Fahrbericht
Lagoon Power 43

Von Hans Wischer

Abbildungen: Lagoon Power

Kat mit Fly

Das Angebot an Motorboot-Katamaran ist bislang noch recht klein, dabei bieten gerade sie Größe - aufgrund ihrer Bauart mit zwei Rümpfen und dem Deck dazwischen. Die Lagoon 43 bietet noch mehr. Hans Wischer hat sie auf der Ostsee gefahren.

Gut 13 Meter Bootslänge und dann 80 Quadratmeter Deckfläche, soviel Platz bietet nur ein Katamaran wie die Lagoon Power 43. Auf einem solchen Raumschiff hat dann wirklich jeder seinen Freiraum an Bord. Ob außen an Deck, im Salon mit Rundumblick oder den Schlafkabinen in den Rümpfen. Dafür ist ein Kat breiter als ein Monohull - und benötigt entsprechend voluminöse Liegeplätze in den Marinas. Wenn an Mooring-leinen wie meist im Mittelmeer festgemacht wird, ist das weniger ein Problem. Schon mehr in den Ostsee-häfen mit Heckdalben, die meistens nicht genügend Spielraum lassen. Karl-Heinz Gollmer von der Ancora Marina in Neustadt beispielsweise hält aber einige breite Boxen für Kats bereit.

Zweirümpfler sind vor allem in Frankreich sehr beliebt. In erster Linie natürlich die segelnde Gattung. Lagoon, zum Werftenverbund von Bénéteau und Jeanneau zählend, fertigt seit 1984 Segelkats. Vor knapp zwei Jahren hat man den Motorkat Lagoon Power 43 ins Programm aufgenommen, ihn seitdem 25 mal gebaut. Angedacht ist künftig auch größere und kleinere Modelle anzubieten. „Aber nicht vor 2004," meint Lagoon-Importeur Siegfried Traub, der die Baunummer 7 der Power 43 als Deutschland-Premiere auf der Düsseldorfer boot im Januar präsentierte.

Mit ihren steilen Aufbauten wirkt sie rein äußerlich recht behäbig, um nicht zu sagen klobig. Doch die steil stehenden Salonfenster halten die Sonnenwärme außen vor, machen Sinn und eine Klimaanlage überflüssig. Als Extra ist sie natürlich zu haben.

Abgewinkelte und getönte Frontscheiben am Innensteuerstand – Sinn oder Unsinn?

Denken wir doch einmal an die Zeiten zurück, in denen spritsparende cw-Werte bei PKW´s keine Rolle spielten. Welches Auto benötigte da schon eine Air Condition? Nachdem erkannt wurde, dass erst ab Geschwindigkeiten über 70 km/h (darunter ist der Rollwiderstand der Räder und Reifen das Maß) die Fahrzeugform für energiesparendes Fortbewegen entscheidend ist, konzentriert die Kraftfahrzeugindustrie auf schräge Frontscheiben und windschnittige Abrisskanten, die fast nahtlos in die äußeren Linien übergehen. Um die daraufhin angestiegenen Innentemperaturen zu mäßigen, wurden getönte Scheiben kreiert. Später kamen Klimaanlagen hinzu, auf die selbst in Kleinwagen heute kaum noch zu verzichten ist.

Die meisten Bootsbauer folgten dieser zwiespältigen Entwicklung. Ohne zu bedenken, dass cw-Werte für die meisten Boote überhaupt nicht wichtig sind, weil das Gros ohnehin nicht schneller als 38 Knoten ist. Das

© 2006: Hans Wischer

nämlich sind die bereits erwähnten 70 km/h, bis zu denen der Rollwiderstand bei Autos, der Wasserwiderstand bei Booten für Energieersparnis beim Fortbewegen entscheidend ist. Zudem: getönte Frontscheiben trüben gerade bei diesigem Wetter oder nächtens den wichtigen Blick voraus – und damit die Sicherheit auf dem Wasser. trüben. Schnittige Designerlinien bei den Aufbauten mögen eine Motoryacht schneller wirken lassen, als sie eigentlich ist. Doch mit dem Resultat, dass Klimaanlagen auf Motoryachten heute nahezu schon Standard sein müssen. Lagoon ist diesem Unsinn mit den steilen Salonscheiben glücklicherweise nicht gefolgt. Denn längst nicht immer geht Design vor Form und Nutzen.

