



YACHTGUTACHTEN.EU
B O A T E X P E R T I S E

Leitfaden für Fahrtensegler und Yachteigner
Band 8

Langfahrt - Lagoon 40

Praxiswissen für sichere Entscheidungen an Bord

Dipl.-Ing. Frank Reinecke | Yacht-Sachverständiger

Mit der Lagoon 40 um die Welt – vom Traum zur Realität als Blauwassersegler

Als Hannes zum ersten Mal bei der geplanten Werftabnahme seine neue Lagoon 40 entdeckte, hielt er für einen Moment den Atem an. Vor ihm lag ein Boot und er war überwältigt. Er erinnert sich. „Ich war überwältigt von der Größe des Bootes und gleichzeitig wusste ich, das wird jetzt mein neues Zuhause.“

Fünf Jahre später liegt die *MariaNoa* im Pazifik in Neukaledonien und Hannes Fazit ist, das es auch gern 10 Fuß mehr sein könnten. „Der Kauf des Bootes war kein Luxusprojekt“, sagt Hannes. „Es war eine Anpassung meines Lebensstils an neue Bedürfnisse mit 100 Prozent Fokus auf das Leben an Bord. Statt in einer Immobilie am Rande von Hamburg sollte mein Leben ab jetzt auf einer Mobilie auf den Weltmeeren fortgesetzt werden.“



MN-01 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter, Marquesas, Franz. Polynesien

Vom Haus zum Katamaran

Dass es ein Katamaran werden sollte, stand von Anfang an fest. „95 Prozent der Zeit liegt man vor Anker oder in einer Marina. Da zählen Platz und Komfort mehr als Segelperformance.“

Hannes entschied sich für die Lagoon 40 nicht, weil sie die schnellste war, sondern weil sie besichtigt werden konnte und das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmte.

Der Nettobasispreis: 280.000 Euro. Mit Ausbau, größerer Motorisierung und kompletter Langfahrtausrüstung summierte sich das Projekt mit den Punkten in der Lagoon Ausrüstungsliste und der Nachrüstungen durch die Lagoon Partnerwerft in Frankreich Robin Marine auf rund 450.000 Euro netto.

„Wir haben unser Haus verkauft“, erzählt Hannes ruhig. „Das Boot ist unsere Altersvorsorge. Kein Zurück.“



MN-02 Foto-Quelle: Lagoon

Für diese Aufteilung hat sich Hannes entschieden: ein Eignerrumpf auf der Backbordseite, Stauraum und Gästekabinen auf Steuerbord.

Corona erschwerte die Auslieferung in Les Sables-d'Olonne, doch bei Robin Marine, dem Lagoon-Ausrüster, lief alles wie am Fließband: Solaranlage, Lithiumbatterien, Iridium Go exec, Wassermacher.

Wassermacher statt zusätzliche Wassertankkapazität und PV-Anlage statt Generator schafften den auf Langfahrt so wichtigen Stauraum.

Der Export lief schließlich über Gibraltar, wo die Übergabe an den neuen Eigner stattfand. „Das war steuerlich günstiger und der erste Schritt in ein neues Leben.“

Der Katamaran wurde jetzt nach fünf Jahren in Australien versteuert und wird in der Nähe von Sydney einem Makler zum Verkauf übergeben. Die *MariaNoa* soll in Australien einen neuen Eigner finden.

Bei Brigitta wuchs nach den Jahren auf See die Sehnsucht nach der Familie in Hamburg nicht zuletzt, weil eine zweite Enkeltochter auf sie wartet. Ein häufiger Grund, warum Langfahrtcrews ihre Reise beenden. Nach einer halben Weltumsegelung fiel die Entscheidung, dieses Kapitel abzuschließen und die Erlebnisse festzuhalten, um sie im kommenden Lebensabschnitt in Hamburg in Ruhe zu verarbeiten und zu teilen.

Bevor es jedoch so weit ist, steht noch ein letztes Abenteuer an: eine ausgedehnte Rundreise mit dem Wohnmobil durch Australien.

Der späte Segler

Bis Mitte 40 hatte Hannes keine Segelerfahrung. „Ich war kein Kind der See, eher der Baustelle.“ Das änderte sich, als in der Familie ein altes Folkeboot auftauchte. „Da habe ich das Segeln gelernt und gleichzeitig, dass man mit einem ungepflegten Boot nicht glücklich wird.“

Dann ging es Schlag auf Schlag: SBF-See, SKS, Chartersörns in der Dänischen Südsee, in Griechenland, der Türkei. Erst wurde auf Monohulls gesegelt und später auf Katamaranen.

