



Fahrbericht der Lagoon 400 von [Skipper UDO](#)

Aus der Lagoon Familie gibt es einen Kat der zu Unrecht ein Schattendasein führt – die **Lagoon 400**.

Für 4-6 Personen ist es das ideale Charterboot und in der Eignerversion sind 4 Reisende (Cruiser) bestens aufgehoben. Sehr gut gefallen hat mir die Lösung statt für jede Kabine eine Microtoiletten - und Duscheinheit einzubauen – diese für die Gäste zu kombinieren. Man wird als Mitsegler im Backbordrumpf mit einer großen hellen Sanitärzelle belohnt. Klar ist die für die Steuerbord-Eignerzeile noch einmal um einiges luxuriöser und geräumiger.



Platz hat dieses Schiff im Übermaß – ob im Salon mit Küchenzeile (achterlich), am Navitisch in Fahrtrichtung oder im Kockpit. Mithin der Wohnbereich für tropische Fahrten. 3 Stufen führen vom Cockpit zum Steuerstand. Leider ist wie bei der neuen 38er oder den 421 Modellen damit eine Sicht über das Festdach kaum mehr möglich. Die Sahneseite ist also Anlegen auf der Backbordseite. Nur das Ein- /Aussteigen ist keine erste Sahneseite. 2 Außen angebrachte Trittschalen im Heck ermöglichen es seitlich von Bord zu gehen. Ein seitliches Anlegen ist also nur über das Heck (und dort ist typischerweise eine Leine = Stolperfalle) möglich. Schwerpunkt einer Ausbildung ist also das Anlaufen von Schwimmstegen über das Heck damit wenigstens ein Crewmitglied die Leinen abnehmen kann. Im Mittelteil oder gar dem Bug, ist der Kat so hoch, das ein Unfallfreies „auf den Steg kommen“ nur sehr jungen und sportlichen Seglern evtl. möglich ist.

Vorausschicken sollte ich – sie suchen „Ihr“ Traumschiff und haben sich für Lagoon entschieden. Evtl. fällt also ihre Wahl auf eine 400er (dies wäre z.B. meine Wahl für ein Cruiserschiff für Lange Fahrt). Vergleichen sie ruhig die Preise der Broker von Deutschland, Dänemark, Österreich und Ancasta England. Bei diesem Broker wird dann die Yacht bestellt. Dieser Broker ist ihr Ansprechpartner – nicht Lagoon. Sie bestellen einen neuen Mercedes auch nicht bei Mercedes-Benz in Stuttgart, sondern bei ihrem Händler. Olivier, der Übergabeleiter von Lagoon übergibt an ihren Broker und dieser an sie (selbst wenn das an einem Tisch geschieht) Er ist durchaus hilfsbereit und ohne Probleme werden kleine Probleme vor Ort von Lagoon, SAS, Robin Marine oder Erik-Marine behoben. Größere Umbauten mit ihren Vorstellungen können von Segelmachern, Stahlschweißern vor Ort in Frankreich gemacht werden. Im Verlauf ihrer Reise ist aber ihr Broker der Ansprechpartner um in Spanien oder der Karibik Nachbesserungen zu machen. Lagoon hat ihnen das Schiff gebaut und wird nur noch auf den Plan gerufen wenn das Kasko größere Sorgen macht. Ein defekter Wassermacher, Fehlfunktionen der Raymarine Plotter oder defekte Pumpen sind Sache ihres Brokers.

Keine Sorge diese wissen, Weltweit, wer ihnen weiterhelfen kann. Mein Job ist ihnen zu zeigen (und dafür mache ich diese Berichte) – was sie bereits im Vorfeld organisieren sollten, was vor Ort noch besorgt werden muss und wie sie sich auf „Ihrer“ Jacht richtig wohl fühlen können. Ich begleite sie gern auf eine Messe (dort gibt es mitunter sehr günstig Erstausrüstungsgegenstände), kaufe auf Wunsch Ausrüstung, Werkzeug und Material (alles natürlich gegen Beleg und Bayrisch-Schwäbisch günstig) und stelle sicher, dass es zum Auslieferungstermin bereits auf ihrem Schiff ist. Wo kann registriert werden (?), wie sehen die ersten Ausflüge aus (?) und schließen das Ganze mit Ausbildung, die sie in ihrer Segelschule nicht bekommen können (s. weiter unten).



