

# TEST 696

## MOTORBOOTE

von Verena Diethelm

### LEOPARD 43PC

Länge ü.a.:	13,00 m
Breite:	6,72 m
Tiefgang:	0,94 m
Verdrängung:	11,7 t
Treibstoff:	1.000 l
Wasser:	780 l

**BASISPREIS:** € 379.000,-  
(exkl. MwSt.)

**PREIS TESTBOOT:** € 498.860,-  
(exkl. MwSt.)

#### EXTRAS (AUSWAHL):

Yanmar 260 PS:	9.091,-
Fusion Stereo Paket:	2.597,-
220 V Landstrom Paket:	5.065,-
elektrisches Bord-WC:	787,-
2 Solarpaneele am Hardtop:	3.117,-
Unterwasserbeleuchtung:	3.247,-
Kühlschrank Flybridge:	1.558,-
E-Grill Flybridge:	1.286,-
Icemaker Flybridge:	2.208,-
Flybridge Verdeck:	7.662,-
Elektrische Davits:	3.896,-

**Info:** Leopard Catamarans,  
F-06300 Nizza, 10-12 quai papacino,  
Tel.: +33 (0)4 92 00 09 03, E-Mail:  
europe@leopardcatamarans.com,  
www.leopardcatamarans.com

#### FAHRLEISTUNGEN:

rpm	kn	l/h
670	3,0	2,4
1000	5,2	5
1500	7,3	21,6
2000	8,7	21,2
2500	10,5	40
3000	14,1	64
3500	17,4	49
voll	18	100

5 Personen, 100 % Treibstoff, 50 % Wasser



**Testphase.** Der Leopard 43 PC wird auf dem Yachtingfestival in Cannes (12. bis 17. September) für Probefahrten zur Verfügung stehen

# DOPPLER- EFFEKT

**Leopard.** Der für den European Powerboat of the Year Award nominierte Motor-katamaran der südafrikanischen Werft ist ein wahres Raumwunder und damit bestens geeignet für einen Familientörn



**Raumwunder.** Hell und geräumig ist der Salon, der acht Personen locker Platz bietet. Praktisch sind die elektrischen Davits, die das Wassern des Beibootes extrem erleichtern (unten)

Die südafrikanische Werft Robertson & Caine baut seit 1991 unter der Marke Leopard Segelkatamarane und hat schon sehr früh, nämlich vor 15 Jahren, den Trend zum Motorkatamaran erkannt. Mittlerweile ist die Werft mit 60 Einheiten pro Jahr der größte Produzent von Motorkatamaranen weltweit. Derzeit hat man vier Segelkatamarane von 40 bis 58 Fuß sowie zwei Motorkats in den Größen 43 und 51 Fuß im Programm.

Die Südafrikaner arbeiten eng mit den Charterfirmen Moorings und Sunsail zusammen, die 65 Prozent der Produktion abnehmen und die Katamarane unter eigenem Namen im Charter laufen lassen; so wird aus dem Leopard 43PC der Moorings 433 PC.

Während manch andere Werften einfach bei ihrem Segelkatamaran den Mast weglassen und den so kastrierten Doppelrumpf dann unter dem Label Motorkatamaran laufen lassen, entwickelt Robertson & Caine seine Powerkats als vollkommen eigenständige Produkte mit einem für den Motorbetrieb optimierten Rumpf. Zwar werden die Leopard Segel- und Motorkatamarane von ein und demselben Designbüro – Simonis/Voogd – entworfen, die Rumpfdesigns haben aber nichts gemeinsam. Da bei Motorkatamaranen die Wasserlage für die Effizienz ausschlaggebend ist, holte man sich die Expertise des deutschen Ingenieurbüros Numeca, das auf Strömungstechnik spezialisiert ist und unter anderem die CFD-Analysen für den America's-Cup-Kat von Titelverteidiger Oracle Team USA berechnete. Das Ergebnis ist ein Rumpf mit abgeflachtem Unterwasser – so werden der Widerstand bei der Fahrt durchs Wasser sowie die Heckwelle reduziert. Außerdem ersetzte man die Kiele durch kleine Skegs, so dass man trockenfallen kann. Die vordere Hälfte der beiden Schwimmer verfügt über eine tiefe U-Form, die das Stampfen in rauher See verhindern soll. Eine Besonderheit sind die Tunneln, in denen die Propeller sitzen. Diese dienen nicht nur zum Schutz und zur Effizienzsteigerung der Schrauben, sondern verbessern auch den Längstrimm. Durch die Tun-



nels wird eine Aufwärtskraft generiert, das Heck taucht somit nicht so tief ein und die Fahrt wird ökonomischer. Chinesen sorgen dafür, dass die benetzte Fläche über Wasser geringer, das Volumen über der Wasserlinie hingegen um ein Drittel größer ausfällt als etwa beim Leopard 39PC.

### Lebensraum

Das außergewöhnlich üppige Raumangebot ist auch eines der Hauptargumente für den Leopard 43 PC, den wir in der Moorings-Version getestet haben. Anders als bei den Segelkatamaranen gibt es am Vorschiff kein Netz, sondern aus Stabilitätsgründen ein durchgehendes Deck, das man zum Teil als Liegewiese nutzen kann. Der Zugang erfolgt direkt über eine Türe vom Salon und nicht nur über den Umweg der Seitendecks – sehr praktisch.

