

STRECKENLÄUFER

Der Leopard 45 soll Maßstäbe in seiner Klasse setzen und sowohl Chartergäste als auch Eigner begeistern. Für das SEGEL JOURNAL prüfte Thorsten Höge den Katamaran mehrere Tage auf Herz und Nieren

Der Katamaran an sich ist ja auch nur ein Schiff. Man muss sich das immer wieder vor Augen führen, wenn man als Einrumpf-Segler vor diesen gewaltigen zwei Rümpfen steht, die hoch vor einem aufragen. Die Dimensionen verschieben sich halt ein wenig. Das beginnt mit so unbedeutenden Details wie diesem: „Nehmt bitte zwei Stromkabel für den Landanschluss“, erklärt uns Victoria bei der Bootsübergabe. Sie meint dabei natürlich keines unserer dünnen nord-

europäischen Kabel, sondern diese dicken nordamerikanischen, bei denen man das Gefühl hat, das nächste Kohlekraftwerk ist per Standleitung verbunden. Was ist nicht alles so drauf auf zwei Rümpfen: Eine Aircondition-Anlage, die beide Rümpfe bei karibischen Temperaturen kühlen kann. Natürlich TV, Kühl- und Gefrierfach, Inverter etc. und für die lauen Anker Nächte ein dicker Generator. Die volle Verwöhnpackung also, fehlt nur noch das All-Inclusive-Armband am Handgelenk.

Der neue Leopard 45 überzeugt an jeder Ecke durch seine Praktikabilität. Alles ist zweckmäßig und perfekt auf das Leben an Bord ausgerichtet, und man fragt sich häufiger, ob es wirklich ‚nur‘ 45 Fuß sind, die da unter einem schwimmen. Wir haben das Glück, bei diesem Test ein paar Tage unterwegs sein zu können und den Kat in einem seiner Stammreviere, der Karibik, um die Insel St. Martin herum, testen zu können. Da wir ‚nur‘ zu viert sind, beginnt schon beim Auspacken die Qual der Wahl: Wer nimmt welche Kabine und in welches dieser gefühlt Hundert Staufächer packe ich mein drittes Paar Schuhe? Also am besten erstmal ablegen und raus auf das Wasser. Der Steuerstand des Leopard ist gut gestaltet, alle Bedienelemente liegen in Reichweite des Steuermanns.



Und ab ins Wasser - die große Badeplattform des Leopard 45 ist ideal für Familien mit Kindern



Der Leopard 45 wird von
Sunsail und The Moorings
zur Charter eingesetzt

Die Winschen sind bei der Segelfläche (alleine 73 Quadratmeter im Groß) unumgänglich, alle elektrisch.

Die zwei Yanmar-Motoren mit Saildrive und je 45 PS sorgen für ausreichend Schub und die bei Katamaranen so angenehme Redundanz der Systeme. Mit ihrer Hilfe lassen sich auch die hochbordigen 45 Fuß auf dem Teller drehen. Einen meiner größten Kritikpunkte stelle ich allerdings gleich beim Manöver fest. Bug und Heck des Backbord-Rumpfes sind kaum zu sehen und lassen sich – legt man auf dieser Seite an – eigentlich nur mit Einweiser-Hilfe richtig koordinieren. Alleine bewegt man sich im Blindflug. Dennoch lässt sich der Kat sehr einfach aus dem sehr vollen Mooringfeld zirkeln und gen Ausfahrt motoren. Die Hafenausfahrt in Oyster Pond, St. Martin, ist nicht ohne Raffinesse: Bei auflandigem Wind, also fast immer, baut sich ab fünf Beaufort eine unangenehme See auf, durch die man durchmotoren muss. Das bewältigt der Leopard mit Bravour.

Ohne großen Geschwindigkeitsverlust stampft er gegen die circa zwei bis drei Meter Welle an. Dabei füllt sich das vordere Cockpit vor den Aufbauten bei größeren Brechern jedes Mal wie eine Badewanne mit Atlantikwasser. Doch



Panoramablick aus dem großen Salon oder Blick aufs karibisch blaue Wasser zwischen den Stufen? Bei der Entwicklung des Fahrtenkatamarans wurde viel Wert auf natürliches Licht gelegt

die großen Lenzrohre sorgen dafür, dass die Wassermassen auch sehr schnell wieder ablaufen. Die schwere Tür auf dem Vorschiff mit einem breiten Rahmen sorgt darüber hinaus für ein gutes Sicherheitsgefühl.

Als wir den Ritt nach draußen geschafft haben und abfallen können, setzen wir die Segel. Der Leopard beschleunigt auf über zehn Knoten halbwinds und zeigt, was einen guten Fahrtenkat ausmacht: Entspanntes Strecken machen. Der Leopard ist mit 14,5 Tonnen ohne Zuladung kein Leichtgewicht, aber die modernen Linien mit Kimmkanten direkt oberhalb der Wasserlinie, einem dadurch schlanken Unterwasserschiff und einem Freibord mit ausreichend Volumen sorgen für gute Segel-eigenschaften. Steuern lassen sich die 45 Fuß nun sehr einfach und mit gutem Überblick. Die Schoten werden ebenfalls hier zentral bedient, ebenso die Traveller-Leinen, da der Traveller auf dem Cockpitdach (ließe sich auch wahlweise als festes Bimini bezeichnen) läuft – eine sehr schöne Lösung. In das feste Bimini nahezu unsichtbar integriert sind Persenninge, die man bei Regen herunterlassen kann, sodass das große Cockpit fast abgeschlossen werden kann. Das einzige, was ich vermisse, sind gute Haltemöglichkeiten – wie auf fast jedem Kat, den ich bisher getestet habe.

