

# TEST 768

## MOTORBOOTE

von Roland Duller

### LEOPARD 46 PC

Rumpflänge:	14,13 m
Länge WL:	14,06 m
Breite:	7,34 m
Tiefgang:	0,94 m
Verdrängung (leer):	16,75 t
Wassertanks:	660 l
Treibstofftanks:	1.800 l
Grauwassertanks:	160 l
Motoren:	2 x 250 PS Yanmar
Konstrukteur:	Simonis & Voogd

**PREIS:** ab € 699.000,-  
(ab St. Raphael, FR; exkl. MwSt.)

#### EXTRAS (AUSWAHL):

Delta Anker (25 kg) + Kette:	1.488,-
Kühlschrank auf Fly:	1.879,-
elektr. Grill auf Fly:	1.491,-
6 Solarpaneele (150 W):	10.361,-
Klimaanlage:	19.132,-
Generator 12 kW:	35.736,-
Weinkühler in Pantry (220 V):	5.357,-

**Info:** Leopard Catamarans,  
Tel.: +49/6101/55 791 549, E-Mail:  
europe@leopardcatamarans.com,  
www.leopardcatamarans.com

#### FAHRLEISTUNGEN:

rpm	kn	l/h
1.000	5,7	8
1.500	8,1	12
2.000	9,5	29
2.500	12,4	55
3.000	18,8	78
3.500	21,5	118
3.750	24,4	147

70 % Treibstoff, 10 % Wasser, 2 Personen

# KOMPLEXE VERHÄLTNISSSE

**Robertson & Caine.** Warum der Leopard 46 PC auch unter anderen Namen erhältlich ist und wie es gelingt, damit sowohl Eigner wie Charterkunden zu bedienen



FOTO: TUIMARINE

**Allwettertauglich.** Der Leopard 46 PC fühlt sich bei rauen Verhältnissen, wie hier vor Kapstadt, wohl, dank zahlreich beschatteter Flächen ist er aber auch für Mittelmeer oder Karibik gut gerüstet



**Multifunktional.** Der lichtdurchflutete Salon beherbergt Innensteuerstand, Pantry und Sitzgruppe, wahlweise mit Ess- oder Loungetisch. Kochen, Essen, Sonnenbaden und Steuern kann man auch auf der Fly



**Komfortabel.** Das Cockpit befindet sich auf Salon-Niveau und wird vom Hardtop beschattet. Die absenkbare Badeplattform fungiert auch als Dingihalterung, die Kajüten beeindruckt mit guter Aussicht und sehr breiten Doppelkojen

Das Herkunftsland einer Yacht nimmt Einfluss auf deren Bauweise, Design und Ausrichtung, daran hat auch die zunehmende Globalisierung nichts geändert. Ganz besonders trifft das auf die bei Robertson & Caine in Kapstadt produzierten Leopard-Yachten zu. Das Meer in Südafrika ist rau, der Wind kräftig und so läuft dort kein Modell vom Stapel, egal ob mit oder ohne Segel, das mit diesen Bedingungen nicht zurecht kommen würde – auch wenn die meisten Kats letztendlich in Revieren landen, wo andere Talente zählen. Glücklicherweise kann ein Leopard aber nicht nur mit ausgezeichneter Seegängigkeit, sondern auch mit Komfort, angenehmem Verhalten

in der Welle sowie jeder Menge Loungezonen zwecks Entschleunigung dienen.

#### Eine Werft, drei Marken

Zur Einordnung der Marke Leopard sei hier ein kurzer Exkurs in die Eigentumsverhältnisse der Werft eingeschoben: Robertson & Caine ist weltweit der drittgrößte Katamaran-Hersteller und der größte Produzent von Powerkats. Man fertigt ausschließlich für die Marken Leopard, Moorings und Sunsail, diese gehören zum Travelopia-Konzern, der wiederum im Besitz der amerikanischen Investmentfirma KKR (Kohlberg Kravis Roberts) steht. Wird ein bei Robertson & Caine produzierter Kat an private Eigner verkauft (was auf knapp 50 Prozent der Fälle zutrifft),

firmiert er unter dem Namen Leopard. Kommt er in den Charter, heißt er hingegen Moorings oder Sunsail; der getestete 46 PC also beispielsweise Moorings 464 PC.

Für alle drei Marken gibt es übrigens attraktive Yachteigner-Programme. Gut zu wissen: Durch den Rückhalt des finanzkräftigen Eigentümers war es The Moorings und Sunsail möglich, die garantierten Einnahmen von 8 % auch während der Pandemie an die Eigner auszubezahlen, und das, obwohl die Basen rund einhalb Jahre geschlossen waren.

#### Sortenrein

In der Frühphase waren Powerkats quasi kastrierte Segelyachten. Das hat sich grundlegend geändert: Das im Vorjahr

präsentierte Flaggschiff Leopard 53 PC (Fahrbericht: Yachttrevue 7/2021) wurde von Anfang an als Motorkatamaran konzipiert, ebenso der neue Leopard 46 PC. Konstruiert haben die Yacht die niederländischen Konstrukteure Simonis-Voogd. Sie zeichneten einen Rumpf mit markanten Chinesen, die achtern sanft beginnen und im Vorschiffsbereich immer ausladender werden. Diese Bauweise verringert die benetzte Fläche des Unterwasserschiffes und generiert ein tiefes V im Bugbereich, das für weiches Einsetzen in Wellen sorgt. Die Rümpfe sind etwas voluminöser und der Freibord höher als bei Segelmodellen vergleichbarer Größe, auch die Laminatstärke ist deutlich dicker. Robertson & Caine produziert übrigens

Rümpfe und Kleinteile selbst, das allermeiste in Vakuum-Infusionsverfahren. Die Schotten bestehen aus Komposit-Sandwich und sind anlaminierter.

