

LAGOON 450



Sonnenanbeterin

Diashow

MultiMedia-inhalt
in e-Yachtrevue

Antistress. Ein Törn mit der Lagoon 450 ist entspannender als der Aufenthalt in einem Wellnesshotel, nur viel abwechslungsreicher



FOTO: NICOLAS CLARIS/LAGOON

Langsam gleitet die Lagoon 450 in eine von bizarren Steinformationen umrahmte Bucht. Möwen erheben sich vom Wasser und landen wenige Augenblicke später auf den ins goldene Abendlicht getauchten Felsen. Das Rattern der Ankerkette durchbricht die Stille, der Liegeplatz ist menschenleer. Die Jugend wassert das Beiboot und geht auf Erkundungsfahrt,

die Damen an Bord haben während des Einlaufens einen Sundowner gemixt und nehmen auf den Loungemöbeln am Vorschiff Platz, gemeinsam genehmigt man sich nach einem langen Tag am Wasser einen kühlen Drink.

*

Die Stärke der Lagoon 450 ist die Lebensqualität an Bord.

Klingt nach altem Hut, denn dafür sind Katamarne seit jeher bekannt. Vergleicht man jedoch die 450 mit ihrer Vorgängerin (440) oder der größeren 500, stellt man fest, dass der französischen Werft ein großer Schritt vorwärts gelungen ist. Das Ausmaß des Fortschritts kann sich durchaus mit jenen Innovationen messen, die das Team um Werftchef Yann Masselot bereits in der Vergangenheit geleistet hat:

■ 1997: Der Kajütaufbau der Lagoon 410 überrascht mit steilen Fensterflächen, statt der damals üblichen, schrägen Panoramafenster. Trotz anfänglich gewöhnungsbedürftiger Optik setzte sich dieses Konzept werftübergreifend durch. Vorteile: optimale Beschattung, geringes Aufheizen des Salons durch Sonneneinstrahlung und besseres Raumgefühl durch mehr Kopffreiheit.

LAGOON 450

Konstruktion: Marc Van Peteghem/
Vincent Lauriot Prévost
Innendesign: Nauta/Italien
Werft: Lagoon, Frankreich
www.cata-lagoon.com

Bauweise

Rumpf, Deck und Mittelplattform aus Sandwich (Kern: Balsa) mit Vinylesterharz (Osmose-schutz) im Infusionsverfahren, Innenschalen und Deck einteilig, Schotten aus einlami-niertem Bootsbausperrholz; keine Schwellen zwischen Kajüten, nur zu Nasszellen, Ruder: balancierte GFK-Ruder

Serienausstattung

Zweimalings-Alumast mit Schiene für kugelge-lagerte Rutscher, Traveller auf GFK-Bimini, Lat-tengroß und Rollgenua (Dacron), Lazy Jacks, Groß- und Genuafall aus Spectra, elektr. Anker-winsch (1700 W), Kettentrommel (12 mm), Klappdach in GFK-Bimini zur Cockpitbelüftung, Cockpittisch-Stauraum im GFK-Biminidach, Deckscheinwerfer am Mast, Vorpieks als Skipperknoten nutzbar, Badeleiter, drei Service-batterien mit 140 Ah/12 V, zwei Starterbatterien 110 Ah/12 V, LED-Beleuchtung, Schiffsmatrat-zen aus Zellenschaumstoff; Rigg von Z-Spars, Segel von Incidences, Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock und Harken, Rad-steuerung von Gioti, Rollreff von Facnor, Ankerwinsch von Quick, WC von Jabsco

Preise € 371.280,-

Basispreis, ab Werft, exkl. MwSt.

