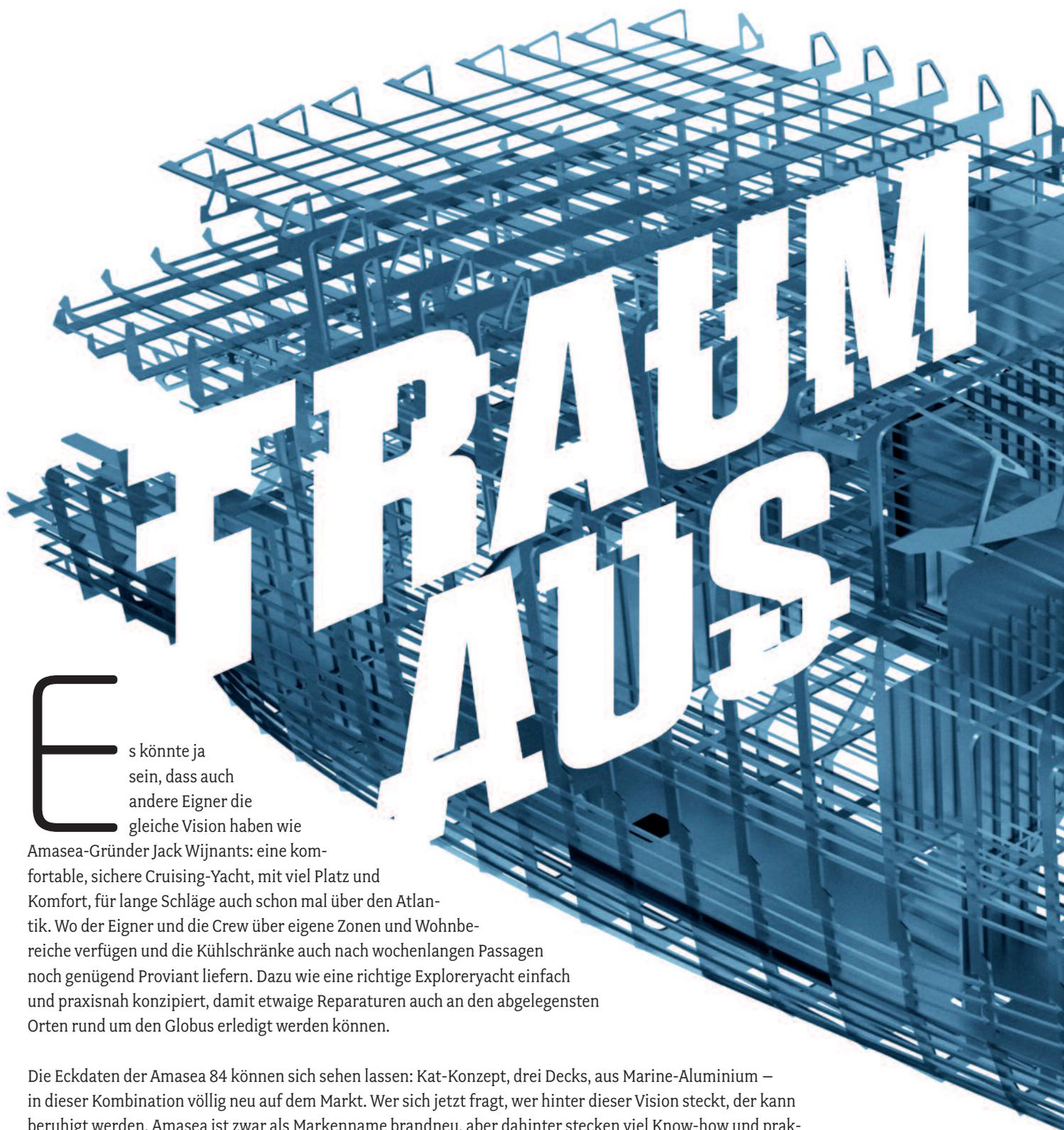




wave



BEN THOUARD > CLUB SWAN 36 > GRAND SOLEIL 80 > KAPSTADT > SAILBOX > LEXUS LC

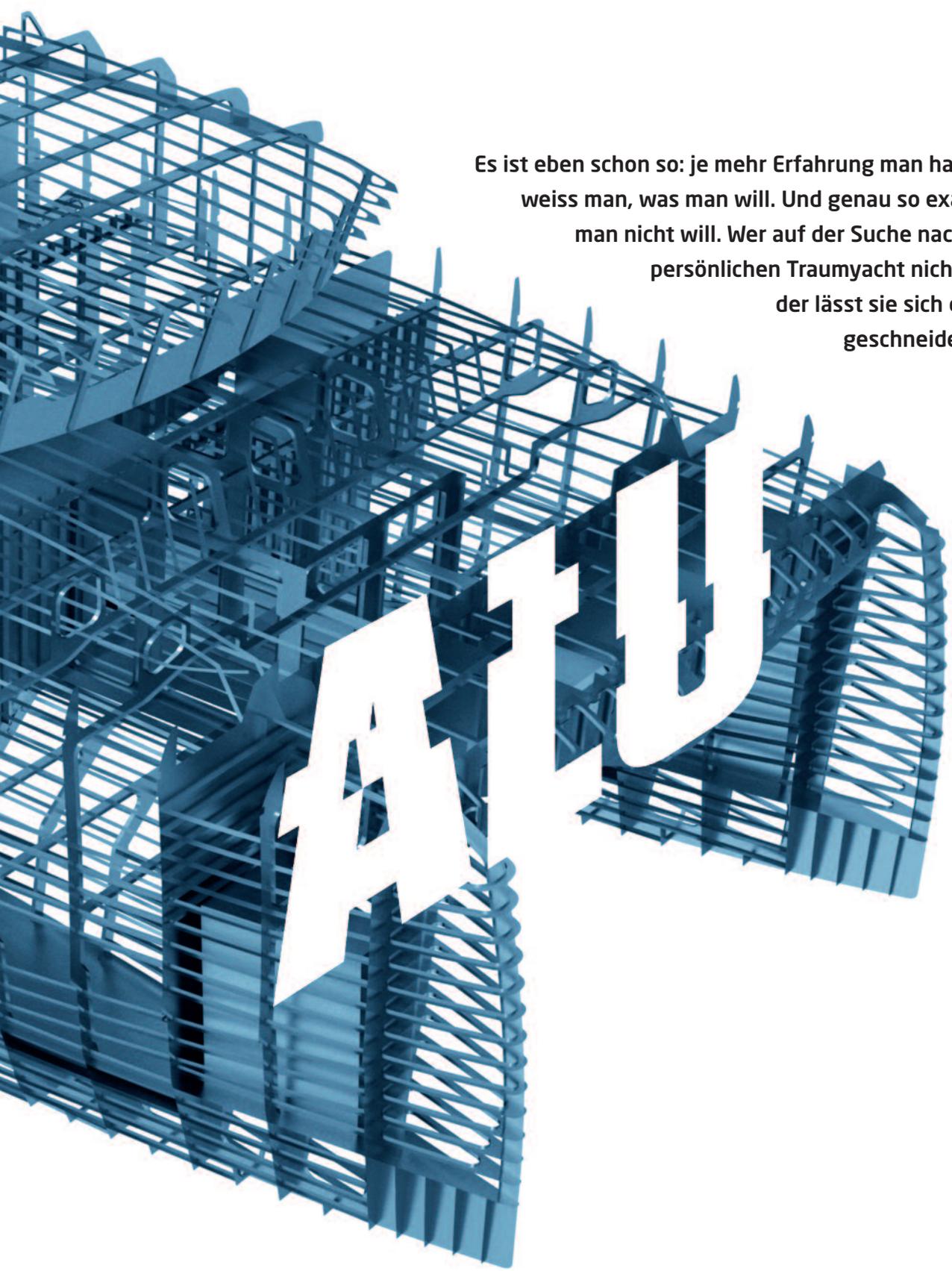


Es könnte ja sein, dass auch andere Eigner die gleiche Vision haben wie Amasea-Gründer Jack Wijnants: eine komfortable, sichere Cruising-Yacht, mit viel Platz und Komfort, für lange Schläge auch schon mal über den Atlantik. Wo der Eigner und die Crew über eigene Zonen und Wohnbereiche verfügen und die Kühlschränke auch nach wochenlangen Passagen noch genügend Proviant liefern. Dazu wie eine richtige Exploreryacht einfach und praxisnah konzipiert, damit etwaige Reparaturen auch an den abgelegensten Orten rund um den Globus erledigt werden können.

Die Eckdaten der Amasea 84 können sich sehen lassen: Kat-Konzept, drei Decks, aus Marine-Aluminium – in dieser Kombination völlig neu auf dem Markt. Wer sich jetzt fragt, wer hinter dieser Vision steckt, der kann beruhigt werden. Amasea ist zwar als Markenname brandneu, aber dahinter stecken viel Know-how und praktische Erfahrung. Jack Wijnants ist bereits erfolgreich im Werftbusiness tätig und liefert Patrouillenboote sowie Search & Rescue Schiffe von 12 bis 42 Metern Länge für den professionellen Einsatz – natürlich aus Aluminium. Dabei entstand eine Zusammenarbeit mit einem ausgewiesenen Experten auf diesem Gebiet: Dr. Albert Nazarov von Albatros Marine Design kennt sich mit HiSpeed-Kats ebenso aus wie mit optimierten Segelyachten, für die er eine eigene Software entwickelt hat, die bei Tankversuchen zum Einsatz kommt.