„Mit zwei Familien auf einem Katamaran zu segeln, war ein Aha-Erlebnis. Platz, Privatsphäre, keine Krängung das gefiel mir.“

Er fuhr als Mitsegler auf der X-64 *Glücksburg* des Deutschen Hochseesportverband Hansa über die Nordsee zu den Shetland-Inseln, machte Ausbildungstörns auf einer Bénéteau Oceanis 54 von Mallorca nach Malaga und segelte auf einer Swan-51 über die Biskaya.

„Die Idee einer Weltumsegelung reifte langsam. Ich dachte: Zur Rente, irgendwann.“ Doch das Leben wartete nicht. Eine Krankheit stellte alles auf den Kopf, ein Neurologe diagnostizierte Parkinson. „Wenn sie noch etwas Großes vorhaben, machen sie es jetzt“, sagte der Neurologe. „Ich musste mich entscheiden: weitermachen wie bisher oder endlich lossegeln.“ Er entschied sich für Letzteres. Mit 61 Jahren stach er in See.

Eine Crew wird geboren

Brigitta kam kurz vor dem Start an Bord. Eine Begegnung, die alles veränderte.

„Wir kannten uns kaum“, erzählt sie. „Ich hatte keine Segelerfahrung, aber viel Neugier.“

Sie befand sich im Vorruhestand, frei von Verpflichtungen und bereit für das Abenteuer.

Die ersten gemeinsamen Meilen führten sie in die Dänische Südsee. Ein Test mit gutem Resultat. „Es war wie ein Crashkurs fürs Leben“, sagt Brigitta und lacht. „Ich lernte, dass Seekarten keine Straßenkarten sind und dass man nachts unter Segeln leider nicht mehr durchschlafen kann.“

Inzwischen haben Hannes und Brigitta erfolgreich 25.000 Seemeilen bis Australien die halbe Welt umsegelt und dabei den Atlantik und den Pazifik überquert.



MN-22 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Brigitta und Hannes genießen ihre letzten Tage an Bord der MariaNoa in Australien, bevor sie auf ein Wohnmobil wechseln und das Land nun über die Straße erkunden.

Technik trifft Realität

Die *MariaNoa* ist ein typischer Vertreter der Großserien-Katamarane. Solide, wohnlich, aber mit Kompromissen. „Die Lagoon 40 ist kein Racer“, sagt Hannes, „aber sie ist sicher.“ Das Originalrigg blieb unverändert, doch beim Service hakte es. „Ich habe mir ein Messgerät gekauft, weil ich den Lagoon-Werten nicht traute und tatsächlich: Die Wantenspannung war völlig daneben.“ Mit dem Quickcheck-Dillon spannte er selbst nach.



MN-04 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Eine symmetrische und gleichmäßige Vorspannung des Riggs ist bei einem Katamaran entscheidend für dessen strukturelle Stabilität. Tritt eine Windböe auf, kann der Katamaran die zusätzliche Last nicht wie ein Einrumpfboot durch Krängung abbauen, sondern muss sie vollständig über Rigg und Struktur aufnehmen.



MN-18 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Der Quickcheck-Dillon kommt aus dem Aufzugbau und dem Bau von Überlandkabeln. Beim Kauf werden die zu messenden Kabelarten und -durchmesser programmiert. Die Messwerte werden mit Sollwerttabellen von Lagoon verglichen. Der Dillon ist bei Lagoon vorgeschriebener Standard, was die „Lagoon Service Center“ aber sichtlich ignorieren.

Die Segelgarderobe kommt aus der Ausrüstungsliste von Lagoon: ein 48-Quadratmeter-Squarehead-Groß und eine 32 Quadratmeter Selbstwendefock. Für die Atlantiküberquerung wurde ein 120-Quadratmeter-Parasailor angeschafft, in der Südsee ein 85-Quadratmeter-Gennaker nachgerüstet.

„Beide sind wie Turbolader aber es erfordert umfangreiche Vorbereitungen und eine stabile Wettersituation. Der Parasailor ist fantastisch, wenn alles passt, aber bei wechselndem Wind ist der Aufwand groß.“

Die Frage nach einem Code 0 beantwortet Hannes wie folgt: „Hatte ich überlegt, aber für einen Kat ist der Gennaker einfach flexibler.“

So steht die *MariaNoa* sinnbildlich für viele Großserien-Kats: komfortabel unterwegs, nicht auf Performance getrimmt aber mit einer durchdachten Segelgarderobe, die das Optimum für jede Wettersituation herausholt.



MN-20 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Bei stetigem Leichtwind und flacher See spielt der Parasailor seine Stärken voll aus. Das Setzen des Parasailors stellt mit kleiner Crew jedoch stets eine Herausforderung dar. Mit zunehmender Windstärke ist es entscheidend, das Segel rechtzeitig zu bergen, um eine sichere Handhabung zu gewährleisten.