An Fensterflächen von Gebäuden, das wissen deren Architekten seit langem, tragen Außenjalousien mit verstellbaren Lamellen wesentlich zur angenehmen Klimatisierung im Innenbereich bei. Auf Tastendruck werden sie per Elektromotoren bequem in Position gebracht, gewähren die gewünschten Ausblicke oder versperren – als Zusatznutzen den Einblick. Das auf Motoryachten übliche Zuknöpfen mit Außenpersenningen mutet dazu im Vergleich mehr als steinzeitmäßig an. Der Schritt der italienischen Azimut-Werft mit verspiegelten Salonfenstern zu beiden Seiten, durch die man heraus-, aber nicht hineinschauen kann, ist beachtenswert. Doch für die Frontscheiben mit klarem Blick nach vorn noch sind Konstrukteure und Designer für innovativere Ideen gefragt.

Ob nun auf den ersten Blick klobig, klotzig oder geruhsam anmutend, die Aufbauten-Form ist mehr als vernünftig. Und dafür gebührt Philippe Subréro und Xaxier Fay, den Konstrukteuren und Designern der Lagoon Power 43, Lob. Der dem Trend nach schnittigen Linien nicht in allen Details sonder mehr der Vernunft folgt.

Trotz Behäbigkeit aufgrund äußerer Linien ist der Motorkat überaus behände, reagiert schnell auf Fahrbefehle vom Steuerstand. In langsamer Fahrt lässt er sich hervorragend dirigieren und einparken, dreht auf der Stelle. Das bei der großen Bootsbreite gerade deshalb, weil die zwei Motoren mit wirkungsvollen Ruderblättern in den beiden Rümpfen weit außen angeordnet sind. Wir waren zuvor auch mehr als skeptisch, mussten uns aber eines Besseren belehren lassen. In schneller Fahrt indes liegt der Wendekreis mit drei bis vier Bootslängen geringfügig höher als über dem eines Monohulls, ist aber akzeptabel. Denn als Wasserskischlepper wird die Lagoon Power 43 wahrscheinlich kaum eingesetzt, fehlt ihr dazu die Maximalgeschwindigkeit. Obwohl sie von der Beschleunigung – fünf Sekunden bis in die Gleitfahrt, 20 Sekunden bis zu 22,1 Knoten Höchstfahrt – genügend Rasanz bietet. Das Verhalten in der Welle von allen Richtungen kann als gutmütig bezeichnet werden: Sie wurden bei unserer Probefahrt bei Wind- und Seestärke 4 vor Neustadt/ Ostsee weich abgefedert. Sicherlich zurückzuführen auf die scharf geschnittenen Rümpfe. Für die minimale Hafenfahrt muss nicht einmal eine Maschine ausgekuppelt werden: 3,1 Knoten mit zwei laufenden Motoren haben wir selten gemessen, 2,1 Knoten mit nur einer Maschine sind überaus perfekt.

Zu wünschen übrig ließ lediglich die Geräuschdämmung im Salon: 83 dBA bei voller Fahrt sind schlicht und einfach zu laut. In der Eignerkabine achtern haben wir gar phonstarke 90 dBA gemessen. Hier sollte die Werft den Schall besser kapseln, mehr Augenmerk der Isolierung widmen. Mehr Sorgfalt gebührt auch einigen Interieur-Details – wie beispielsweise den Ausschnitten für Gläserhalter und der Innenlackierung der Schränke, deren Maserungen außen hervorragend aufeinander abgestimmt sind. Französisch-leicht für das nicht gleich Sichtbare ist nun einmal nicht der weltweite Standard für Perfektion. Die Werft sollte trotz internationaler Erfolge die hohen Verarbeitungsqualitäten in dieser Hinsicht die Standards skandinavischer Werften adoptieren, noch dazu lernen. Das wären auch schon die wesentlichen Kritikpunkte.

Wie bereits erwähnt, die Deckfläche der Lagoon Power 43 ist riesig, von der rund sechs Meter breiten Badeplattform am Heck und exorbitant großer Sonnenliegewiese für vier bis hin zum Vorschiff mit kissenbelegter Sitzrunde für weitere sechs Personen. Platz in Hülle und Fülle: eine geräumige Eignerkabine achtern (dort wo Kats normalerweise ihr Cockpit haben) und wahlweise eine riesige Voll-Flybridge oder kompakte Halb-

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Lagoon Power 43

Von Hans Wischer

Flybridge mit Außensteuerstand über dem Salon mit Innensteuerstand. Und außerdem eine Freiluft-Sitzrunde für sechs Personen auf dem Vorschiff sowie eine gemütliche Außen-Sitzrunde im Cockpit achtern hinter dem Salon. Derartige Raumwunder, die die Vorteile einer Flybridge-Monohull-Motoryacht (mit einem Rumpf) und einem Katamaran (mit zwei Rümpfen) derart sensationell kombinieren, hat es bislang noch nicht gegeben. Unter Deck bietet der Werftvorschlag drei Aufteilungs-Varianten – mit zwei, drei oder vier Schlafkabinen für bis zu acht Personen und drei Bädern.

