

DAS SCHWEIZER WASSERSPORTMAGAZIN SEIT 1946

YACHTING

SWISSBOAT



AMASEA
Motor-Kat aus Monaco

VIETNAM
Lan Ha-Bay mit der GINGER

SWISS NAUTIC
Messe-Rückschau

ALIA 16
Die Mini-Superyacht

DRIVEN
Piëch Mark Zero



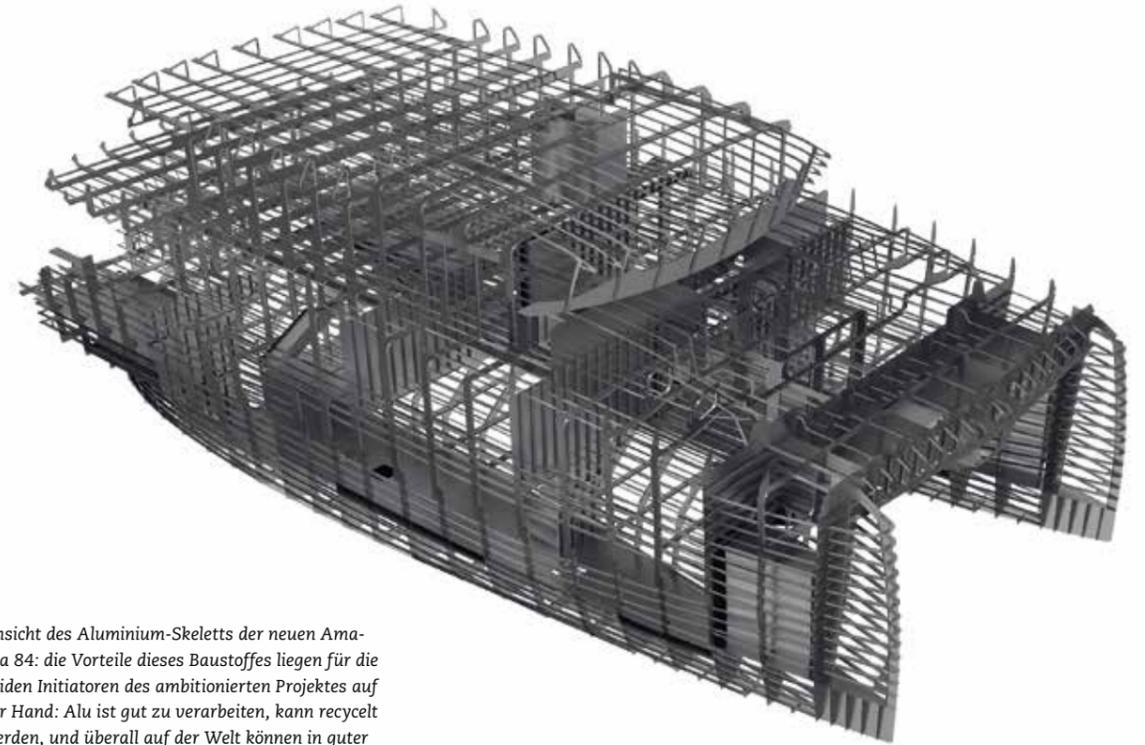
BOESCH

100 JAHRE SCHWEIZER BOOTSBAUKUNST

AMASEA – KOMFORTABEL CRUISEN AUF ZWEI ALU- RÜMPFEN

TEXT_Matt Münchenberg | FOTOS/RENDERINGS_AmaSea

24 Meter lang, mit drei statt der üblichen zwei Decks ausgestattet, sehr komfortabel – und vor allem: stark individualisierbar, so kommt ein frisches Design-Projekt eines Bootsbauer-Duos aus Monaco daher, welches das Zeug hat, zu einem Bestseller zu werden. Der Power-Kat für gehobene Explorer-Ansprüche wird komplett aus recycelbarem Aluminium 5083, einer vielseitig einsetzbaren Legierung, hergestellt, kann auf Wunsch auch mit einem Hybridantrieb ausgestattet werden und wird für „Long legs“ in Eis-Revieren rumpfverstärkt. YACHTING sprach in Monte Carlo mit dem AmaSea-Gründer Jack Wijnants und dem Naval Architekten Albert Nazarov über ihr aktuelles Projekt, welches spätestens 2021 realisiert werden soll.