Maschinen, die nie streiken dürfen

Zwei Yanmar-Common-Rail-Dieselmotoren mit jeweils 45 PS treiben die Lagoon 40 an. Ohne Turboaufladung, klassisch zuverlässig und sparsam im Verbrauch. Bei 1.800 U/min läuft die *MariaNoa* mit einem Motor rund 4,5 Knoten und verbraucht dabei etwa zwei Liter Diesel pro Stunde.

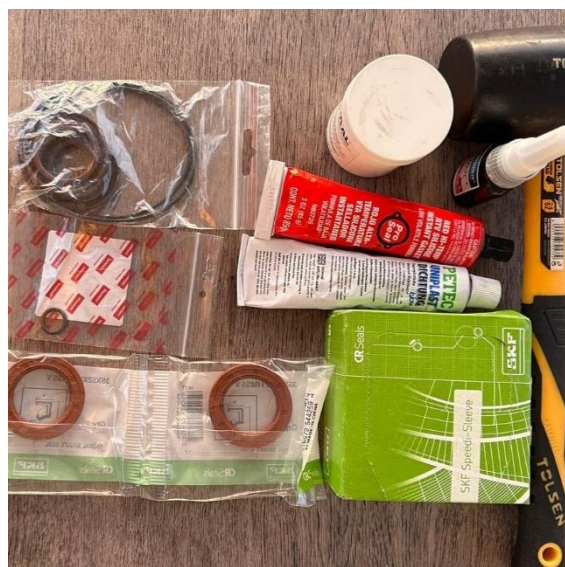
„Ich fahre lieber mit einem Motor, das ist ruhiger, sparsamer und erhöht den Aktionsradius“, erklärt Hannes. „So komme ich unter Maschine auf etwa 1.200 Seemeilen Reichweite, was letztlich auch ein Sicherheitsaspekt ist.“

In der ursprünglichen Ausrüstungsliste von Lagoon waren die 45-PS-Motoren die stärkere Variante. Mehr Leistung bedeutet hier auch mehr Reserven in kritischen Situationen.

Die Lagoon 40 verfügt über zwei Dieseltanks mit einem Gesamtvolumen von 400 Litern. Zusätzlich werden rund 160 Liter in Kanistern mitgeführt, die UV-geschützt an der Reling auf Deck verzurrt sind. Hannes tankt bewusst nicht an kleinen Hafenspumpen: „Lieber an Autotankstellen, dort ist der Durchsatz höher, und der Diesel ist meist sauberer.“

Anfangs verwendete er noch Dieseladditive, verzichtete später jedoch darauf. Auch zusätzliche Filter wurden nicht nachgerüstet. Mit der werftseitigen Standardkonfiguration gab es bislang keinerlei Probleme durch verunreinigten Kraftstoff. Ein Erfolg seiner konsequenten Bunkerstrategie an stark frequentierten Tankstellen.

Die Propeller am Saildrive sind Dreiflügler von Flexofold. Diese sind „top“, der montierte Rope-Cutter dagegen ein Ärgernis: „Mehr Schaden als Nutzen. Wenn der sich mit dicken Leinen verklemmt, blockiert der Propeller. Ich habe gelernt, ihn unter Wasser mit meiner Tauchausrüstung zu reparieren, aber das will man nicht oft machen.“ Auch der Wechsel der Wellendichtungen an den Antriebswellen ist für Hannes mittlerweile Routine. Die Qualität dieser Simmerringe ist manchmal fragwürdig, daher hat sich Hannes vorsorglich einen Ersatzteilverrat der deutschen Firma Freudenberg in die Ersatzteilkiste gelegt.

