

**EIN BISSCHEN** gelenkig muss man schon sein, um über das Fallreep das hohe Freibord der Lagoon 560, die an dem recht niedrigen Kai im technischen Bereich des Hafens von Carnet en Roussillon vertäut ist, zu erklimmen. Dort erwarten mich Frédéric Signat, einer der Verkaufsleiter der zum Bénéteau Konzern gehörenden Unternehmensgruppe CNB/Lagoon, und Hervé, der bei der heutigen Probefahrt unser Skipper ist.

An Bord geht es über das Seitendeck nach achtern in das gut geschützte, geräumige Cockpit mit Teakesstisch, 8er-Sitzbank und zwei zusätzlichen Hockern an StB sowie Küchenblock mit Kühlschrank und Spülbecken gegenüber. Ganz achtern erstreckt sich eine der Sonne ausgesetzte Sitzbank über die volle Breite des Cockpits. Das Konstruktionsbüro VPLP, das für das Rumpfdesign und Außenstyling des Kats verantwortlich zeichnet, hat das bereits von der Lagoon 620 bekannte Konzept des Privatniedergangs vom Cockpit aus auch hier angewandt und weiter ausgebaut. So bietet die Lagoon 560 im Achterschiff gleich zwei private Niedergänge – einen zur StB-seitigen Eignerkabine, die außerdem über die Kajüte erreichbar ist, und einen zur BB-seitigen VIP-Kabine, die keinen anderen Zugang hat.

Über eine Wendeltreppe geht es nach oben auf die Flybridge, welche die gesamte Fläche des Cockpitdachs ein- und in ihrem vorderen Teil die Kommandozentrale des Kats aufnimmt. Letztere besteht aus einem mittig platzierten Steuerstand mit großem Kohlefasersteuerrad und vier um diesen herum platzierten Harken Winschen – bei der getesteten Bau-Nr. 1 jeweils mit Elektroantrieb – für die ausnahmslos nach achtern geführten Leinen, darunter auch die Bedienleinen der Rollreffs und die Vorsegelschoten. So kann man den Kat auch allein problemlos handhaben, vorausgesetzt, dass sich nichts verklemmt, denn dann muss der Einhandsegler die neun leicht rutschigen Stufen von der Fly hinuntereilen.

Das Armaturen Brett wartet mit einer stattlichen Raymarine Ausstattung inklusive großformatigem E140er Touchscreen, Seefunk, drei ST70er Tochteranzeigen sowie einem Ankerkettenzähler auf. Nach achtern schließen sich eine BB-seitige Sonnenliege und eine gegen Aufpreis erhältliche StB-seitige Sitzbank an. Sonnenschutz bietet hier ein festes Sunbrella Verdeck mit Niro Rahmen und Monofilmeinsatz, durch den man den Mast einsehen oder die Sterne anschauen kann. Auch das Vorschiff hat man von hier bestens im Blick, und beim An- und Ablegen rücken die unter der Fly montierten Videokameras das Heck ins Blickfeld.

Nachdem die Festmacher losgeworfen sind, stehen wir in See. Mit alleiniger Unterstützung von



**Bewährtes Konzept - der Steuerstand mit Karbonrad auf der sonnengeschützten Flybridge, wo alle Schoten und Reffleinen zusammenlaufen und die rechteckigen Fenster der Kajüte, die viel Licht geben.**





# Lagoon 560

Nach dem Stapellauf im vergangenen Juli legte der jüngste Zweirümpfer der französischen Fahrtenkatamaranwerft im südfranzösischen Canet en Roussillon eine kleine Verschnaufpause vor der Weiterreise nach Barcelona ein.

TEXT VINCENT BOURDIN FOTOS NICOLAS CLARIS



Multifunktionsraum - die Kajüte mit gepflegter Salonecke, wo am Ausklapptisch gegessen werden kann, der Navigation sowie der funktionalen Pantry nebst mittigem Küchen-/Barblock (o. und u.r.). Praktisch - Außensplatz unter der Fly (u.l.).





## FAHRLEISTUNGEN

Motortest (2x Yanmar 100 PS mit umgelenkter Antriebswelle):

MOTORDREHZAHL IN U/MIN	GESCHWINDIGKEIT (GPS) IN KNOTEN
1000	4,7
1500	6,3
2000	7,8
2400	9
3000	9,7
3400	9,8



Navigation und Fahrstand für Motorfahrt (o.) - der Salon bietet bei Schlechtwetter Schutz und gute Sicht voraus, die Frontscheiben können zwecks Belüftung geöffnet werden.

