Fahrbericht Perini Navi „Baracuda“

Von Jochen Halbe

Obwohl der Eigner beruflich mit wesentlich größeren Schiffen zu tun hat, war es für ihn ein großer Schritt von seiner 24 m Akhir Motoryacht zur mehr als doppelt so großen Segelyacht *Baracuda*. Beim St. Barth's Bucket hatte Jochen Halbe Gelegenheit, die neueste Perini Ketsch zu segeln.

Für die flotte *Akhir* der Cantieri di Pisa hatte der Eigner sich seinerzeit entschieden, um mit seiner Familie von Athen aus schnelle Wochenendtrips in die griechische Inselwelt zu unternehmen.

Doch für weit reichende Langfahrten, wie sie der Eigner auch unternehmen wollte, bot sie weder den nötigen Raum noch den Komfort, zu dem neben dem erheblich besseren Verhalten in grober See auch die deutlich geringere Geräuschentwicklung unter Segeln zählt.

Dies waren letztlich auch die entscheidenden Gründe, warum sich der Eigner für eine große Ketsch von Perini Navi entschied – Volumen, Komfort und vor allem Perfektion.

Dabei beschritten Eigner und Werft bei der Bau Nr. 45 und fünften 50 m Ketsch durchaus neue Wege. Baracuda erhielt als erste der Fünfziger einen von Ron Holland optimierten Rumpf aus Aluminium, im Gegensatz zu ihren Vorgängerinnen *Aurora*, *Phryne*, *Perseus* und *... is a Rose*, die aus Stahl mit Alu-Aufbauten gefertigt wurden und zwischen 485 und 500 t verdrängen. Auch wuchs sie über Alles um 20 cm auf exakt 50 m an, wurde etwas breiter und vor allem in der Wasserlinie um über einen Meter länger. Doch trotz dieses Zuwachses an Volumen erbrachte die Aluminium Bauweise immerhin eine Gewichtsersparnis von bis zu 70 t, mehr als 10%. Bei Regatten ist jedes Kilo weniger höchst willkommen, doch für den Eigner war die Entscheidung für das Leichtmetall Aluminium nicht eine für mehr Geschwindigkeit bei Regatten, sondern für eine höhere Dauergeschwindigkeit und mehr Reichweite unter Segeln und unter Motor auf langen Törns. Immerhin 4.200 sm beträgt die rechnerische Reichweite bei 12 kn Motorfahrt.

„In erster Linie will ich mit Baracuda lange Reisen unternehmen, und da soll es an Komfort nicht mangeln, wozu auch eine gute Grundgeschwindigkeit gehört,“ >>>

Abbildungen:
Copyright Perini Navi

begründet er seine Vorstellung von einer effektiven Langfahrtyacht. Dazu tragen natürlich auch die Karbonbäume von Groß und Besan bei, mit dem von Perini Navi entwickelten Rollsystem, das ebenso wie die captiven Schotwinschen und Vorsegelfurler elektrisch angetrieben wird.

Doch nicht nur bei der Grundkonzeption hatte der Eigner klare Vorstellungen, sondern auch Farbgebung, Stil und Ausstattung wurden von ihm maßgeblich bestimmt, wobei er die technische Ausführung der Werft und die Gestaltung der Einrichtung dem englischen Architekten Jlohn Pawson überließ. Bei der Farbe des Rumpfes wich der Eigner von dem üblichen Perini Dunkelblau ab und wählte ein Metallicgrau, das je nach Lichteinfall silbrig bis golden glänzt. Ergänzt wird es durch hellgraue Metallicaufbauten, deren Farbe sich in Masten und Bäumen fortsetzt. In starkem Kontrast dazu steht die Farbe der Segel, die in tiefem Purpur leuchten – wahrlich ebenso einmalig wie mutig!

Auch mit einer anderen Quasi-Tradition der großen Perinis hat der Eigner gebrochen, dem Sprudelbecken auf der Flybridge. Wirklich nutzen kann man es bestenfalls im Hafen oder vor Anker, doch in dem Fall ist ein Bad im Meer wesentlich angenehmer und meist auch erfrischender. Anstelle des Jacuzzis hat der Eigner zwei aufstellbare Trimmgeräte achtern auf der Fly installieren lassen. Bei Nichtgebrauch verschwinden sie unter einer Teakabdeckung. „Es macht doch sehr viel mehr Sinn und Spaß, sich im Freien, an frischer Luft und mit fantastischer Aussicht auszuarbeiten als unten in einem engen, künstlich beleuchteten Raum," meint er fröhlich.

