

Lagoon 38 Fahrbericht

Nach eingehender Überprüfung der Jacht auf Malta war sicher gestellt - dieser Katamaran ist ohne größere Mängel und fast überausgestattet. Dass nach 4 Jahren Charter der eine oder andere Gelcoatschaden an Deck und einige Kratzer an den Bordwänden zu sehen ist, dürfte klar sein. Ein Schiff sollte aber nicht nur der Optik wegen geprüft werden. Osmose, Ruderanlage, Motoren und Elektrik - mit dem zukünftigen "First Maat" der Crew wurde in jeden Winkel der Jacht gesehen. Fehlt etwas am Rigg? Sind die zusätzlich montierten Ausrüstungsteile wie Generator oder Mega-Kühlschrank in Ordnung. Alles bestens - bis auf - die Papiere?

Die Jacht ist noch in Hawaii USA registriert. Die EU MwSt. nicht bezahlt - dies war aber Grundlage des Vertrages. Also Heimflug statt Überführung. Als dann endlich eine maltesische Gesellschaft gegründet war, die die MwSt. der EU bezahlt hatte, konnte der Deutsche Eigner das Schiff kaufen - kompliziert.

Eine Woche später wird im 2ten Anlauf bei Lidl Malta für eine Woche großzügig eingekauft. Erste Einübung (wo ist was, wovon spricht Udo da, kenn ich schon längst ...?) der Crew - der Schlag nach Syrakus, Sizilien. Die Gesamteinweisung ist in Pakete geschnürt und so wird jeden Tag etwas Neues vorgestellt und im Detail erklärt. Beispiel das Elektropaket. Wir haben 110V, 220V und 12V an Bord. Woher kommt es, wie kann es gespeichert werden? Wo ist es verteilt, gesichert, und was muss wo geschaltet werden, damit die Klimaanlage, der Generator oder die Ankerwinde läuft? Nur wer die Systematik als Ganzes versteht, kann auch nachvollziehen, warum dieses Licht so nicht leuchten kann, oder der Raum nicht warm wird. Eine Klimaanlage kann ja nicht nur kühlen; und da war es bei 12° See und nachts 13° Luft und teilweise 25 kt Wind sehr angenehm den Salonwert auf behagliche 24° zu stellen.

Die Lagoon 38 ist eine praktische Schlittenkönigin für Langzeitreisende oder Chartercrews bis 6 Personen. Die 4 Doppelbetten (in 4 Kabinen) sollten nicht wirklich komplett belegt werden - 8 Personen haben weder um den Esstisch noch im Cockpit ausreichend Platz. Dankbar nimmt sie mit einem bewährten Rigg von Z-Spar (Einhandtauglich) über Groß und Fock den Wind an. Die Halbierung der Windgeschwindigkeit bis 20kt Wind ist bei richtigem Trimm bei "am Wind"-Kurs gut möglich. Hart am Wind läuft sie mit dem Raytheon Autopilot genauso gut, wird aber kräftig versetzt. Bei achterlichen Winden ist das Segel zu klein um die vorgenannte Halbierung der Windgeschwindigkeit in Fahrt umzusetzen - hier wird ein Genaker oder Blister angeraten.



Der Kaffeekegel wird ersetzt - die Lagooneinbauten und Matratzen sind dagegen nach 6 Jahren an Bord noch in gutem Zustand. Salz hat seine Spuren an den Duschhähnen und den Riggspannern hinterlassen. Keine Tür hat Probleme selbst im Seegang im Türrahmen geschlossen zu werden, das Furnier leuchtet in hellem Holzton und gibt dem angeblich sterilen Weiss des Salons etwas bequemen Wohnzimmerflair.



Mal ganz ehrlich - was für eine Deckenfarbe haben sie im Wohnzimmer? Bestimmt aber keine Rundumverglasung über 360° - die Lagoon sehr wohl. Navi, ein großer ovaler Salontisch und eine L-Küchenzeile halten diesen Lebensraum an Bord hell und praktisch. Ohne Umbauten kann aber auch im Cockpit zum Mittagessen Platz genommen werden - während erhöht der Steuerstand recht guten Blick nach Vorn und Achtern gibt. Die Steuerbordspitze ist quer gegenüber dem Steuerrad und benötigt bei Kat-Fahranfänger noch etwas Augenmaß - 6,50m auf fast 12m ist schon eine kleine Insel.