Die 250 PS starken Yanmar-Motoren hat man weit achtern, außerhalb des Wohnbereiches untergebracht, was die Motorengeräusche im Inneren deutlich reduziert. Das vergleichsweise große Volumen macht sich innen überall bemerkbar. Die Doppelkojen in den Kajüten sind beinahe so groß wie die Betten zuhause und wurden in der Bugkajüte quer zur Mittschiffsrichtung angeordnet. Großen Anteil an der angenehmen Atmosphäre haben die langgestreckten Rumpffenster, die Rundumverglasung im Kajütaufbau und diverse Decksluken.

#### Zwei Fliegen

Die Gestaltung des Innenraumes war eine Koproduktion der Hausdesigner und der südafrikanischen Innenarchitektin Ali Beetge. Die Herausforderung bestand darin, den Lebensraum für Eigner und Chartercrews gleichermaßen passend zu gestalten. Letztendlich setzte man auf reduzierte Linien, eine elegante, weiß-graue Farbkombi sowie unempfindliches Laminat statt Holz furnier. Haptik und Anmutung sind dennoch wertig und die Robustheit der Oberflächen zahlt sich im harten Charteralltag garantiert aus. Großen Wert hat man darauf gelegt, dass sich der Kat in weniger als zwei Stunden reinigen und einfach servizieren lässt.

FOTOS: TUIMARINET/ROLAND DÜLLER (8)



**Markenzeichen.** Die Liegeflächen am Vorschiff erreicht man über die Fronttüre im Salon. Eine Erfindung von Leopard, die oft kopiert wurde

### Drei Ebenen

Der Leopard 46 PC wird mit drei oder vier Kajüten und ebenso vielen Nasszellen angeboten. Das Eigner-Compartment in der Drei-Kajüten-Version ist im Steuerbordrumpf untergebracht und bietet neben einem Bad mit getrennter Dusche im Vorschiff einen begehbaren Kleiderschrank plus Bürotisch. Eine Etage höher liegen auf einem Niveau Salon, Pantry, Innensteuerstand, Plicht und das Frontcockpit. Perfekt durchdacht ist die Pantry, die aus einem Arbeitsbereich an Backbord und einem Sideboard an Steuerbord besteht; Stauraum, Weinkühler, Eiswürfelmacher und Getränkekühlschrank inklusive. Durch die Glasschiebetüre achtern und die wasserdicht verschließbare Türe zum Frontcockpit fließen drei Lebensbereiche harmonisch ineinander. Highlight in doppelem Sinn ist die Flybridge mit Steuerstand, U-Sitzbank und Sonnenliegen. Das Hardtop mit Spoiler achtern unterbindet etwaige Windturbulenzen.

Erwähnenswert ist die absenkbare Badeplattform. Sie ist so konzipiert, dass

sie nicht nur nach unten fährt, sondern auch nach achtern schwenkt, wodurch das Zufahren und Aufladen des Dingis erleichtert wird.

### In Bewegung

Die beiden 250 PS starken Yanmar-Motoren brummen gut gedämpft in den separaten Motorräumen vor sich hin. Auf der Fly bekommt man im Hafenmodus gar nicht mit, dass sie laufen. Das Manövrieren ist keine Hexerei, man muss lediglich öfter auskuppeln, weil die Propeller doch ordentlich zupacken. Das tun sie auch beim Beschleunigen: Der Leopard reagiert unmittelbar auf Gasschübe, benimmt sich aber nicht ungehobelt. Kein Aufbäumen des Vorschiffs, kein Aufheulen der Motoren, sondern kontinuierliche Kraftentfaltung und ein sanfter, kaum spürbarer Übergang in die Gleitphase. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 24 Knoten, die ideale Reisegeschwindigkeit zehn Knoten darunter, wobei sich der Leopard auch in deutlich langsamerer Fahrt wohl fühlt und dann extrem sparsam bewegen lässt

– mit einer Tankfüllung (1.800 l) bis zu 1.600 Seemeilen weit beispielsweise.

Die eingangs erwähnte Seetauglichkeit stellte der Kat vor Kapstadt bei 30 Knoten Wind und richtig hohen Wellen unter Beweis. Letztere surfte er beinahe wie seine besegelten Kollegen ab, nur die Lenkkorrekturen benötigen aufgrund der kleinen Ruderblätter ein bisschen mehr Zeit. Ein mulmiges Gefühl stellt sich aber nie ein, im Gegenteil, dank der voluminösen Bugbereiche besteht nicht die geringste Gefahr zu unterschneiden. Einziger Kritikpunkt: Bei viel Wind und Welle wird es ein wenig feucht auf der Flybridge – Sprayrails könnten da Abhilfe schaffen.

### Resümee

Man spürt in allen Bereichen, dass hier eine sehr erfahrene Werft am Werk war. Die Bedürfnisse potenzieller Kunden wurden ebenso berücksichtigt wie jene der Service-Crew und den Innenarchitekten gelang das Kunststück, ein gleichermaßen robustes wie stylisches Interieur zu schaffen. Respekt. ■