

boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER SUPERYACHTEN

SPA-YACHT

„Numptia“ besitzt ein
eigenes Wellness-Deck

43 METER AXANTHA II

Ein Explorer für die
Nordwest-Passage

30 METER SARAFIN

So segelt Oysters
erste Superyacht

ALBERTO PINTO

Exklusiv-Besuch
beim Design-Star



Axantha II

Auf Kurs in die Nordwestpassage

Bereits zum zweiten Mal bestellte der Eigner eine „Axantha“ bei Dick Boons Vripack-Konstruktoren. Den 43 Meter langen Explorer bauten die Bretonen von JFA. Silhouette und Layout sind wieder unverkennbar.

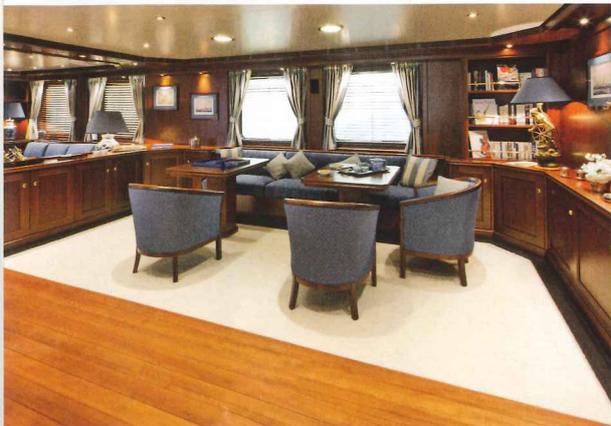
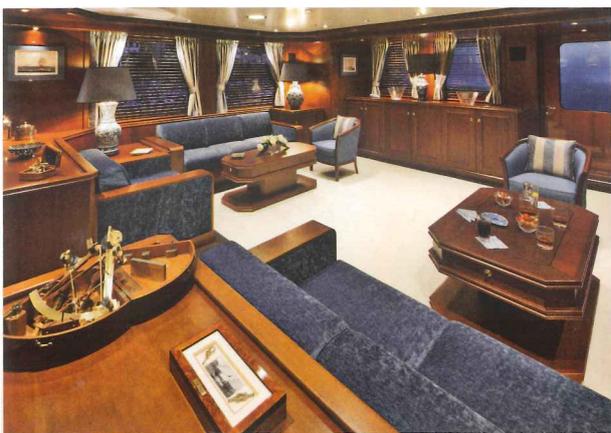
Text Friedrich W. Pohl Fotos Benoit Stichelbaut, Bill Muncke





Eine Idee auf Reisen: Vripack-Yachten bauen die Werften aus Aluminium. Das Leichtgewicht senkt die Motorengröße, erhöht den Kraftstoffvorrat und erlaubt dadurch Reichweiten bis 10 000 Meilen.

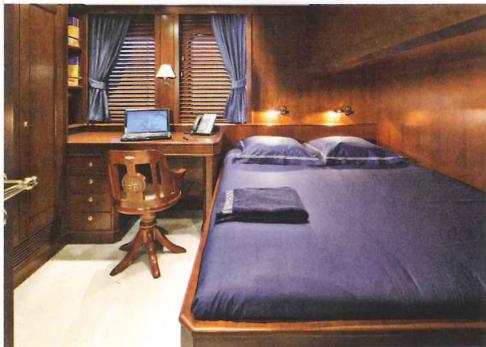
Axantha II



Maritime Atmosphäre: Vripack gestaltete auch das Interieur. Das Mobiliar und die Einbauten im Salon (oben und Mitte), in der Lounge des Eigners (unten) und allen anderen Räumen fertigten die Tischler aus Kirsche, die Fußböden aus Teak oder, wie im Speiseraum mit Bar, aus Douka (rechts).







Crew-Komfort: Der Chef kocht in einer geräumigen Galley auf dem Hauptdeck (oben). Die Crew speist auf dem Unterdeck (Mitte), und der Kapitän wohnt hinter der Brücke auf dem Oberdeck (unten).

Ein Explorer zu ordern, das ist ein Entschluss der eigenen Art.

Wer sich für diesen eher untypischen Riss entscheidet, spielt in einer ganz eigenen Liga. Und wer sogar zum zweiten Mal einen Yachttyp wie „Axantha“ ordert, der weiß, was er tut.