M. hat sich solch einen 400er Traum wahr gemacht und das Schiff mit einem Skipper von Dänemark (Vorführboot) nach Les Sables zu Lagoon gebracht. Mehrere Garantieansprüche und Zusatzwünsche wurden abgearbeitet. Nun hat dieses Modell also 4 x 130 W Solar im Dünnschichtmodell. Zuwenig wie sich in den Wintermonaten herausstellte, wenn kein Generator an Bord ist. Diese Stromproblematik finde ich häufig auf Jachten. Wenn schon kein Generator für Strom an dunklen Tagen angeschaltet werden kann, empfehle ich hier einen Sterlin Ladegerät (vermeiden sie das Umbauen der Lichtmaschine – sonst ist die Garantie weg). Eine Waschmaschine und eine Lagoon Dessalator Entsalzungsanlage erweitern das komfortable längere Ankern in schönen Buchten. Neue Gel-Batterien (wobei Gel auf einem Multit nicht zwingen sind), ein 2000 Watt Inverter, sowie die Komplettumrüstung aller Halogenleuchten auf LED runden das Paket ab. Da für weltweite Fahrt vorbereitet wurde erhielt der Kat noch Epirb, AIS und ein Acer Netbook mit dem SEA NavCD Backuppaket (<http://www.skipper-wws.de/SeaNavCD.html>). Auch die Arbeiten Antifouling und Ersatz von Simmerringen der Saildrives war bei Eintreffen des „Trainers“ erledigt. Bleibt mir also nur die obligate Arbeit alle Arbeiten zu prüfen, das Dinghy seeklar zu verzurren (neue Stahlseile mit Zugpunkten exakt in Davidbreite und zusätzlich Gurte), den Anker zu wechseln....

Ich darf den zukünftigen Skipper einweisen, anleiten und mit ausreichend Humor unterhalten. M. geht sein Projekt „Mein Lebensabend segelt nach Brasilien“ ohne Stress an. Lernen wir also erst einmal „unser“ Schiff kennen. Nur ein 5 Teiliger Werkzeugsatz von Tschibo, ist für eine gewisse Freiheit an Bord leider zu wenig (aber auch darüber wurde herzlich gelacht). Also wird im Baumarkt ein Grundstock an Werkzeug besorgt und dem Eigner auch erklärt, was man damit so machen kann. Nächster Punkt – langsame Fahrt der schwimmenden Insel im Hafen. Drehen auf dem Punkt. Anlegen/ Ablegen gegen und mit den Wind. Aber selbst beim Tanken gibt's noch Tipps dazu. Vor öffnen der Schraubtandkdeckel mit dem Pützeimer etwas Seewasser über die Einfüllseite gießen, das

Antibakteriumadditiv nicht vergessen (?) und nach dem Tanken und leichten einfetten der Dichtringe am Tankdeckel (Silicon) erneut einen kräftigen Schluck Wasser über die Einfüllstutzen gießen. Das verhindert, dass ein evtl. verirrter Dieseltropfen im Gelcoat hässliche gelbe Punkte hinterlässt. Mit etwas Routine und Disziplin ist das ein Kinderspiel.

Kann man im Winter über die Biskaya – klar. Mit den modernen Wettersimulatoren von GRIB



([http://www.skipper-wws.de/Empfang von GRIB Dateien.htm](http://www.skipper-wws.de/Empfang_von_GRIB_Dateien.htm)) ist eine 3 Tagefenster ausgespäht und wir

legen nach knapp 3 Tagen, kurz vor LaCoruna, in Spaniens rauher NW Küste an. Eine weit bessere Lösung, als die werkmäßigen 2 Blattprops, sind die 3 flügeligen Klapp Propeller. Von wegen, man kann mit ihnen nicht feindosiert drehen oder manövrieren. Selbst bei 3m See war ein Schnitt von 5 kt mit nur einer Maschine (2100U/min) ohne Problem möglich. Fein, dass auch die Heizung