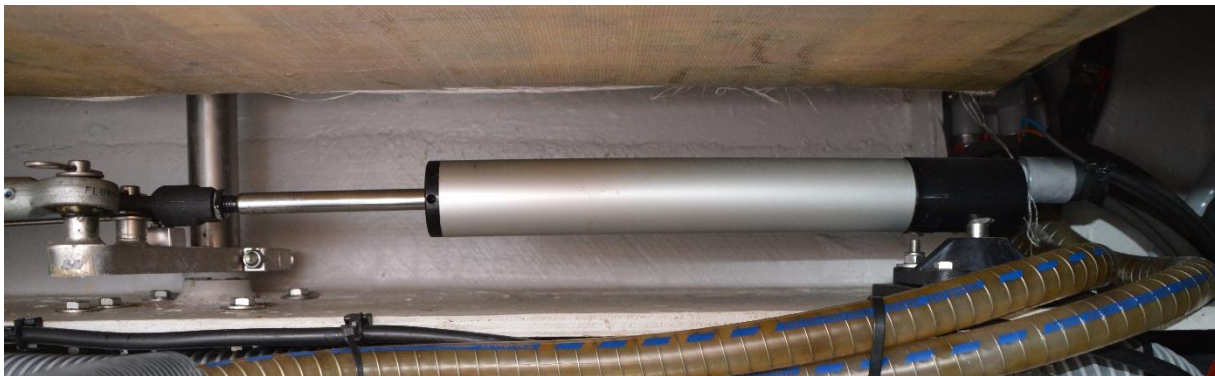


MN26 und MN-27 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Das Wechseln der Wellendichtung an der Antriebswelle des Saildrives hat sich Hannes gezielt beibringen lassen. Parallel sorgt er für die passenden Ersatzteile an Bord, um bei Verschleiß oder Undichtigkeiten jederzeit unmittelbar reagieren zu können. Dieses Vorgehen ist exemplarisch für das Leben auf Langfahrt: Jeder Skipper wird zum eigenen Bordtechniker und muss in der Lage sein, sicherheitsrelevante Systeme selbstständig zu warten, zu überprüfen und im Bedarfsfall auch zu reparieren.

Auf der *MariaNoa* wird kein Windpilot verwendet. Stattdessen wurde der ursprünglich steuerbordseitig installierte Autopilot um ein zweites System auf der Backbordseite ergänzt. Für eine kleine Crew auf langen Passagen bedeutet diese Redundanz einen deutlichen Sicherheitsgewinn.

Auf jeder Seite ist eine hydraulische Antriebseinheit direkt am Ruderquadranten montiert, jeweils gesteuert von einem Autopilot-Computer des Typs B&G NAC-3, der in den Maschinenräumen installiert ist. Beide Systeme arbeiten unabhängig voneinander und lassen sich einzeln zu- oder abschalten. Fällt eines der Systeme aus, kann sofort auf das andere umgeschaltet werden. Im regulären Betrieb werden beide Systeme abwechselnd genutzt, um ihre Funktion regelmäßig zu prüfen.



MN-10 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Die hydraulische Antriebseinheit steuert direkt den Ruderquadranten an und bekommt seine Befehle vom Autopilot-Computer.



MN-09 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Es befindet sich je ein Autopilot-Computer des Typen NAC-3 von B&G in jedem Maschinenraum und steuert die hydraulische Antriebseinheit an.

Energieversorgung an Bord

Die Energieversorgung der Lagoon 40 kombiniert verschiedene Quellen für maximale Unabhängigkeit: Auf dem Heckgeräteträger liefern 2 kW Solarpanels kontinuierlich Strom, ergänzt durch jeweils einen Balmar-Laderegler für die originalen, leistungsfähigen 125 A VALEO-Lichtmaschinen an den Yanmar-Dieselmotoren. Für Notfälle steht zudem ein Honda-Benzingenerator bereit. Gespeichert wird die erzeugte Energie in sieben Lithiumakkus à 300 Ah, die ausreichend Reserven für längere Passagen und den Alltag an Bord bieten.

Ein wesentlicher Vorteil des Katamarans gegenüber einem Monohull ist die Breite: Mit 6,76 Metern bietet die Lagoon 40 großzügige Flächen auf dem Heckgeräteträger für die Solarpanels. Die Fläche ist in der Regel schattenfrei, sodass unterbelüftete Panels sicher installiert werden können. Unterhalb des Trägers befinden sich das Dinghy samt Außenbordmotor an Davids. Eine kompakte Lösung, die den Blick auf den Sonnenuntergang frei lässt, Platz spart und die Handhabung erleichtert. Gleichzeitig dient die Solarfläche als praktischer Schattenspender für das offene Achtercockpit, was gerade an sonnigen Tagen den Komfort an Bord deutlich erhöht.



MN-08 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Sechs Solarpaneele auf dem Heckträger der *MariaNoa* erzeugen in der Spitze bis zu 2 kW elektrische Leistung.