Extras (Auswahl):

Essential-Paket: Davits plus Winsch, elektr. Fallwinsch, Flaggenfall, Licht im Cockpit, Stauraum, Fly, Steuerstandsitpolster (beige), Landstrom, 3. Servicebatterie, zwei zusätzliche Frischwassertanks (je 175 l), Luken in Achter-kajüten, 12-V-Licht in Hängschränken, indirekte Beleuchtung, Zusatzkühlschrank (130 l), Lautsprecher, Radio-CD-MP3-Player, Navigationspaket Raymarine 170 19.584,-

Cruising-Paket: Essential plus Gennaker-beschläge, Bugkörbe mit Sitzen, Frisch-wasseranschluss, See- und Frischwasser-pumpe 23.868,-

Comfort-Paket: Essential plus Deckwasch-pumpe (Salz/Süßwasser), Holzfußböden in Nass-zellen, Cockpitboden achtern in Teak 26.316,-

Vertrieb & Charter

Master Yachting, 1030 Wien, Landstrasser Hauptstraße 60/14, Tel.: 01/814 44, E-Mail: office@masteryachting.com, www.masteryachting.com



Schwächer

- Gefühl am Rad
- Holz in Nasszelle
- kleiner Cockpittisch

Stark

- Chillout-Zonen
- Deckslayout
- Raumaufteilung
- Komfort



Daten und Maße

Rumpflänge:	13,96 m
Länge WL:	13,38 m
Breite:	7,84 m
Verdrängung:	15,5 t
Großsegel:	82,50 m²
Squaretop-Großsegel:	85 m²
Genua:	51,80 m²
Tiefgang:	1,30 m
Anzahl der Kojen:	6 + 1
Treibstofftank:	2 x 500 l
Wassertank:	2 x 175 l
Fäkalien-, Abwassertank:	80 l

Kojen in Metern; Länge/Breite
Kopfbereich/Breite nach 1,90

Vorschiff:	2,00/1,30/1,64
Achterkajüten:	2,05/1,60/1,30
Skipperkajüten:	1,96/1,20/0,50

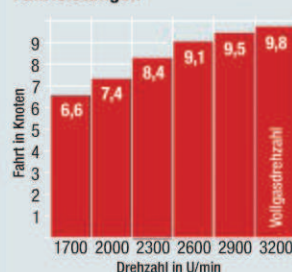
Stehhöhen Salon bei Niedergang,
ansonsten Mittelwerte

Salon:	2,00
Achterkajüte:	1,98
Vorschiff:	2,00
Nasszelle (vorne/achtern):	1,98/1,95

Motor

Serie: Yanmar 3JH5E,
3 Zyl., 1.642 cm³, 39 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Flügel-Festprop
Testschiff: Yanmar 4JH5E,
4 Zyl., 2.190 cm³, 53 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Faltprop-eller

Fahrleistungen



Auf ein Wort

Bravo

So komfortabel ist man in dieser Liga selten gesegelt. Die Lounge-Zonen bringen es total

Na ja

Sie segelt bei Leichtwind erstaunlich gut, einem Monohull kann sie unter diesen Bedin-gungen aber nicht das Wasser reichen

Erstaunlich

Drei Chillout-Zonen auf 45 Fuß sind ein Hit, wie überhaupt die Raumaufteilung gut gelungen ist



Frischluft

Die Motoren sind von außen sehr gut zu-gänglich. Über den wegnehmbaren Ab-deckbrettern lagern im Segelmodus die Fender



Chillen, aber wo? Die Crew kann zwischen drei Lounge-Zonen wählen. Jene auf der Fly bietet den besten Überblick, es weht immer ein leichtes Lüfterl und ein Teil davon ist dank Bimini immer im Schatten. Das vordere Cockpit ist vor allem abends und nachts unschlagbar, wenn man römisch-katholisch in der Marina liegt. Und eine Plicht mit Tisch und Liegewiese hat es in dieser Form auch noch nicht gegeben

■ 2004: Das Designerduo Van Peteghem/Lauriot Prévost, das auch heute noch alle Lagoon-Modelle zeichnet, lässt mit zwei Innovationen am Beispiel der Lagoon 440 aufhorchen: Augenscheinliche Veränderung ist der Steuerstand am Kajütdach, kaum sichtbar, aber nicht minder wichtig die als tiefes V ausgeführte Unterseite des Brückendecks. Vorteil: Die V-Form erhöht die Stabilität und nimmt Brechern, die gegen den Unterboden donnern, die Härte.

