

TEST 975

SEGELBOOTE

von Roland Regnemer

LEOPARD 46

Rumpflänge:	13,90 m
Breite:	7,35 m
Tiefgang:	1,65 m
Verdrängung:	17,21 t
Großsegel (Standard):	86,5 m²
Genua:	57,9 m²
Code 0:	79 m²
Code D:	128,7 m²
Spinnaker:	198,1 m²
Frischwassertank:	700 l
Treibstofftank:	690 l
Motorisierung:	2 x Yanmar 45 PS

PREIS: ab € 759.000,–
exkl. MwSt.

STANDARD

4-Kabinen-Version, natur eloxierter Mast und Baum. Großsegel mit 2 Reffreihen, Rollgenua

EXTRAS (AUSWAHL):

Square Top Großsegel:	2.120,–
Code 0:	5.898,–
Bugspriet mit Rollreffanlage:	7.916,–
Elektrische Großschotwinde:	4.795,–
Raymarine Paket (Ray 73 VHF, zusätzliches VHF-Handset, p70s Autopilot-Display, AXIOM 12 Multi-Display):	16.975,–
Gas-Grill im Achtercockpit:	1.498,–
Solarmodule 4 x 400 W:	10.720,–
Elektrisches Antriebssystem mit 2 x E-Motor, 2 x Batterie, Display/Gashebel am Steuerstand:	181.574,–
Strominfrastruktur für Elektroantrieb inkl. 1 x 24 kW Generator:	39.402,–
Klimaanlagen-Paket:	41.729,–

Info: Leopard Catamarans,
2 Place Amiral Ortoli,
83700 Saint-Raphaël,
Tel.: +33 (0)6 15 14 27 95,
E-Mail: edoardo.petrelli@leopardcata-
marans.com
www.leopardcatamarans.com

Traumhaft. Volle Besegelung, genügend Druck – da fühlt sich die neue Leopard 46 so richtig wohl und stellt neben Fahrtentauglichkeit auch ihre Segeleigenschaften unter Beweis

GROSSZÜGIG

Volumsmodell. Sowohl in puncto Raumangebot als auch beim Verkauf sind die einleitenden Worte Beschreibung und Auftrag. Dazu überzeugt die neue Leopard 46 seglerisch im Fahrtensegment

FOTO: WERFT



Typisch. Durch eine mittige Türe geht es vom Salon zum Bugbereich (oben). Der Eigner hat viel Platz, auch für einen Schreib- oder Schminktisch (unten). Die Doppelkabine im Bug des gleichen Rumpfes ist querschiffs ausgerichtet (unten rechts)



Mehrgeschoßig. Im Upper Deck stehen großzügige Sitz- und Liegebereiche zur Verfügung (oben). Der Steuerstand ist fein angelegt und bietet Platz für zwei (unten). Viel Raum, hohe Qualität und Funktionalität zeichnen die 46er generell aus (Bilder Mitte)

Die Fußstapfen wirken einigermassen groß, denn vom Vorgängermodell Leopard 45 sind insgesamt 379 Stück auf den Weltmeeren unterwegs. Das laut Plan und Bezeichnung um einen Fuß längere Nachfolgemodell Leopard 46 fällt damit in die wichtigste Produktklasse der Marke, aber auch der Werft Robertson and Caine. Das in Südafrika angesiedelte Unternehmen zählt im Segment der Katamarane zu den Weltmarktführern, produziert unter der Marke Leopard Modelle für private Eigner und versorgt mit den baugleichen Moorings-Modellen unter dem Dach des Travelopia-Konzerns auch den internationalen Chartermarkt. Dementsprechend kann man auf ein ebenso umfassendes wie breit gestreutes Feedback im Design- und Entwicklungsprozess zugreifen, und dieses Know-how fließt sicht- und spürbar in die neuen Modelle ein. Das gilt auch für die neue Leopard 46, die wir sowohl beim Cannes Yachting Festival als auch im Rahmen der Tests rund um den letzten Award European

Yacht of the Year näher unter die Lupe nehmen konnten.

Gesegelt wurde die Performance-Version, was zum Beispiel Großsegel mit Square-Top und damit 94,2 m² (statt 86,5 m² beim Standard-Groß) oder Solarpaneele am Dach umfasst, und mit dem Jool-Hybrid-Package aus dem Hause Fountaine Pajot. „Obwohl die 46er als Nachfolger der 45er gehandelt wird, haben wir sie eigentlich als kleinere 52er gedacht und entwickelt“, erklärt Marketing-Manager Pierre-Yves Chanau während der Testfahrten vor Barcelona. Das spiegelt sich vor allem in den großzügigen Raumverhältnissen sowie den Layout-Varianten wider. Diese beginnen unter Deck bei drei Kabinen inklusive geräumigem Arbeits- und Werkbereich und enden bei der Fünf-Kabinen-Version. An Deck stehen drei weitläufige Aufenthaltsbereiche zur Verfügung. Der Salon lässt sich dank einer Schiebetüre, die vollständig hinter dem Aufgang zum Steuerstand verschwindet, nahtlos mit dem Achtercockpit verbinden. Die beiden an sich schon großzügigen Lounge- und Essbe-

reiche verschmelzen damit zu einer ausladenden Einheit. Im Aufgang zum halbstöckig gelegenen Steuerstand befindet sich eine Chaiselongue mit Blick auf die optional auch elektrisch bewegbare Beiboot- und Badeplattform. Der steuerbordseitig platzierte Steuerstand bildet die Verbindung zum Upper-Deck. Alle drei Winschen befinden sich in Griffweite, die Sicht nach vorne ist ausgezeichnet.