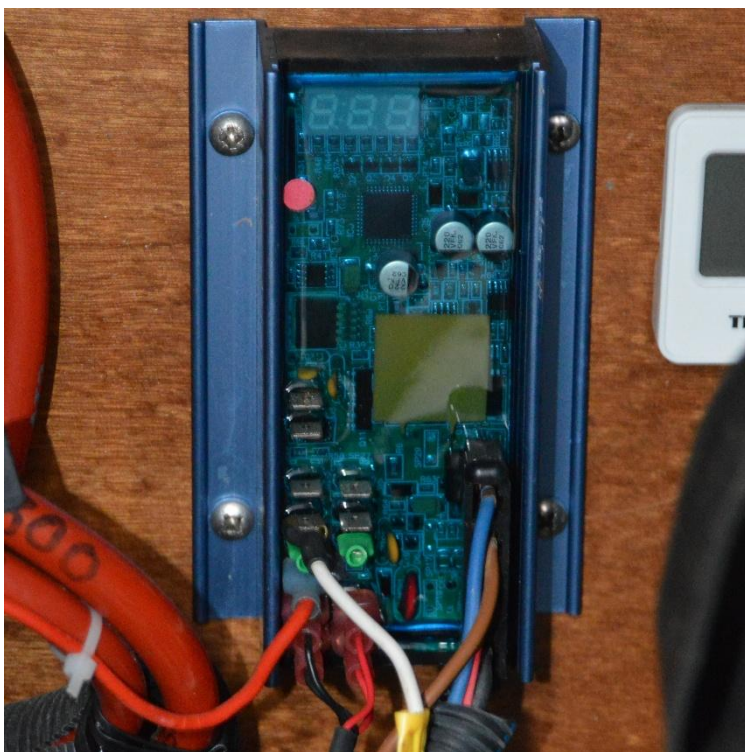
MN-23 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Die Energieversorgung basiert auf Komponenten von Victron Energy, die in der Langfahrtszene weit verbreitet sind.

Die Energieversorgung an Bord der MariaNoa basiert auf zwei voneinander getrennten Lithium-Systemen. Vier parallel geschaltete LiFePO₄-Akkus mit jeweils 300 Ah

bilden den 12-Volt-Serviceblock für die Bordverbraucher, insgesamt also 1.200 Ah Kapazität. Weitere drei 300-Ah-Akkus sind parallelgeschaltet und versorgen über einen Inverter das 230-Volt-Netz an Bord. Damit steht eine beachtliche elektrische Speicherkapazität zur Verfügung. Über einen Umschalter lassen sich beide Systeme miteinander koppeln, was zusätzliche Redundanz schafft, und die Versorgungssicherheit erhöht.

„Ich wollte keine halben Sachen. Lagoon bot 2021 noch keine Lithiumlösungen an, also habe ich alles selbst nachgerüstet“, erklärt Hannes. Die Lithium-Akkus zahlen sich besonders auf Langfahrt aus: Selbst bei hoher Stromabnahme, etwa beim Kochen mit der Induktionsplatte über den Inverter, bleibt die Spannung stabil. Beeindruckend ist auch die Ladeleistung: Sobald beide Motoren laufen, nehmen die Batterien die rund 200 A Ladestrom, die von den VALEO-Lichtmaschinen mit Balmar-Reglern erzeugt werden, problemlos auf.



MN-13 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Die leistungsfähigen VALEO-Lichtmaschinen werden ab Werk mit den Yanmar-Motoren geliefert und erzeugen bei 12 V einen Ladestrom von 125 A. Um diese Leistung optimal zu nutzen, wurden Balmar-Laderegler nachgerüstet. MOSFET-Trenner sorgen dafür, dass zwei getrennte Stromkreise effizient mit dem Ladestrom versorgt werden.

Der Benzingenerator fand erst in Tahiti seinen Weg an Bord. Anlass war ein Zwischenfall auf der Passage von den Galápagosinseln zu den Marquesas, als es zu einem Wassereinbruch im Maschinenraum kam. Die Crew konnte das Leck zwar mit Bordmitteln beheben, doch das Erlebnis hinterließ Eindruck.

Konsequenz: ein Generator kombiniert mit einer leistungsstarken Tauchpumpe.

„Das erhöht die Sicherheit an Bord deutlich“, sagt Hannes. Seitdem gehören auch 40 Liter Benzin für den Notbetrieb fest zur Ausrüstung. Diese Kombination aus Lithium-Systemen, redundanter Ladequelle und Notstromversorgung macht die *Mari-aNoa* auf langen Seereisen besonders verlässlich.



MN-14 und MN15 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Der Benzingenerator dient als Notfalloption an Bord. Er versorgt zum einen die leistungsstarke Tauchpumpe mit dem großen Rollschlauch, zum anderen deckt er den Energiebedarf zuverlässig, wenn über längere Zeit keine Sonne für die Solarpanels zur Verfügung steht.

Navigation und Kommunikation

An Bord läuft die gesamte Navigation über B&G-Systeme, die Daten lassen sich bequem per Plotter Spiegelung auf einem Laptop verfolgen. Zusätzlich kommt openCPN auf einem Notebook zum Einsatz. Gerade auf längeren Passagen ein praktisches Backup, das sich flexibel nutzen lässt.