Diese Elemente findet man auch auf der Lagoon 450, allerdings in optimierter Form. Die Fenster sind größer, die Beschattung effektiver, das V-förmige Brückendeck hydrodynamisch optimiert sowie höher gelegt und den Steuerstand auf der Flybridge hat man um eine Liegewiese in Terrassendimension erweitert.

DER GROSSE UNTERSCHIED

Im direkten Vergleich wirkt die

2004 vom Stapel gelaufene und für damalige Verhältnisse höchst innovative Lagoon 440 altbacken und klein. Es sind aber nicht die Zahlen – Zuwachs in Länge (35 cm), Breite (14 cm) und Höhe (20 cm) –, die beeindrucken, sondern die Tatsache, wie ein geschickt konfiguriertes Innen- sowie Außenlayout die Newcomerin aus subjektiver und objektiver Sicht in eine andere Liga heben. In der Realität kannibalisiert die 450 sogar die 500, ein Aspekt, der den Verantwortlichen weniger gefällt. Unbestätigten Gerüchten zufolge soll die 500 daher schon demnächst von einer 520 abgelöst werden. Aus gutem Grund, wie wir meinen.

Durch eine Fülle intelligenter Detaillösungen ist es der Werft gelungen, die Lebensqualität an Bord der 450 derart zu heben, dass die 500 nicht mithalten kann. Hauptverantwortlich dafür sind die sogenannten Chillout-Zonen, die man an

allen relevanten Stellen geschaffen hat. Das beginnt in der Plicht, wo man die Außen-Pantry einer bequemen Liegewiese geopfert und somit das Cockpit zu einer Entspannungsoase umgestaltet hat: Backbord eine U-Sitzbank mit Tisch plus zwei Hocker, die wahlweise in Salon oder Plicht stehen, und an Steuerbord eine gepolsterte Sonnenliege, die während des Tests auf vielfältige Weise genutzt wurde. Frischluftfanatiker nützten sie nächtens als Schlafstätte, übermüdete Jugendliche nach dem viel zu frühen Frühstück als Aufwachezone und Kinder als Spielwiese. Der Verzicht auf die Freiluftpantry ist übrigens kein Opfer sondern Gewinn, denn die überdachte Kochstelle im Inneren grenzt ohnehin an die U-Bank im Cockpit, Nahrung und Drinks können durch das Schiebefenster gereicht werden. Super praktisch ist der riesige Müllschlucker, der sich in der Rückenlehne der Bank

direkt zwischen Küche und Tisch befindet; besser geht's nicht. Ebenfalls sinnvoll: Bei Bedarf kann der Cockpittisch im fixen GFK-Dach verstaut werden. Das ging schon bisher, nun ist dieses Feature aber effektvoller, weil die Chillout-Zone dadurch um eine Art Tanzfläche erweitert werden kann. Zugegebenerweise haben wir das mangels Tänzer an Bord aber nicht ausprobiert ...

Hecks mit bequemen, sehr breiten Stufen plus Minibadeplattform sowie langer Badeleiter, ein Beiboot mit kräftigem Motor an Davits, Kühlschrank in der Plicht, eine aufklappbare Luke über dem Tisch zur Belüftung und die Absenz jeglicher segelrelevanter Einrichtungen komplettieren den Loungecharakter.

Es gibt eigentlich nur zwei Gründe diese Wohlfühlloase zu verlassen: Der eine ist die Frischluft in Form von Wind, der andere das Segeln an sich.

