



Komfortable Plattform

Die hohen Rümpfe, große Fenster
sowie zwei Lounge-Bereiche
stehen für gemütliches Cruisen.

Jäger der verlorenen Tugenden

Der Leopard 52 zeigt mit einer Menge frischer Ideen neue Möglichkeiten auf und glänzt mit Qualitäten, die andere Marken kaum mitgehen können. Das Flaggschiff im Test.



Kajütdach und Bimini kommen aus einer Form. Die riesige Struktur überspannt fast das komplette Schiff. Der Mast steht weit achtern, die Genua bleibt aber der Standard.



Der Markt für seriengebaute Fahrtenkatamarane ist kleiner, als die wachsende Präsenz von Mehrerumpfbooten in Häfen, Charterbasen und auf Bootsmessen es vermuten lässt. Zwar gibt es inzwischen eine Vielzahl von Marken und Konzepten, doch viele Anbieter bauen nur in kleinen Stückzahlen oder bedienen eher Nischen als den Massenmarkt. Im Kern wird das Segment der Fahrtenkats von wenigen Werften geprägt. Die Schwergewichte der Branche heißen Lagoon, Fountaine Pajot, Bali, Nautitech und Leopard.

Leopard Catamarans nimmt dabei eine besondere Position ein. Als einziger Serienhersteller von Fahrtenkatamaranen unter den großen Anbietern baut die Marke ihre Boote nicht in Europa, sondern in Südafrika bei Robertson and Caine. Die Werft in Kapstadt ist der Baupartner hinter den Katamaranen von Leopard. Über die Charter-

Anbieter The Moorings und Sunsail gelangen dieselben Plattformen häufig auch mit unterschiedlichem Branding und im Rahmen attraktiver Kaufcharter-Modelle in internationale Charterflotten. Unter der Bezeichnung „Leopard“ werden sie parallel dazu direkt an private Eigner verkauft; dieser Anteil macht etwa die Hälfte der gesamten Fertigungsleistung aus.

Rumpf, Deck, Kajütaufbau und sämtliche GFK-Komponenten werden bei Robertson and Caine im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellt. Zudem integriert die Werft bei allen neuen Modellen der aktuellen Reihe im vorderen Beam einen massiven Querträger aus Stahl. Er soll die Struktur zusätzlich versteifen und die Torsion zwischen den Rümpfen reduzieren. Die ballastlosen Kielstummel sind am Rumpf lediglich angeklebt, nicht verschraubt oder anlamiert. Bei einer Grundberührung sollen sie abscheren, ohne die Struktur zu

beschädigen. Dennoch sind sie so robust gebaut, dass der Katamaran problemlos darauf abgestellt werden kann.

Mit dem neuen Leopard 52 ersetzt die Werft nun ihr bisheriges Flaggschiff, den Leopard 50, von dem knapp 250 Einheiten gebaut worden sind. Dessen Besonderheit hat unter anderem darin gelegen, dass er in zwei Varianten angeboten wurde: wahlweise mit Flybridge-Lounge oder in einer etwas sportlicher ausgelegten Version ohne Toppdeck. Beim neuen 52er gehört der großzügig angelegte Rückzugsort in luftiger Höhe nun zum Basisboot ohne Alternativen. Die Grundkonstruktion von Simonis Voogd Design bleibt ansonsten in ihrer Ausrichtung erhalten, wurde hydrodynamisch und strukturell jedoch weiterentwickelt. Der neue Kat ist 30 Zentimeter länger und 10 Zentimeter breiter als sein Vorgänger.



Ein separater Niedergang führt vom Cockpit direkt in die Eigenerkabine auf der Backbordseite.



Am Steuerstand arbeitet man zu zweit ohne Platzprobleme. Große Winschen helfen beim Handling



Ruhe, Schutz und Geborgenheit im Front-Cockpit. Das Kajütdach ist dafür weit nach vorne gezogen.

