

Kat mit Klasse

Viel Platz unter Deck und bequemes Segeln, dafür stehen Fahrtenkatamarane – und die Segelleistungen der Lagoon 410s2 sind klasse. Doch unter Deck gibt es einiges zu verbessern. Thorsten Höge (Text) und Sönke Lorenzen (Fotos) segelten den Kat auf dem Atlantik



LAGOON 410S2

● Vorbildlich



Der Steuerstand bietet guten Halt auch bei schwerem Wetter. Ankerwisch und -kasten sind richtig dimensioniert



Alle Fallen und Strecker sind vorbildlich zum Cockpit umgeleitet und können auf dem Weg dorthin nicht schamfilen

● Verbesserungswürdig



Eigentlich ein Yanmar-Diesel, doch die Werft verwendet Volvo-Zubehör. Die Achterkajüte bietet relativ wenig Platz



Unter Deck

- gerade Salonfenster minimieren Hitzeentwicklung im Boot
- sehr viel Stauraum, tiefe Bilge
- großer Salon mit Durchreiche zum Cockpit
- solide Bimini-Konstruktion mit viele Haltegriffen vergrößert den Lebensraum zusätzlich
- Erreichbarkeit aller Ventile, Beschriftung der E-Anlagen
- Schiebetür zur Eigenerkajüte scharfkantig: Kopfstoß-Gefahr
- Haltemöglichkeiten unter Deck
- kleine Achterkojen



Blick vom Vorschiff nach achtern. Die Vorschiffskoje ist gut bemessen, die längs angeordnete Nasszelle ebenfalls



Segeleigenschaften

- schnell und bequem
- einfaches, effektives Katrigg
- langer Traveller auf dem Achterdeck, gut zu bedienen und effektiv
- Wellenverhalten
- Am-Wind-Eigenschaften für einen Fahrtenkatamaran, geht auch nur mit dem Groß gut durch den Wind



Unter Motor

Daten:

Motortyp: 2 x Yanmar 3GM30
KW (PS):20,1 (27)

Geschwindigkeit:

Marschfahrt: 2500 UpM, 7,5 kn
Vollgas ...3100 UpM, 8,1 Kn

Vollkreis:

Dreht „auf dem Teller“ unter Einsatz der beiden Motoren
Benötigte Zeit:25 Sek.

Lautstärke-Messungen:

Cockpit 67 dB

Salon 65 dB

Achterkajüte 71 dB

Vorschiff 64 dB

60 dB 70 dB 80 dB

Notstopp aus Marschfahrt:

Stoppstrecke: ...1 Schiffslänge

Benötigte Zeit:9 Sek.

Hat hier gerade jemand gesagt, auf einem Fahrten-Katamaran geht es nicht nass zu? Falsch. Auf und ab hüpfte ich unfreiwillig auf dem Trampolin beim Bergen unseres Rollgennakers; durch das Netz spritzt mir das Wasser um die Beine. Bis ich das Tuch gebändigt habe, bin ich ordentlich geduscht. In der kurzen, steilen Welle stampft der Doppelrumpf beim Segelbergen kräftig auf und nieder und nimmt Wasser über. Dennoch, bequemer als auf einem Einrumpf ist das allemal, die Bewegungen sind kontrollierbarer, man bewegt sich sicherer an Deck.

Schnell wieder zurück ins Cockpit – hier wird es dann echt kat-gemütlich: Trocken und windgeschützt sitzt man an einem großen Tisch, während der Autopilot einen zum Zielhafen steuert. Keine Krängung, kein Spritzwasser in der Pflicht. Es bläst mit fünf Beaufort heute an der französischen Atlantik-Küste, da kann die Lagoon 410 bei einem Meter Welle zeigen, was in ihr steckt. Außer für den Gennaker muss auch niemand auf das Vorschiff, alle Fallen und Strecker sind vom Mast ins Cockpit umgelenkt. Hinderlich ist nur, dass bei einem Doppelrumpf auch die Kajütenbreite zunimmt und somit die Back-



bord- und Steuerbord-Falkklemmen auf dem Dach weiter auseinander liegen als bei einem Einrumpf. So muss man sich genau überlegen, welches Fall auf welche Bootsseite geführt wird. Wichtig ist dies vor allem beim Reffen. Großfall und Reffleine sollten auf einer Seite geführt werden, sonst rennt man nach dem Fieren des Falls erst über das ganze Schiff zur anderen Bootsseite, um dort die Reffleine dicht zu setzen.

In der Pflicht steht die Crew unter einem sehr solide ausgeführten Bimini; im Gestänge findet sich ausreichend Halt bei ruppigen Bewegungen – allerdings muss man 1,90 Meter hoch gewachsen sein, um das



Der große Salon mit Panorama-Blick bietet Platz für bis zu acht Personen am Tisch. Hier sollte auch die Kartenarbeit stattfinden



Kat in voller Fahrt: Über zehn Knoten laufen wir in der Spitze, bei geringster Krängung

Gestänge zu erreichen. Sehr gelungen ist der Steuerstand, auch bei schwerem Wetter sitzt der Rudergänger hier sicher und gut abgestützt. Alle Instrumente sind gut ablesbar und erreichbar – bei der Größe manches Kat-Steuerstandes ist das nicht selbstverständlich.