Die Instrumentierung deckt alle relevanten Messwerte ab: GPS, Logge, Lot, Vorwärtsscan, Wind, Radar und AIS liefern ein umfassendes Bild von Position, Kurs und Umgebung. Für die Kommunikation stehen eine VHF-Funkanlage, Iridium-Satellentelefonie und Starlink-Internet bereit. So bleibt man selbst auf entlegenen Routen jederzeit erreichbar.

Sicherheit hat an Bord höchste Priorität: EPIRB und MOB-System sorgen dafür, dass im Notfall eine schnelle Ortung und Rettung möglich ist. Die Kombination aus moderner Elektronik, redundanter Software und Sicherheitslösungen macht die Yacht auch auf langen Seereisen zuverlässig einsatzbereit.



MN-19 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Auf Passagen hält die Wache immer am erhöhten Steuerstand auf der Steuerbordseite der Lagoon 40 Stellung. Von hier aus laufen alle Informationen der Anzeigeeinstrumente und des Kartenplotters zusammen, sodass Navigation und Steuerung zentral im Blick bleiben.

An Bord gut versorgt: Trinkwasser und Kühlung

Der 300-Liter-Frischwassertank ist in Kombination mit einem Wassermacher, der 60 Liter pro Stunde produziert, völlig ausreichend. „Wir nutzen das Wasser auch zum Trinken“, sagt Brigitta. „In Marinas zapfen wir über eine Doppelfilteranlage.“ Die Installation des Wassermachers wurde direkt bei Lagoon beauftragt. Die Werft platzierte die Steuerung des Geräts im Motorraum. Aus Hannes' Sicht eine Fehlkonstruktion. „Bei Seegang werden die Motorabdeckungen am Heck regelmäßig von Seewasser überspült. Damit ist es bei Wellengang unmöglich, die Abdeckung zum Motorraum zu öffnen. Ein sicherheitsrelevanter Aspekt, wenn auf einer Passage ein unplanmäßiger Service oder eine Reparatur erforderlich wird.“

Nach dieser Erfahrung wurde auf den Kanaren das Bedienpanel des Wassermachers ins Cockpit verlegt. Eine sinnvolle Optimierung, die sich in der Praxis bewährt hat. So kann bei Sonnenschein und Energieüberschuss auch während einer Passage der Frischwassertank gefüllt werden.



MN-11 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Der Eigner verlegte das Bedienpanel des Wassermachers aus dem Motorraum ins Cockpit. Eine kleine Änderung mit großer Wirkung. Seitdem lässt sich das Gerät auch auf See sicher bedienen, selbst wenn Wellen über die Heckabdeckungen laufen.

Am Spülbecken der Pantry ist ein zusätzlicher Wasserhahn installiert, der über eine Seewasserpumpe gespeist wird. Diese Installation ermöglicht es, Geschirr mit Seewasser vorzuspülen und dadurch wertvolles Trinkwasser zu sparen. Ein praktisches Detail, das sich besonders auf längeren Passagen bewährt.

Für die Kühlung an Bord stehen in der Pantry zwei 120-Liter-Kühlschränke mit klassischer Fronttür zur Verfügung, ergänzt durch eine separat angeschaffte 38 l- Kompressor-Kühlbox. Die Kombination bietet ausreichend Kapazität, um frische Lebensmittel auch über längere Zeiträume zu lagern. Allerdings zeigt sich in der Praxis ein typisches Problem durch die Fronttüren der Kühlschränke: Die Kondensatbildung im Innenraum ist hoch. „Nichts ist perfekt“, meint Hannes, „aber die Kühlleistung ist insgesamt zufriedenstellend.“

Komfort an Bord eines Katamarans

Der Komfort auf einem Katamaran unterscheidet sich deutlich von dem eines Einrumpfbootes besonders auf Langfahrt, wenn das Boot die meiste Zeit vor Anker oder in einer Marina liegt. Auf der *MariaNoa* befindet sich der großzügige Salon mit Pantry zentral auf dem Brückendeck. Dahinter erstreckt sich eine geräumiges Achtercockpit mit bequemen Sitzmöbeln und einem großen Tisch, die sowohl für die Mahlzeiten als auch zum Entspannen an Bord genutzt wird.



MN-16 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Der Geräteträger am Heck der *MariaNoa* trägt die Solarpaneele und bietet gleichzeitig eine praktische Abschattung für das offene Achtercockpit. Direkt darunter ermöglichen die Badeplattformen einen bequemen Einstieg ins Wasser. Ideal zum Schwimmen, Schnorcheln oder für andere Wasseraktivitäten während eines Ankeraufenthaltes.

