

Komfort auf drei Ebenen

Drei Cockpits, eine großzügige Badeplattform, die bis aufs Wasser absenkbar ist, eine Flybridge mit luftiger Lounge. Der neue Kat aus Südafrika hält jede Menge innovative Ideen und viel Komfort bereit

Getestet von
Silke Springer

Die letzten Regenpfützen lösen sich in Dampf auf. Vor wenigen Minuten erst ist die Wolkendecke, die Saint-Raphael tagelang fest im Griff hatte, aufgebrochen. Nun brennt die Sonne heiß aufs Deck und trocknet Schoten und Fallen. Eine leichte Seebrise schiebt die dunkelgrauen Wolkenfetzen über die Berghänge der Côte d'Azur und macht Platz für einen knallblauen Himmel.

Die Fotografin ist glücklich. Während sich das Schiff langsam aus der Enge des Ports Santa Lucia herauschiebt, schießt sie Bilder einer schneeweißen Yacht vor dramatisch anmutendem Hintergrund.

Die anderen nutzen die Chance für einen ersten Rundumblick vom Steuerstand aus. Der zeigt, dass man drei von vier Schiffsecken einsehen kann, was für einen Fahrtenkatamaran mit festem Biminidach nicht selbstverständlich ist. Vielfach kann man nur zwei Schiffsenden sehen, weil Kajütdach und Biminidach die Sicht versperren. Nur das Heck des Backbordschwimmers bleibt beim Leopard 50 verborgen. Zumindest so lange, bis man die Rückfahrkamera einschaltet.

Auf der Testyacht gibt es zwei

davon, eine hängt unter dem Biminidach, die zweite im vorderen Cockpit. Mithilfe dieses Abstand-Kontrollsystems lässt sich der 15 Meter lange und acht Meter breite Katamaran einparken, ohne dass jemand an den Schiffsenden stehen muss, um den Skipper einzuweisen.

Das Manövrieren selbst fällt nicht schwer, dafür sorgen die beiden kräftigen Motoren.

Per se macht die Doppelmotorisierung einen Zweirümpfer gut handhabbar, weil, falls nötig, sogar auf dem Teller gedreht werden kann, indem eine Maschine vorwärts-, die andere rückwärts läuft.

Bei leichtem Wind, der am Testtag herrscht, sind Hafenmanöver selbst bei Zweirümpfern dieser Größe nach kurzer Eingewöhnungsphase angstfrei machbar. Bei Starkwind ist Routine gefragt, weil die hohen Aufbauten natürlich reichlich Angriffsfläche bieten.

Außerhalb des Hafens geben wir Vollgas und behalten die Logge im Auge. Locker neun Knoten Speed erreicht der Kat, bevor wir die beiden 57 PS starken Yanmar-Diesel langsam wieder drosseln. Bei gemäßigten 2.000 Umdrehungen geht es immer noch mit guten 6,7 bis 6,8 Knoten voran.

So weit die Motorfahrt. Nun zum Segeln: Da bringen wir

»Erfreulicherweise springt der Leopard 50 auch bei nur einer Windstärke an, bleibt auf Kurs und reagiert aufs Ruder«



DECKSLAYOUT

Segeln ohne jeglichen Stress



- 1. Steuerstand:** Auf der Flybridge laufen alle Stränge zusammen. Der Steuermann kann die Winschen auch alleine bedienen
- 2. Badeplattform:** Die Heckplattform ersetzt auch die Davits für das Beiboot. Es wird auf der Plattform verzurr. In der Bucht wird es mitsamt der Plattform zu Wasser gelassen
- 3. Sitzecke:** Auch beim Leopard spielt sich das Leben unter dem festen Bimini ab

TECHNISCHE DATEN



Lüa:	15,40 m
Rumpflänge:	14,90 m
Breite:	8,04 m
Tiefgang:	1,60 m
Verdrängung:	circa 20 t
Wassertank:	700 l
Treibstofftank:	920 l
Motoren:	2 x 57 PS
Segelfläche am Wind:	154 m²
Preis:	ab 699.135 Euro (Stand 11.07.18)
www.leopardcatamarans.de	

UNTER DECK

Hotel auf zwei Rümpfen



- 1. Kartentisch:** kleiner Schreibtisch für den Navigator
- 2. Kabine:** In den Kabinen ist reichlich Platz, um sich einzurichten
- 3. Skylight:** Aus dem Salon lässt sich direkt bis in den Masttopp blicken
- 4. Nasszelle:** Alle vier Kabinen besitzen eine eigene Nasszelle
- 5. Salon und Pantry:** Ob im Hafen oder auf See: In der Pantry lassen sich richtige Festessen zubereiten

es am Testtag auf maximal 3,2 Knoten. Vordergründig betrachtet, mag das wenig erscheinen, bedenkt man jedoch, dass der Wind maximal zwei Beaufort erreicht, relativiert sich dieser Wert. Man kann sogar sagen: Er ist erstaunlich gut für einen 20 Tonnen schweren Katamaran, der als reines Fahrtenschiff angelegt und ausgebaut ist. Eine solide Bauweise, sowohl die Rümpfe, als auch das Interieur betreffend, spielt für die Werft Robertson and Caine eine gewichtige Rolle.