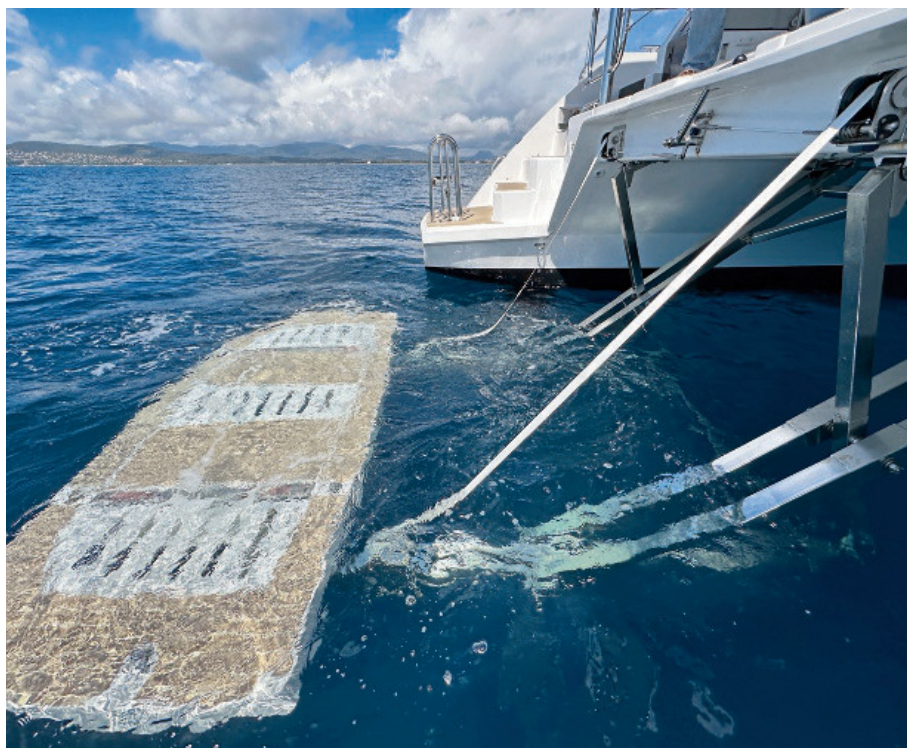


Platz für viele in luftiger Höhe. Die große Flybridge-Lounge ist über die seitliche Treppe erreichbar.

Viel Spaß macht das Steuern nicht, das kann auch der Autopilot. Dafür passt das Handling mit den Leinen.

Weiter reichen die Änderungen unter Deck. Für den Leopard 52 werden jetzt neue, sehr interessante Layoutvarianten angeboten, die den Anforderungen von privaten Eignern wie auch den von Charterbetreibern Rechnung tragen sollen. Möglich ist eine Vielzahl von Ausbauversionen mit drei bis sechs Doppelkabinen, jeweils mit eigener Nasszelle, was vor allem für den Einsatz im Charter von Bedeutung ist. Beim Vorgängermodell waren die Ausbaupkapazitäten bei fünf Kabinen erschöpft.

Eine weitere Neuerung betrifft die Erschließung der Achterkabine auf der Backbordseite: Sie ist nun zusätzlich über einen separaten Niedergang direkt aus dem Cockpit zugänglich. Damit folgt Leopard einem generellen ➤



Die elektrisch absenkbare Badeplattform ist eine Option. Auf ihr wird das Dingi mitgeführt. Das Ein- und Auswassern des Beiboats ist damit auf Knopfdruck möglich.

Trend bei Fahrtenkatamaranen: Die Wohnbereiche an Bord werden stärker voneinander getrennt und erhalten, wo es das Layout erlaubt, eigene Zugänge. Für Eigner bedeutet dies mehr Privatsphäre, für Chartergäste eine bessere Nutzung durch Paare oder Familien.

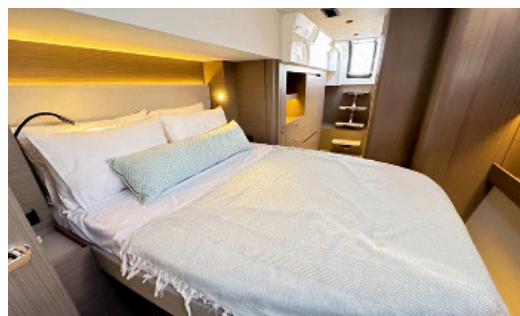
Für den Test vor Saint-Raphaël in Südfrankreich bietet das Revier nahezu ideale Bedingungen. Bis zu Windstärke 4 und eine mäßige Welle bieten eine gute Grundlage, um das Potenzial des neuen Modells einzuschätzen.