LAGOON 450

FAHRBERICHT

Bordleben. So sieht das ideale Innenlayout eines Kats aus: Salon in guter Größe, Naviplatz, von dem man gut nach vorne sieht, eine Pantry mit Durchreiche zum Cockpittisch sowie Achter- und Bugkajüten mit Kojen, die beinahe so komfortabel sind wie die Betten zuhause. Was man nicht sieht, aber im Alltag sehr praktisch war: Der Müllschlucker befindet sich – perfekt positioniert – im Cockpit direkt zwischen Pantry und U-Sitzbank



FOTOS: ROLAND DALLER

Gesegelt wird nämlich eine Etage höher am Kajütdach, aber dazu später. Im Gegensatz zu 440 und 500 wurde auch die beidseitig erreichbare Flybridge zur Komfort-Zone erweitert. Die Sitzbank nützt nun die gesamte Breite, die davor platzierte Liegewiese einen beträchtlichen Teil davon. Beispiel für das Hirnschmalz, das man in diese Konfiguration gesteckt hat, ist das Einbeziehen der Rückseite des Instrumentenpaneels als gepolsterte Lehne. Ein Feature, das speziell von den Leseratten an Bord in höchsten Tönen gelobt wurde.

Der dritte und letzte Relaxbereich befindet sich vor der Kajüte. Auch hier gilt: Der Mix aus Sitz und Liegebereichen ist bequemer gestaltet als auf den Schwesterschiffen und in der Praxis gibt es zumindest zwei gute Gründe, warum man sich hierher zurückzieht: Hier findet man untertags ebenso seine Ruhe, wie in der Nacht, wenn man römisch-katholisch im Hafen liegt.

UND SIE SEGELT DOCH

Eine Yacht mit 110 Quadratmeter Grund- und deutlich mehr

bewohnbarer Fläche segelt naturgemäß anders als ein Monohull. Kein Wunder, dass Katsegeln polarisiert, nur tut man modernen Fahrtenkats insofern unrecht, als die Segel-eigenschaften in den letzten Jahren deutlich verbessert wurden. Eine der ersten neuen Lagoon 450 beispielsweise benötigte für die 3.477 Meilen von La Rochelle nach Pointe à Pitre 19 Tage. Bei weitem kein Route-du-Rhum-Rekord aber eine beachtliche Zeit.

Die von Van Peteghem/Lauriot Prévost gezeichneten Lagoons überzeugen seglerisch seit Langem. Rundspantige Rümpfe mit geringer benetzter Fläche, leichte, im Infusionsverfahren hergestellte Rümpfe und die vom Nautica-Innendesign-team gewichtsoptimierte Innenausstattung bilden die Basis. Faltpropeller und ein Squarehead-Großsegel am Testschiff ergänzten die geschwindigkeitsfördernden Maßnahmen. Es gab für uns also keinen Grund die Segel bei durchschnittlich zehn bis zwölf Knoten nicht zu setzen; mehr war uns in der Testwoche nicht vergönnt.

Der Erfahrungsbericht: Die

Lagoon 450 ist zum Solosegeln gemacht. Alle relevanten Einrichtungen sind um den Steuerstand auf der Fly gruppiert: Das Lattengroßsegel wird mithilfe einer elektrischen Fallwinsch gesetzt und via achtern am GFK-Bimini montierten Traveler getrimmt. Auch das Ausrollen und Einstellen der Genua erfolgt direkt vom Arbeitsplatz des Skippers. Eine Armaturenlandschaft im Stil einer Motor-yacht inklusive Plotter informiert über wesentliche und weniger wichtige Dinge, nur das Rad bleibt stumm. Kommunikation mit dem Steuer-mann ist nicht seine Stärke und typisch für Doppelruderanlagen. Umso erstaunlicher ist das direkte Ruderverhalten: Der Kat reagiert auf minimale Bewegungen derart entschlossen und unmittelbar, dass er unkonzentrierte Steuerleute kurzerhand einen Zickzack-Kurs segeln lässt. Diese Agilität hat auch ihr Gutes. Die 450 geht mühelos durch den Wind und nimmt spürbar Fahrt auf. Bei sanfter Brise von acht bis zehn Knoten erreichten wir an der Kreuz 3,8 bis 4 Knoten, immerhin. Der Wendewinkel von 110

Grad entspricht dabei einer Höhe von 55 Grad am wahren Wind.

