



AN BORD MIT: **ARNAUD SAVIGNAT**

MEER&YACHTEN SETZTE SEGEL AUF DEM NEUEN LEOPARD-KATAMARAN 46 „ELECTRIC DRIVE“ UND STACH AB PORT SANTA LUCIA IN ST. RAPHAEL AN DER COTE D'AZUR IN SEE. MIT AN BORD WAR ARNAUD SAVIGNAT, EUROPEAN SALES MANAGER LEOPARD CATAMARANS. MIT IHM SPRACHEN WIR ÜBER DIE INNOVATIONEN DES NEUEN 46FÜSSERS, UND WARUM ES SICH LOHNT, IM FALLE EINES KAUFES DAS PERFORMANCE-SEGELPAKET UND DEN INNOVATIVEN, NEUEN E-ANTRIEB (BEI LEOPARD HEISST DIESER HYBRID-SYSTEM) DES FRANZÖSISCHEN HERSTELLERS JOOOL GLEICH DAZUZUBUCHEN.

Text: Matt. Müncheberg,
Fotos: muencheberg.media, Leopard

Robertson&Caine, Südafrikas größter Bootsbauer für den Export, der größte Katamaranbauer der südlichen Hemisphäre und der drittgrößte weltweit, hatte seinen neuesten Wurf, den modernen und komfortablen Segelkat 46 Electric Drive gerade erst als Europa-Premiere im französischen La Grande Motte im April 2025 vorgestellt – nur einen Monat später ging die MEER&YACHTEN-Crew für einen Testschlag an der Cote d'Azur an Bord.

Aktuell umfasst die Leopard-Flotte neben der neuen 46 nun die Segel-Kats mit 42 und 50 Fuß Länge sowie die Motorkatamarane mit 40, 46 und 53 Fuß Länge, die in den exotischsten Segelrevieren dieser Welt unterwegs sind, darunter an der Ostküste der USA, in der Karibik, auf den Seychellen, im Mittelmeer, in Asien, im Südpazifik und in Südamerika (siehe schon Kurzvorstellung in MEER & YACHTEN 4-24).

Zu den wichtigsten Merkmalen des neuen Leopard 46-Kats gehören nach Wertangaben neben einem optional erhältlichen Hybrid-Elektroantrieb von Jooool (siehe Info am Ende dieses Beitrages), integrierten Sonnenkollektoren für mehr Autonomie und weniger Abhängigkeit von Generatoren und einem höheren Mast für eine verbesserte Leistung auch ein (ebenfalls optional erhältliches) High Performance-Segelpaket. Darüber sprachen wir mit Leopard-Manager Arnaud Savignat, selbst begeisterter Segler und Eigner einer Figaro 1.





Zu den wichtigsten Merkmalen des neuen Leopard 46-Kats gehören neben einem Hybrid-Elektroantrieb von Joool, integrierten Sonnenkollektoren für mehr Autonomie und weniger Abhängigkeit von Generatoren und einem höheren Mast für eine verbesserte Leistung auch ein High Performance-Segelpaket, sagt Leopard-Manager Arnaud Savignat, selbst ein begeisterter Segler, der auch privat sooft es geht auf dem Wasser ist.

MEER & YACHTEN: Was ist neu an der Leopard 46 Electric Drive? Arnaud Savignat: wie bei dem Vorgängermodell, dem Segelkat Leopard 45, der durch das neue Modell ersetzt wird, geht es um eine Mischung aus möglichst viel Raum und Komfort an Bord sowie um eine möglichst gute Performance. Neu ist zunächst, dass der Salon nach achtern hin komplett geöffnet werden kann; beim Vorgängermodell gab es noch eine Tür und ein Fenster, nun kann die gesamte verglaste Wand nach achtern hin geöffnet werden, um mit dem achterlichen Außenbereich auf einer Ebene zu einer Einheit zu verschmelzen. Genau so kann – bei schlechtem Wetter – jedoch alles im Handumdrehen wieder geschlossen werden. Und: wir verwenden jetzt Glas statt Kunststoff für alle Fenster, das hält länger und sieht auch nach einiger Zeit noch schön sauber aus. Innen haben wir alle störenden Ecken abgerundet – das sieht nicht nur gefälliger aus, sondern verringert auch die Verletzungsgefahr an Bord.