Mit jeder Seemeile, die der neue Eigner seinem Ausrüstungshafen Bar in Montenegro näher kommt, wird er sicherer - ein tolles Schiff. Ständig findet er neue Orte, sich in Muße hinzusetzen und über sein kleines Reich zu freuen. Wirklich Negatives - wir sollten etwas charmanter werden mit älteren Damen. Negativ? Negativ ist oft etwas sehr Individuelles - der eine meckert am nicht kardanischen Ofen (was bei einem Kat auch nicht wirklich Sinn macht) und ein anderer sucht nach besseren Trimmöglichkeiten.



Ein Regatta-Kat wird dieses schwimmende Eigenheim aber nicht werden. Mir hat dieses Schiff sehr gefallen. Ob ich diese Dimension von Generator oder eine Klimaanlage benötige? Nun zumindest würde ich sie wohl kaum mehr ausbauen - wenn der Voreigner für 60.000 Euro solchen Luxus installiert und kaum genutzt hat. Jeder Eigner individualisiert sein Schiff - warum auch nicht - es wird sein Zuhause und bestimmt öfters bewohnt als die eigene Wohnung (wenn man denn Langzeitsegeln vorhat). Eine Elektrotoilette finde ich genauso wenig verwerflich wie den Einbau eines Wassermachers - ein vernünftiges Autoradio mit USB/CardReader dürfte es darüber hinaus sein. Einzig der Antrieb - die 2-Festblatt Props, die am Saildrive erstaunlich wenig Fahrtminderung verursachen (Rückwärtsgang eingelegt - das Mahlen stört extrem beim Schlafen), sollten gegen 3-Blatt Props ersetzt werden. Ein 27 PS Yanmar ist mit der richtigen Steigung locker in der Lage das Schiff mit ca. 10 Tonnen auf 5-6 kt zu beschleunigen. Die 2-Blatt-Version gibt nicht mehr als 4-4,5 kt her. Der Verbrauch ist bei 1,8-2 Ltr./h anzusetzen und nur für die Hafenmanöver sind 2 Maschinen nötig - auf See machen 2 laufende Motoren wenig Sinn. Motor 2 bringt nur ca. 20% mehr Fahrgeschwindigkeit. Ökonomisch also unsinnig.

Da Bar (Montenegro) eine, im wahrsten Sinne des Wortes einzige Kloake im Hafen bietet - entscheidet der Eigner spontan "weg hier" - Kurs 220° nach Villanova, Italien und so



motoren wir erneut über die ganze Adria. Zu Testzwecken laufen 2 Netbooks (WinXP / Win7), 2 PocketPC und der Bordeigene Raython C80 und übermitteln ihre Daten an den Rudergänger - alle funktionieren nach etwas Einweisung ohne Probleme. Die günstigste Art Wetter als GRIB Files an Bord zu bringen war bei diesem grenzüberschreitenden Törn diese Daten mit einem modemfähigen Handy direkt auf den Rechner zu laden. Die Dateien hatten eine Größe von ca. 15 kb - 20 kb kosten lt. Simyo in Europa 2 Cent €. Soviel sollten jedem vernünftige Wetterdaten wert sein.

Villanova ist für Kats dann doch etwas zu klein (und auch flach) – also weiter nach Brindisi. Dort kann für denselben Preis wie in Bar in der „Marina di Brindisi“ – direkt nach der inneren Hafeneinfahrt verholt werden. Der Flughafen ist nur 5 Minuten entfernt und wird 2010 von Air Berlin angefliegen – schneller kann man kaum auf seiner Yacht sein. Fehlt noch etwas beherzte Praxis und dann kann auch diese Crew weit über die Kanaren hinaus geschickt werden.