Auf der Kreuz läuft der Katamaran mit 6,5 Knoten auf einem Winkel von 50 Grad zum wahren Wind ordentlich. Mehr Dynamik kommt mit ausgerolltem Code Zero ins Spiel. Bei halbem Wind sind knapp 9 Knoten Speed drin. Für einen Fahrtenkatamaran dieser Größe und Ausrichtung sind das schon mal solide Leistungswerte. Diese müssen allerdings eingeordnet werden: Das Testboot ist mit einem aufgewerteten Satz Laminatsegel unterwegs, darunter ein Großsegel mit Squarehead. Auch überrascht der Südafrikaner mit seinen

lebhaften Manöviereigenschaften. Die Wenden können zügig durchgesteuert werden, ohne dass dabei viel Speed verloren geht. Und das mit über 20 Tonnen Gesamtgewicht vergleichsweise schwere Schiff reagiert erfreulich schnell und unmittelbar auf das Ruder. Gleichzeitig ist die Steuerung mechanisch wenig überzeugend. Die Übertragung wirkt schwergängig, Rückmeldung vom Ruder kommt kaum an. Der Leopard 52 lässt sich zwar sauber auf Kurs halten, doch das Steuern bereitet wenig Freude.



Die Navigation ist nach vorne gerichtet und bietet sich dank Rundumsicht auch als Innen-Steuerstand an. Durch eine wasserdicht verschließbare Tür gelangt man aus dem Salon direkt zum Front-Cockpit.



Die Kojen sind wo möglich quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Die Liegeflächen sind sehr großzügig.



Das Vorschiff auf der Backbordseite sieht multiple Nutzungsmöglichkeiten vor, auch als großes Büro.

Schöner wohnen mit Meerblick. Das umlaufende Fensterband bietet Naturkino im Breitbildformat.



Eine Selbstwendefock wird auch als Option nicht angeboten, es bleibt bei der überlappenden Genua. Trotzdem gehen die Manöver und das Trimmen leicht von der Hand. Dabei helfen die drei großen und kräftigen Winschen im Cockpit sowie das durchdacht angeordnete Layout aller Beschlüge. Angesichts der hohen Lasten auf den Schoten des sportlichen Segelplans sind elektrische Winschen aber zu empfehlen.

Ein Traveller für die Großschot ist bei Leopard nicht erhältlich. Laut Werftvertretern wären dafür umfangreiche Strukturverstärkungen im Dach erforderlich, was zu zusätzlichem Gewicht führen würde. Stattdessen ist der Kataran mit zwei getrennten Taljenzügen ausgerüstet, mit denen das Großsegel sehr effizient getrimmt werden kann. Allerdings ist der Aufwand beim Hand-

ling ungleich höher als mit Traveller, da für einen optimalen Trimm beide Schotzüge nach jedem Manöver erneut nachgestellt werden müssen.

Neben der Vielfalt der Ausbaupvarianten überzeugt der Leopard 52 unter Deck vor allem durch die Qualität seiner Verarbeitung. In diesem Punkt setzt Robertson and Caine im Vergleich mit der direkten Konkurrenz einen neuen, sehr hohen Standard. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Boote gleichermaßen privat wie auch im Charterbetrieb eingesetzt werden, ist der robuste, funktionale Ausbau mit hochwertigen Beschlügen und Anbauteilen konsequent. Die Möbelkomponenten und Böden bestehen aus Sperrholz und sind mit sehr widerstandsfähigen Laminaten belegt.

Gegenüber den klassischen Echtholzfurnieren bietet das Laminat in der Praxis viele Vorteile: Es ist unempfindlicher gegenüber Feuchtigkeit, Kratzern und Gebrauchsspuren, leichter zu reinigen und im Schadensfall problemlos zu ersetzen.

Was die Ventilation angeht, übernimmt der Leopard 52 eine Vorbildfunktion. In allen Kabinen, in den Nasszellen sowie im Salon ist dank vieler Fenster und Luken eine gute Querbelüftung möglich. Auch bei der Technik kann das Schiff aus Südafrika Trümpfe ausspielen. Die vielfältigen Systeme für die Wasserkreisläufe sowie für Elektrik und Elektronik sind sauber installiert, übersichtlich gekennzeichnet und tadellos zugänglich. Hingegen fehlen Festhaltungsmöglichkeiten in Form von Handläufen, Griffmulden oder ➤

FOTOS: YACHT/MICHAEL GOOD (4)



Mehr geht nicht: Klares Highlight im Salon ist die mächtige Pantry mit ihren riesigen Arbeitsflächen und üppigen Stauräumen.