Die Kabinenaufteilung trägt zusätzlich zum Komfort bei. Der Backbordrumpf dient als Eigenerkabinen mit eigener Toilette und Dusche, während der Steuerbordrumpf Gästen zur Verfügung steht. So bleibt eine gewisse Intimsphäre gewahrt. Der Autor konnte dies während der Durchfahrt des Panamakanals als Leinen-Helfer selbst erleben: Mit vier Helfern und einem vorgeschriebenen Lotsen an Bord befanden sich insgesamt sieben Personen auf der *MariaNoa* und trotzdem entstand nie das Gefühl von Enge. Gerade diese großzügige Raumnutzung ist ein klarer Vorteil des Katamarans, der sich positiv auf den Komfort auf Langfahrt auswirkt.

Gleichzeitig muss bedacht werden, dass der große Platz an Bord dazu verleitet, die zulässige Zuladung schnell zu überschreiten. Die Lagoon 40 ist CE-zertifiziert und erfüllt damit die für die Werft verbindlichen Normen. Für die Kategorie A (Hochsee)

erlaubt die Zertifizierung eine maximale Zuladung von 3.175 kg, die sämtliche Ausrüstung sowie die gefüllten Tanks für Diesel und Wasser umfasst.

Hannes' Fazit zum Stauraum auf der Lagoon 40 fällt nüchtern aus: „Gefühlt zu wenig.“ Ersatzteile und Ausrüstung sind in zusätzlich eingebauten Zwischenböden verstaut, eine klare Übersicht gibt es nicht und alles muss im Kopf organisiert werden. Auf langen Passagen bedeutet das, dass man sich genau merken muss, wo sich welches Teil befindet, um im Bedarfsfall schnell darauf zugreifen zu können. Trotz der großzügigen Wohnflächen zeigt sich hier, dass ein Katamaran auch seine Grenzen hat, wenn es um die Lagerung von Material für Langfahrten geht. Hannes schätzt, dass die Lagoon 40 wegen ihrer hohen Zuladung eher gemütlich unterwegs ist.

Ein Detail, das den Komfort beeinflusst, ist die Konstruktion unter dem Brückendeck: Bei hartem Seegang kann es zu lauten Schlägen durch Wellen kommen. Dieses „Knallen“ ist nicht nur hörbar, sondern belastet das Material erheblich. Ein Punkt, den Langfahrer berücksichtigen sollten, wenn es um Wohnkomfort und Langzeitbelastung des Bootes geht.

Der Komfort-Faktor nach Ted Brewer, der oft zur Bewertung von Einrumpfbooten herangezogen wird, lässt sich auf Katamarane nur bedingt übertragen. Grund dafür ist die grundlegend andere Stabilität eines Katamarans. Auf rolligen Ankerplätzen spielt der Katamaran jedoch seine Vorteile deutlich aus: Während ein Einrumpfboot bei Schwell stärker rollt und die Mastspitzen deutliche Ausschläge zeigen, bleibt ein Katamaran vergleichsweise stabil. Die geringe Rollbewegung erhöht den Komfort an Bord spürbar.

Wartungsfreundlichkeit an Bord

Unplanmäßige Reparaturen im Motorraum während einer Passage sind auf einem Katamaran wie der Lagoon 40 praktisch unmöglich. Der Einstieg von oben ist zwar gut zugänglich, doch auf einer 40-Fuß-Yacht bleibt die Bewegungsfreiheit im Motorraum stark eingeschränkt. Dennoch ist der Zugang insgesamt als sehr gut zu bewerten, insbesondere für geplante Wartungsarbeiten im Hafen.

Beim Rigg zeigt sich die Handhabung praxisgerecht: Mit einem Bootsmannstuhl lassen sich zwei Fallen sowohl vor dem Mast als auch hinter dem Mast nutzen.

Ein kritischer Punkt bleibt die elektrische Verkabelung: Es fehlt an Transparenz über das gesamte Boot hinweg, und das Schaltbild von Lagoon ist eher grundlegend gehalten. Für umfangreiche Wartungs- oder Reparaturarbeiten ist daher ein hohes Maß an Erfahrung und ein gutes eigenes Systemverständnis erforderlich.

Ankern, Sicherheit und Alltag auf der Lagoon 40

Die Werft liefert die Lagoon 40 serienmäßig mit einem 20-kg-Delta-Anker aus. Bei einem Leergewicht von 10,9 t und dem üppigen Aufbau des Katamarans kann die Windlast auf Ankerplätzen jedoch erheblich sein. Hannes erinnert sich an die erste Ankernacht als echtes Lehrstück: „Winddreher, Drift, Panik.“ Die Erfahrung führte schnell zu einer Lösung: Es kam ein Rocna-Anker mit 33 kg an 75 m 10-mm-Kette an Bord und seitdem ist Ankern kein Problem mehr. Der ursprüngliche 20-kg-Delta-Anker bleibt als Zweitanker jederzeit einsatzbereit.