Die vom Cockpit aus an Steuerbord über bequeme Stufen zugängliche Badeplattform ist mit Teakholz belegt, bietet Staufächer für die rund 60 Zentimeter breite einklinkbare Badeleiter (mit drei mit Teak belegten trittfreundlichen Stufen und einer vierten aus rundem Edelstahl) und Fender. Eine Gangway für den Landgang ist als Extra zu haben. Das geräumige, mit Teakholz belegte Cockpit mit U-Sofa für zehn Personen wird vom von der Flybridge beschattet. An Steuerbord führt ein Durchstieg zum Gangbord – ebenfalls mit Teak belegt und rund 50 Zentimeter breit – das den Weg zur Badeplattform oder zum Vorschiff entlang dem Schanzkleid mit aufgesetzter Edelstahlreling und Handgriffen am Aufbau sicher gestaltet. Zum backbordseitigen Gangbord gibt es leider keinen bequemen Durchstieg, da muss dann über die Bänke geklettert und der Kopf eingezogen werden, um ihn nicht am Hardtop zu stoßen. Die luftige Sitzrunde auf dem Vorschiff wurde bereits erwähnt, die großen Stauräume noch nicht. Das Ankersetzen oder –aufholen erfolgt komfortabel per Fernbedienung von den beiden Steuerständen aus. Auf die Flybridge führen sechs bequeme Teakholzstufen. Leider lässt sich der Treppenausschnitt nicht abdecken, um den Cockpitbereich darunter bei Feuchtigkeit von oben zu schützen.

Die volle Flybridge auf der gefahrenen Version bietet Sitze für Pilot und Co am luftigen Außenfahrstand mit allen Funktionen und den wesentlichen Anzeigen sowie dahinter einen Sonnenliegefläche für drei Personen. Cockpit und Salon darunter trennen oder öffnen gläserne Schiebetüren, für eine generöse, erweiternde Kombination von Innen und Außen. Im Salon haben bis zu sechs Personen auf einem stoffbezogenem L-Sofa Platz am Esstisch. Die Pantry ist zwei Stufen tiefer an Steuerbord angeordnet. Mit 1 ½ Spüle, Eno-4 -Flammen-Gasherd, 138-Liter-Kühlschrank, 180-l-Tiefkühltruhe, ausreichend Kunststoff-Arbeitsfläche und Entlüftung durch ein Klappfenster ins Cockpit. „Das macht eine Dunstabzugshaube überflüssig," meint Importeur Siegfried Traub. Wir können das nicht kommentieren, haben bei unserer Probefahrt nicht an Bord gekocht.

Hand auf´s Herz: Wer bereitet denn schon mehrgängige Menüs an Bord einer 13-Meter-Yacht? Die Pantry ist doch eigentlich nur für Snacks beim Tagestörn, für das Frühstück und kühle Getränke gefragt. Köstlich diniert wird doch ohnehin abendlich beim Landgang.

Der Innenfahrstand mit einem Pilotensessel – im Salon an Steuerbord oberhalb der Pantry gewährt durch die bereits erwähnten steil stehenden Fensterscheiben – neunfach geteilt – guten Rundblick nach vorn, zu den Seiten und auch nach achtern bis auf die Steuerbordseite. Allerdings: nur ein Scheibenwischer nach vorn und ohne Waschfunktion, das ist etwas dürftig. Hier sollte die Werft für besseren Rundumblick in schwerem Wetter investieren, wenn sie die Lagoon Power 43 auch im nordeuropäischen Alle-Wetter-Markt verstärkt etablieren will.