Das Vorgängermodell der neuen 46, die 45, war für Leopard ein Bestseller, der allerdings in der Eignerversion nur über drei Kabinen verfügte. Die 45 verkaufte sich 286 mal, das ist ein unübertroffener Spitzenwert, davon können andere Katamaran-Bauer nur träumen (lacht). Doch die 46 bedeutet nicht nur einen neuen Namen, das Boot ist tatsächlich etwa einen Fuß länger. Wir lernten im Laufe der Jahre eine Menge von der 45 und entwickelten daraus ein komplett neues, nochmals in vielen Details verbessertes Boot. Die 45 gab es in der Chartersversion mit 3, 4 und 5 Kabinen, das ist gleich geblieben. Die Eignerversion besaß damals jedoch nur

3 Kabinen. Bei der neuen 46 gibt es statt nur einer Kabine für den Eigner auf der Steuerbordseite dort nun eine große Kabine achtern für den Owner – und zusätzlich noch eine kleine Kabine im Bugbereich, die Eignerversion hat nun also regulär 4 Kabinen und bietet somit 8 vollwertige Schlafplätze. Es besteht aber auch die Möglichkeit, durch den Umbau der Backbord-Bugkabine in einen Hauswirtschaftsraum eine 3-Kabinen-Konfiguration zu nutzen. Das alles wurde dadurch möglich, dass das Schiff nun einfach ein Stück länger ist. Gleichzeitig gab es auch einen nicht unbeträchtlichen Volumenzuwachs. Zuerst hatten wir die neue Raumaufteilung bei unserem 50 Fuß-Modell eingeführt, nun gibt es das auch bei der neuen 46.

Für ambitionierte Segler dürfte interessant sein, dass die neue 46 einen längeren Mast als ihre Vorgängerin hat und als Option ein sogenanntes Performance Sailing – Kit verfügbar ist. Richtig. Der Mast der alten 45 maß 18,14 Meter, die Mastlänge bei der 46 beträgt nun 19,76 Meter, der Mast auf der neuen Leopard ist also mehr als eineinhalb Meter länger, genau: 1,62 Meter. Dadurch wird auch die Segelfläche beim neuen Schiff größer: Großsegel (erhältlich als Squaretop- oder Standard) und Genoa wachsen insgesamt um knapp 20 Quadratmeter auf 57,9 Quadratmeter (Genoa, alt: 50,4) bzw. auf 86,5 Quadratmeter (Groß, alt: 74,5). Auch Code D- und Code-Zero wuchsen von 105 auf 128,7 Quadratmeter (Code D) bzw. von 68 auf 79 Quadratmeter (Code 0). Die Vergrößerung der Segelfläche auf der neuen 46 wurde aber nicht nur durch die Verlängerung des Mastes erreicht; auch



Oben: Sonnenkollektoren auf dem Dach helfen, die E-Bilanz des Bootes zu verbessern. Die gesamte Fly wurde optimiert. *Rechts:* einer unserer Lieblings-Plätze auf dem Kat ist die vordere Lümmel-Lounge – bequem zu erreichen durch die Fronttür.



der Baum rutschte ein Stück nach unten. Diese Änderungen betreffen beide Riggvarianten, “Standard” und “Performance”. Der einzige Unterschied zwischen beiden Varianten ist, dass die Performance-Segel nicht aus Dacron gefertigt sind, sondern aus dem schieferfarbigen und viel leichteren Aramid. Sie lassen sich wesentlich leichter handeln und sparen viel Gewicht. Wer sich für die Performance-Variante entscheidet, zahlt etwa 27.000 Euro mehr für einen kompletten Segelsatz aus Aramid, das ist gut investiertes Geld.

Die eigentliche revolutionäre Neuerung auf der Leopard 46 ist der innovative E-Antrieb von Joool. Ja, wir nennen das aber lieber Hybrid-Antrieb. Es ist nicht wie bei einem Auto, das komplett elektrisch fährt. Bei uns gibt es ja noch das Genset dazu. So ist man immer auf der sicheren Seite. Man spart dadurch zwar kein Gewicht, denn statt der Diesel-Motoren benötigt man ja eine Menge Batterien. Aber man gewinnt viel Platz an Bord. Schaut man in die Motoren-

**IST ES NICHT FANTASTISCH,
EMISSIONSFREI UND FAST
LAUTLOS AUS DER BOX GLEITEN
UND AUS DEM HAFEN FAHREN
ZU KÖNNEN?**

räume achtern, so sind diese clean, aufgeräumt und bieten wirklich viel mehr Platz als vorher. Man erreicht durch das Hybrid-System eine unglaubliche Autonomie. Man ist nicht länger limitiert durch Tankstellen. Und ist es nicht fantastisch, emissionsfrei und fast lautlos aus der Box gleiten und aus dem Hafen fahren zu können? Zudem lassen sich die E-Motoren wie auch das gesamte System sehr einfach und komfortabel bedienen. Ergänzt wird das E-System an Bord durch vier große Solarpaneele auf dem Dach, die der Eigner als Option sogar noch weiter aufstocken kann. Diese sind hinter dem Sitzbereich auf der Fly und dem Steuerstand angebracht. Das ist nicht nur sehr praktisch, es ist auch nachhaltig. Von unseren bisher 11 gebauten bzw. im Bau befind-



