



Special
Katamarane
Lagoon 400

segeln
TEST

Das fliegende Klassenzimmer

Platz für eine ganze Schulklasse: Katamarane liegen voll im Trend. Das muss einen Grund haben. Hat die neue Lagoon 400 Potenzial, auch einen eingefleischten Einrumpfboot-Fan zu überzeugen? Text und Fotos: Hans Genthe

Heiß brennt die Sonne, die Yachten funkeln im gleißenden Licht. Die Côte d'Azur wartet mit Traumwetter auf. Die Yachtshow in Cannes ist erst drei Tage vorbei, die Hauptdarsteller sonnen sich noch im Hafen. Ich soll einen Katamaran testen, 40 Fuß. Der erste Fahrtenkatamaran, auf den ich meinen Fuß setze.

Lagoon gehört zur Bénéteau-Gruppe. Die neue Bénéteau 40 und die neue Bénéteau 37 finde ich sofort. Fasziniert schaue ich auf die riesigen Carbon-Steueräder. Daneben liegen riesige Kats, und ich blicke mich suchend nach meinem

Boot um. „Hallo, kommen Sie doch an Bord.“ Das muss das Testboot sein! Ich stehe direkt davor – es wirkt wie ein 50-Fuß-Einrumpfboot. Mindestens.

Ich springe an Deck. Mein Gewicht verursacht keine Reaktion, keine Krängung. Ich steige bequem über die Stufen im Heck ins Cockpit. Cockpit? – Nein, das ist eine Terrasse vor einem Sommerhaus. Enorm, dieser Platz. Das Deckshaus mit Pantry und Rundumsicht wirkt sehr einladend. Die Bänke auf der „Terrasse“ sind bequem gepolstert. Quer an den Davits hängt zwischen den Rümpfen ein großzügiges Schlauchboot. 7,25 Meter Breite ma-

chen es möglich. An Jollen und schnelle Kielboote gewöhnt, bin ich neugierig, wie so ein Monster segelt, möchte schnell aus dem Hafen. Ich steige rauf zum Steuerstand. Ja, richtig gelesen... „rauf“. Der Steuerstand liegt deutlich erhöht hinter dem riesigen Kajütaufbau. Wer hier sitzt, hat die Macht. Und den Überblick. Alle Strecker, Fallen und Schoten sind vom Steuerstand erreichbar. Das feste, begehbare Bimini ist über dem Steuerrad so ausgespart, dass ich jede wichtige Ecke vom Boot im Blick habe.

Wir legen ab. Mit wenigen kurzen Schüben lässt sich der Kat dank zwei Maschinen mühelos in jede Richtung diri-

gieren. Einen Wendekreis gibt es nicht. Wenn eine Maschine vorwärts dreht und die andere rückwärts, dreht die riesige Yacht auf dem Teller, in unter 30 Sekunden um 360 Grad.

Bei 2.200 Umdrehungen/Minute je Maschine erreichen wir trotz Dünung 7,3 Knoten Marschfahrt, bei Vollgas werden daraus 2,850 U/Min. und 8,3 Knoten. Mit nur einer Maschine und 2.200 U/Min. läuft der Kat immer noch 6,2 Knoten und verbraucht dann laut den Erfahrungen des deutschen Händlers nur 2,5 Liter pro Stunde. Mit vollen zwei mal 200 Liter Dieseltanks im Bauch ergeben sich dann fast 1000 Seemeilen Reichweite.

Auf See ist nahezu kein



Wind. Nur ein leises Kräuseln auf dem Wasser, Dünung und jede Menge Motorbootschwell aus allen Richtungen. Voller Vorurteile erwarte ich unkontrolliertes Herumdümpeln. Das Segelsetzen gestaltet sich mühelos: Alle Fallen sind zum Steuerstand umgelenkt. Drei Wicklungen um die Winsch backbords neben dem Steuerrad, ein Druck auf einen der beiden Schalter für die E-Winsch: Schon betätigt man den schnellen oder langsamen Gang der Winsch.

