

FAHRBERICHT

TEST 901

SEGELBOOTE

von Roland Duller

LEOPARD
45



Gut zu wissen. Der Leopard 45 wird bei Robertson & Caine in Südafrika gebaut und läuft auch unter den Bezeichnungen Sunsail 454 und Moorings 4500

FOTO: BERTHELM KOLTHOFF/LEVOTY

ANSCHMIEGSAME KATZE

Zielorientiert. Leopard Catamarans zeigt vor,
wie das Prinzip der Einfachheit sowohl der Funktionalität
als auch der Kreativität dienen kann



Der Markt für Fahrtenkatamarane brummt gewaltig. Wartezeiten von mehr als einem Jahr sind keine Seltenheit, die Werften arbeiten auf Hochtouren und das in jeder Hinsicht. Schließlich geht es nicht nur um Stückzahlen, sondern auch darum, wer letztendlich die Nase vorne hat. Gelingen wird es demjenigen Anbieter, der unterm Strich das beste Gesamtpaket aus Segeleigenschaften, Platzangebot und Wohnqualität zusammengestellt hat, und das setzt bei den Konstrukteuren und Werften erstaunliches Kreativpotenzial frei.

Der Leopard 45 legt dafür beeindruckendes Zeugnis ab. Er wird in der 1991 gegründeten, südafrikanischen Werft Robertson & Caine gefertigt, die viele Jahre auf den Bau von Regattayachten spezialisiert war. Mittlerweile produziert man an fünf Standorten vier bis fünf Katamarane pro Woche und ist nach Lagoon der weltweit zweitgrößte Kat-Hersteller. Dazu beigetragen hat die seit 20 Jahren bestehende Partnerschaft mit den Charterfirmen Moorings und Sunsail, die seit heuer mit dem Finanzinvestor KKR den gleichen Eigentümer wie die Leopard-Vertriebsgesellschaft haben.

Wird ein Schiff an einen privaten Eigner verkauft (was rund 35 Prozent ausmacht), firmiert es unter dem Namen Leopard, läuft es bei Sunsail oder Moorings im Charter, heißt es Sunsail 454 oder Moorings 4500. Beide Firmen bieten attraktive Kaufcharterprogramme an, die Kooperation ist daher ausgesprochen fruchtbar – und die Wahrscheinlichkeit, dass man im Lauf seines Seglerlebens einmal einen Leopard pilotiert, dementsprechend hoch.

Durchdachte Basis

Der Leopard 45 wurde im Konstruktionsbüro von Simonis & Voogd entwickelt. Für das Innen- und Außendesign zeichneten die Spezialisten von Robertson & Caine verantwortlich. Chefentwickler Micheal Robertson beschreibt den Entwicklungsprozess so: „Wir haben die besten Elemente bewährter Modelle behalten, von unseren Eignern Feedback eingeholt und die Kombination aus Alt und Neu in ein frisches, junges Design gegossen.“



Wohlfühlzone. Achterkajüten mit breiten Doppelkojen und schöner Aussicht, ansehnliche Badeplattform mit einer Leiter wie im Freibad, großzügige, beschattete Plicht und ein Frontcockpit, das man auch bequem über die Salontüre erreichen kann – in diesem Konzept steckt viel Hirnschmalz



Ergebnis ist ein Rumpf mit extrem schlankem Unterwasserschiff. Volumen generiert man erst über der Wasserlinie, erkennbar an einer vom Heck bis zum Bug verlaufenden Rumpfstufe. Diese Chine lässt in Kombination mit einem weiteren Knick im oberen Bereich den an sich hochbordigen Rumpf eleganter aussehen. Gefällige Linien waren den Entwicklern wichtig, die wahren Stärken des Leopard liegen jedoch in seiner tagtäglich erlebbaren Funktionalität, die sich konsequent durch alle Bereiche zieht.

