



LAGOON 620

Das neueste Modell der französischen Katamaranwerft hält, was sein ehrgeiziges Fahrtenprogramm verspricht: vortriebsstark, hochseetüchtig, komfortabel wie ein Domizil zu Lande und unter Segeln ebenso leistungsstark wie unter Motor.

TEXT **YVES GAUBERT** FOTOS **NICOLAS CLARIS**

Die im Juni als Nachfolgerin ihrer zehn Jahre älteren Schwester, der 570, vorgestellte Lagoon 620 rundet das Angebot der in Bordeaux ansässigen Werft nach oben ab. Mit fast 19 m Länge und 10 m Breite, einem eindrucksvollen Freibord, einem imposanten, aber dennoch gut in das Gesamtbild integrierten Mittelaufbau und einem nach achtern sich anschließenden Hardtop, welches das Cockpit schützt und viel Raum auf der Fly schafft, macht die 620 schon rein äußerlich deutlich, dass sie im Toureneinsatz auf See hoch hinaus will. Im Profil, für das erneut die Konstrukteure Marc Van Peteghem und Vincent Lauriot-Prévoist verantwortlich zeichnen, ist die Verwandtschaft mit den kleineren Schwestern unverkennbar, unter Deck trägt sie die Handschrift der Raumgestalter Couédel & Hugon Design.

„Sie ist ein Boot für lange Reisen, das sich“, so die Konstrukteure, „bei allem Luxus im Rahmen des Vernünftigen hält und in der Lage ist, von einer Zweiercrew geführt bis ans andere Ende der Welt zu segeln - mit allem Komfort. Dazu kommen mehrere Ausbauvarianten, die anspruchsvollen Eignern die Möglichkeit eröffnen, sich die ideale Yacht für ihr persönliches Fahrtenprogramm zusammenzustellen.“

Die Lagoon 620 bietet also nicht nur hohen Wohnkomfort, sondern auch optimale Sicherheit und hohen Fahrkomfort auf See. Über die beiden breiten Heckverlängerungen gelangt man bequem an Bord und weiter in den weitläufigen Cockpitsalon, der stufenfrei in die Kajüte übergeht. Dadurch entsteht ein durchgehend offener, einladender Bereich von gut 50 m² mit großem Cockpittisch, Überecksitzbank und Stühlen für eine Tafelrunde von 8 bis 10 Personen. Die

Kajüte hat zusätzlich einen Essbereich, ebenfalls mit großem Sofa sowie zwei Couchtischen, die sich per Zylinder elektrisch in der Höhe verstellen und ausklappen lassen. Zur Ausstattung des Salons gehört ferner ein großer, elektrisch drehbarer TV-Bildschirm, der nach Gebrauch wieder im dazugehörigen Schrank verschwindet. Drei Staufächer unter dem Kajütboden bieten sich zur Aufbewahrung von Wein oder diversen Gerätschaften an. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Hardtop, wo man den Tisch unterbringen kann, um noch mehr Bewegungsfreiheit im Cockpit zu schaffen.

Mit ihrer großzügigen Grundfläche bildet diese Raumeinheit einen stattlichen, freundlich, hellen Empfangsbereich, der im Außenbereich mit Iroko Fußboden und unter Deck mit Laminatboden in Wengé Anmutung nebst Möbeln aus heller Eichenachbildung



Unter Segeln ist die Flybridge mit ihrer Aussicht einer der schönsten Plätze an Bord, es sei denn man sucht den kühlen Schatten, den die Biminis dem Skipper ohnehin spenden.

AnBord

(Alpi®) ausgestattet ist. Die Lagoon typischen Panoramafenster im Hochformat lassen den Blick ungehindert hinaus und jede Menge Tageslicht hinein. Die Außenbar im Cockpit hat als Extras einen Kühlschrank mit Eisbereiter sowie einen Elektrogrill, die Achtersitzbank bietet den Gästen zusätzliche Sitzgelegenheit über die gesamte Breite des Aufbaus.

Die Navigation vorn in der Kajüte mit Kartentisch und einem Pult für die Elektronikinstrumente und den Navigator genügt allen Anforderungen. Technische Installationen wie die Schalttafel sind verdeckt eingebaut. Gegen Aufpreis gibt es einen Joystick und Motorbedienelemente, um den Kat auch von innen steuern zu können.

Nicht minder großzügig sind die breiten Seitendecks mit stolperfreien Fenstern ebenso wie das weitläufige Vordeck mit Trampolinen und Bugkorbsitzen. Und die Flybridge mit Doppelsteuerstand, Trimmleinen, Winschenblöcken und Leinenstauflächen sowie zwei Sonnenliegen, großer Sitzbank und Minikühlschrank hinter den BB-Winschen darf man mit Fug und Recht als Oberdeck bezeichnen. Die beiden Steuerstände unter dem schützenden Bimini sind jeweils mit Motorbedienelementen und Navigationsinstrumenten ausgestattet, auf der Säule dazwischen ist der nach BB und StB drehbare Raymarine Kartenplotter montiert. Unterwegs ist die Flybridge der ideale Aufenthaltsort, weil man von hier das Boot samt Umgebung bestens im Blick hat und nicht durch Segelmanöver behindert wird. Die mit elegant grauem Stoff bezogenen Sonnenliegen, Sitzen und Sofas sorgen für angemessenen Komfort.

