

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

Mai/Juni 03|2019 # 74. Jahrgang # CHF 9.-
Erscheint zweimonatlich # www.yachting.ch

Österreich/Deutschland 7,00 € | Niederlande/Italien/Frankreich/Spainien/BE/Italien 7,80 € | Kroatien 68 KN



Ein neues Schiffsmotiv folgt zuzweit bei der englischen Pearl-Yachtwelt. Kurz nach der Pearl 65 und der 80 folgt nun die 95, ebenfalls präsentiert im Sommer 2018. Geleitet von dem bekannten Motorbootdesigner Bill Dixon und dem Interieur-Designer Kelly Hoppen, möchte die World von der Asia damit nun auch in den exklusiven Bereich der Superyachten vorstoßen – ab Seite 70.



Unser Cover-Team im nächsten Jahr feiert die Boesch-Motorbootwelt aus über 100-jähriger Geschichte. Grund genug für uns, dem familiäre Führungstraditionsumtreiben einen Bereich abzusondern und mit dem Mitglied der Geschäftsführung der mittlerweile über 100-jährigen Boesch, Markus Boesch, über Hintergründe zu sprechen – ab Seite 30.

Foto: Alberto Cocchi, Pearl 95

NO. 03 | 19

AMASEA Neuer Motor-Kat aus Monaco	20
100 JAHRE BOESCH Bootsbaukunst aus Kehl/Oberrhein	30
SEGELN AB VENEDIG Neue Charterbasis von Argos	42
MALEDIVEN MAL ANDERS Relax – and Protect auf Baros	44
TRAVEL VIETNAM Mit der GINGER nach Cat Ba	54
DIE MINI-SUPERYACHT Neuer 16 Meter-Flitzer von Allia	64
PEARL 95 Neue Dixon-Perle aus Warwick	70
DRIVEN E-Auto-Studie Frisch Mark Zero	86
CHARTERN SIE MAL Premium-Anbieter The Moorings wird 50	94

RÜBRIKEN

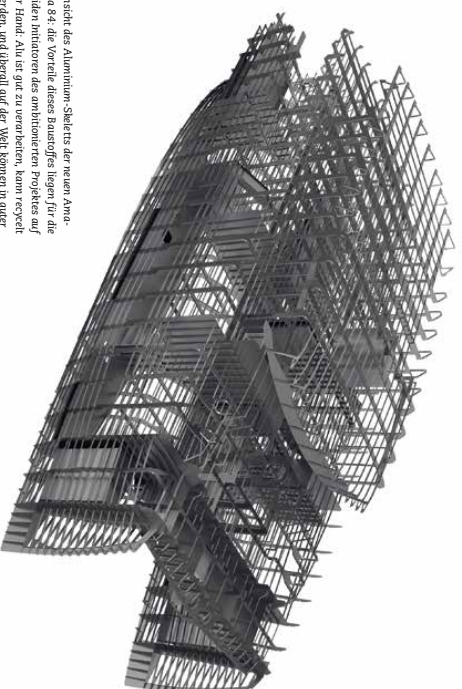
editorial	03
short cuts #1 _news	06
short cuts #2 _lifestyle	80
short cuts #3 _buch	92
Impressum	97
next	98

AMASEA - KOMFORTABEL CRUISEN AUF ZWEI ALU- RÜMPFEEN

TEXT: Matt Münchberg | FOTOS:RENDERINGS: AmmaSea

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 rumpferstärkt. YACHTING sprach in Monte Carlo mit dem AmmaSea-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 AmmaSea 84: die Vorteile dieses Bauoffens 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-Sumpf vorgenommen werden. Zudem entfällt der Formenbau wie er beim GFK-Bau erforderlich ist.



Katamarane sind en vogue – und ein Ende dieses Trends ist nicht abzusehen. Die Gründe für den Kavalierscharakter der Charter- und moortreibenden Doppelrumpfem 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 Flächwasser-tauglichkeit.

Schliesslich begrüssen viele Kat-Freunde die Unabhängigkeit des Vorkonstruktionens von Wind, was bei typischen Flauerrevieren durchaus Sinn macht. Für viele Wassersport-Einsteiger ist das Segeln mit Doppelrumpfem auch schlichtweg zu anstrengend – oder zu unsportlich, denn: eine akzeptable Höhe haben die weitesten der derzeit den Markt bestimmenden Touren-Kats, von Ausnahmen wie Folem oder Gumboats einmal abgesehen. Dann doch gleich lieber ganzmooren.