Auf eine Flybridge hat man zugunsten des besseren Segelverhaltens verzichtet. Alleinstellungsmerkmal ist ein vom Heck bis zum Ende des vorderen Cockpits verlaufendes Hardtop. Die immens große, begehbare Fläche beherbergt keine Sonnenliegen, sondern soll die Crew vor Sonne und Regen schützen. Zudem kann der Großbaum tief ansetzen, was wiederum einen tiefen Segelschwerpunkt zur Folge hat, und es ermöglicht ein einfaches Verstauen des Großsegels im Lazybag. Im Gegensatz zu anderen modernen Katamaranen hat man

den Mast nicht weit nach achtern gestellt, sondern eher vorne positioniert und auf eine Selbstwendefock verzichtet. Das Ergebnis ist eine leistungsfähige Kombination aus Powergroß und überlappender 120-Prozent-Genua. So kommt man auch bei Leichtwind ohne Zusatzsegel à la Code 0 & Co aus, was die Bedürfnislage des typischen Chartergasts trifft. Der will nämlich stressfrei mit Groß- und Fock segeln und scheut das Setzen eines Zusatzsegels. Downwind verlegt er einfach den Holepunkt der Genua via Barberholer nach außen, mehr ist nicht zu tun. Ambitionierte Segler können aber optional einen Bugspriet für mehr Segelleistung ordern.

Der leicht erhöhte, von Cockpit und Seitendeck zugängliche Steuerstand befindet sich in idealer Lage. Ein Hardtop mit Sichtluke bietet Schutz, auf der Sitzbank vor dem Rad können zwei Personen bequem Platz nehmen. Zum Segeln braucht es deren Gesellschaft nicht, das lässt sich locker auch im Alleingang erledigen. Fallen, Strecker und Schoten werden via Hebelklemmen unmittelbar zu den neben



Wohnen mit Aussicht.

Die großen Fensterflächen erzeugen eine freundliche Atmosphäre, das ausladende Hardtop garantiert gute Beschattung. Das Layout mit Sitzbank achtern und Pantry vorne ist ungewöhnlich, hat aber viele positive Aspekte

Hauptes vom Frontcockpit nach vorne zum Trampolin gehen – definitiv keine Selbstverständlichkeit.

Ebenfalls eine feine Sache, die das Leben an Bord erleichtert, sowie eine Eigenentwicklung sind die Niro-Davits, mit deren Hilfe sich das Dingi mühelos heben, absenken und transportieren lässt.

Wohnen mit Aussicht

Je mehr natürliches Licht ins Innere gelangt, desto wohler fühlt man sich – vorausgesetzt, die Beschattungssysteme funktionieren. Mit den Panoramafenstern im Salon hat man diese Vorgabe perfekt umgesetzt. Seine Entsprechung finden sie in den riesigen Rumpffestern eine Etage tiefer. In den Achter- und Bugkajüten erstreckt sich jeweils ein breites Lukenband mit integrierter, öffnbarer Luke entlang der gesamten Länge, in den Achterkajüten findet sich darüber hinaus eine weitere aufmachbare Luke über dem Kopfbereich der Doppelkoje. Sogar die Nasszellen sind mit Decks- und Rumpfluken ausgestattet.

Das Layout ist vergleichsweise konventionell: Zur Wahl stehen eine Eignerversion mit drei Kajüten und drei Nasszellen sowie eine Chartervariante mit vier Kajüten und vier Nasszellen. Simplizität ist sowieso der rote Faden, der sich durch alle Bereiche zieht. Leopard Catamarans verzichtet auf ausgefallene Lösungen, sondern wählt stets die einfache, kompromisslos auf Funktion ausgerichtete Variante. So gibt es den Innenausbau nur in Eiche mit spezieller Beschichtung, was das Mobiliar extrem robust macht. Ein kluger Schachzug, denn im Charter muss das Interieur bekanntlich jede Menge aushalten.

Das Platzangebot in den Rumpfen ist üppig, Stauraum in Form von Kästen und Schapps reichlich vorhanden. Sogar im Boden hat man Lagerräume geschaffen. Die Doppelkoje in der Achterkajüte hat beinahe Normbettnaße, deutlich kleiner ist die Liegefläche in der vergleichsweise schmalen Bugkajüte – ein Zugeständnis an die Segelleistung. Vor der Bugkajüte hat man noch Platz für einen weiteren Raum gefunden, der wahlweise als Kinderkoje oder Stauraum genutzt werden kann.