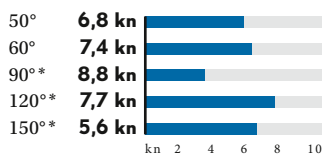
LEOPARD 52

KONSTRUKTEUR:
SIMONIS VOOGD DESIGN

Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	15,75 m
Gesamtlänge	15,80 m
Wasserlinienlänge	15,31 m
Breite	8,16 m
Tiefgang	1,62 m
Masthöhe über WL	24,71 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	9,5 kn
Gewicht	20,5 t
Großsegel (Std.)	98,0 m ²
Rollgenua (107 %)	70,3 m ²
Code Zero	88,5 m ²
Maschine (Yanmar)	42 kW/57 PS
Kraftstofftanks	2 x 410 l
Frischwassertanks	2 x 350 l
Fäkalientank	230 l
Batterien	2 x 96 + 4 x 180 Ah

Segelleistungen (ohne Abdrift/Strom;
Windgeschwindigkeit: 12 bis 15 kn (4 Bft.),
Wellenhöhe: ca. 1,0 m *mit Code Zero



Potenzial STZ¹ = 4,7

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Der Segelplan bleibt gemäßigt und unterstreicht damit die Ausrichtung als reines Fahrtenboot.

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



Die Fluchtluke ist vertieft unter dem Salonboden eingebaut. Ein ungewöhnlicher Ort dafür.

Rumpf- u. Decksbauweise

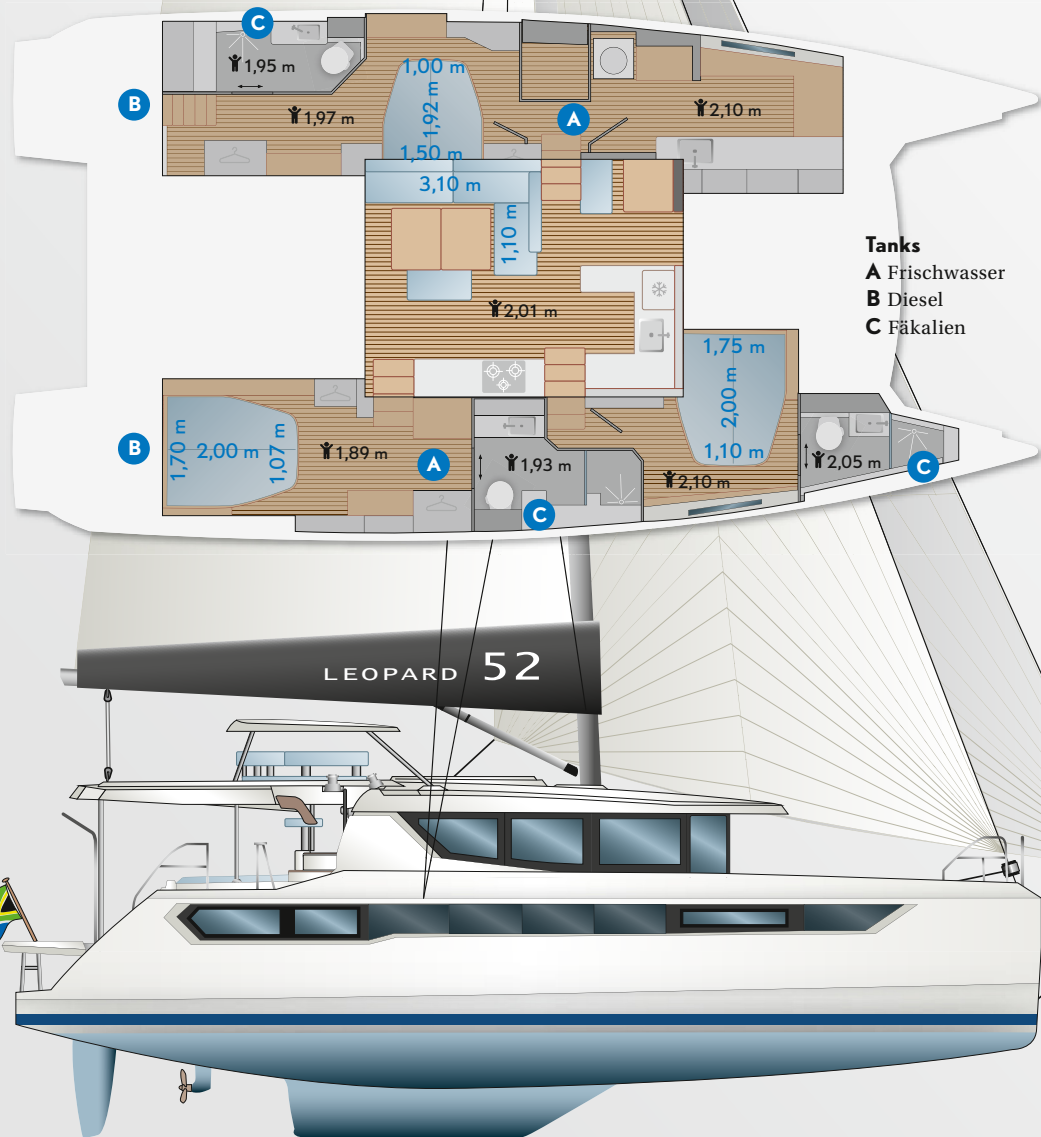
GFK-Sandwich mit Schaumkern und Vinylesterharz. Gebaut im Vakuuminfusionsverfahren.