Doch alles ist anders. Die Lagoon 400 reagiert auf die leichte Brise mit zügiger Geschwindigkeitszunahme. Bei 4,5 Knoten Wind erreichen wir 2,5 Knoten Speed. Nachdem das Genuavorliek etwas lockerer und die Falte verschwunden ist sowie das Großsegel etwas mehr twistet, erhöht sich der Wert auf dem GPS auf 3,5 Knoten, bei 4 Knoten Wind und 100 bis 110 Grad Wendewinkel. Dabei sind die leichte Dünung und der Schwell der vielen Motorboote sicher nicht der Geschwindigkeit zuträglich, bei glattem Wasser sollte der Kat noch schneller sein.

45 Grad zum wahren Wind sind ebenfalls erreichbar, aber die Geschwindigkeit geht über einen Knoten nach unten, im Schwell stoppt das Boot ab und nimmt nur langsam Fahrt auf. 5 bis 10 Grad abfallen wirkt Wunder und die Geschwindigkeitszunahme wiegt den Verlust an Höhe mehr als auf. Der über 50 Fuß große Monohull, voraus auf demselben Kurs, kommt immer näher. Nur das fehlende Gefühl auf dem Ruder stört. Mit einem Knopfdruck ist der – serienmäßige – Autopilot eingeschaltet, und ich kann mich weiter dem Trimm widmen. Die Beschlagsausstattung ist hochwertig, kugelgelagerte Harkenbeschläge sind serienmäßig. Alle wichtigen Trimm-einrichtungen sind in Reich-

- **Testrevier:** Bucht von Cannes
- **Testbedingungen:** 3 bis 12 Knoten Wind, alte Dünung, Motorbootschwell
- **Das Konzept:** Katamaran mit großem Deckshaus zum Reisen.
- **Der Preis:** ab 273.105 Euro



Die Segel sind schön profiliert, das Großsegel ist oben maximal ausgestellt – der Kat macht schon bei wenig Wind gute Fahrt

weite des Rudergängers.

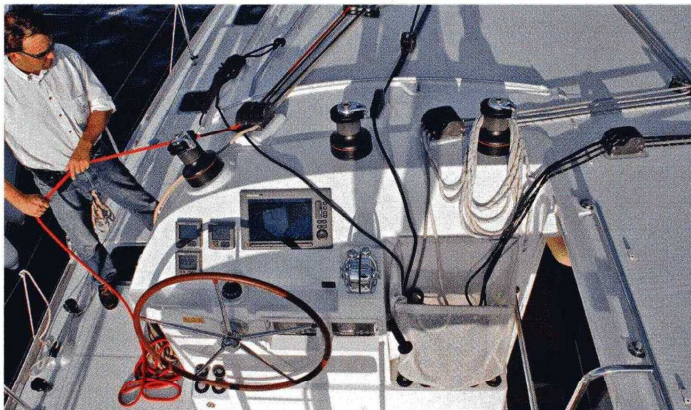
Aelos, der Gott des Windes, meint es gut mit uns: Der Wind nimmt zu. Die Krängung nicht. Dafür die Geschwindig-

keit. Bei 10 Knoten Wind werden wir fast 6 Knoten schnell. Wir rollen die Genua ein und wollen den Gennaker ausrollen. Unaufmerksam steue-

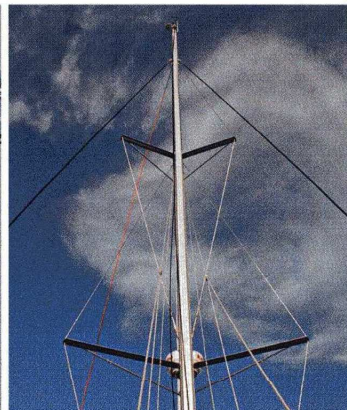
re ich in den Wind, verliere Fahrt, treibe rückwärts. Jetzt will der Kat nicht mehr abfallen. Erst als ich das Großsegel fast ganz aufgefiert habe, dreht das Schiff langsam aus dem Wind. Das ist ungewohnt.

Aber dann, raumschots unter Gennaker, erreicht der Kat bei 135 Grad zum wahren Wind satte acht Knoten Fahrt. Inzwischen haben wir 11 bis 12 Knoten Wind. Das macht Spaß. Und endlich spürt man etwas auf dem Ruder. Aber eigentlich will man auf diesem Boot gar nicht steuern. Zu verführerisch sind die vielen Liegeflächen in der Sonne, zu schön der Ausblick von der Terrasse oder auch im Salon. Das ist müheloses Reisen.