Ansicht des Aluminium-Skeletts der neuen AmaSea 84: die Vorteile dieses Baustoffes liegen für die beiden Initiatoren des ambitionierten Projektes auf der Hand: Alu ist gut zu verarbeiten, kann recycelt werden, und überall auf der Welt können in guter Qualität Reparaturen am Aluminium-Rumpf vorgenommen werden. Zudem entfällt der Formen-Bau wie er beim GfK-Bau erforderlich ist.

Katamarane sind en vogue – und ein Ende dieses Trends ist nicht abzusehen. Die Gründe für den Kauf oder die Charter von motorbetriebenen Doppelrümpfern sind dabei so vielfältig wie die Vorlieben ihrer Fans: sie reichen von dem grösseren Raumangebot über eine ruhigere Lage im Wasser, eine grössere Stabilität sowie – wegen des geringeren Tiefgangs – eine gute Flachwasser-Tauglichkeit.

Schliesslich begrüssen viele Kat-Freunde die Unabhängigkeit des Vorhandenseins von Wind, was bei typischen Flautenrevieren durchaus Sinn macht. Für viele Wassersport-Enthusiasten ist das Segeln mit Doppelrümpfern auch schlichtweg zu anstrengend – oder zu unsportlich, denn: eine akzeptable Höhe laufen die wenigsten der derzeit den Markt bestimmenden Touren-Kats, von Ausnahmen wie Foilern oder Gunboats einmal abgesehen. Dann doch gleich lieber ganz motoren.

Der Markt ist inzwischen stark angewachsen, allein auf der Ende Januar beendeten Boot in Düsseldorf wurden wieder viele ver-

schiedene neue Modelle wie die praktischen und komfortablen Risse von Fountaine-Pajot (Bericht in einer der nächsten YACHTING-Ausgaben) und einige weitere spannende Projekte vorgestellt (siehe dazu z. B. schon unseren Bericht über den Solar Impact-S.W.A.T.H.-Kat in YACHTING 2). Und die – in den letzten Jahren stetig gewachsene International Multihull Show in La Grande Motte speziell für alle Kat-Fans (24. bis 28. April) steht bereits vor der Tür, zu der statistisch gesehen immer mehr Besucher auch aus dem Ausland anreisen. YACHTING wird der kleinen aber feinen Messe einen eigenen Bericht in Ausgabe 4-2019 widmen.

Doch, so scheint es, je mehr Angebote es im Powerkat-Markt gibt, je höher steigen auch die Anforderungen derer, die auf der Suche nach individuellen Lösungen sind – Menschen, die es sich leisten können, dafür Geld auszugeben, unter Umständen sogar viel Geld. So wie Jack Wijnants. „Ich habe mich entschlossen, zum Zeichenbrett zurückzukehren, als ich auf dem Markt einen 20 bis 25 Meter langen Katamaran suchte, um die Welt bereisen zu können“.

„Ich habe mich entschlossen, zum Zeichenbrett zurückzukehren, als ich auf dem Markt einen 20 bis 25 Meter langen Katamaran suchte, um die Welt bereisen zu können“.

Aber er habe einfach „nichts Passendes“ finden können, sagt der seit 12 Jahren in Monaco lebende gebürtige Belgier Wijnants.

Die Yachten seien alle teuer, in Bezug auf die mögliche Individualisierung der Innenräume begrenzt und im Allgemeinen mit minderwertigen Materialien ausgestattet gewesen. Darüber hinaus habe es für die Gäste nur sehr wenig Privatsphäre gegeben, da die Besatzung die gleichen Kombüsen habe benutzen müssen wie die Gäste. „Also beschloss ich, meinen eigenen Katamaran zu entwickeln“, sagt Wijnants. Als er diesen Entwurf dann einigen seiner Yachtbroker-Freunde zeigte, drängten diese ihn, diese Yacht professionell zu vermarkten.

Gesagt, getan: flugs gründete der erfahrene Segler und Elektronik-Ingenieur Wijnants, der in seinem Hauptberuf mit seiner eigenen maltesischen Firma MSAR sehr erfolgreich Patrouillen-, Rettungs- und Mehrzweckboote baut, in Monaco 2018 seine eigene Yacht-Marke und nannte diese AmaSea. „Die Geschichte hinter diesem Namen ist recht einfach und dennoch romantisch“, sagt Wijnants, der fünf Sprachen spricht und genau zu wissen scheint, was er will – und was nicht. AmaSea werde aus zwei Wörtern abgeleitet: «amare» (Liebe auf Italienisch) und «Meer».