In die Rumpfe geht es entweder durch die Kajüte oder, wenn man die Galley und die Eignerkabine erreichen will, über den achteren Decksbereich. Erstere besticht durch Großzügigkeit, Helligkeit und eine überkomplette Ausstattung: zwei große Arbeitsflächen seitlich, Doppelspüle an BB, Spülmaschine, Wasch-/Trockenautomat, großer handelsüblicher Niro-Kühlschrank (Samsung) von erstaunlich hohem Rauminhalt mit Eisbereiter und Tiefkühlfach und auf der gegenüberliegenden Seite ein 3-flammiger Gaskocher mit Abzugshaube darüber und viel Schrankraum. Backofen und Mikrowelle sind übereinander in einem Schrank weiter vorn eingebaut. Durch den Achteraussgang geht es von hier ins Cockpit, über die Innentreppe in die Kajüte. Außerdem gibt es im BB-Rumpf in der Mitte eine Doppelbettkabine mit eigenem Bad, das dank zweiter Tür auch als Tagestoilette be-



Einladend - der riesige, helle Salon mit Esstisch, der bei Bedarf zum Couchtisch mutiert (o. und l.). Stolperfrei - der stufenlose, breite Übergang zum Achterdeck mit einer weiteren Sofaecke (o.). Die lange Galley hat je einen Zugang zum Salon, dem Achterdeck und der Eignerkabine (r.).



nutzt werden kann. Nach vorn schließt sich eine zweite Kabine an. Beide haben große, von außen blickdichte Rumpffenster, von denen jeweils eins geöffnet werden kann, sowie jeweils einen Kleiderschrank, Schubladen und Schapps.

Der StB-Rumpf ist bei der von uns getesteten Ausführung ganz dem Eigner vorbehalten. Dessen Suite ist wie die Galley achtern durch eine dreiteilige Fensterfront mit Schiebeöffnung in der Mitte mit dem Deck verbunden. Davor lädt ein schnuckeliger Salon mit Sofa auf der einen und großer Kommode nebst Schreib-/Schminktisch auf der anderen Seite sowohl tagsüber als auch abends zu gemütlichen Stunden ein. Das nach vorn sich anschließende Bett, wie alle anderen Schlafstätten an Bord ein so genanntes Inselbett, liegt quer zur Fahrtrichtung, mit Blick auf den am Schott montierten TV-Bildschirm. Das Bad weiter vorn hat ein separates WC, Waschbecken mit Spiegel darüber und per Glaswand abgetrennte Dusche. Stauraum ist in mehreren Kleider- und Wäscheschränken sowie zahlreichen Schubladen reichlich vorhanden. In den geräumigen Vorpieks kann man Segel und sonstiges Zubehör aufbewahren oder eine Skipper- und eine Deckmannskabine einrichten.

Als Alternativen zu der hier vorgestellten 3-Kabinenversion bietet die Werft eine Ausführung mit vier Kabinen - je eine im Vor- und eine im Mittelschiff, wobei die Eignerkabine bis ins Achterschiff reicht - sowie eine 5-Kabinenversion an, die anstelle des Eignersalons eine zusätzliche Kammer besitzt. Beide sind ideal für eine Charnernutzung. Im Einsatz auf hoher See hat die Lagoon 620 eine Gästekapazität von 14 Personen und auf Küstenfahrten genügend Platz für 40 Tagesgäste.

Die beiden Maschinenräume sind leicht durch ein Decksluk achtern zugänglich. Neben den beiden 110 PS Volvo Motoren mit Wellen befinden sich hier auch die Entsalzungs- und die Klimaanlage. Das Stromaggregat, die beiden Batterieladegeräte und ein Teil der Elektrik sind in einem Schallgehäuse im Mittelaufbau vor dem Mast untergebracht. Mit den beiden Motoren, die eine Marschgeschwindigkeit von 11 kn ermöglichen, lässt sich die Lagoon 620 auch ohne Bugpropeller spielend leicht aus dem Minimes Yachthafen von La Rochelle bugisieren. Danach wird das Lattengroß mit Hilfe der E-Winsch im Handumdrehen gesetzt. Auf Wunsch kann die gesamte Winschenausstattung von Harken mit Elektrik unterstützt werden, was die Segelmanöver erheblich vereinfacht. Mit voll ausgefahrenem Groß steuern wir auf



Alle Kabinen sind mit Inselbetten versehen, die den Vorteil von immens viel Stauraum in großen Schubladen bieten. Die anschließenden Bäder bestehen zweckmäßigen aus GFK-Formteilen.