Gebaut wird in Südafrika, wo Wind und Wellen rau sind, und wo Schiffe auf hohe Stabilität und sichere Segeleigenschaften hin konfiguriert werden. Beides kommt der Aufgabe, die Leopard-Kats außerhalb ihrer Heimat erfüllen sollen, entgegen. In den allermeisten Fällen werden sie in die Flotten von The Moorings und Sunsail eingegliedert, entweder direkt über die Charterfirmen oder über Yachteigner-Programme. Bekanntermaßen müssen Charterschiffe viel aushalten können und einfach zu handhaben sein.

Raue Bedingungen erleben wir am Testtag leider nicht. Die Brise bleibt schwach, sie pendelt zwischen ein und zwei Beaufort. Für Fahrtenskats sind das naturgemäß eher schwierige Bedingungen, weil sie durch die umfangreichen Ausbauten und das für den Charterbetrieb gestutzte Rigg eigentlich zu schwer für superleichten Wind sind. Erfreulicherweise springt der Leopard 50 auch bei nur einer Windstärke an, bleibt auf Kurs und reagiert aufs Ruder, sodass wir uns ohne Maschinenhilfe von einem Windstrich in den nächsten verholen können.

Um noch das letzte Quäntchen Speed aus dem Testkandidaten herauszukitzeln, packen wir den Code 0 aus. Das leichte Tuch liegt aufgerollt in einer der beiden riesigen Backskisten vorn auf dem Brückendeck. (In

Die Leopards werden in Südafrika gebaut und sind so konstruiert, dass sie dem Atlantik standhalten



der zweiten haben wir alle zehn Fender verstaut.) Der Code 0 wird am Bugsprit angeschlagen und mit dem Fall hochgezogen. Dann noch die Schot einfädeln, das Segel ausrollen, Wind einfangen, und weiter geht es. Vor dem Steuerstand können alle Schoten und Fallen bedient werden. Neben dem Rudergänger ist Platz für eine weitere Person. Leider ist die Plattform für den Steuerstand etwas kurz geraten. Man muss aufpassen, dass man nicht ins Leere tritt.

Mit knapp drei Knoten segeln wir über das Mittelmeer und schauen uns weiter um. Auf der Suche nach bequemen Plätzen werden wir mehrfach fündig. Hoch oben in der Lounge sitzt man bei den Testbedingungen

gut und komfortabel. Ob man sich bei mehr Wind dort aufhalten mag, ist sicher eine Frage der eigenen Seetauglichkeit und der Erfahrung. Hier oben sitzt man exponiert, und wenn Wind und Wellen von der Seite kommen, wird es oben ordentlich schaukeln. Angst um seine Kopffreiheit muss man nicht haben, denn der Großbaum ist sehr hoch angeschlagen. Um ans Kopfbrett des Großsegels zu kommen, muss man einige Maststufen erklimmen.

Alternative Bereiche gibt es genug; im vorderen Cockpit sitzt man komfortabel, genau wie im achteren oder im Salon, der dank einer breiten Schiebetür und stufenlosem Übergang direkt mit dem Au-

ßenbereich verbunden ist. Um zwischen den beiden Cockpits zu wechseln, braucht man nicht außen herum zu gehen, denn es gibt eine Tür vom Salon zum Trampolin.

Die Testyacht ist in der vier Kabinen-Version ausgebaut. Vom Salon geht es steuerbord in die Eignerkabine mit großem Bad, frei stehendem Kingsize-Bett und Büro- beziehungsweise Ankleidezimmer. Das Bugsegment ist mit einer zweiten, kleineren Kabine, ebenfalls mit eigenem Bad, ausgebaut. Auf der Backbordseite findet man nochmals zwei Gästekabinen und zwei Nasszellen. Alle Gästekabinen sind mit Schränken ausgestattet, wobei der Platz darin begrenzt ist. Dafür gibt es große Staufächer im Salonfußboden, in denen sogar sperrige Utensilien wie Rollkoffer verschwinden können.

Auffallend großzügig angelegt sind die Ess- und Wohnbereiche des Leopard 50. Am mehrfach ausklappbaren Salontisch finden zehn Personen Platz zum Dinieren, dasselbe gilt für den Tisch im Achtercockpit. Bleibt die Frage: Kochen wir drinnen oder draußen? Gegenüber vom Tisch ist ein Außengrill eingebaut. Das eisgekühlte Getränk dazu zieht man aus dem Außen-Kühlschrank, der unterhalb des Steuerstands eingebaut ist.

Zwar bieten sich Katamarane dieser Größe zu einem Rundgang übers Schiff an (ein großer Vorteil gegenüber Einrümpfern), genauso gut könnte man sich jedoch Bewegung mit einem erfrischenden Bad verschaffen. Für unsere Testfahrt haben wir die Badeplattform ein Stück weit angehoben. Auf einem Urlaubstörn würde darauf ein Dingi liegen, denn statt Davits gibt es diese Plattform, die sich auf die Wasseroberfläche herabsenken lässt, um das Beiboot aufzunehmen. Wir nutzen das Dingi, um Fotos von außen zu machen.