Das gebe einen perfekten Überblick über das Unternehmen und über seine Marktvision, findet der mit viel Understatement daher kommende Yachtbauer. „AmaSea Yachts wird bewährte und robuste, hochseetüchtige und massgeschneiderte Boote für Eigner bauen, die das Meer lieben. Diese modernen Yachten können unabhängig von der zurückzulegenden Distanz oder eventuell auftretendem rauem Wetter reisen, um die Welt mit einem Maximum an Privatsphäre und Komfort erkunden zu können“, verspricht Wijnants.



Oben: Naval Architect Albert Nazarov von Albatross Marine Design hat viel Erfahrung beim Entwerfen und der Baubetreuung von Katamaranen. Viele seiner Entwürfe wurden aus Aluminium hergestellt. Unten: Owner und CEO von AmaSea ist Jack Wijnants, der sein Headquarter in Monaco hat.

Bisher besteht die AmaSea-Baureihe jedoch nur aus einem einzigen Modell: der AmaSea 84, die Mitte März in Monaco der internationalen Fachpresse als Design-Projekt vorgestellt wurde. Das Besondere an dieser Yacht: sie wird statt aus GfK aus einer Aluminium-Legierung (AlMg4,5Mn) hergestellt, die eine hohe Korrosionsbeständigkeit aufweist und deshalb besonders gern im Meerwasser eingesetzt wird. Zudem verfügt dieses Material über eine hohe Festigkeit, gute Zerspanbarkeit und eine sehr gute Schweißneigung – wichtige Argumente beim Bau einer Yacht.

Ausserdem verfügt AmaSea über drei Decks anstelle der herkömmlichen zwei. Das Aussendesign sei eine „ausgewogene Mischung aus zeitgemässer Optik und zeitloser Eleganz“, heisst es bei AmaSea. Das Hauptziel sei es jedoch, so Wijnants, dem Eigner und den Gästen Spass und Entspannung an Bord zu bieten, während diese dank



In der Animation macht der Doppelrumpf einen modernen, schnittigen Eindruck. Bestückt mit zwei MTU 10 V 2000 M 96-Motoren mit jeweils 1.920 PS soll eine maximale Geschwindigkeit von bis zu 18 Knoten (33 km/h) möglich sein. Der Cruising Speed wird mit 11 Knoten (20 km/h) angegeben. Der Kat kann auf Wunsch jedoch auch mit E-Antrieb (Hybrid) geliefert werden.

der grossen Fenster und der komfortablen Aussenbereiche in engem Kontakt mit der Natur bleiben können sollen.

Der Rumpf des ersten Modells ist knapp 24 Meter lang (LüA 25,45 m), da nur bis zu dieser Bootslänge die Kosten vernünftig gedeckelt werden konnten – „baue man die Yacht nur einen Meter länger, koste sie doppelt so viel“, sagt Dr. Albert Nazarov, einem Spezialisten für Hochgeschwindigkeits-Katamarane, der bei AmaSea für Aussendesign und Schiffs-Architektur verantwortlich zeichnet. Der Grund dafür sei vor Allem in behördlichen Vorschriften und Gesetzen zu sehen, welche die Yacht ab dieser Länge automatisch der Berufsschifffahrt zuordne.

„Unsere Yacht ist so ausgelegt, dass sie problemlos und komfortabel den Atlantik überqueren kann, ohne dass sie für lange Strecken

und Erkundungen extra aufgetankt werden muss“, sagt Nazarov, der selbst seit vielen Jahren erfolgreich in der Einhand-Klasse Finn-Dinghi segelt (RUS 137), und seine Katamaran-Designs für die verschiedensten Anwendungen seit langem erfolgreich in viele Länder verkauft. Kaum ein Land oder eine Region, in dem seine flinken Doppelrumpf nicht schon vertreten wären.

„Die AmaSea 84 verfüge über eine Gesamtlänge und eine Breite, die den bekanntesten Akteuren in der Industrie mit deren 78 Fuss-Yachten ähneln“, sagt der seit einigen Jahren in Thailand arbeitende und lebende Nazarov. Sein Entwurf verfüge jedoch über ein zusätzliches Deck und einen eigenen Servicebereich für die Crew. Drei statt zwei Decks zu haben, führe zu mehr Flexibilität beim Layout, ist sich der Naval Architect sicher. Die Mastersuite könne sich zum Beispiel auf dem Haupt- oder Unterdeck befinden,



Von achtern sieht man dem noblen Dreidecker an, dass es an Bord des 23,78 Meter langen und knapp 11 Meter breiten Kats viel Platz gibt. In Monaco vorgestellt wurde zunächst eine Version mit mehreren Gäste-Schlafzimmern. Für sich selbst will AmaSea-Chef Wijnants eine minimalistische Eigner-Ausführung mit einem durchgehenden Mitteldecks-Raum, in dem unter anderem auch ein Gym integriert wird.