MN-17 Foto-Quelle: Frank Reinecke

Der Einsatz des Rocna-Ankers zeigt sich deutlich: Am Bug sind beide Anker sicher verstaut und jederzeit einsatzbereit, sodass die *MariaNoa* schnell auf wechselnde Bedingungen am Ankerplatz reagieren kann.

Die Sicherheitsausrüstung ist vollständig und auf Langfahrt ausgelegt. An Bord befinden sich Lifelines, Stopfen, Unterwasserspachtel, ein Ocean Safety Jon Buddy Life Raft Recovery Module, eine Rettungsinsel für sechs Personen sowie das Jordan Series Drogue Bremsfallschirmsystem mit selbst nachgerüsteter Leine zum Einholen. „Wir sind lieber übergesichert als übermütig“, sagt Hannes.

Katamarane verhalten sich im Seegang grundsätzlich anders als Monohulls. So hat er kaum Ballast und daher keine selbstaufrichtende Wirkung. Bei steilen brechenden achterlichen Wellen besteht das Risiko des Vorwärtsüberschlag. Dazu kommen sehr hohe Geschwindigkeiten beim Surfen und die erzeugen auf die Struktur extreme Lastspitzen. Hier setzt Hannes auf ein Bremssystem der Jordan Series Drogue.



MN-24 und MN-25 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Der Jordan Series Drogue wird im Notfall an vormontierten Beschlägen angeschlagen und aus dem ehemaligen Fach der Rettungsinsel ausgebracht. Die Befestigungspunkte dieses Bremssystems müssen zentriert, strukturell ausreichend dimensioniert und gleichmäßig über beide Rümpfe verteilt sein, um eine sichere Lastaufnahme zu gewährleisten.

Dingi und Außenborder

An Bord der MariaNoa dient ein Highfield 290C als Dingi. Das Beiboot besteht aus robustem Hypalon-Material und einem doppelten Aluminiumboden, was Stabilität und Langlebigkeit gewährleistet. Angetrieben wird es von einem 9,9-PS-Viertaktmotor.



MN-21 Foto-Quelle: Hans-Jörg Peter

Das Dingi ist weit mehr als nur das Shuttle zu einsamen Stränden und türkisblauem Wasser. Wenn die MariaNoa vor Anker liegt, wird es zum unverzichtbaren Arbeitstier der Crew und transportiert Dieselkanister, Proviant und alles, was für den Alltag an Bord benötigt wird. Aus Sicht der Crew wäre ein größeres Beiboot wünschenswert, ebenso wie ein deutlich stärkerer Außenborder. Zwei Nummern mehr PS würden die Handhabung bei Wellengang und schwerer Beladung erheblich erleichtern.

Bilanz nach fünf Jahren

Die *MariaNoa* ist der Beweis, dass man mit einer Großserienyacht auf Langfahrt gehen kann, wenn man die Grenzen kennt und die Technik versteht.

Hannes und Brigitta haben ihr Boot optimiert, angepasst, verbessert. Sie leben autark, komfortabel und mit der Gelassenheit von Menschen, die sich bewusst entschieden haben, das Leben nicht aufzuschieben.

„Es ist kein Luxus“, sagt Hannes. „Es ist Leben pur.“

Fazit

Hannes zieht ein gemischtes, aber praxisnahes Resümee: Würde er die Lagoon 40 bei gleichem Budget noch einmal kaufen? Unter finanziellen Gesichtspunkten: ja. Die Yacht bietet hohen Komfort und ein gutes Raumgefühl. Das sind Eigenschaften, die auf Langfahrt besonders wertvoll sind.

Aus technischer Sicht gibt es jedoch Einschränkungen. Die Segelleistung des Katamarans ist für die Größe und das Bruttogewicht eher begrenzt, was bei Leichtwind oder einem Amwindkurs spürbar wird. Beschläge und Winschen sind unterdimensioniert, und der kurze Rumpf in Kombination mit hohem Gewicht führt zu einem suboptimalen Segelverhalten. Hinzu kommt der Effekt bei Welleneinbruch: Seewasser überspült die Motorabdeckungen, was den Zugang zum Motorraum während der Fahrt erschwert.

Hannes' Fazit lautet daher: Für jemanden, der komfortabel, sicher und finanziell unabhängig Langfahrten unternehmen möchte, ist die Lagoon 40 eine solide Wahl. Wer jedoch Performance, schnelle Manöver oder sportliches Segeln priorisiert, sollte nach Alternativen suchen, die Komfort mit besserer Segeleffizienz verbinden.