Ein Kat kann theoretisch kentern. Um dem vorbeugen zu können, geben Kat-Werften ihren Eignern üblicherweise genaue Angaben mit, ab welchen Bedingungen welches Reff sein sollte. Auch lassen sich die Fallstopper unter Last leicht lösen. Rechtzeitig reffen ist auf einem Multihull die wichtigste Sicherheitsmaßnahme. Das Zwei-Leinenreff lässt sich problemlos vom Rudergänger bedienen. Ein Rollgroß wird nicht empfohlen. Man muss nicht selbst kurbeln, die Reffleinen lassen sich auf die Elektrowinsch umlenken und Ruckzuck ist das Reff eingebunden. Ohne die gemütl-



Vom Platz des Steuermanns ist alles zum Manövrieren Notwendige bequem erreichbar. Der Mast braucht kein Achterstag und keine Backstagen: Platz für ein riesiges Großsegel

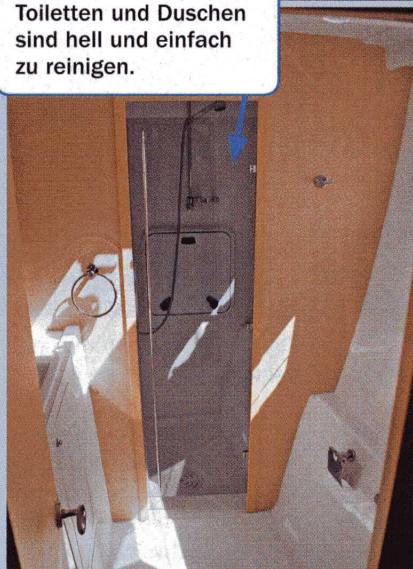




Mehr Komfort: Kochen und Ausguck gehen – immer voll integriert ins Geschehen. Im großen Salon spielt das Leben.



Mehr Sauberkeit: Die Toiletten und Duschen sind hell und einfach zu reinigen.



Mehr Überblick: Vom Navigationsstisch kann man via Autopilot steuern – und hat Panoramablick.



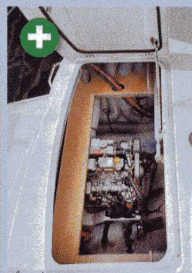
Unter Deck

Gewaltig – soviel Platz wie auf einem 50- bis 60-Fuß-Monohull. Ein Rumpf ist auf dem Testboot als Eignerbereich, der andere als Gästebereich ausgeführt. Andere Aufteilungen sind erhältlich, auch mit mehr Nasszellen

Plus und Minus



- + Platzangebot
- + Kursstabilität
- + Geschwindigkeit



- + Verbrauch unter Motor
- + Einhandtauglichkeit



- Licht und Lüftung
- Rudergefühl
- Holzarbeiten



che Steuerbank zu verlassen.

Die ersten 60 Zentimeter der Kat-Rümpfe sind reine Sicherheit und durch ein wasserdichtes Kollisionsschott vom Rest abgetrennt. Dahinter sind nochmals rund zwei Meter Raum backbord in eine riesige Backkiste verwandelt, steuerbord eine kleine Kabine – eigentlich nur eine Koje und etwas Stauraum. Diese und die beiden Motorräume dienen als Notauftrieb und sind durch wasserdichte Schotten vom Rest des Rumpfes geteilt. Dadurch – versichert der Hersteller – ist der Kat im Falle einer Kenterung unsinkbar.

Der Innenausbau ist hell und freundlich. Mir missfällt allerdings die Detailausführung. Die Paneels am Navigationstisch sind etwas lieblos mit Spaxschrauben aufgeschraubt und die Umleimer an den Holzkanten wirken nicht hochwertig. Der Teakbelag des Cockpitbodens ist roh ausgesägt. Ich weise den Vertreter der Werft darauf hin: Er versichert – durchaus glaubwürdig – dass dieses verbessert wird. Ich segele den Prototypen. Die Zeit war ein wenig knapp vor dem Auslaufen aus Les Sables an der französischen Atlantikküste. Das Boot wurde von der Straße von Gibraltar an die Côte d'Azur gesegelt.

Dafür ist die Nummer eins mit jedem Komfort ausgestattet: Ofen, Kühlschrank und Kocher sind serienmäßig, Kühlschrank im Cockpit für die kalten Drinks, Mikrowelle, Waschmaschine und Generator gibt es gegen Aufpreis.