Mehr Segelfläche
Die überlappende Genua ist der Standard. Eine Selbstwendefock ist auch als Option nicht vorgesehen.

Kompromiss
Der Großbaum hängt hoch und ist nur schwer zu erreichen. Das Auftuchen des Segels ist recht umständlich.

Passende Varianten für Eigner und Charter

Das Konzept bietet eine große Vielfalt von Layouts für den Ausbau unter Deck. Drei bis sechs Doppelkabinen sind möglich, immer jeweils mit eigenem Bad. Zusätzlich kann im Bug eine Kabine für den Skipper eingebaut werden.



Tanks
A Frischwasser
B Diesel
C Fäkalien

Mit Sollbruchstelle

Die Kielstummel sind nur angeklebt, nicht verbolt. Sie sollen bei heftiger Grundberührung abfallen.

Maximal transparent

Die vielen und großen Fensterflächen fallen auf. Sie sorgen für Licht und Luft im Salon und in den Rümpfen.

Ausstattung und Preise

Grundpreis ab Werft **1.069.810 €**

Standardausrüstung inklusive:

Segel (Groß und Genua), Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Segel, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung.

Gegen Aufpreis: Segelkleid 2.840 €, Anker mit Kette 2.185 €, Fender/Festmacher 1.150 €, segelklare Übergabe inkl. Antifouling 28.045 €

Preis segelfertig² **1.104.030 €**

Garantie/gegen Osmose **2/6 Jahre**

Aufpreis für Komfort-Ausstattung

Verstellbare Holepunkte **inkl.**

Traveller **nicht erhältlich**

Elektrische Ankerwisch **inkl.**

Rohrkicker **nicht erhältlich**

Achterstagspanner **nicht erhältlich**

Springklampen **inkl.**

Sprayhood **nicht erhältlich**

Teak im Cockpit **25.725 €**

UKW-Funkgerät **E-Paket**

Logge und Echolot **E-Paket**

Windmessanlage **E-Paket**

Autopilot **E-Paket**

Elektropaket (Raymarine) **20.340 €**

Ladegerät **Paket (SP)**

Landanschl. FI-Schalter **Paket (SP)**

230-Volt-Steckdose **Paket (SP)**

Paket Shore Power (SP) **20.890 €**

12-Volt-Steckdose in der Navi **inkl.**

Heizung (AC-Anlage) **54.840 €**

Druckwassersystem **inkl.**

Warmwasser-Boiler **inkl.**

Dusche WC-Raum **inkl.**

Cockpitdusche **inkl.**

Komfortpreis² **1.225.825 €**

Im Preis enthalten:

Stauraum für Rettungsinsel, Hardtop-Bimini über Steuerstand, Cockpittisch, Vorsegel-Rollanlage



Beim Testboot ist das Elektro-Hybridsystem von Jooool verbaut. Die Zugänglichkeit ist perfekt.

Motorisierung

Im Standard eingebaut werden zwei Yanmar-Einbaudieselmotoren mit Saildrive und jeweils 57 PS Leistung (optional 80 PS). Die Alternative ist der Elektrohybridantrieb von Hersteller Jooool. Das umfangreiche Komplettsystem kostet rund 200.000 Euro brutto zusätzlich.