FOTOS: ROLAND DÜLLER

den Armaturen montierten Winschen (teilweise elektrisch) geführt und in sehr praktikabel montierten Leinentaschen aufgefangen. Besondere Erwähnung verdient die Großschotführung: Das Groß wird nicht, wie heutzutage üblich, über einen Traveler am Kajütdach geschotet, es gibt vielmehr ein Hahnepot-System, bestehend aus zwei separaten Taljen und zwei Schoten. Das bedeutet zwar ein bisschen mehr Aufwand, weil man bei jedem Manöver beide Schoten bedienen muss, andererseits lässt sich damit das Großsegel aber sehr präzise trimmen.

Lebensqualität

Katamarane sind Wohnboote, das trifft auf den Leopard in besonderem Maße zu. Zentraler Aufenthaltsbereich tagsüber ist das überdachte Cockpit achtern mit U-Sitzbank plus Tisch und bequemem Zugang zu den Badeplattformen der Rumpfe; die Badeleiter am Backbordrumpf zählt übrigens zu den komfortabelsten Modellen in dieser Liga. Die Plicht befindet sich auf dem selben Niveau wie der durch Schiebetüre und

fenster getrennte Salon, der in jeder Hinsicht bemerkenswert ist. Steile, überdimensionale Panoramafenster bieten beinahe Rundum-Aussicht, ein Luken-Band im Kajütdach erlaubt den Blick in den Himmel und die Beschattung ist ausgezeichnet. Eigene Wege beschritt man auch beim Layout: Die Pantry liegt nicht achtern, im Übergangsbereich zur Plicht, sondern in L-Form vorne an Steuerbord. Auf diese Weise, so lautet das Argument, könne man auch beim Kochen die Aussicht genießen. Der Salontisch mit L-förmiger Bank befindet sich achtern nahe der Plicht; das mögen manche charmant finden, andere eher nicht.

Highlight und Alleinstellungsmerkmal des Leopard 45 stellt das Frontcockpit dar, das als bislang einziges seiner Art direkt vom Salon aus über eine Türe erreichbar ist. Dafür mussten diverse Auflagen erfüllt werden, darunter wasserdichte, stabile Türe und selbstlenzendes Cockpit. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist die Ausnehmung des Kajütdaches im Bereich des Niedergangs. So kann man erhobenen

KONSTRUKTION/DESIGN

Simonis & Voogd Yacht Design – Robertson & Caine

WERFTRobertson & Caine
www.leopardcatamarans.de**BAUWEISE**

Rumpf und Deck aus Sandwich mit Balsaholzkern im Vakuuminfusionsverfahren, für äußere Lagen und das Gelcoat wird Vinylesterharz verwendet, Kiel: Die ballastlosen Kielstummel sind mit dem Rumpf weder verschraubt noch anlaminiert sondern angeklebt – eine Sollbruchstelle, die im Fall einer massiven Grundberührung verhindert, dass die Struktur Schaden nimmt; Trockenfallen ist trotzdem möglich. Ruder: zwei freistehende, balancierte GfK-Ruder mit Niroenschaft

SERIENAUSSTATTUNG

Am Kajütdach stehender, in sich verstagter Alumast mit einem Salingspaar, Vorsegelrollreff, Lattengroß mit 2 Reffreiheiten, Rolreffgenua, Baumniederholer, Beam aus Alu mit Klampen, Reling mit 2 Einstiegen, Ankerwisch (1600 W) mit Handfernsteuerung, Badeleiter, Mobiliar mit Oberflächen aus Laminat und Vollholzleisten, Laminatböden, Salonisch zu Doppelkoje umwandelbar, Corian-Arbeitsflächen in Pantry, Kühlschrank (212 l), 3-flammiger Gasherd und -ofen, LED-Beleuchtung, Multifunktionsdisplays am Steuerstand, 3 Service- und 2 Starterbatterien (3 x 180 Ah/2 x 100 Ah).

Ausstattung Testyacht: Rigg von Z-Spars, Segel von Ullman, Winschen, Luken und Radsteuerung von Lewmar, Beschläge von Spinlock und Lewmar, Rollreff von Profurl, Ankerwisch von Lewmar, WC von Jabsco

PREIS: € 399.000,-
Basispreis, ab St. Raphael (F) (exkl. MwSt.)