Schiff dann auch „etwas von dem vorgestellten Entwurf unterscheiden“, sagt Wijnants, dessen Stil er selbst als sehr „minimalistisch“ beschreibt, was wohl „eher nicht für die breite Masse“ taugt.

Er könne sich zum Beispiel „gut vorstellen“, und das ist aus YACHTING-Sicht einer der interessantesten und charmantesten Ideen in Bezug auf das gesamte AmaSea-Projekt, auf dem Upperdeck den Salon „mit nur einer einzigen, riesigen Master-Cabin für seine Frau und sich zusammenzulegen, vielleicht ergänzt um ein integriertes Gym“, träumt der findige Unternehmer, zu dessen wassersportaffiner Familie schon immer „holländische Stahl-Verdrängeryachten zwischen 20 und 24 Metern“ gehört hätten.

Doch Wijnants ist alles andere als ein Träumer. Im Gegenteil: wenn er die Bauzeit auf einige wenige Monate konkret eingrenzt, und den Preis seines Projektes (in der hier vorgestellten „Normalversion“) mit 6,5 bis höchstens 7,5 Millionen Euro ziemlich genau beziffert, dann weiss er, wovon er spricht, denn genau das ist es, womit er (nebenbei gesagt: sehr erfolgreich) seinen Lebensunterhalt verdient: nämlich mit dem Bau qualitätsvoller, schneller und sicherer Boote aus Aluminium, die noch dazu die erhöhten Behörden-Offshore-und Security-Standards erfüllen müssen.

Gemeinsam mit dem Marine-Architekten Albert Nazarov ist er deshalb ein gutes Aushängeschild für AmaSea, eine Marke, die eine tatsächlich bestehende Marktlücke mit innovativen Ideen,

und die Yacht verfüge gleich über zwei komplette Küchen: eine für Gäste und eine kleinere für die Crew.

Und genau dort liegt die Stärke von AmaSea: wer über das nötige Kleingeld verfügt, kann sich von Wijnants und Nazarov bei vorgegebenem (Aussen-) Rumpf und Aufbau „seine“ Yacht komplett individualisieren lassen. Wijnants würde sich freuen, wenn es nun bald einen Käufer für seine Baunummer „eins“ geben würde. Dann könnten er, sein Marine-Architekt und die eigene Werft in der Türkei, die Rumpf und den Aufbau aus Aluminiumlegierung 5083 herstellen, zeigen, was sie draufhaben.

Der Rumpf werde speziell für Welt-Kreuzfahrten in den hohen Breiten verstärkt, sagt Wijnants. Die Gestaltung der Inneneinrich-

tung liege ganz bei dem Eigner, der mit dem Interieur Layout auch dessen eigenen Designer beauftragen oder die Werft fragen könne, ob die einen findet, der den Bedürfnissen und dem Geschmack des Auftraggebers entspreche. Schliesslich sollen die Yachten dann auf einer Werft in Italien oder den Niederlanden fertiggestellt werden. Alles in allem solle die Bauzeit der „Nummer 1“ 18 bis 20 Monate in Anspruch nehmen, die folgenden Yachten sollen in 13 bis 16 Monaten fertig werden.

Doch wenn es keinen Käufer für die erste Yacht gebe, sei das „auch nicht so schlimm“, sagt Wijnants. Dann werde die „Nummer 1“ eben seine persönliche Yacht, mit der er die ganze Welt befahren wolle, und die – natürlich – auch fit sei für eine komfortable, schnelle Atlantik-Überquerung. In diesem Fall werde sich sein persönliches



Versions des Salons, so wie er für die Baunummer 1 geplant wird. Architekt und Firmenchef betonen jedoch, dass ein Auftraggeber freie Wahl bei der Gestaltung des Innenraumes der AmaSea habe – von der Aufteilung und Anzahl der Räume bis hin zu den verwendeten Materialien für den Innenausbau.