Die Stärke der 450 freilich liegt jenseits von 15 Knoten Wind: gute Geschwindigkeit, keine Lage, geringes Seekrankheitsrisiko und die Lebensqualität sind Faktoren, warum Fahrtenkats so beliebt sind und im Charterbereich den höchsten Wiederbucheranteil stellen.

Zum Manövrieren: Die Dimensionen sind beeindruckend, das An- und Ablegen dennoch keine große Sache. Die beiden Maschinen stellen trotz Faltpropeller reichlich Kraft zur Verfügung und die Übersicht von der Fly ist ein Traum. Heckkameras gibt's gegen Aufpreis. Braucht man aber nicht, weil man durch die Klappluke im GFK-Bimini genau aufs Heck des Backbordrumpfes sieht.

WOHNLANDSCHAFT

Es gibt nur wenige Appartements, die mit der 360-Grad-Rundumsicht einer Lagoon 450 mithalten können. Egal, ob man im Salon sitzt, am Naviplatz nach dem Rechten sieht oder in der Küche Essen zubereitet, es entgeht einem nichts.

Man genießt den Ausblick, hat die mit dem Beiboot in der Gegend herumfahrenden Jugendlichen im Auge und sieht die Nachbaryachten schwojen – nicht in Montenegro, da liegt man in der Regel alleine. In Relation zur Lagoon 500 hat man den Salon bewusst kleiner gehalten und den gewonnenen Platz der Plicht zur Verfügung gestellt, die wie eingangs beschrieben dadurch enorm aufgewertet wird.

Die 450 ist als Drei- oder Vierkajütenversion erhältlich, wobei die beiden Niedergänge in den jeweiligen Rumpf versetzt angeordnet sind. Die Raumaufteilung ist im Wesentlichen ident: Alle Kajüten verfügen über eine Doppelkoje in Eigenheimschlafzimmerdimension, Nasszelle mit getrennter Dusche, Hängekästen, zwei aufmachbare Luken und je eine große Rumpfluze. Kein Höhlencharakter also, sondern lichtdurchflutete und auf Wunsch klimatisierte Zimmer, die einen angenehmen Aufenthalt im Untergeschoß gewährleisten. In der Eignerversion ist ein Rumpf dem Eigner vorbehalten: Es gibt also nur eine Kajüte, plus überdimensionale Nasszelle, Schreibtisch und Sofa.

Das Mobiliar besteht wahlweise aus heller Eiche oder Teak, das Design ist geradlinig an der Grenze der Nüchternheit und die Qualität entspricht dem im guten Großserienyachtbau üblichen Standard.

RESÜMEE

Der Ausbau des vorhandenen Platzangebotes zu erstklassigen Chillout-Zonen ist eine Errungenschaft, die der Lagoon 450 eine Sonderstellung in ihrer Liga einräumt. Konsequente Weiterentwicklung des Flybridgekonzepts, optimiertes Layout, ordentliche Leichtwindeigenschaften und ein fairer Preis erhöhen ihre Attraktivität.

Roland Duller



FOTO: PORTO MONTENEGRO

Von Krise keine Spur

Master Yachting. Eine heimische Firma mischt im internationalen Verkaufsgeschäft mit und ist auch als Charteragentur erfolgreich

Der kürzlich eröffnete Purobeach-Club in Porto Montenegro ist nur einer von vielen Gründen, weshalb sich ein Besuch lohnt

Master Yachting liegt in der weltweiten Lagoon-Verkaufsstatistik bereits auf Rang sieben, europaweit verkaufen nur drei Händler mehr – durchaus beachtlich aus österreichischer Sicht.