Bei der Unterbringung der Tender gibt es verschiedene Philosophien. Auf *Baracuda* hat der große Gästetender seinen Platz in einer verschließbaren Mulde auf dem Vordeck, flankielt von zwei Jetskis unter Teakabdeckungen. Ein zweiter, kleinerer Tender liegt in der Heckgarage, von der es einen direkten Zugang in den Maschinenraum gibt, ein zweiter führt vom seitlichen Flybridge Aufgang nach unten. Die zur Badeplattform mutierende Heckklappe ist bequem vom Achterdeck aus zu erreichen. Ein weiterer Bruch mit der Perini Tradition sind die übergroßen, rechteckigen, dunkel verglasten Rumpffenster anstelle der sonst üblichen runden Bullaugen. Sie sind ein äußerst starkes Gestaltungselement, das dem Rumpf in Verbindung mit dem Metallicgrau ein markantes Profil verleiht. Darüber hinaus spielen sie eine bedeutende Rolle im Beleuchtungskonzept unter Deck, das von einem geschickten Wechselspiel von natürlichem Licht und künstlicher Beleuchtung lebt. So wie die großen, hinter einem dunklen Scheibenband verborgenen Rechteckfenster den Salon mit Tageslicht geradezu überfluten, tauchen die Rumpffenster die dazugehörigen Kabinen ebenfalls in eine Helligkeit, die mit herkömmlichen Bullaugen nicht zu erreichen ist.

Gegen Wassereinbruch auf See schützen solide Seeschlagklappen aus Metall, mit denen die Fenster mit wenigen Handgriffen gesichert werden können. Wie bei seinem Haus in Saint-Barthelerny war es dem Eigner sehr wichtig, dass die Räume, die zueinander gehören, stufenlos in einander übergehen. So zieht sich das Hauptdeck von achtern bis ganz nach vorn auf einer Ebene durch. Besonders bei nächtlichen Arbeiten an Deck ist das eine erhebliche Erleichterung, ebenso stufenfrei ist die Flybridge mit den zwei Klapptischen und den beiden von einem soliden Biminitop überdachten Außensteuerständen mit den beiden riesigen Karbonsteuerrädern.

Von hier wird die Yacht nicht nur dirigiert, sondern es werden auch sämtliche Segelmanöver von hier gefahren, im Extremfall sogar von nur einer Person. >>>

Daten:

LüA	50,00 m
LWL	42,54 m
Breite	10,52 m
Tiefgang	4 / 9,79 m
Verdrängung	430 t
Segelfläche	
Groß	398 m^2
Genua	490 m^2
Stagsegel	322 m^2
Motor	2x CAT 710 kW
Treibstoff	40.000 l
Frischwasser	13.280 l
Werft	Perini Navi

Internet: www.perininavi.it

Drei Stufen unter dem Hauptdecksniveau öffnet sich achtern das weite Achtercockpit mit einem wahrhaft bequemen, mit hellgrauem, zur Mastfarbe passendem Stoff bezogenen Sofa am hinteren Ende und einem langen Teaktisch davor.

Damit erschöpft sich hier auch schon die Einrichtung, werden Stühle für mehr Gäste benötigt, werden sie dazu gestellt. Auf selbiger Ebene geht es durch zwei Schiebetüren hinein in den die ganze Aufbaubreite einnehmenden und sich bis zum Innensteuerstand erstreckenden Salon.

Beschränkung auf das Nötigste kennzeichnet auch hier die Einrichtung. In John Pawson, dessen Architektur maßgeblich von der japanischen Kultur und dem japanischen Architekten Shiro Kuramata beeinflusst wurde, fand er den richtigen Gestalter, der seine eigene Vorstellung von einer minimalistischen, gleichwohl komfortablen Einrichtung umzusetzen verstand. „Mir schwebte ein ähnliches Interieur wie in meinem Haus in Saint-Barthelerny vor, mit klaren, geraden Linien und einer Beschränkung auf wenige Farben und Materialien," bringt der Eigner seine Ideen auf einen kurzen Nenner.