Die Nummer eins ging im Jahre 2003 zu Wasser, die Nummer zwei acht Jahre später, 2011. Der Eigner bestellte „Axantha II“ wieder bei den Konstrukteuren von Vripack und wieder auf einem Bauplatz der Bretonen von JFA im idyllischen Concarneau, „ein Beweis des besonderen Vertrauens“, wie Werftchef Frédéric Jaouen formuliert. Es gibt wohl kaum einen stärkeren Beleg für die Zufriedenheit eines Eigners.

Die Länge stieg von 37 auf 43 Meter, also fast unmerklich gegenüber Neubauten, die meist zehn Meter oder ein Mehrfaches länger sind als ihre Vorgänger. Mit der Vergrößerung und entsprechendem Tankvolumen stieg jedoch die autonome Reichweite auf fast 8000 Meilen bei einer Geschwindigkeit von gut elf Knoten, und das bei einem razonablen Verbrauch von 93 Litern. „Axantha II“ taugt für alle Meere. Das

darf erwarten, wer ein Design bei den Niederländern von Vripack ordert.

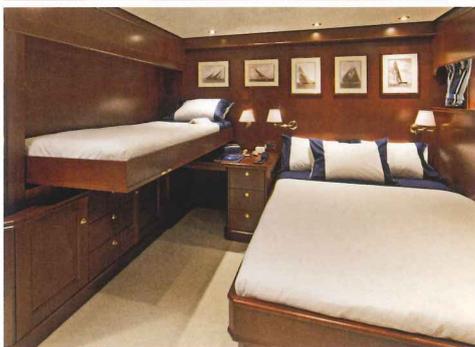
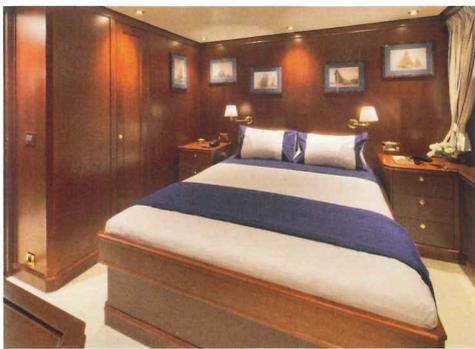
Hinter Vripack steht Dick Boon. Er macht die Seele des Büros aus und ist der Entwickler dieser spezifischen Explorer-Idee. Es war 1996, als er die erste und 47 Meter lange „Turmoil“ vorstellte, die Palmer Johnson am Michigan-See gebaut hatte. Sie ist nach einem Refit 2007 heute als „Putty VI“ unterwegs. Der „Turmoil“-Eigner fuhr mit ihr 140 000 Meilen, eine Reise vom Atlantik in den Pazifik durch die legendäre Nordwestpassage inklusive. Der deutsche Eigner der 37 Meter langen „Dardanella“, gebaut bei Vitters und 1998 geliefert, erfüllte sich mit ihr seinen Traum der mehrjährigen Weltreise.

Boon, der Vripack 1961 im holländischen Sneek gründete, nennt seine Explorer auch gern „Expedition Vessel“. Er begann mit kleinen Motoryachten unter dem Namen Doggersbank, bei denen Seetüchtigkeit an erster Stelle stand. Seine Idee ist heute so einfach wie überzeugend. Sie heißt, leichte Yachten für lange Strecken anzubieten. Die großen Vripack-Yachten bauen die Werften darum aus Aluminium. Die



Verwechslungsgefahr: Explorer wie „Axantha II“ sehen wie Profi-Schiffe aus und sind erst aus der Nähe als Yacht zu erkennen.

Zweitteilung: Aufbauten und Achterschiff sind Reich des Eigners und der Gäste, das Vorschiff gehört der Crew.



Ruhezonen: Dämmungen kommen dem Eignerbad (oben) und den Gästen zugute (Mitte). In einer der Gästekabinen klappt die Crew ein Pullman-Bett ab (unten).

leichte Bauweise führt zu kleineren Motoren als bei Yachten mit Stahlrumpf. Das gesparte Gewicht setzt Boon in größere Kraftstoffbunker um.