lichen Einheiten besitzen bereits zwei den Hybrid-Antrieb, das sind 18 Prozent. Dieser ist jedoch aktuell den privaten Eigentümern vorbehalten. Für den Charterbetrieb werden die Boote vorerst weiterhin mit konventionellen Dieselmotoren bestückt. Das komplette E-Hybrid-Antriebsystem stammt von der französischen Firma Joool. Das Unternehmen hat bereits viel Erfahrung im Bau von elektrischen Antrieben für Boote sammeln können, sie machen eine gute Arbeit, deshalb vertrauen wir ihnen. Vorteil: wir können von diesem reichen Erfahrungsschatz profitieren und müssen das Rad insofern nicht selbst neu erfinden. Und: alles kommt aus einer Hand – für das gesamte System benötigen wir nur einen einzigen Ansprechpartner, das macht die Sache nicht nur für uns sehr einfach, sonder auch für die Käufer.

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN LEOPARD 46

Länge über Alles: 14,48 m

Länge Wasserlinie: 13,42 m

Breite max.: 7,35 m

Tiefgang (half load): 1,65 m

Masthöhe: 22,9 m

Großsegel: Standard 86,5 qm, Square Top 94,2 qm

Genua: 57,9 qm

Spi: 198,1 qm

Code 0 / Code D: 79 / 128,7 qm

Verdrängung (half load): 19.359 kg / light ship: 17.209 kg

Motoren Standardversion: 2 x Yanmar Diesel 45 PS,

Option: 2 x Yanmar Diesel 57 PS

Treibstoff: 690 l

Motoren Electric Drive (Joool) Leistung: 2 x 25 kW / GenSet 32 kW

Batterien Kapazität: 45 kWh

Wasser: 700 l

www.leopardcatamarans.com



INFO JOOOL

INTELLIGENTE ENERGIESYSTEME FÜR BOOTE UND YACHTEN

Auf der diesjährigen International Multihull Show im französischen La Grande Motte wurde Joool vorgestellt, ein hybrides Antriebs- und intelligentes Energiesystem, entwickelt vom Team „Alternatives Energies“ in Frankreich. Neben Leopard Catamarans vertrauen auch Werften wie Fountaine Pajot (Aura 51 / 2 x 25 kW-Pod-Motoren, 64 kWh-Batterypack + 24 kW-Aggregat) und Dufour Yachts auf die Lösungen von Joool. Auch die Day One 80 von Yacht Concept setzt für den emissionsfreien Betrieb in Schutzgebieten auf die Lösungen des französischen Herstellers. Das System ist modular und vorkonfiguriert und soll nach Herstellerangaben mit „plug and play“ einfach in Boote und Yachten integrierbar sein. Nach eigenen Aussagen verfügt das Team von Joool über mehr als 25 Jahre Erfahrung in der Schiffs-Elektrifizierung; weltweit sei das System bereits auf mehr als 100 Schiffen und Yachten verbaut. Herzstück des Systems ist die von Joool so genannte OneBox, eine Energiemanagement- und -umwandlungseinheit, die alle Energiequellen und -leistungen an Bord integriert, darunter Solar-, Wind- und Wasserkraft, die Generatoren und den Landstrom. Die OneBox verfügt über intuitive Benutzeroberflächen und Echtzeitüberwachung. Außerdem gibt es einen elektrischen Pod-Antrieb für leises Fahren, recycelbare Lithium-Eisenphosphat-Batterien sowie ein intelligentes Energie-Managementsystem mit der Möglichkeit der Ferndiagnose, falls unterwegs doch mal etwas mit dem ansonsten wartungsfreien System passieren sollte. Vorteile für Segler: fast geräuschloses Cruisen in abgelegene Buchten, Besuch von Meeresschutzgebieten, die für Verbrenner tabu sind, tagelanges Ankern ohne Generatorbetrieb. In der neuen Leopard 46 „Electric drive“ sind 54 kWh-Batterien und ein 32 kW-Generator verbaut. Unter Höchstgeschwindigkeit des etwa 16 Tonnen schweren Kats (8,4 kn; 1.095 U/min) zeigte das System eine mögliche Fahrzeit von 80 Minuten an (volle Akkus), bei einer Leistung von im Schnitt 28 kW / Motor. Als wir den Speed auf 6,5 kn reduzierten (733 U/min, Leistung 8 kW), betrug die mögliche Rest-Fahrzeit schon 2 h 40 min. Und bei 5 kn Geschwindigkeit (537 U/min, 3 kW) wäre es theoretisch möglich gewesen, ganze 7 Stunden unter Maschine(n) zu laufen. Das Hybrid-System wird von Leopard als Option für die neue 46 angeboten – Aufpreis: rund 200.000 Euro.