Und John Pawson nutzt den ihm zugestandenen Freiraum weidlich aus. Denn auf der *Baracuda* mit ihren 50 m Länge hat er den Raum, dessen immense Weite durch eine zurückgenommene, auf wenige Augenfänger beschränkte Möblierung erst richtig zur Geltung kommt.

>>>

Anders als auf der von Luca Brenta entworfenen B60 *Almost Nothing*, der ersten Segelyacht, für deren Interieur lohn Pawson verantwortlich zeichnete, führen hier die geraden, teilweise sehr scharfkantigen Linien ohne Abweichung von einem Möbelkomplex zum nächsten Einrichtungselement. Am deutlichsten wird diese Klarheit im Salon bei der Beziehung zwischen der zentralen Sitzgruppe und dem kubischen Treppenhaus. Es verbindet den Salon mit der Flybridge oben und dem Gästebereich im Unterdeck und in seiner zur Sitzgruppe hin gewandten Rückwand ist der große Bildschirm für TV und Filme verborgen. Hier ist das Zentrum des von der Außenwelt abgeschirmten geselligen Lebens in einem schnörkellosen Ambiente mit fein aufeinander abgestimmten Farben und Materialien.

Wer sich von der Gruppe etwas absondern möchte, der findet weiter vorn an BB ein Refugium, sei es in einem Liegestuhl oder an einem kleinen Schreibtisch an der Seitenwand des Treppenhauses, das von dieser wie von der anderen Seite aus zugänglich ist.

An StB gegenüber, ebenfalls aus der Mitte nach außen verschoben findet sich ein langer Esstisch mit Platz für maximal zehn Personen. Davor, zwischen Essbereich und Brücke ist eine kleine Pantry für die Zubereitung kleiner Snacks installiert, gegenüber an BB zweckmäßig die von der Brücke aus zugängliche Tagestoilette. Bei der Materialauswahl brauchte sich Pawson nicht die gleiche, scharfe Beschränkung auferlegen wie bei der wesentlich kleineren *Almost Nothing*, wo mehr als GFK, Teak und Stoffe für Polster schon zu viel gewesen wäre – wie der Name schon sagt. Übernommen hat er von der B60 allerdings neben dem Wechselspiel von direkter und indirekter Beleuchtung auch die gebleichten, mit weißer Füllmasse verlegten Teakplanken im Cockpit und Salon.

Doch finden sie sich auf *Baracuda* nicht nur am Fußboden, sondern auch an der Decke, was den beiden Räumen trotz der alles überstrahlenden Helligkeit einen fast anheimelnden Höhlencharakter verleiht. An weiteren Materialien sind durchgängig in allen Wohnbereichen im Wesentlichen eingesetzt mattweißes Leder, Pergament an den Wänden oder weiß lackierte Paneele, dazu dunkles Holz (mal Sebrano, mal Wenge) und sehr sparsam polierter Edelstahl. Bei den Farben dominiert Grau in vielen Schattierungen, von fast Weiß bei Sideboards und an den Wänden, über Dunkelgrau bei Kissen bis hin zu Schwarz bei Stühlen, Liegesesseln und Tischen. Das alles haben Perini Navis Einrichter in einer absolut untadeligen Verarbeitung umgesetzt, was gerade bei den vielen planen Flächen ein hohes Maß an Perfektion erfordert.

Den Aufbauabschluss nach vorn bildet die durchgängig in Dunkelgrau gehaltene und sich über die volle Breite erstreckende Brücke. Die BB-seitige Navigation mit großem Kartentisch wird vom StB-seitigen Steuerstand, der sich mit allen Bildschirmen, der Maschinenbedienung sowie dem Steuerstand über zwei Drittel der Fläche erstreckt, durch den Niedergang zum Crewquartier getrennt.

>>>

Impressum

Veröffentlichung des Internet-magazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