Derweil rauschen wir raumschots mit mehr als zehn Knoten über die Wellen. Der lange Traveller am Heck macht es dabei einfach, das Segel richtig anzustellen. Schnell gehen wir hoch an den Wind, um den Wendewinkel zu messen. 100 Grad rechnen wir mit Kompasshilfe aus, das ist für einen Kat ein sehr respektable Wert. Dabei geht der Zweirümpfer auch allein mit dem Groß gut durch den Wind. Das spricht für die guten Segeleigenschaften dieses Schiffes.

Wir bergen die Segel und laufen in Les Sables d'Olonne ein – nicht, ohne vorher noch ein paar Motormessungen vorzunehmen. Wir entdecken, dass Propeller und Motor noch nicht optimal aufeinander abgestimmt sind. Eigentlich sollte die Maschine 3600 Umdrehungen pro Minute als Höchstdrehzahl leisten – wir

kommen gerade auf 3100. Entsprechend bleibt die Topgeschwindigkeit unter der theoretischen Bootsgeschwindigkeit. Dazu fällt uns auf, dass zwar ein Yanmar-Motor eingebaut ist, aber zum Beispiel Ölfilter und Schaltung von Volvo verwendet werden. Technisch ist das natürlich kein Problem – die Frage ist nur, was der Kunde erwartet ... Dafür ist die Maschine unter der Achterkoje sehr gut zugänglich.

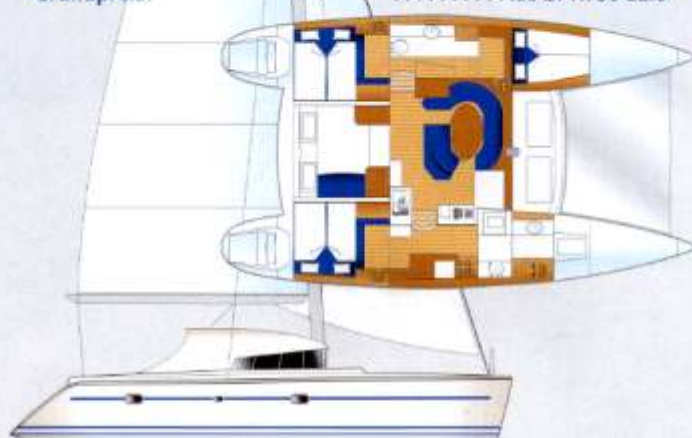
Im Hafen genießen wir das riesige Platzangebot unter Deck. Wir testen eine Eignerversion, die in einem Rumpf ein größeres Bad, einen Arbeitsraum und eine Achterkoje enthält. Doch zu unsere Überraschung fällt die Achterkoje klein aus. Sie misst zwar durchgängig 1,60 Meter in der Breite, ist allerdings an der einen Seite nur 1,92 und an der anderen lediglich 1,82 (!) Meter lang. Das ist für viele Erwachsene nicht ausreichend genug. Leider trifft das auf beide Rümpfe zu, so dass nur noch die immerhin 1,97 Meter lange Vorschiffskoje bleibt.

Sieht man hiervon ab, ist die Lagoon unter Deck zweckmäßig eingerichtet. Der große, freundliche Salon und die riesige Pantry dürften jedem Langfahrt-Segler gerecht werden. Echt Kat, eben.



Technische Daten

Design:	Marc van Peteghem & Vincent Prévost
Lüa:	12,37 m
LWL:	11,67 m
Büa:	7,09 m
Tiefgang:	1,20 m
Gewicht:	7240 kg
Rigg:	Katrigg
Groß:	53,0 m ²
Genua I:	36,0 m ²
Spinnaker:	108 m ²
Motor:	2 PS 2 x 27 PS Volvo oder Yanmar
Grundpreis:	ab 271.730 Euro



Kommentar

An den Segeleigenschaften dieses Fahrtenkats ist nichts auszusetzen – die Lagoon garantiert schnelle und sichere Reisen. Eine Höhe von 50 Grad am Wind ist für einen Fahrtenkat schon eine beachtliche Leistung und zehn Knoten raumschots bei moderaten Winden können sich ebenfalls sehen lassen. Durch die großzügig dimensionierten Deckbeschläge und Winschen lässt sich der Kat mühelos auch von kleinen Familiencrews

segeln. Nicht zufrieden waren wir über den Komfort der Achterkojen an Back- und Steuerbord: Sie sind etwas zu klein geraten. Ansonsten bekommt der Käufer eine Menge Schiff für sein Geld, zumal die Ausbaugüte gehobenem Serienstandard entspricht. Lobenswert ist auch die Gestaltung der Einrichtung, wie die riesige, sehr zweckmäßig eingerichtete Pantry oder der reichlich bemessene Stauraum.



Adressen

Werft: Lagoon, 162, quai de Brazza, 33100 Bordeaux, Frankreich, Tel. 0033-557/80 92 80, www.cata-lagoon.com
Vertrieb: Traub Yachting, Müggelseedamm 60-70, 12587 Berlin, Tel. 030/64 95 81 20, www.traub-yachting.de