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

schiedene neue Modelle wie die praktischen und komfortablen Risse von Fountain-Pigele. Bericht in einer der nächsten YACHTING-Ausgaben) und einige weitere spannende Projekte vorgestellt (siehe dazu z. B. schon unseren Bericht über den Solar-impact-SW-ATH-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 statisch 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 daran, 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 Zehntel 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 Kabinen habe benutzen müssen wie die Gäste. Also beschloss ich, meinen eigenen Katamaran zu entwickeln“, sagt Wijnants. Als er diesen Entwurf dann einigen seiner Yachtkollegen-Freunde zeigte, drängten diese ihn, diese Yacht professionell zu vermarkten.

Gesagt, getan: Flugs gründete der erfahrene Segler und Elektroingenieur Wijnants, der in seinem Hauptberuf mit seiner eigenen maltesischen Firma M&AR 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».

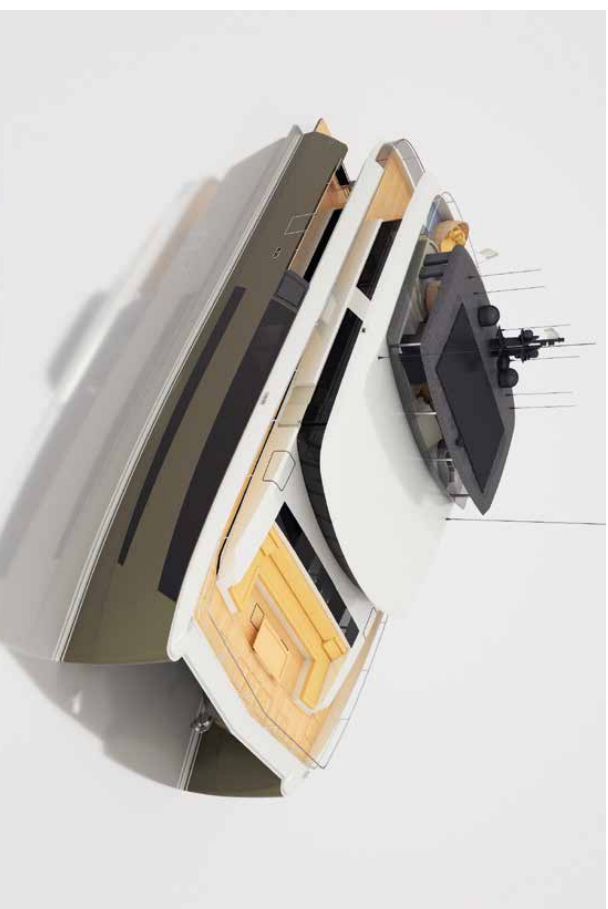
Das gebe einen perfekten Überblick über das Unternehmen und über seine Marktvision, findet der mit viel Understatement daherkommende Yachtbauer. Amasea Yachts wird bewährte und robuste, hochseetüchtige und massgeschneiderte Boote für Einzler bauen, die das Meer lieben. Diese modernen Yachten können unabhängig von der zurückliegenden Distanz oder eventuell auftretenden rauen Wetter reisen, um die Welt mit einem Maximum an Privatsphäre und Komfort erkunden zu können“, verspricht Wijnants.



Oben: Naval Architect Albert Nazarov von Altmarcos Marine Design hat viel Erfahrung beim Entwerfen und der Baueerzeugung von Katamaranen. Viele seiner Entwürfe wurden aus Aluminium hergestellt. Unten: Owner und CEO von Amasea ist Jack Wijnants, der sein Hauptquartier 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 Schweißanbindung – wichtige Argumente beim Bau einer Yacht.

Ausserdem verfügt Amasea über drei Decks anstelle der herkömmlichen zwei. Das Aussendeck sei eine „ausgewogenere Mischung aus zeitgenössischer Optik und zeitloser Eleganz“, heisst es bei Amasea. Das Hauptdeck sei es jedoch, so Wijnants, dem Eigner und den Gästen Spass und Erregung an Bord zu bieten, während diese dank



In der Animation macht der Doppeltriebler einen modernen, schrittigen Eindruck. Restrikt mit zwei MTU 10 V 2000 M 936-Motoren mit jeweils 1920 PS soll eine maximale Geschwindigkeit von bis zu 28 Knoten (33 km/h) möglich sein. Der Cruising Speed wird mit 11 Knoten (12 km/h) angegeben. Der Kai kann auf Wunsch jedoch auch mit E-Antrieb (Hybrid) gefertigt werden.

der grossen Fenster und der komfortablen Aussengebiete in engen Kontakt mit der Natur bleiben können sollen.