In einem Kat fallen die in den seitlichen Rümpfen arrangierten Schlafkabinen meist etwas eng aus, sind die Doppelbetten häufig nur vom Fußende oder einer Seite aus zugänglich. Ebenso bei der Lagoon Power 43 in Standardversion. Die Werft offeriert nach dem Drei- bis Vier-Kabinen-Konzept aber auch andere pfiffige Lösungen: In den beiden Vorschiffsrumpf-Kabinen mit Teakholzbodenbelag zwei jeweils seitlich zugängliche Etagenbetten für vier Personen. Das eine davon ist auch als Büro einrichtbar. Und achtern zwei Kabinen mit seitlich zustiegbarem Doppelbett, wobei eine Kabine – als Crewquartier direkt vom Cockpit aus zu erreichen

© 2006: Hans Wischer

ist. Statt der zwei Kabinen achtern ist auch eine Eignerkabine über die gesamte Schiffsbreite mit 180-Grad-Ausblick über hochliegende Fenster möglich. Mit hochgelegenem Doppelbett ohne Stehhöhe auf Teppichboden und daneben zwei Bäder mit Stehhöhe. Das eine mit Dusche, Waschbecken, WC und Teakgräting-Boden, das andere nur mit Waschbecken und WC. Zum Schutz der Holztüren zu allen vier Bädern wäre ein Duschvorhang angebracht.

Kommentar: Kleinigkeiten sind an Bord der Lagoon Power 43 sicherlich noch verbessungswürdig. Doch im Großen und Ganzen bietet der Motorkat viel sinnvoll nutzbaren Raum auf kompakter Bootslänge.

Daten

Länge ü.A.	13,13 m
Länge LWL	11,90 m
Breite	6,51 m
Tiefgang	1,20 m
Höhe ü.WL	4,10 m
Gewicht	10,5 t
Klassifizierung	CE A
Konstruktion	Philippe Subréro
Exterieur-Design	Xavier Fay
Rumpf-Form	Katamaran mit Rundspantrümpfen, achtern flach, vorn scharf geschnitten
Rumpf	GFK, bis zu 20 mm im Boden und 10 mm an den Seiten stark
Kiel	Finnen achtern unter beiden Rümpfen, gleichzeitig Propeller- und Ruderschutz
Deck und Aufbauten	Sandwich aus GFK und Balsaholz, bis zu 25 mm stark, mit einlaminierten Verstärkungen für Beschläge und Verschraubungen
Motorisierung	Testboot 2 x 191 kW / 2 x 260 PS (6 -Zylinder-Volvo Penta-Turbodiesel mit Wellenantrieb), sonst 2x 110 bis 2 x 220 kW
Kraftstofftanks	1.560 l
Reichweite	600 sm bei 17 kn / 1.000 sm bei 8 kn mit nur einer eingekuppelter Maschine
Motoranzeigen	Volvo Penta
Bordelektronik	Extra: GPS, Kartenplotter (Raytheon), UKW (Simrad), Radar (Furuno)
Frischwassertanks	780 l
Warmwasserboiler	42 l (von der Motorwärme sowie Landstrom aufgeheizt)
Gangway mit Beibootlift	Extra: Besenzoni
Interieur-Design	Xavier Fay
Interieur-Hersteller	Werft
Interieur-Holz	Mahagoni oder Birne, seidenmatt
Interieurböden	Mahagoni oder Komposit-Kunststoff
Eigner-/Gästekabinen	2, 3 oder 4 - mit 2 - 4 Bädern und 4 – 8 Schlafplätzen
WC-Art	Jabsco, 2 – 4 x mit Pumpspülung / Elektrospülung als Extra
Entertainment-Center	Extra: JVC
Klimatisierung	Extra: Heizung / Air Condition
Werft	Lagoon (Frankreich)
Internet	www.lagoonpower.com

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Lagoon Power 43

Von Hans Wischer

Fahrwerte

Bei der Testfahrt wurden auf der Ostsee vor Neustadt bei Windstärke 4 als Geschwindigkeiten bzw. Geräuschpegel gemessen

Maximal	22,1 kn bei 4.000 U/min, erreicht nach 20 sec / 83 dBA am Innensteuerstand und im Salon, 90 dBA in der Eignerkabine, 83 dBA im Cockpit, 70 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge. Mit 2x300 PS werden ca. 25 kn erreicht.
Minimal	mit 1 Maschine 2,1 kn, mit 2 Maschinen 3,1 kn bei 600 U/min / 63 dBA am Innensteuerstand und im Salon, 67 dBA in der Eignerkabine, 60 dBA im Cockpit, 50 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge
Untere Gleitfahrt	13,3 kn bei 2.700 U/min, erreicht nach 5 sec / 79 dBA am Innensteuerstand und im Salon, 84 dBA in der Eignerkabine, 74 dBA im Cockpit, 67 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge
Angenehme Marschfahrt	15,4 kn bei 2.900 U/min / 80 dBA am Innensteuerstand und im Salon, 84 dBA in der Eignerkabine, 76 dBA im Cockpit, 67 dBA am Außensteuerstand auf der Flybridge

© 2006: Hans Wischer