EXTRAS:

2 Faltpropeller	4.909,-
faltbare Vorhänge im Salon	4.739,-
Kinderkoje im Bug	517,-
Salontisch (falt- und absenkbar)	775,-
Landstrom 220 V: 2 Kabel à 15 m,	
Steckdosen in den Kabinen, Pantry	
und an der Schalttafel	5.039,-
Batterieladegerät 12V/40 Amp	1.137,-
Batterien-Upgrade zu AGM-Akkus	1.550,-
Generator NL 9KW (6kW bei 220V)	25.193,-
Klimaanlage Cruisair	13.386,-
Vorbereitung für TV/DVD im Salon	375,-
Solarpaneele (4x100 W) installiert	6.072,-
Unterwasserlicht am Heck (2x)	3.230,-
Komposit-Teak	10.335,-
elektr. Edelstahl-Davits	4.196,-
Delta Anker (25 kg) + Kette (50 m)	1.227,-
Bugsprriet für Code 0	10.465,-

VERTRIEB**Leopard Catamarans**

Tel.: 0049(0)610155 791 537
E-Mail: europe@leopardcatamarans.com,
www.leopardcatamarans.de

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	13,72 m
Länge Wasserlinie:	13,07 m
Breite:	7,35 m
Verdrängung:	14,5 t
Großsegel:	73 m ²
Genua (120 %):	50,5 m ²
Masthöhe über Wasser:	21,28 m
Tiefgang:	1,55 m
Fäkalientank:	170 l
Treibstofftank:	700 l
Wassertank:	780 l

Kojen in Metern; Länge/Breite

Kopfbereich/Breite nach 1,90 m	
Vorschiff:	2,05/1,35/1,10 m
Achternkajüten:	2,00/1,50/1,35 m
Salon:	1,80/0,65/0,65 m
Salon (abgesenkter Tisch):	2,20/1,80/1,60 m

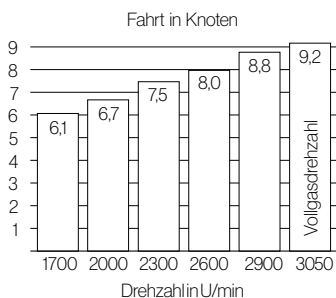
Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,98 m
Achternkajüten:	1,88 m
Vorschiff:	1,86 m
WC (Achter-/Bugkajüte):	1,93/1,94 m

MOTOR

Serie: Yanmar 4JH45, 4 Zylinder, 2.190 cm³, 45 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Festpropeller

Testschiff: Yanmar 4JH45, 4 Zylinder, 2.190 cm³, 45 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Festpropeller

FAHRLEISTUNGEN

Lärmpegel (gemessen bei 2.600 U/min)
Salon 70 dB, Achternkajüte 73 dB

**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ robuste und einfache Konstruktion
- ⊕ Frontcockpit mit wasserdichter Türe zum Salon
- ⊕ Rumpf mit gering benetztem Unterwasserschiff

AUF DEM WASSER

- ⊕ gute Segeleigenschaften, auch bei Leichtwind
- ⊕ leistungsfähiges Rigg
- ⊕ begehrtes Kajütdach mit vielen Vorteilen
- ⊕ Deckslayout zum Solo-Segeln geeignet
- ⊖ etwas eingeschränkte Sicht beim Anlegen

**LEBEN AN BORD**

- ⊕ Tür vom Salon zum Frontcockpit ist einzigartig und genial
- ⊕ perfekte Beschattung aller Bereiche innen und außen
- ⊕ einfaches Bergen und Setzen der Segel
- ⊕ fantastische Aussicht vom Salon und von den Kajüten
- ⊖ kaum Möglichkeiten zur Individualisierung

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at**TESTBEDINGUNGEN:** Windstärke 4–13 Knoten, Seegang: 1, Dauer: 1 Tag, Ort: Port Ginesta/Spanien



Uneingeschränkter Herrscher. Der Steuer-
mann kann den Leopard 45 mühelos im
Alleingang bedienen.
Interessante Erkenntnis:
Aufgrund des großen
Hardtops wirkt der
Kat größer als andere
45-Fuß-Katamarane

Im Wind

Beim Test vor Barcelona herrschte überwiegend Leichtwind, hin und wieder wehte es mit maximal 13 Knoten. Die Vorzüge von riesigem Hardtop und niedrigem Großbaum zeigten sich bereits beim Segelsetzen. Ohne sich strecken zu müssen öffnete ein Kollege das Lazybag und half beim Setzen des Großsegels, indem er dieses manuell direkt am Mast hochzog. Das Ausrollen und Dichtnehmen der Genua wurde vom Steuerstand aus erledigt; insgesamt sehr wenig Aufwand für eine Yacht dieser Größe.