Rigg und Segel

Der Aluminium-Mast kommt von Hersteller Z-Spars. Der Satz einfache Dacron-Segel (durchgelattetes Groß und Genua) ist im Grundpreis enthalten. Ein größeres Großsegel mit Squarehead-Design oder Performance-Segel aus Laminat sind optional erhältlich, auch der Bugspriet für Gennaker oder Code Zero.

Werft

Robertson and Caine, Kapstadt (Südafrika), www.robertsonandcaine.com

Vertrieb

Leopard Catamarans, Saint-Raphaël (Frankreich), www.leopardcatamarans.com

Randleisten, speziell im offenen, weitläufigen Salon. Wer mit dem Schiff auch mal in ruppigen Bedingungen segelt, wird hier vergeblich nach Halt suchen.

Mit einem Grundpreis von knapp 1,07 Millionen Euro brutto braucht der Leopard 52 den Vergleich mit der Konkurrenz in der Klasse nicht zu scheuen. Mehr noch: Die hochwertige Grundausstattung, die robuste Bauweise sowie die umfangreiche Technik machen das Angebot attraktiv. Käufer in Europa müssen aber wissen, dass dieser Preis ab Werft in Südafrika gilt. Der Transport per Cargo oder auf eigenem Kiel nach Mitteleuropa kostet mindestens 70.000 Euro zusätzlich.

Robertson and Caine baut mit dem Leopard 52 ein robustes, sauber verarbeitetes und technisch sehr gut organisiertes Schiff. Seine Stärke liegt im Gesamtpaket: viel Raum, hohe Fertigungsqualität, seltene Varianz beim Innenausbau sowie ein attraktiver Preis.

Michael Good

Was zählt, ist maximal viel Volumen und Varianz. Das ist die Konkurrenz.



Bali 5.2

Attraktive Programm-Erweiterung der Katamaranbauer in Südfrankreich. Das Boot überrascht mit einer Vielzahl von möglichen Varianten für den Ausbau unter Deck.

Länge 15,32 m; Breite 8,16 m; Gewicht 19,1 t; ab 1.134.070 Euro

YACHT-Test: folgt



Fountaine Pajot FP 51

Über 120 Quadratmeter Wohnfläche, dazu reichlich Platz zum Entspannen. Der Aura 51 von Fountaine Pajot heißt jetzt nur noch FP51. Bis zu sechs Doppelkabinen sind möglich.

Länge 15,91 m; Breite 8,08 m; Gewicht 18,1 t; ab 1.136.450 Euro

YACHT-Test: Heft 8/2023 (Aura 51)



Lagoon 51 Iconic

Der Marktführer hat seinem Bestseller Lagoon 51 ein exklusives Upgrade mit besserer Ausstattung und vielen neuen Details verpasst. Der Steuerstand ist in der Flybridge integriert.

Länge 15,35 m; Breite 8,10 m; Gewicht 19,9 t; ab 1.306.500 Euro

YACHT-Test: Heft 24/2022



Neel 52

Das ist die Alternative auf drei Rümpfen. Der innovative Trimaran aus Frankreich zeigt konzeptionell wie auch seglerisch spannende Abgrenzungen zum klassischen Kat.

Länge 15,98 m; Breite 8,80 m; Gewicht 13,5 t; ab 1.612.450 Euro

YACHT-Test: Heft 24/2024

Yacht-Bewertung

Robuster, sauber gebauter Fahrtenkat aus Südafrika mit viel Raum unter Deck für eine große Anzahl von möglichen Ausbauparametern. Der Leopard 52 zeigt im Test ein ansprechendes Leistungspotenzial. Trotz gehobener Ausstattung preislich attraktiv.

Konstruktion und Konzept

- + Ausgewogene Ausrichtung
- + Robuste Bauweise
- + Angemessener Preis
- + Flexibles Ausbaukonzept

Segelleistung und Trimm

- + Gutes Leistungspotenzial
- + Agilität im Manöver
- + Einfaches Handling
- Kein Rudergefühl

Wohnen und Ausbauqualität

- + Gehobener Ausbaustandard
- + Vorbildliche Ventilation
- + Laminat statt Echtholzfuerniere
- Wenig Festhaltungsmöglichkeiten

Ausrüstung und Technik

- + Gehobene Grundausstattung
- + Varianz bei Motorisierung
- Kein Traveller möglich
- Schwergängige Steuerung