Raumwindkurs die Ile d'Aix an. Im Nu bläht sich der vor dem Genuastag angeschlagene und per E-Winsch gesetzte und getrimmte 190 m² Gennaker auf. Unser Kat beschleunigt auf einem Kurs von 110° zum 16 bis 20 kn starken Wind auf eine stetige Geschwindigkeit von 11,5 bis 11,8 kn und bahnt sich sanft und locker seinen Weg durch die nur leicht bewegte See.

Nach einer Halse nehmen wir Kurs auf die Ile d'Oléron und setzen den symmetrischen 300-m²-Spinnaker, der Kat-typisch ohne Baum gefahren wird und daher im Einsatz vergleichsweise unkompliziert ist. Auf die Fahrleistung - 10 kn auf einem Kurs von 130° zum leicht nachlassenden Wind - hat der Segelwechsel jedoch keinen spürbaren Einfluss. So wenden wir erneut, rollen die Genua aus und steuern unseren Ankerplatz vor der Ile d'Aix an. Das Ankermanöver ist dank elektrischer Winde ein Kinderspiel und nachdem der Stander an der Ankerkette befestigt ist, dreht unser Kat die Nase in den Wind.

Die Rückfahrt absolvieren wir bei nunmehr wechselhaftem Wind auf Amwindkurs mit leicht gefierten Schoten und erreichen auf 45° zum Wind, der mit 17,5 kn bläst, eine Spitzengeschwindigkeit von 9 kn. Dabei spricht der Kat trotz seiner 25 t spontan auf die Launen des ablandigen Winds an. Zwar ist das Rudergehen hier nicht ganz so prickelnd wie bei einem Einrümpfer, dafür aber segelt die 620 angenehm komfortabel und angesichts ihrer Verdrängung auch vergleichsweise flott. Voll zur Geltung kommen die Annehmlichkeiten des Lebens an Bord aber erst auf schnellen Langstreckenüberfahrten unter Autopilot.

Die elektrische Großschotwinsch ist ebenso wie die elektrischen Rollreffs für Fock und Stagsegel in der Grundausstattung inbegriffen, bei den anderen Winschen gibt's die elektrische Unterstützung gegen Aufpreis. Anlegemanöver am Ponton oder Kai werden durch zwei achtern montierte Spills vereinfacht. Hilfreich beim An-

und Ablegen sind auch die beiden am achteren Ende der Hardtops installierten Videokameras, mit denen der Steuermann die mit Duschen und Badeleitern ausgestatteten Heckverlängerungen bestens im Blick hat. Beim Ausstieg ist die in die BB-Heckverlängerung eingebaute Gangway hilfreich. Bei dem bis zu 400 kg schweren und 4,50 m langen Beiboot hat der Eigner die Wahl zwischen Davits und einer hydraulisch betriebenen Plattform.

Gebaut wird die Lagoon 620 im Vakuuminfusionsverfahren, der Schiffsboden aus

massivem Laminat mit Vinylester- und Polyesterharz, die Beplankung und das Deck aus Balsa-Sandwich. Die derart gefertigte Struktur zeichnet sich durch hohe Steifigkeit und Festigkeit und optimale Gewichtsverteilung aus. Der großflächige Segelplan schließlich verhilft dem Kat, der aufgrund seiner üppigen Ausstattung nicht eben ein Leichtgewicht ist, zu dennoch guten Segelleistungen.

Fazit: Für Langstreckentörns mit anspruchsvollem Komfort-, Sicherheits- und Leistungsniveau ist die Lagoon 620 die ideale Wahl. **MY**

LAGOON 620

LüA 18,90 m

LWL 18,20 m

Breite 10 m

Tiefgang 1,55 m

Verdrängung leer 27 t,
beladen 35 t

Höhe üW 31 m

Segelfläche 243 m², Groß 146 m²,
Genua 91 m², Stagsegel (Option)
48 m², Spinnaker (Option) 300 m²

Motoren 2x 110 PS Volvo

Geschwindigkeit 11,5 kn

Treibstoff 1.300 l

Frischwasser 4 x 240 l

Warmwasser 2 x 63 l

Klimaanlage mit Umkehrbetrieb

Generator 22 kVA

Konstruktion Marc Van

Peteghem und Vincent

Lauriot-Prévost

Innendesign Couëdel &

Hugon Design

Bauweise Vakuuminfusion GFK/
Glasfaser-Balsa-Sandwich

Werft/Baujahr Lagoon/ 2009,
F-33072 Bordeaux

Deutschland Vertrieb Traub
Yachting, 12587 Berlin

Tel. 030 64 95 8120

E-Mail: info@traub-yachting.de