Der Rumpf des ersten Modells ist knapp 24 Meter lang (LUA 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 betrieblichen 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 FinDinghi segelt (RUS 137), und seine Katamaran-Designs für die verschiedensten Anwendungen seit langem erfolgreich in vielen Ländern verkauft. Kaum ein Land oder eine Region, in dem seine flinken Doppeltriebler nicht schon vertreten wären.

„Die Amasea 84 verfügt 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 Masten säule können 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 Kates viel Platz gibt. In Monza vorgestellt wurde zunächst eine Version mit mehreren Gäste-Schlafzimmern. Für sich selbst will Amas-Sea-Chef Wiljants eine minimalistische Eigen-Ausführung mit einem durchgehenden Alufederdeck-Saum, in den unter anderem auch ein Gym integriert wird.

Schiff dann auch „etwas von dem vorgestellten Entwurf unterzeichnet“, sagt Wiljants, dessen Stil er selbst als sehr „minimalistisch“ beschreibbar was wohl „eher nicht für die breite Masse“ taugt. Er könne sich zum Beispiel „gut vorstellen“, und das ist aus YACHTING-Sicht eher der interessantesten und diamantesten 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 zusammenzuliegen, vielleicht ergänzt um ein integriertes Gym“, räumt der fröhliche Unternehmer, zu dessen wassersportlicher Familie schon immer „holländische Stahl-Verdingeryachten zwischen 20 und 24 Metern“ gehört hätten.

Doch Wiljants 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 „Normalkategorie“) mit 6,5 bis höchstens 7,5 Millionen Euro ziemlich genau beziffert, dann weiß er, wovon er spricht, denn genau das ist es, worum 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 verflüge 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 Wiljants und Nazarov bei vorgegebenem (Aussten?) Rumpf und Aufbau „seiner“ Yacht komplett individualisieren lassen. Wiljants 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 Aluminiumlegung S083 herstellen, zeigen, was sie draufhaben.

Der Rumpf werde speziell für Weltkreuzfahrten in den hohen Breiten verstärkt, sagt Wiljants. 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, oder den Bedürfnissen und dem Geschmack des Auftraggebers entsprechende. Schließlich sollen die Yachten dann auf einer Werft in Italien oder den Niederlanden fertiggestellt werden. Alles in allem sollte 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 Wiljants. 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



Vorspann 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 fügen will. Nazarov, der 1996 sein Studium der Schiffarchitektur 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 Gossbrunn.

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

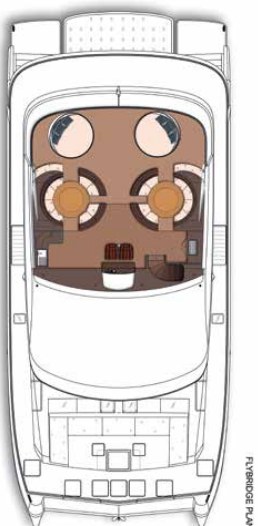
Keine Frage: den beiden charismatischen Köpfen von Amasea merkt man nicht nur ihre „amarat“ und ihre Leidenschaft für das Meer (die „Sea“) an, vielmehr könnte es sein, dass ihrer ausgewiesenen Expertise wegen bald „alle das Meer liebenden“ Karamarantans bei Amasea anknöpfen und ihren persönlichen Qualitäts-Entwurf aus Seewasser-Alu einfordern werden – zu wünschen ist es dem charismatischen Bootbauer-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:** 0,98 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-150 Small Craft
- Web-Info:** amasea.yachts



UPPER DECK PLAN

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



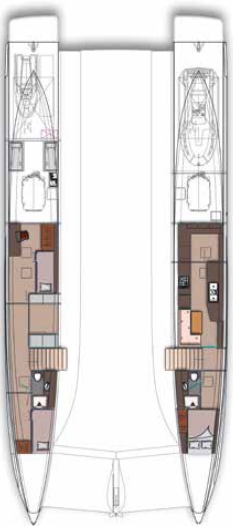
MAIN DECK PLAN

Das Oberdeck ist – neben dem Steuerstand – ganz dem Süger vorbehalten. In der Oberversion gibt es hier zwei Schiffsjahren, in der Unter-Version verschmelzen beide Räume zu einem.



LOWER DECK PLAN

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



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