Es ist eben schon so: je mehr Erfahrung man hat, desto mehr weiss man, was man will. Und genau so exakt auch, was man nicht will. Wer auf der Suche nach seiner ganz persönlichen Traumyacht nicht fündig wird, der lässt sie sich einfach massgeschneidert entwerfen und bauen.



ATU



Dank militärischen Aufträgen verfügt Nazarov über einen mehr als überkompletten Datenschatz, wo er auf ausgereifte Berechnungen und Praxiseinsätze zurückgreifen kann. Dank seinem Kunststudium hat er darüberhinaus ein feines Händchen für gelungene Designs, die auch optisch überzeugen.

Von der Skizze zum CAD

Mit einer Handskizze hat er auch seinen neuen Auftraggeber überzeugt. Der Premium-Look ist nur einer der Vorzüge des neuen Yachtkonzepts. Ein wichtiges Anliegen für Wijnants, der mit seiner Gattin auf eine längere Weltreise gehen möchte, war die klare Trennung von Eigner-, Gäste- und Crewbereichen. Mit den drei Decks und den zwei Rümpfen ergaben sich mehr Möglichkeiten für das Gesamtlayout und das Zusammenleben an Bord. Mit zwei separaten Küchen kommt es auch bei der Zubereiten der Menüs für Working- und Gästecrew nicht zu Engpässen. Bei Vollbelegung dürfen total 20 Personen mit auf die Reise gehen.

Die Länge von 84 Fuss/25 Metern ist bewusst gewählt: einen Meter länger und die Baukosten würden sich verdoppeln. Und: Mit dieser Grösse kann die Yacht noch als Pleasure Craft betrieben werden, was das Handling und das Management extrem vereinfacht. Als Exploreryacht ist sie an exponierten Stellen verstärkt, um auch schon mal ein paar Eisschollen aus dem Weg zu drücken. Der Rumpfboden ist abgeflacht, die Amasea kann also problemlos trockenfallen.



Jack Wijnants

Der Kopf und Motor von Amasea ist gebürtiger Belgier, spricht mehrere Sprachen und lebt seit mehr als 10 Jahren in Monaco. Elektronikingenieur Wijnants hat Eignererfahrung mit mehreren Stahlyachten bis zu 24 Metern und von seinem Grossvater, Inhaber einer grossen Metallbaufirma, die Liebe und Sorgfalt für perfekt gefertigte Produkte geerbt.



Albert Nazarov

Der Yachtarchitekt aus der Ukraine lebt und arbeitet heute in Thailand, wo sich auch der Sitz seiner Firma Albatros Marine Design befindet. Als begeisterter Skipper und Motorbootkapitän schwört er auf das bewährte Katamaran-Konzept.



Offen für alles

Wahlweise kann die Mastersuite auf dem Haupt- oder Unterdeck positioniert werden. Und da man über Geschmack nicht streitet, darf der zukünftige Eigner auch seinen persönlichen Innendesigner für die Raumgestaltung beauftragen. Die Alu-Bauweise erlaubt einfache Personalisierungen, die sogar nachträglich ausgeführt werden können. Es braucht keine Form wie bei GFK-Rümpfen, die Wünsche werden einfach am CAD-Computer eingegeben, dieser errechnet dann die neuen Schneidepläne für die Marine-Aluplatten. Gebaut wird bei Aluminium-Spezialisten in der Türkei, der Endausbau erfolgt entweder in Italien oder in Holland. Die veranschlagte Bauzeit liegt bei 18 bis 20 Monaten, der Kaufpreis beträgt je nach Ausführung 6.5 bis 7.5 Millionen Euro.

Auch bei der Motorisierung darf man auf den persönlichen Favoriten setzen. Weltweites Cruisen steht bei Wijnants auf dem Programm, deshalb setzt er persönlich auf einen bewährten Dieselmotor, für den er selbst in Ushuaia oder in Polynesien einen Mechaniker findet. Angetrieben wird seine Amasea 84 von zwei MTU-Motoren mit je 1920 PS. Basierend auf den CFD-Strömungsberechnungen der Rumpfformen gibt Albert Nazarov eine Höchstgeschwindigkeit von bis 20 Knoten an. Beim Long Range Cruising empfiehlt er eine Obergrenze von 11 Knoten, um mit einer Tankfüllung eine Reichweite von 2'000 Meilen zu erzielen. Das reicht doch schon mal bis in die nächste Traum-bucht...

www.amasea.yachts

T STEFAN DETJEN

F WERFT

