenen Ablagen und Schubladen unter den Kojen genügt für zwei, die Beleuchtung mit Leselampen und Spots ist ausreichend, es gibt große Rumpfscheiben, und die Querbelüftung ist durch mehrere Klappfenster besser als auf den allermeisten Monos. Selbstredend langen die Stehhöhen: 1,95 Meter sind es mindestens überall. Die Kojen kommen auf Breiten von knapp 1,60 Meter.

Aber es gibt – natürlich – auch kleine Schattenseiten. Zuweilen unschöne Stöße

DECK, HAUS, RUMPF: DIE AUSSICHT IST IMMER GRANDIOS

und Spaltmaße der Einbauten sowie in der Bilge verlegte Kabel hat der Lagoon 46 zwar nicht exklusiv, aber wie so viele andere Großserienprodukte eben auch. Hinzu kommen noch einige Bereiche in der Bilge, die nicht mit Topcoat versiegelt wurden.

GROSSE DIREKTE KONKURRENZ

Der Lagoon 46 befindet sich in direkter Konkurrenz zu Produkten der Nummer 2 im Markt, Fountaine Pajot, der ebenfalls bedeutenden südafrikanischen Werft Robertson & Caine, die über ihren Partner Sunsail stark im Chartermarkt vertreten ist, Bavarias kleinerer Nebenmarke Nautitech und dem Her-

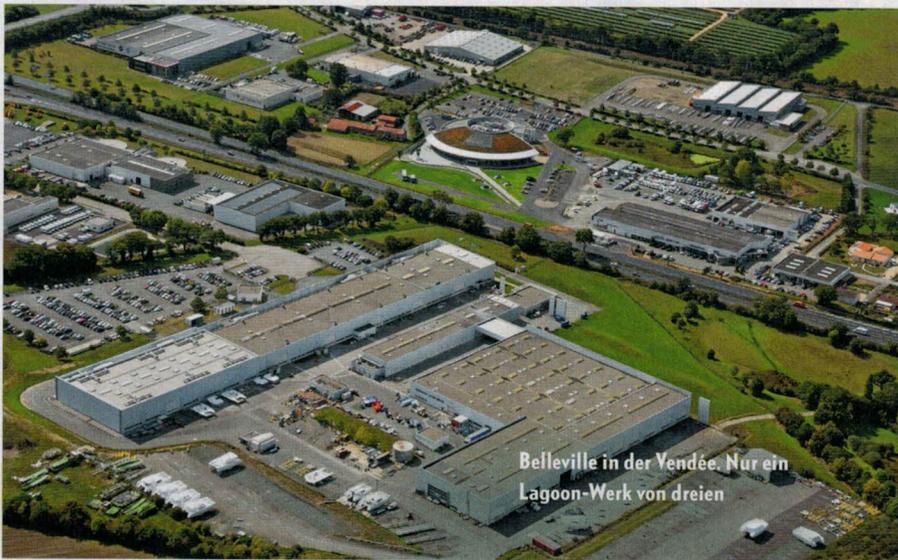
steller Bali, einem noch jungen Ableger der sportlicheren Catana-Zweirumpfer, ebenfalls aus Frankreich.

Mit dem zentralen Steuerstand auf der Flybridge steht Lagoon fast allein da, mit den Preisen nicht. Die rangieren auf einem recht ähnlichen Niveau. Zwischen 551 000 und 571 000 Euro liegen in der Regel die Modelle im Komfortpreis (der für ein nach YACHT-Definition ausgestattetes Boot gilt). Eine Ausnahme bildet der Bali 4.5, der bereits für unter 500 000 Euro zu haben ist.

Viel Geld und insgesamt eine schwierige Wahl, die auch noch maßgeblich von den Lieferfristen beeinflusst werden wird, die derzeit bis zu eineinhalb Jahre betragen können. Das wird sich erst ändern, wenn die Werften wie geplant ihre Kapazitäten erhöhen (s. auch Kasten rechts).

Wobei sich die Wartezeit gut mit Chartertörns überbrücken lässt. Und dort ist das Angebot an Katamaranen gerade in der 45-Fuß-Klasse besonders groß und aktuell.

FRIDTJOF GUNKEL



Belleville in der Vendée. Nur ein Lagoon-Werk von dreien

GROSS, GRÖSSER, BENETEAU

Die französische Werftengruppe ist WELTMARKTFÜHRER und die Katamaransparte Lagoon dabei ein Wachstumstreiber

Lagoon ist eine von zehn Bootsmarken des börsennotierten Wertfgiganten Groupe Beneteau, der im Geschäftsjahr 2017/18 einen Umsatz von 1,267 Milliarden Euro erzielt hat. Zur Gruppe gehören unter Anderem die Segelbootlinien von Beneteau, Jeanneau und CNB. Die Katamarane entstehen an drei Standorten. In Bordeaux, wo auch große Monos gebaut werden, laufen Kats zwischen 49 bis 78 Fuß vom Band. Hier arbeiten 1200 Menschen auf 56 000 Quadratmeter Hallenfläche. Im

vergangenen Jahr entstanden dort 100 Einheiten. Das in der Fläche genauso große Stammwerk von Jeanneau und Beneteau in Le Poiré-sur-Vie in der Vendée übernimmt derzeit einen Teil der Produktion. Hier werden 150 Kats der Größen 380, 40 und 42 am selben Band wie ähnlich große Monos gefertigt. Aus Belleville-sur-Vie schließlich kommt mit rund 300 gebauten Booten der Typen 450, 450 S und dem neuen 46 das Gros der Produktion auf 27 000 Quadratmetern. Insgesamt hat Lagoon bis heute 4700 Segel- und Mo-

torkats hergestellt, verteilt auf 25 Typen. Im laufenden Geschäftsjahr will Lagoon 600 Boote verkaufen; mittelfristig plant man, die Produktion zu verdoppeln. Und es geht noch weiter: Beneteau schafft eine eigene neue Kat-Linie namens Excess. Diese steht für leichtere, dynamische Boote, die sich auch an sportlichere Segler richten sollen. Zuletzt hatte Beneteau mit der Übernahme der polnischen Werft Delphia und des slowenischen Sportbootherstellers Seascape ihren Expansionswillen bewiesen.



PLASTIK

Die Decks entstehen als ein Bauteil, die Rümpfe aus dreien – und alles im Vakuum-Infusionsverfahren



POOL

Wenn Rümpfe und Decks verheiratet sind, geht's in den Pool zum Test auf Dichtigkeit und Motorfunktion



PUZZLE

Die Möbelteile und -module kommen aus der zentralen Großtischlerei, die für die gesamte Gruppe zuliefert



Spezialprogramm Oberflächenbehandlung im Zeichen der Möwe
Professionelle Arbeits- und Arbeitsschutzmittel zur Aufbereitung von lackierten Oberflächen



LINDEMANN®
 Partner der Profis

www.lindemann-kg.de

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS (6, L.), WERFT (4, R.)