Auf der Flybridge befinden sich der Steuerstand, eine gemütliche Sitzckecke, eine Doppel-Sonnenliege und eine Wetbar, die mit Kühlschrank, Spüle, Elektrogriller und

Icemaker ausgerüstet werden kann. Man merkt, dass die südafrikanische Werft ihre Yachten vor allem für tropische Reviere konstruiert, da es keinen Steuerstand im Salon gibt. Mit einem Verdeck lässt sich die Flybridge zwar wetterfest verschließen, wer aber auch in der Vor- und Nebensaison bei tieferen Temperaturen unterwegs sein möchte, sollte erwägen, den Navigationstisch mit Schalthebel und Autopiloten aufzurüsten zu lassen.

In der Charterversion sind in beiden Rümpfen je zwei Kajüten mit einer gemeinsamen Nasszelle untergebracht. Die achteren Kajüten sind zwar größer, haben aber weniger Stauraum, da sich unter den großzügigen Inselbetten die beiden Motoren verstecken. Um zum Motorraum zu gelangen, wird das Bett per Knopfdruck hochgeklappt. Praktisch ist die zugängliche Vorpick in den vorderen Kajüten, die entweder als Stauraum oder optional als zusätzliche Kinderkoje ausgebaut werden kann; Letzteres dürfte vor allem Eltern von



FOTOS: TUMARINE (3), VERENA DIETHELM (4)



**Lieblingsplatz.** Auf der Fly befindet sich nicht nur der Steuerstand, sondern auch eine Sitzecke und die mit E-Griller, Spüle und Külschrank ausgestattete Wetbar. In den vorderen Kajüten lässt sich optional eine Kinderkoje einrichten (Mitte)

Kleinkindern freuen. Maximal lässt sich der Kat mit zehn Personen belegen.

In der Drei-Kajüt-Version befinden sich im Steuerbordrumpf die Eignerkajüte, eine geräumige Nasszelle sowie ein Gang mit Einbauschränken und einem Schreibtisch.

Helles Holz und viel natürliches Licht, das durch Rumpfenster, Luken und große Salonfenster einfällt, verleihen Salon und Kajüten eine freundliche, gemütliche Atmosphäre. Die Ausstattung lässt keine Wünsche offen, ebenso die Verarbeitung; einzige Ausnahme sind die Magnetverschlüsse der Türen, doch dazu kommen wir später.

Standardmäßig sorgen zwei 220 PS starke Yanmar-Diesels für den Antrieb. Unser Testkatamaran war mit zwei 260 PS starken Aggregaten ausgestattet, mit denen der Kat laut Werftangaben auf eine Höchstgeschwindigkeit von 22,6 Knoten kommt. Da Mooring seinen Katamaranen jedoch aus Sicherheits- und Wartungsgründen eine Motordrosselung verpasst, wurden auf unserem GPS höchstens 18 Knoten angezeigt.

Für einen Urlaubstörn ist das üblicherweise auch vollkommen ausreichend. Bei voller Geschwindigkeit ergibt sich so eine Reichweite von rund 160 Seemeilen plus 10 % Reserve. Am wirtschaftlichsten ist man mit 2.000 Umdrehungen und knapp 9 Knoten unterwegs. Dann reicht der 1.000-Liter-Tank für rund 370 Seemeilen (inkl. 10 % Reserve).

Höhere Wellen bezwingt man am besten mit höherer Geschwindigkeit. Auch die kurze, steile Adriawelle steckte der Kat bei einer Fahrt von zehn bis zwölf Knoten gut weg. Eine Verstärkung könnten die Magnete der Schranktüren im Salon sowie der Kajüt- und Nasszellentüren in den Rümpfen vertragen. Diese öffneten sich bei rauer See von selbst und schlugen unangenehm.

Trotz der gewaltigen Ausmaße von 13 x 6,7 Metern gehen Hafenmanöver leicht von der Hand. Dank der weit auseinanderliegenden Antriebswellen lässt sich das Boot mit gegenläufig drehenden Motoren am Teller drehen. Die Windangriffsfläche ist

zwar groß, vor allem bei geschlossenem Verdeck, man kann aber gut gegensteuern, indem man mit einer Maschine etwas mehr Gas gibt. Von der Flybridge aus ist die Sicht nach achtern stark eingeschränkt. Es lohnt sich daher die Heck-Kamera auf der Optionenliste anzukreuzen, ansonsten muss man sich von einem kompetenten Crew-Mitglied einweisen lassen.

#### Fazit

Boot statt Apartment lautet die Devise – der Leopard 43PC bietet den gleichen Komfort und die gleichen Annehmlichkeiten wie eine Ferienwohnung am Meer. Dieser Mehrwert wird aber mit höheren Kosten erkaufte, da zwei Rümpfe, Beams und zwei Maschinen nun mal teurer kommen als ein Monohull. Auch bei den Liegeplatzgebühren ist mit einem Aufschlag zu rechnen. Dem gegenüber stehen geringere Betriebskosten durch die höhere Treibstoffeffizienz – vor allem, wenn man es nicht eilig hat. ■