Master Yachting ist auf allen wichtigen europäischen Messen präsent und hat seit Anfang 2012 auch ein Büro in der Luxusmarina Porto Montenegro eingerichtet und das Angebotsportfolio der Firma in diesem Zukunftsmarkt stark erweitert. Neben einem ständig wachsenden Charterangebot ab Porto Montenegro, Kotor und Budva bietet man steuerschonende Verkaufsmodelle sowie Schiffsregistrierungen mit ausländischer (ohne MwSt.) oder montenegrinischer Flagge an; aufgrund der Nähe zu Kroatien möglicherweise auch für österreichische Eigner interessant. Weiters offeriert man Liegeplätze in der wirklich eleganten Nobelmarina Porto Montenegro, die preislich ungefähr auf Kroatien-Niveau sind. Wesentlich günstiger bekommt man Plätze in Kotor und Budva.

Neben Lagoon vertritt Master Yachting eine Reihe weiterer Marken: Die französischen Performance-Fahrtenkats namens **Outremer**, Alu-Blauwasseryachten von **Allures** und **Garcia**, **CNB Yachts** (Bordeaux 60, 100) und **CNB Super Yachts** und last but not least **Beneteau**. Der französische Werfriese verfügt mit der Oceanis-, First- und Sense-Linie über die facettenreichste Palette aller Großserienhersteller – und ist höchst innovativ.

LAGOON

Einst und jetzt. Lagoon wurde 1984 als Racing-Division von Jeanneau gegründet. Die bekannten Rennmultihulls wie Pierre le oder Fleury Michon waren viele Jahre das Maß der Dinge im Hochseerennsport. Zwischen 1987 und 1996 wurde die erste Fahrtenyachtgeneration gebaut. Bereits damals waren Marc Van Peteghem und Vincent Lauriot Prévost für das Design zuständig. Die zweite Generation startete mit der Lagoon 410 und Kajüten mit steilen Fensterflächen. 2004 erhielt die Lagoon 440 den ersten Steuerstand auf der Fly und die Unterseite des Brückendecks wurde im geschwungenen Möwenflügeldesign gefertigt. Heute ist Lagoon Teil der CNB-Gruppe, die wie Jeanneau zum Beneteau-Konzern gehört, dem Weltmarktführer im Yachtbau. Die Palette umfasst ab 2013 acht Modelle. Bis zu den Herbstmessen erhalten die Modelle 400, 560 und 620 ein Facelift, das optische und funktionelle Verbesserungen bringt. Ab November bietet Master Yachting Interessenten die Gelegenheit, die neue Lagoon 520 in der Werft in Bordeaux zu besichtigen. Im Dezember schließlich wird die neue Lagoon 390 in Paris erstmals vorgestellt. Neben den Serienyachten bietet Lagoon auch Custom-Yachten an, die aus Synergiegründen bei CNB gebaut werden.

www.master-yachting.com

Die Lagoon-Palette im Überblick

Modell	Länge (m)	Breite (m)	Gewicht (t)	Segelfläche (m²)	Preis (exkl. MwSt.)
Lagoon 380	11,55	6,53	7,12	79	188.000,—
Lagoon 390	Infos ab Dezember, Premiere in Paris				
Lagoon 400 S2	11,97	7,24	10,3	92	245.228,—
Lagoon 421	12,61	7,50	12,17	103,4	294.920,—
Lagoon 450	13,96	7,84	15,5	134,5	371.280,—
Lagoon 500	15,54	8,53	18,8	160	540.000,—
Lagoon 520	Infos und Werftbesuche ab November				
Lagoon 560	17,07	9,44	28	196	849.660,—
Lagoon 620	18,90	10	28	229	1.120.185,—