Diese Idee ließe sich auch bei Yachten mit herkömmlicher Silhouette umsetzen. Boon jedoch hatte erkannt, dass es Eigner gibt, die das Understatement lieben. Ein Vripack-Explorer ist erst aus nächster Nähe dank der Hochglanzlackierung als Yacht auszumachen. In mäßiger Entfernung auf See von vielleicht einer Meile wirken Boon-Yachten wie kommerzielle Fahrzeuge, wie Kümos oder eben Forschungsschiffe. Dass Boon mit dieser Art des Rumpfes und der Gewichtsverteilung auch entsprechende Seetüchtigkeit und Seefreundlichkeit erreicht, gehört ebenfalls zur Vripack-Idee. Ihr kommt es nicht so sehr auf hohe Geschwindigkeiten an, dennoch fahren die leichten Verdränger über zehn Knoten. „Axantha II“ bringt es in der Spitze sogar auf fast fünfzehn.

Die Silhouette eines kommerziellen Schiffes ist nicht nur Maskerade. Sie kommt nicht von ungefähr. Vripack

trennt grundsätzlich die Decks in einen Gäste- und einen Crew-Bereich. Der Platz vor dem Aufbau gehört der Crew und den Tendern, auf „Axantha II“ zwei RIBs von 5,60 Metern Länge für Tagesausflüge. Der Aufbau mit den Salons und die achterlichen Freiflächen sind den Gästen und dem Eigner vorbehalten. Auf ein Layout mit einer Suite vorn auf dem Hauptdeck, womöglich mit abklappbaren Balkons, verzichten Vripack-Freunde bewusst. Auch auf „Axantha II“ wohnt der Eigner sehr traditionell auf dem Unterdeck vor dem Motorenraum und hinter den Gästekabinen. Vor Geräuschen und Vibrationen schützen ihn das Bad und der begehbare Schrank. Lärmschutz gehört auch auf diesem Explorer zu den Konstruktionseigenschaften mit Ausrufungszeichen.

Werkstatt statt Beachclub

Das verlangt allein schon die Nähe der beiden Cummins-Diesels zum Bett des Eigners. Die arbeiten in einem wartungsfreundlichen Motorenraum, an den sich die Lazarette anschließt. Die Explorer-Konstruktion mit Tenderdeck voraus erlaubt achtern statt der üblichen Garage Räumlichkeiten für die Vorräte und Kühlanlagen mit Zugang zur Badeplattform. Einen Beachclub mit Bar sieht Vripack nicht vor. Jedoch eine Werkstatt hat hier achtern Platz.

Die Eignersuite nimmt wie der Motorenraum die ganze Rumpfbreite ein, mit einem Kingsize-Bett mittschiffs. Damit schläft der Eigner im Schwerpunkt der Konstruktion, also weitgehend von heftigen Bewegungen im Seegang verschont. Das bewährt sich besonders auf den langen Strecken.

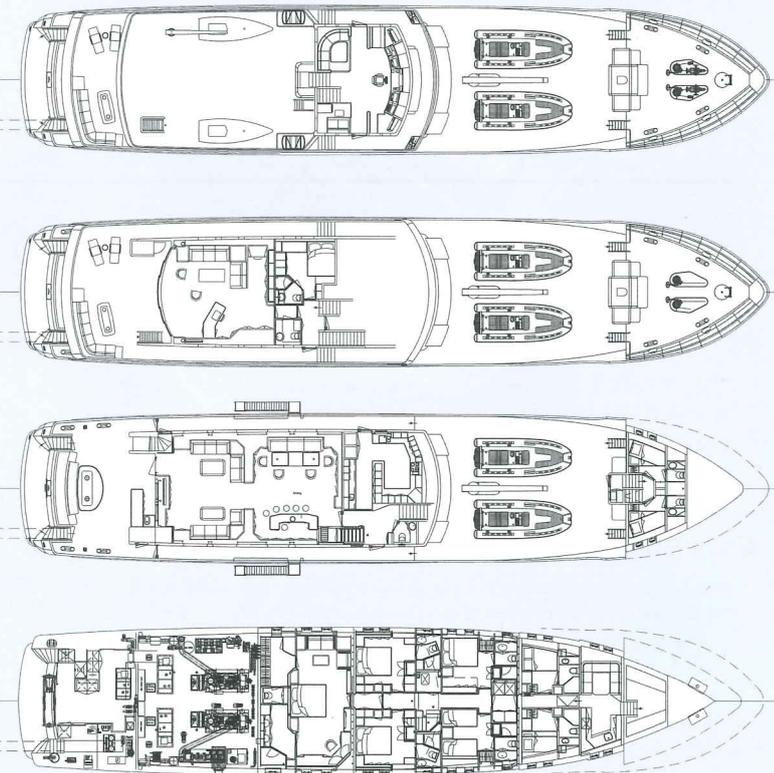
Waschmaschinen und Trockner platzierte Vripack zwischen den vier Kabinen für die Gäste und die vier Unterkünfte der Crew. Die hat zu ihren Quartieren Zugang über das Tenderdeck. Von dort aus erreicht sie über



Eigners Wohnung: Die Suite nimmt auf dem Unterdeck die Rumpfbreite ein.