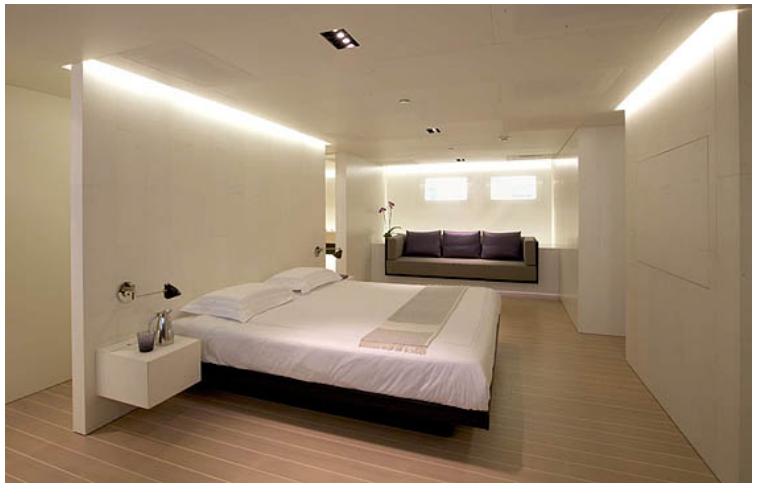
Autor: Jochen Halbe

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Jochen Halbe / Meer & Yachten

www.bootswelt.de

Dahinter bietet ein Beobachtungssofa reichlich Platz, um bei Schlechtwetter am Fahrgeschehen teilzuhaben. Die Geradlinigkeit setzt sich bei Einteilung und Einrichtung unter Deck fort – die Eignersuite im selben Freiraum schaffenden minimalistischen Stil liegt an der breitesten Stelle des Rumpfes unmittelbar vor dem Maschinenraum mit Ankleide und Bädern als Schallschutz, nach vorn schließen sich vier Gästekabinen an, zwei mit Doppel-, zwei mit Einzelbetten und alle mit eigenen Bädern. Durch eine Flurtür geht es in das Crewqualtier mit Messe, Kombüse und vier Kabinen mit ebenfalls eigenen Bädern.



Wenn es etwas an Pawsons klarer und perfekt durchgestylter Einrichtung zu bemängeln gibt, dann sind es die teilweise zu kurz gekommenen seemännischen Erfordernisse, die auf einer Segelyacht einfach unerlässlich sind wie Handläufe oder Kanten mit einem Minimalradius. Man sollte meinen, dass es eigentlich ein Leichtes sein sollte, derartige Details so in die Einrichtung zu integrieren, dass sie als stilbildende Elemente, zum Beispiel einziehbar oder versenkt, wahrgenommen werden. Es ist wirklich bedauerlich, aber nötig diese fehlenden Sicherheitserfordernisse zu erwähnen, gerade weil die Gesamteinrichtung von *Baracuda* in ihrem Minimalismus, ihrer Geradlinigkeit und ihrer Farb- und Materialauswahl so stimmig und wohl gelungen ist.

Für eine Segelyacht, die nicht als reinrassiger Racer konzipiert wurde, bietet *Baracuda* ein beträchtliches Maß an Zufriedenheit, ein Gefühl, das den Eigner schon jetzt erfüllte und das ihn und seine Gäste auch in Zukunft erfüllen wird, ganz gleich, wo *Baracuda* segeln wird.

Baracuda unter Segeln

Die Atlantiküberquerung war der Langfahrttest, der St. Barth's Bucket die erste Regatta für Ketsch und Crew. Bewusst hatte der Eigner darauf verzichtet, eine Proficrew anzuheuern wie so manch anderer.

Es ging ihm – ganz im Sinne der Veranstalter – nicht darum zu gewinnen (höchstens an Erfahrung), sondern er wollte einfach Spaß haben, und den hatte er nach eigenem Bekunden reichlich.

Drei Tage mit perfekten Bedingungen und Wind bis etwas über 20 kn brachten *Baracuda* richtig in Schwung, zeitweise rauschten wir mit bis zu 11 kn auf Halbwindskurs dahin. Am Wind brachten wir es bei 35 Grad zum scheinbaren Wind auf immerhin 9 bis 10 kn bei leicht gerefftem Besan. Als problematisch erwies sich allerdings die neue elektronische Marsili Steuerung, wie sie auf Marineschiffen im Einsatz ist. Bei dem zeitweise ablandigen und stark böigen Wind hatte selbst die erfahrene zweimalige englische Olympiasiegerin Shirley Robertson mit der ungewohnten Leichtgängigkeit ihre Schwierigkeiten, um die Ketsch auf Kurs zu halten. Und auch mir musste Kapitän Sergio Lottini ein paar Mal zu Hilfe kommen, weil die Yacht in einer Bö aus dem Ruder zu laufen drohte. Dennoch gelang es mir in der zweiten Wettfahrt auf dem letzten Kurs zum Ziel noch die Perinis *Helios* und *Parsifal* zu überholen.