Absolut überzeugend ist die Installation von Wasser und Strom. Jedes Kabel, jeder Schlauch ist sauber verlegt und mit Kabelbindern gesichert. Die Schaltpaneele sind sehr sauber, übersichtlich und gut zugänglich verkabelt. Das setzt sich in den Motorräumen fort. Diese sind sehr gut zugänglich und gut isoliert.

Das Raumangebot überwältigt: Innen ist überall Stehhöhe, nur an den Durchgängen durch die Schotten gelingt es mir, mit meinen 1,94 Meter Höhe, den Schädel anzuschlagen. Ich messe in der Regel über zwei, in den Duschen sogar 2,07 Meter Höhe. Die Eignerkabine – oder besser, der Eignerrumpf – ist sehr großzügig, zwischen Kojen und Eigner-WC mit Dusche ein nochmals 3,44 Meter langer Raum mit Arbeitstisch, Schränken und Ablageflächen.

Im Backbordrumpf gibt es zwei weitere Kabinen, jede mit eigener Nasszelle. Keine Koje ist unter zwei Meter lang, in einer Kabine kann man die Koje sogar auf 2,29 Meter erweitern. Jeder Raum hat mindestens eine Luke im Deck und ist perfekt zu lüften. Die Nasszellen sind aus sauberen GFK-Formteilen, sehr nüchtern, aber leicht sauber zu halten. Große, im Siebdruck bedruckte Fenster lassen viel Licht herein und ungebundene

Blicke draußen.

Stauraum gibt es viel, eigentlich zuviel für einen Kat. Denn ein Mehrkörper ist gewichtssensibel und sollte nicht über die Zuladungsgrenze hinaus beladen werden. Die Rümpfe haben nicht viel Auftrieb und sinken schnell tiefer ein, vor allem in die Wellen. ⚓

Fazit: Sind Kats die besseren Reiseschiffe? Ganz eindeutig: Ja. Die Lagoon 400 ist eine sehr beeindruckende Alternative zu einem Monohull. Kaufen würde ich das Boot (noch) nicht, dafür steuere ich zu gerne. Aber chartern würde ich es sofort – und endlich mal einen richtig gemühten Urlaub machen. Aber wer weiß, vielleicht ist die Versuchung des mühelosen Reisens in ein paar Jahren größer als die Lust am Steuern kleiner, leichter „Monos“. Und der Preis für die Lust ist überraschend klein, vor allem wenn man bedenkt, dass man zwei Maschinen und den Raum eines (mindestens) 50 Fuß-Einkörpers dafür bekommt.

Gemessen und getestet

Design: ... Van Peteghem/Lauriot
CE-Konstruktionsklasse: A
Lüa: 11,97 m
LWL: 11,45 m
Büa: 7,25 m
Tiefgang: 1,21 m
Höhe Masttopp: 20,30 m
Gewicht: 10,348 t
Groß (opt. m. ausgestellt)
Topp): 56 m²/60,5 m²
Genua: 28 m²
Gennaker (opt.): 76 m²
Trinkwasser: 300 l
Diesel: 2 x 200 l
Motor: 2 x 29 PS
Preis: 273.105 €

Rumpf und Deck

Rumpf unter Wasser Vollaminat, über Wasser Balsa-Sandwichkern. Vinylester-Osmoseschutz. Deck und Aufbau Sandwich-Laminat. Handauflegeverfahren. Schotten und tragende Elemente sind anlaminiert. Sechs wasserdichte Segmente.

Stehhöhen

Salon: 2,08 m
Gästekabinen: 2,00 m
Eignerkabine: 2,05 m
Nasszellen: 2,07 m
Eigenkabine:
 Länge 2,01 m, Breite Kopf 1,45 m, Breite Fuß 1,00 m
Gästekabine vorn:
 Länge 2,08 (opt. +0,21 m) Breite Kopf 1,76 m, Breite Fuß 1,20 m
Gästekabine achtern:
 Länge 2,00 m, Breite Kopf 1,44 m, Breite Fuß 1,00 m
Salonsofa über Eck: ... 2,03 m x 1,20 m

Adresse

Traub Yachting GmbH
 Müggelseedamm 60 - 70
 D-12587 Berlin
 Tel.: +49 (0) 30 64 95 81 20
 Fax.: +49 (0) 30 64 95 81 29
 E-Mail.: info@traub-yachting.de
 www.traub-yachting.de