Apropos Steuerstand: Dieser ist gut konfiguriert, man steht gerade so hoch, dass man den Kat beim Manövrieren einiger-

maßen gut überblickt. Eine Luke im Hardtop gibt den Blick in das Großsegel frei, die Fäden in der Genua sieht man aus jeder Position. Bei sechs Knoten überraschte der Leopard, der sicher kein leichtes Schiff ist, mit unerwarteter Agilität. Diese Bewegungsfreude ist der leistungsfähigen Segelgarderobe und der geringen benetzten Fläche geschuldet, und so schnitten wir erfreulich flott durch die vom Vortag aufgewühlte See. Als der Wind auf 13 Knoten zulegte, erzielten wir an der Kreuz beachtliche 6,1 Knoten. Das Ruderverhalten war ausgewogen. Man spürte zwar keinen Druck, hatte aber dank guter Balance der Ruder ein angenehmes Gefühl beim Steu-

ern. Ließ man, einmal auf Kurs, das Rad auch für längere Zeit los, hielt der Leopard gutmütig seine Spur. Aussagekräftige Wendewinkelmessungen waren aufgrund des im Vergleich zur Windstärke extrem starken Seegangs nicht möglich. Fest steht aber, dass der Leopard sanft in die Wellen eintaucht und das Seegangsverhalten insgesamt komfortabel ist. Und darauf kommt es bei einem Fahrtenkat primär an.

Ein Wort noch zum Motor: Der Leopard wird ausschließlich mit zwei 45 PS starken Yanmar-Aggregaten ausgestattet. Simplizitätsprinzip, wir erinnern uns. Gut so: Die Motoren sind hinsichtlich Leistung fein abgestimmt, gelten als zuverlässig und packen beim Manövrieren in Kombination mit den Dreiblatt-Fixpropellern ordentlich zu.

Resümee

Der Leopard 45 ist ein ehrliches, höchst funktionelles Boot ohne Schnickschnack, dessen Wohn- und Lebensqualität selbst für einen Katamaran bemerkenswert ist. Simplizität zieht sich durch alle Belange, ohne dass dafür nennenswerte Abstriche gemacht werden. Erfreulich ist zudem das klare Bekenntnis zum Segeln. ■

DIE AKTUELLE KONKURRENZ



Bali 4.5

Catana baut seit 2014 unter dem Label Bali eine Fahrtenkat-Linie; der 4.5 war das erste Modell

Rumpflänge: 13,60 m, Breite: 7,42 m,
Segelfläche am Wind: 88 m²,
Tiefgang: 1,22 m, Gewicht: 11 t,
Konstrukteur: Xavier Fay
www.trend-travel-yachting.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 391.540,-



Fountaine Pajot Helia 44 E

In der Evolution Version als Facelift
sehr erfolgreich und bis Ende 2019
ausverkauft

Rumpflänge: 13,3 m, Breite: 7,4 m,
Segelfläche am Wind: 115 m²,
Tiefgang: 1,15 m, Gewicht: 10,8 t,
Konstrukteur: Berret-Raccoupeau
www.captivayachting.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 387.500,-



Lagoon 450 S

Startete als Flybridge-Version, nun
bietet sie der Weltmarktführer auch
als Modell mit Sporttop an

Rumpflänge: 13,96 m, Breite: 7,84 m,
Segelfläche am Wind: 132 m²,
Tiefgang: 1,30 m, Gewicht: 15,5 t,
Konstrukteur: VPLP-Design
www.master-yachting.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 381.200,-



Nautitech Open 46

Der bislang zweite Kat von Bavaria
ist mit Hardtop oder Fly sowie drei,
vier oder fünf Kajüten erhältlich

Rumpflänge: 13,79 m, Breite: 7,54 m,
Segelfläche am Wind: 107 m²,
Tiefgang: 1,45 m, Gewicht: 10,8 t,
Konstrukteur: Marc Lombard
www.yachten-melll.de

PREIS (exkl. MwSt.): € 409.180,-