Gashebeln und Steuerrad in Geradeausstellung ist das Ablegen angesichts der vorherrschenden Windstille unproblematisch – bei weniger ruhiger Wetterlage kann sich die starke Windanfälligkeit des Kats unangenehm bemerkbar machen. Wir nutzten die Flaute, um die Motoren auf die Probe zu stellen. Während der Schallpegel auf der Fly gegen Null geht, geht es unter Deck und insbesondere in den Kabinen lauter zu, wobei sich die Geräuschentwicklung aber durchaus im erträglichen Rahmen hält.

Bei 2.000 U/min macht der Kat bereits 7,8 kn Fahrt. „Für Überführungen,“ erläutert Hervé „ist das die ideale Gangart, da wir nur 6 l Diesel verbrauchen und gut vom Fleck kommen.“ Demgegenüber empfiehlt Yanmar, der Hersteller der beiden 110 PS Motoren, eine Drehzahl von 2.400 U/min für eine Reisegeschwindigkeit von 9 kn – im Notfall hat man also eine komfortable Powerreserve. Mit Hilfe einer E-Winch setzen

wir das 128 m<sup>2</sup> Groß mit ausgestellttem Kopf, das die Segelmacherei Incidences aus Hydra Net gefertigt hat, und anschließend den auf einer Endlos-Rollanlage aufgerollten 155 m<sup>2</sup> Mylar Gennaker und versuchen, den spärlichen Wind durch Abfallen optimal zu nutzen. Und das klappt prima. Aus einem scheinbaren halben Wind von nicht mehr als 3,6 kn holt die Lagoon 560 glatte 2,6 kn Fahrt heraus, während wir die nach dem Abschalten der Motoren eintretende Stille genießen – die Schalldämmung der Motorräume ist verbesserungsfähig.

Das äußere Erscheinungsbild des Kats mit dem großen, hohen Mittelaufbau ist sicherlich nicht nach Jedermanns Geschmack, doch die exzellenten Lichtverhältnisse und das tolle Panorama unter Deck machen die ästhetischen Nachteile dieser Bauform spielend wett. „Die Lagoon 560,“ bestätigt Frédéric Signat, „hat 30 % mehr Fensterflächen als die 620. Sie ist das Er-

gebnis von Befragungen unserer Kunden, denn die wollen heute Boote, denen man die Qualität ansieht und die mehr nach Luxus- denn nach Serienyacht aussehen. Deshalb haben wir das Konstruktionsbüro Nauta Yachts beauftragt, ein Interieur zu konzipieren, das Luxus und Komfort stilvoll mit viel Holz verbindet, ohne den Rahmen des bei uns üblichen Preis-/Leistungsverhältnisses zu sprengen.“

Der Nauta Touch ist denn auch allenthalben an Details wie den lederbezogenen Niro Handläufen und den abgehängten Decken mit indirekter LED Beleuchtung hinter Zierleisten zu spüren. Der große Salon, der die gesamte Breite des Mittelaufbaus einnimmt, gliedert sich in drei Hauptbereiche, die eine räumliche Einheit bilden. Vorn wartet ein mittiger Kartentisch mit modernster Navigationselektronik auf, die so auf Hubzylindern und Gleitschienen montiert ist, dass die Geräte bei Nichtgebrauch unter den



Die Eigenerkabin mit separater Toilette und Dusche mit Glastür verfügt über einen Niedergang achtern zum Cockpit (r.) und einen weiteren Zugang zum Salon (l.), während die VIP-Kabin im BB-Rumpf nur über das Cockpit zu erreichen ist.




Armaturenbrettern verschwinden. Nach achtern schließt sich an StB die Pantry mit L-Küchenzeile einschließlich Doppelspüle, einem fast profimäßigen, 5-Flammen Gasherd von Bosch und einem in einen Hochschrank eingebauten Mikrowellenofen an. Ein mittiger Küchenblock bietet zusätzliche Arbeitsfläche und lädt zum Steh-Cocktail ein. Der darin eingebaute Flachbild Fernseher allerdings ist Stoßen und Spritzern ungeschützt ausgesetzt und soll nach Wertangaben bei den kommenden Baunummern ausfahrbar sein. Abgerundet wird die Pantryausstattung durch drei weiter vorn, am Fuße des Niedergangs zum StB-Rumpf eingebaute Kühlschränke. Auf den ersten Blick scheint der zeitgemäß minimalistisch gestylte Kochbereich nicht sehr üppig mit Stauraum ausgestattet zu sein, doch bei genauerem Hinsehen entdeckt man hier und

da Schränke und Schubladen, die im täglichen Bordgebrauch ausreichen dürften.