Vor allem in den ersten Tagen an Bord, an denen noch nicht jede Bewegung sitzt, sind Griffe wichtig. Irgendwann läuft man dann sicherer durch das Cockpit, aber ein bisschen mehr Festhalte-Möglichkeiten wären schön. Wir laufen unsere Ankerbucht an der Ile Pinel an, ein karibischer Traum vor weißem Strand und mit drei bis vier Metern Wassertiefe. Die Segel sind schnell in den Lazybags verstaut und dank der kugelgelagerten Masttrutscher flutscht das Groß geradezu nach unten. Maststufen im unteren Bereich helfen bei der Kontrolle, ob das Groß gut gefallen ist.

Sehr gut gefällt mir das ganze Anker-Arrangement. Beim Ankerlassen lässt sich über die geöffnete Backskiste im riesigen Kettenkasten beobachten, ob hier alles klar läuft. Die starke Ankerwinde hat kein Problem mit den circa 35 Metern Kette die wir stecken. Eine Hahnepot ausgebracht, und wir liegen schön ruhig für die Nacht. Das Dingi für den Landfall hängt achtern zwischen den beiden Rümpfen und lässt sich über eine elektrische Winde bequem absenken. Dann lässt es sich einfach zu einer der beiden Badeplattformen ziehen und entern.

Die Plattformen selbst sind sehr gut gestaltet – keine Stolperfallen, gut nutzbare Badeleitern und viel Platz. Nach einem kurzen Landausflug ist es Zeit, sich den inneren Werten zu widmen. Der Leopard 45 wird im Vakuuminfu-



Hell und modern, mit einem cleanen Schick präsentiert sich der Salon des Kats

sionsverfahren in Sandwichbauweise mit Balsaholzkern gebaut. Schaut man hinter die Verkleidungen, findet sich sauber verarbeitetes GFK mit Topcoat. Die anfälligsten Stellen eines Kats, die Beams, sind mit massiven Stahlträgern verstärkt, die hier die Kräfte aufnehmen.

Die Verlegung der Elektrik macht ebenfalls einen sehr sorgfältigen Eindruck. Alle Ventile sind einfach zu erreichen und genau wie bei der Elektrik auch gut beschriftet. Die gesamte Einrichtung unter Deck wirkt edel, hell und freundlich. Wir segeln eine Version mit vier Kabinen, es ist auch eine Eignerversion mit drei Kabinen und deutlich größerer Nasszelle im Vorschiff Steuerbords sowie dann einem Schreibtisch längs verfügbar. Wichtig und sehr gut gelungen ist die Belüftung – zahlreiche Luken und Lüfter sorgen für Durchzug, auch bei karibischen Temperaturen und Wohlfühlklima. Das riesige achtere Cockpit ist der Lebensmittelpunkt an Bord.

Die trennenden Fenster zum Salon lassen sich weit öffnen, sodass sich Salon und Cockpit wunderbar verbinden und einen gewaltigen Platz ergeben. Ein Lichtband sowohl im Salon als auch im festen Bimini lassen weiter Licht hinein und beim Segeln den Blick in die Segel zu. Die Pantry liegt an der Bugseite und lässt keine Wünsche offen. Viel Stauraum, inklusive einer Art ‚Keller‘ unter dem Salonfußboden lassen eine Verproviantierung für viele Wochen zu. Die gut genutzten Staumöglichkeiten setzen sich in den Kabinen fort: Schubladen unter den Kojen, Schränke – alles im Überfluss vorhanden.

Leopard 45

Konstruktion	Simonis & Voogd
Länge über Alles	13,72 m
Breite	7,35 m
Tiefgang	1,55 m
Verdrängung	14,5 t
Wassertank	circa 780 l
Treibstofftank	700 l
Motor	2 x 45 PS
Groß	73 m ²
Genua	50,4 m ²
Preis	ab 466.800 Euro

leopardcatamarans.de



Wer mit kleiner Crew auf dem großen Kat unterwegs ist hat die Qual der Wahl – welche der Kabinen darf es denn sein?

Am Abend zeigt sich das Lichtkonzept. Ein Großteil der Beleuchtung ist indirekt, und fast alle wichtigen Lampen lassen sich dimmen. Gefühlt macht man Urlaub in einem Ferienhaus – nur dass hier die Strombilanz irgendwann stimmen muss, weil man nicht am Landstrom hängt. Wir kommen in den drei Tagen an Bord ohne Ge-

nerator aus, allerdings haben wir auch die Aircondition nicht benutzt. Sollte das der Fall sein, muss der Stromerzeuger laufen. Dafür leben wir in einem Ferienhaus, das in der Lage ist, die schönsten Buchten zu erkunden und vielleicht doch mehr ist als ein Schiff – eben ein echter Lebensraum für die lange Reise. 