Die Sitzbank wirkt – wie die gesamte Möblierung und Ausstattung – sehr hochwertig und bietet zudem Platz für eine weitere Person, die den Skipper bei Bedarf an den Schoten und Fallen unterstützen kann. Das Upper-Deck selbst ist ab sofort Standard und von der Ausführung her Klassenprimus. Es bietet einen dritten Loungebereich mit komfortablem Ecksofa sowie einer Liegefläche für zwei; bleibt man sitzen bzw. liegen, ist man auch vor dem Großbaum sicher. Neu sind die großen Echtglas-Fenster im Salon, die eine bessere Sicht nach draußen erlauben. Auch die zwei Abgänge zum Steuerbordrumpf, links und rechts vom Küchenblock, sind in dieser Klasse bis dato ein-

zigartig. Leopard setzt weiterhin auf eine mittig angeordnete Türe zum Bugbereich und sorgt damit für einen einfachen und sicheren Zugang durch den Salon. Der Bug ist in zwei Ebenen unterteilt: Auf Höhe des Salons finden sich zwei Ecksofas, über zwei Stufen erreicht man die Sonnenliegen.

Rekuperation an Bord!?

Dass der Leopard 46 aus dem mitunter rauen und ruppigen Südatlantik stammt, merkt man ihm beim Segeln an. Obwohl als klassischer Luxury-Cruiser ausgelegt, fühlt sich der Katamaran bei Welle und Wind so richtig wohl. Vor allem unter voller Besegelung und ohne Reffs spielt der jüngste Wurf aus Südafrika seine Stärken aus. Bei auflandigem Wind mit 3–4 Beaufort und zugehöriger Windwelle liegt die 46er angenehm am Ruder, die rund 17 Tonnen auf zwei Rümpfen lassen sich genau, aber trotzdem beweglich und agil dirigieren. Bei Leichtwind macht sich dann die Sonderausstattung bemerkbar. Das von Fountain Pajot gemeinsam mit Jool entwickelte Hybrid-System speist

zwei Elektromotoren (2 x 25 kW), die über Batterien (2 x 27 kW) und nach Bedarf von einem Generator (1 x 24 kW) versorgt werden. Ähnlich dem Rekuperieren beim Elektroauto können die (nicht faltbaren) Schrauben zur Energierückgewinnung eingesetzt werden, wobei sich die Rekuperation über den Gashebel in der Stärke einstellen lässt (kennt man von den Wippen am Lenkrad). Bei wenig Wind führt das zu einem segeluntypischen Dauergeräusch, im Kurztest aber nicht zu einer signifikanten Energierückgewinnung. Dafür machte sich ein dem Ruderdruck vergleichbares Ziehen am Steuerrad bemerkbar – im Verhalten ungewohnt und nicht mit klassischer Lee- oder Luvgerigkeit vergleichbar. Leopard-Manager Chanau lässt sich davon nicht vom eingeschlagenen Weg abbringen: „Wir haben uns bewusst als Konzern gegen eine eigene Entwicklung und für die Zusammenarbeit mit Fountain Pajot entschlossen“, bleibt er unbeirrt, „nur mit entsprechenden Stückzahlen kann der Preis für Hybrid- bzw. Elektroantriebe marktrelevant werden. Und punkto Serienreife

und Weiterentwicklung helfen vor allem möglichst viele Erfahrungswerte.“ Apropos Preis: Der beläuft sich bei dem Paket aktuell auf knapp über 220.000 Euro – ohne Umsatzsteuer, wohlgemerkt.

In gewohnten Gefilden blieb man bei Design und Bau. Gezeichnet hat auch diese Leopard Simonis/Voogd Yacht-design aus den Niederlanden. Rumpf und Deck werden im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellt, die Segel kommen von Ullman Sails, die Winschen von Lewmar, die Klemmen von Spinlock.

Resümee

Leopard gelingt mit der 46er ein großer Wurf im Mid-Class-Fahrtensegment für Katamarane. Dem Einstiegspreis steht ein von Grund auf robuster, sehr hochwertig gebauter Multihull mit vergleichsweise umfangreicher und durchgängig wertiger Ausstattung entgegen. Bei den Segeleigenschaften kann der Kat aus Südafrika vor allem bei mittlerem bis stärkerem Wind überzeugen, er braucht sich aber auch bei Leichtwind keinesfalls zu verstecken. ■

FOTOS: ANDREAS LINDLAHR (2); NAUTIQUE MARKETING COMMUNICATIONS, WERFT (1)