TECHNISCHE DATEN

Länge über alles:	43,00 m	Wasser:	15 100 l
Länge Wasserlinie:	38,80 m	Wasserbereiter:	HEM, 2 x 12 000 l/Tag
Breite:	8,75 m	Ankerwischen:	Muir
Tiefgang:	2,50 m	Bugstrahlruder:	Cramm 90 kW
Verdrängung (50 %):	305 t	Stabilisatoren:	Wesmar RS2200
Material:	Aluminium	Klimaanlage:	Heinen & Hopman
Motor:	2 x Cummins QSK 19M	Navigation:	Simrad, Furuno
Motorleistung:	2 x 560 kW	Kommunikation:	Icom, Sailor
Getriebe:	MGX 5222 DC	Entertainment:	Bose, Sony, Sharp
Propeller:	Amartech BV	Galley:	Liebherr, Miele
Geschwindigkeit (max.):	14,8 kn	Tender:	2 x Castoldi 18 Jet
Geschwindigkeit (Reise):	12,5 kn	Feuerschutz:	Novec, Ultrafog
Kraftstoff:	66 160 l	Farbsystem:	Awlgrip
Reichweite:	7995 n mile @ 11,3 kn	Design:	Vripack
Verbrauch:	93,5 l/h @ 11,3 kn	Interieur Design:	JFA Yachts/Eigner
Generator:	2 x Onan 80 kW, 1 x 50 kW	Klasse:	Bureau Veritas ⚓, MCA LY2
Steuerung:	Cramm	Werft:	JFA Yachts, Frankreich 2011



Layout der eigenen Art: Vom Sundeck mit Laser-Jollen aus erreicht der Ausguck das Kompass-Deck. Vor den Aufbauten parken die Tender. Auf dem Oberdeck lebt der Eigner hinter der Brücke in seiner Lounge. Ganz traditionell schläft er auf dem Unterdeck im Schwerpunkt des Rumpfes.

die seitlichen Laufdecks alle weiteren Decks und Aufbauten. Voraus auf dem Hauptdeck geht der Chef seiner Arbeit in einer Galley nach, die auch einem Bistro zur Ehre gereichen würde. Über mangelnde Quadratmeter hat er nicht zu klagen. Der Speiseraum mit Bar und der Salon mit Cockpit im Freien schließen sich achtern an.

360 Quadratmeter Wohnfläche

Das Oberdeck gehört der Brücke mit Kapitänskabine und der Eignerlounge. Die schließt nach achtern eine gerundete Glastür, die nahtlos den Übergang von innen und außen moderiert. Innen steht dem Eigner neben Bücherregalen und Sitzecke auch ein Schreibtisch mit Aussicht nach achtern über die See zur Verfügung. So traditionell wie das Layout ließ der Eigner auch die Räume einrichten, die zusammen 360 Quadratmeter ausmachen.

Das Interieur-Design, ebenfalls von den Vripack-Zeichenbrettern, lehnt sich in seiner konsequent maritimen Form- und Farbgebung an die Vorgängerin an. Die Tischler arbeiteten wie bei der ersten „Axantha“ mit Kirsche, die Fußböden hobelten sie aus Teak und rötlichem westafrikanischem Douka mit Wengé-Akzenten. Eine klassische Einrichtung wie diese ist auch auf Dauer atmosphärisch unzerstörbar.

Die Freifläche des Eignerdecks zieht sich um den Aufbau und bietet voraus eine Portugieserbrücke. Auf dem Sundeck, das sich über das achterliche Freideck und aus dem Ruderhaus heraus erreichen lässt, parken zwei Laser-Jollen für das Segelvergnügen vor Anker. Wenige Stufen höher bietet das Kompassdeck über dem Ruderhaus freie Sicht bei Ankermanövern und Passagen in Fjorden und zwischen Riffs.

Die bretonische Werft lieferte mit der zweiten „Axantha“ im letzten Jahr ihre bisher größte Motoryacht ab.