Flexibilität und Qualität füllen will. Nazarov, der 1996 sein Studium der Schiffsarchitektur an der Fakultät für Meerestechnologie und Schifffahrt an der Nationalen Technischen Universität in Sewastopol abgeschlossen hat, war schon 1999 Finalist bei einem internationalen Yachtdesign-Wettbewerb in Grossbritannien.

Bald darauf gründete Nazarov seine eigene Yachtdesign-Firma. Im Mai 2004 promovierte er schliesslich im Bereich Naval Design; seine Forschungsarbeit umfasste unter anderem Beschleunigungs-Prüfungen von Modellen mit verschiedenen Rumpf / Kiel-Kombinationen im Schlepptank. Auch er gilt mittlerweile als ein ausgewiesener Spezialist, wenn es um schnelle, sichere und komfortable Kats geht, von denen knapp die Hälfte schliesslich auch aus Aluminium gebaut worden sind.

Keine Frage: den beiden charismatischen Köpfen von AmaSea merkt man nicht nur ihre „amare“ und ihre Leidenschaft für das Meer (the „Sea“) an, vielmehr könnte es sein, dass ihrer ausgewiesenen Expertise wegen bald „die das Meer liebenden“ Katamaran-Fans bei AmaSea anklopfen und ihren persönlichen Qualitäts-Entwurf aus Seewasser-Alu einfordern werden – zu wünschen ist es dem charismatischen Bootsbauer-Duo jedenfalls.

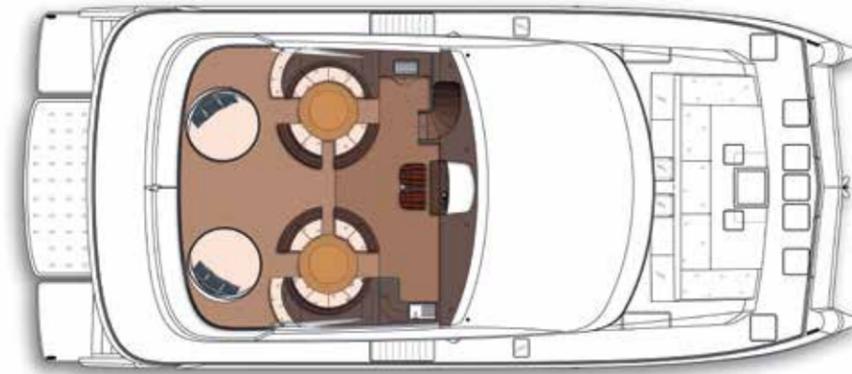
Für diesen Fall gebe es auch schon weitere Pläne, verrät Wijnants schmunzelnd: einen Power-Kat „um die 40 Meter“ Länge könnte etwa folgen, genauso wie eine 20 Meter lange Charter-Version sowie – man staune – ein innovativer Monohull. Man darf also gespannt sein. YACHTING bleibt dran und wird über die weitere Entwicklung bei AmaSea berichten. 

INFO

TECHNISCHE SPEZIFIKATION AMASEA 84 / 25M

- Länge über Alles:** 25,45 m
- Rumpflänge:** 23,76 m
- Wasserlinien-Länge:** 23,74 m
- Breite:** 10,98 m
- Tiefgang:** 1,79 m
- Lichte Höhe:** 12,31 m
- Verdrängung:** 130 Tonnen
- Motoren:** 2 x MTU 10 V 2000 M 96 mit jeweils 1.920 PS
- Maximale Geschwindigkeit:** bis zu 18 kn
- Cruising Speed:** bis zu 11kn
- Passagiere / Besatzung:** 20
- Standardkonformität:** A ISO Small Craft
- Web-Info:** amasea.yachts

FLYBRIDGE PLAN



Die Fly ist grosszügig dimensioniert – hier gibt es ausser einem zweiten Aussen-Steuerstand viel Platz zum Relaxen und zum Sonnenbaden.

UPPER DECK PLAN



Das Oberdeck ist – neben dem Steuerstand – ganz dem Eigner vorbehalten. In der Charterversion gibt es hier zwei Schlafzimmer, in der Owner-Version verschmelzen beide Räume zu einem.

MAIN DECK PLAN



Das Hauptdeck ist geprägt von einem grossen Salon, zum Bug hin sind bei der Bauversion 1 zwei Gäste-kabinen vorgesehen.

LOWER DECK PLAN



Im Unterdeck sind neben den Motoren und der Technik die Service-Räume und die separaten Crew-Unterkünfte untergebracht.