„Das Boot,“ so Frédéric Signat, „lässt sich sehr vielseitig einsetzen. Eine Weltreise ist ebenso denkbar wie ein Chartereinsatz für Tagesausflüge oder längere Törns.“ Der an BB der Kajüte eingerichtete Salon hat eine U-Sitzbank aus weißem Leder für sechs Personen mit zwei Sitzhockern davor. Der quadratische Couchtisch in der Mitte lässt sich, auf doppelte Fläche vergrößert und mit Hilfe des elektrischen Hubzylinders angehoben, zur Zusatzkoje umbauen. Die Mahlzeiten jedoch dürften außer im Winter oder bei Törns in nördlichen Gefilden vorzugsweise am Außentisch eingenommen werden, weil der nicht nur größer, sondern durch den Flybridge Überstand auch optimal vor den Launen des Wetters geschützt ist.

Italienisches Design bestimmt auch in den Kabinen – je nach Ausbauplan sind es vier oder fünf – das Bild: Nussbaum Laminatböden, Möbel aus Alpi Furnier, Schlingerleisten aus massiver Buche und von zahllosen LED Spots beleuchtete Wegerungen aus weißem Kunstleder. Die Betten sind abgesehen von der Achterkabin des BB-Rumpfes quer eingebaut und mehr oder weniger breit – in den vorderen Kabinen 1,20 m – und jeweils mit eigenem Bad ausgestattet. Ein separates WC gibt es nur in der Eigenerkabin, wo die Dusche integrierter Raumbestandteil und lediglich durch eine durchsichtige Trennwand abgeteilt ist. Eigern, denen soviel Transparenz zu unkeusch ist, will die Werft Mattglas als Alternative anbieten. Alle Kabinen sind mit CD-Player, Klimaanlage und kleinem Sekretär ausgestattet. Die Einrichtung macht einen einladend komfortablen Eindruck, die Verarbeitung ist insgesamt sehr gut.

Da der Wind sich mittlerweile wieder zurück gemeldet hat, übernehme ich das Kohlefasersteuerrad. Während wir die Genua ausrollen, frisch es allmählich auf, und mein erster Eindruck, dass die Lagoon 560 ein guter Leicht- und Mittelwindgänger ist, bestätigt sich: Bei 8,1 kn scheinbarem Wind machen wir auf einem Kurs von 50° zum Wind flotte 5,6 kn Fahrt. Für ein 17 m langes Boot, das voll beladen 34 t verdrängt, ist das ein gutes Ergebnis, zu dem der eindrucksvolle 22,80 m Mast sicherlich einen nicht unerheblichen Beitrag leistet. Am Steuerrad ist der Ruderdruck trotz hydraulischer Unterstützung gut zu spüren und vermittelt dem Rudergänger ein prickelndes Gefühl. Und so segeln wir auf einem Kurs von 120° bei 10 bis 12 kn scheinbarem Wind mit rund 7,5 kn und streckenweise sogar über 8 kn nach Canet zurück.

Fazit: Als Nachfolgerin der Lagoon 570, deren Fertigung vor vier Jahren eingestellt wurde, füllt die 560 im neuen Modellangebot der Werft perfekt die Lücke zwischen der 500 und der 620. Die Auftragsbücher für das kommende Jahr sind nach den Auftritten auf mehreren Messen voll, Kaufverträge bereits für rund zwanzig Exemplare unter Dach und Fach. Die hier vorgestellte Bau-Nr. 1 soll nach einer Atlantiküberquerung ihre Charterkarriere in den Antillen starten. 

## LAGOON 560

LÜA 17,07 m

LWL 13,38 m

BREITE 9,44 m

TIEFGANG 1,50 m

HÖHE Ü. W. 28,66 m

VERDRÄNGUNG LEER 30,3 t (CE-Norm)

VERDRÄNGUNG VOLL 34 t (CE-Norm)

MOTORISIERUNG 2x75 PS oder 2x110

PS (Option)

TREIBSTOFF 2 x 650 l

ANTRIEB Sail Drive oder gerade Antriebswelle

FRISCHWASSER 2 x 240 l

WARMWASSER 2 x 40 l

KÜHLSCHRÄNKE 330 l

GEFRIERSCHRANK 60 l

SCHLAFPLÄTZE 8 bis 12

BEIBOOT 4,30 m / 500 kg

KONSTRUKTION Van Peteghem &

Lauriot Prévost (VPLP)

DESIGN Nauta Yachts

WERFT/BAUJAHR CNB – Lagoon/2010,

F-33072 Bordeaux CEDEX

DEUTSCHLANDVERTRIEB Traub Yachting,

D-12587 Berlin, Tel. +49 (0) 30 64 958

120, E-Mail: s.traub@traub-yachting.

de, Internet: www.traub-yachting.de