(Eberspächer) ein Leben an Bord weit angenehmer gestaltet. Nun es soll ja auch um Kap Horn gehen – und dort liegen die Temperaturen noch weit unter denen der spätherbstlichen Biskaya. Hingegen der Lagoon Wassermacher Dessalator<sup>R</sup> schon einige Tricks der Einstellung benötigt um zumindest nicht hinter der Einstellkulissee permanent nachregeln zu müssen. Nach dem Start den Druck regulieren, bis die Anzeige im grünen Bereich ist und daraufhin sofort zurück in die orange Markierung bis der Zeiger genau senkrecht steht. Nun hat man etwas Zeit bis die Anlage über den grünen Bereich in den Roten Druck aufbaut und selbsttätig abschaltet (wenn man nicht selbsttätig weiter den Druck zurückreguliert).



Seglerisch ist die Lagoon ein Musterboot. So gut wie alle Leinen sind in den Steuerbereich gelegt und können von dort bedient werden. Eine kleine Fußbank erleichtert für Menschen unter 2m diese Arbeiten bedeutend. Die müssen sie leider selbst organisieren. Die Reffleinen sollten nicht eingezogen werden sondern bereits in den Lazybags liegen. Nun ist ein Setzen des Groß-Segels nur noch ein kleines Geduldspiel, um die ersten beiden Segellatten aus den Spreizungen des Lazybags zu bekommen. Danach ist es selbst mit

Muskelkraft leicht möglich 90° des Segels zu setzen. Dabei arbeiten wir, um Reibung zu vermeiden, nur mit der geschlossenen Klemme (ohne die Winsch). Bei den letzten 10° kommt die Elektrowinsch zum Einsatz. Hierbei sollten statt der üblichen 3 Windungen 4 um die Winsch gelegt werden. Die Segeleigenschaften sind wie bei allen Lagoonschiffen mit Halbierung der Windgeschwindigkeit in Knoten umzurechnen. Segler, die über den Atlantik möchten, sollten darüber hinaus eine freifliegende Rolle vorbereiten, mit der die Genua über die Mittelklampe (statt über die Traveller) zu den Winschen geführt wird. Das gibt mehr als 50% weitere genutzte Fläche der Genua frei, bei Winden aus achterlichen Richtungen (die Passatwinde). Sind diese Winde ohne starke Böhen bis 20-25kt darf auch der Parasailor gesetzt werden. Auch dies wurde ausgiebig geübt – und



bestimmt ist mir der Eigner immer noch nicht böse, wenn nach einem Manöver nochmal geübt wird – bis es sitzt.

Ab wann kommt der Seetreibanker zum Einsatz (und warum). Wie fährt man den Zweitanker aus? Ist der Rocna-Anker (<http://www.rocna.com/>) tatsächlich die erste Wahl der Cruiser für dieses Schiff (Ja), kann der Delta (von Lagoon) als 2t Anker genutzt werden (Klar). Warum soll fast gar nichts in den freien Stauraum im Vorschiff? Kann man den Ankerkasten anders organisieren. Was storen wir wohin? Wie ist das Dinghy anzuschlagen (nur mit Gurten!) für große Fahrt. Muss der Außenborder wirklich leer gefahren werden, wenn wir ihn über 3 Tage nicht brauchen? (Ja- sonst verklebt evtl. der Vergaser da das Benzin verdampft die Ölanteile aber die Membrane verkleben) All diese Fragen (und



viele weitere) werden erklärt, ausprobiert und falls nötig sofort montiert und die nötigen Aktivitäten selbst durchgeführt. Oft völlig allein – sonst wäre das ja kein Training für Singlehander (wobei die schon zwei rechte Hände mitbringen dürfen). M. ist auf dem besten Weg für seinen Traum und so kann ich ihm ab Porto nur noch Fair Winds wünschen. Eine Film- und Diashow finden sie bei YouTube unter dieser Adresse:

<http://www.youtube.com/watch?v=invrj2rnRZs>

