



Leopard 46

Werft	Robertson and Caine, Kapstadt (RSA)
Design	Simonis Voogd (NED)
LüA / LWL	13,90 m/13,42 m
Breite	7,35 m
Tiefgang	1,65 m
Gewicht	17 200 kg
Segelfläche am Wind	144,4 m²
Frischwasser	700 l
Dieseltank	690 l
Motorisierung	2 x Yanmar 4JH45 mit Saildrive als Standard
Testboot	Hybrid-System mit zwei 25-kW-Elektromotoren
Preis	ab € 759 000.– (ab Werft)

Leopard Catamarans
F-83700 Saint-Raphaël
Tel. +33 4 92 00 09 03
www.leopardcatamarans.com



Vielseitig und hochwertig

Die neue «Leopard 46» ist robust gebaut und wird schon ab Werft hochwertig und umfangreich ausgestattet. Der Katamaran ist zwar relativ schwer, doch die Segeleigenschaften bleiben agil.

Lori Schüpbach | EYOTY / Andreas Lindlahr

Fast 400 Boote hat die in Südafrika beheimatete Katamaran-werft Robertson and Caine von der Leopard 45 gebaut und verkauft – die Fussstapfen sind für das Nachfolgemodell also einigermassen gross. «Obwohl die 46er als Nachfolgerin der 45er bezeichnet wird, haben wir sie eigentlich als kleine 52er gedacht und entwickelt», erklärte Marketing-Manager Pierre-Yves Chanau während des Tests vor Barcelona. Die Leopard 46 stellte sich dort im letzten Herbst der Jury zur Wahl der European Yacht of the Year.

Die 45-Fuss-Klasse bei den Katamaranen ist nicht nur für private Eigner, sondern auch für den Chartermarkt besonders interessant. Und weil Robertson and Caine seine Leopard-Katamarane baugleich für Sunsail und Moorings produziert, fliessen immer auch die Erfahrungen aus dem internationalen Chartermarkt in den Design- und Entwicklungsprozess eines neuen Modells ein. Bei der Leopard 46 manifestiert sich das einerseits bei der Flexibilität der unterschiedlichen Ausbauvarianten mit drei, vier oder gar fünf Doppelkabinen – jeweils mit eigenem Bad. Andererseits bei der Konzeption von drei verschiedenen, grosszügigen Aufenthaltsbereichen an Deck. Der Salon – mit einer Längspantry auf Steuerbord und einer Naviecke in Fahrtrichtung auf Backbord – lässt sich dank einer Schiebetüre, die vollständig hinter dem Aufgang zum Steuerstand verschwindet, nahtlos mit dem Achtercockpit verbinden. Die beiden an sich schon grosszügigen Ess- und Loungebereiche verschmelzen damit zu einer einladenden Einheit. Der steuerbordseitig platzierte Steuerstand bildet die Verbindung zur Flybridge. Diese gehört neuerdings zum Standard und bietet mit einem L-Sofa und einer bugwärtigen Sonnenliege mehr Platz und Komfort als bei der Konkurrenz. Sitzend oder liegend ist man zudem vor dem Grossbaum sicher. Als drittes kommt das für Leopard typische und natürlich auch bei der 46 nicht fehlende Bugcockpit mit einem direkten Zugang aus dem Salon. Mehrere Sitz- und Liegemöglichkeiten stehen zur Verfügung und gerade im Mittelmeer, wo Katamarane oftmals mit dem Heck zum Steg liegen, findet man ausschliesslich hier im Bug die gewünschte Privatsphäre.

Leistungssteigerung unter Segel

Die Fallen und Schoten sowie Reff- und Trimmleinen sind übersichtlich über das Dach bis vor den Steuerstand geführt. Trotz des weit hinten stehenden Riggs verzichtet Leopard





weiterhin auf eine Selbstwendefock und bietet auch die neue 46 nur mit einer überlappenden Genua und Holepunkten auf dem Salondach an. Bei den Tests vor Barcelona zeigte die Leopard 46 bei wechselhaften Bedingungen ihr Potenzial unter Segel. Gerade mit dem grösseren und leistungsstärkeren Square-Top-Grosssegel sowie dem rollbaren Code Zero erreichte der Kat bei 3 bis 4 Beaufort auflandigem Wind und entsprechender Mittelmeer-Welle gute Werte. Zudem liegt er angenehm am Ruder und lässt sich fein steuern.

Speziell: Beim Testboot war das von Jool und Fountain Pajot entwickelte Hybrid-System «Smart Electric» verbaut. Dieses besteht aus zwei Elektromotoren (2 x 25 kW), deren Batterien auf verschiedene Weise gespiesen werden können: Neben dem Landstrom, dem Generator und allenfalls Solarzellen können unterwegs die Motorenschrauben als Hydrogeneratoren verwendet werden. Der Widerstand lässt sich – ähnlich der Rekuperation bei Elektroautos – in der Stärke einstellen. Ab 5 Knoten Fahrt soll das System zuverlässig funktionieren – bei wenig Wind machte sich beim Test jedoch nicht nur ein segel-untypisches Geräusch bemerkbar, sondern auch ein unangenehmer Ruderdruck. Pierre-Yves Chanau blieb trotzdem unbeirrt, was das System und das weitere Vorgehen anbelangt: «Wir haben uns bewusst dafür entschieden, ein bestehendes System zu verwenden und bei dessen Weiterentwicklung mitzuhelfen. Punkto Serienreife und auch punkto Preis braucht es jetzt möglichst viele Erfahrungswerte und entsprechende Stückzahlen.»

Auch wenn es noch einen Moment geht, bis alternative Antriebssysteme vom Markt angenommen werden: Es ist ein gutes Zeichen, wenn sich die grossen Hersteller absprechen und diesbezüglich gemeinsam vorwärts gehen. 



Punkt für Punkt

Segeleigenschaften



Die Bedingungen für die Tests vor Ginesta waren unterschiedlich: von Flaute bis sogar zu viel Wind. Die Leopard 46 segelte bemerkenswert agil und liess sich präzise steuern. Die Konstruktionen aller aktuellen Modelle von Leopard (43, 46 und 52) stammen von Simonis/Voogd Yacht Design in den Niederlanden und folgen einer entsprechend homogenen Formensprache.

Konstruktion



Sämtliche GFK-Komponenten werden im Vakuuminfusionsverfahren hergestellt. Zudem integriert die Werft im vorderen Beam einen Querträger aus Stahl, um die Torsion zwischen den Rümpfen zu reduzieren. Die ballastlosen Kielstummel sind am Rumpf lediglich angeklebt – bei einer Grundberührung sollen sie abscheren, ohne die Struktur zu beschädigen.

Ausstattung



Der Einstiegspreis der Leopard 46 ist relativ hoch, was sich zu einem grossen Teil auf die robuste Konstruktion und die umfangreiche, hochwertige Ausstattung zurückführen lässt. Nicht zu unterschätzen sind zudem die Transportkosten von Südafrika nach Europa. Je nach dem ist eine Lösung mit einem Yachteignerprogramm von Sunsail oder Moorings eine attraktive Option.

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina.ch

www.marina.ch

