Fahrbericht
Maiora 43 “Lighea“

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Maiora Yachts

Der erste Verdränger, die Maiora 43 m, aus dem Hause Fipa Italiana Yachts steckt voller Harmonie und vieler technischer Raffinessen. Hans Wischer hat die Lighea vor Viareggio gefahren.

Die fünfteilige Passarelle der *Lighea* hat es in sich: Sie fährt auf Tastendruck aus wie andere auch. Dann gibt es aber den zweiten Teil, der absenkbar und um bis zu 90° zur Bb-Seite schwenkbar ist. An den schließen sich dann zwei weitere Sektionen mit Stufen an – für einen äußerst bequemen Zutritt an Bord. Diese ausgefeilte Technik vom Morsaverio lässt auf weitere Finessen an Bord hoffen. Doch zunächst einmal gibt es noch weitere Treppen: Außen aus dem Stb-Schanzkleid auf dem Hauptdeck lässt sich eine Treppe herausklappen und dann bis auf Kaihöhe absenken – ganz so wie man es von Kreuzfahrtschiffen und Großseglern her kennt. Wer hier an Bord geht, gelangt über das Seitendeck direkt in die Eingangslobby mit großem Garderobenschrank und Daytoilet. Treppe Nr. 3 ist eine ganz normale Leiter, die an der Reling oder der rund 20 m^2 großen Badeplattform manuell eingehängt wird. Ihren Liegeplatz hat sie in der Heckgarage. Deren gewaltiges Tor gibt zwei Beiboote frei, ein 4,80-m-Rigid Hull Schlauchboot von BWA mit Mercury-40-PS-4-Takter und das Regal 1800 GFK-Sportboot mit MerCruiser-Z-Antrieb-Einbaumotor. Beide ruhen auf einem Tender-Slip-System, das von Fratelli Rossi in Pisa entwickelt worden ist, bei denen auch das voluminöse Kasko für die 43 m lange Maiora mit Stahlrumpf und Aluaufbauten entstand. Bislang fertigte Maiora in Massarosa bei Viareggio ausschließlich in Kunststoff.

Zu den weiteren technischen Highlights zählen die Tender-Tankstelle in der Heckgarage, der Hochdruck-Kompressor für das Befüllen von Taucherflaschen mit Pressluft, die Kabeltrommel für manuelles Aufwickeln der Landanschlusskabel. Pro Stunde machen drei Tecnicomar-Seewasseraufbereitungsanlagen aus Seewasser pro Stunde 800 Liter Süßwasser. Das sind maximal fast 2 m^3 am Tag. Abwasser kann nach Behandlung in einer Aufbereitungsanlage von Hamann – das deutsche Unternehmen hat bei Kreuzfahrtschiffen und Superyachten weltweit einen Marktanteil von 98 % – unbedenklich zur Außenbordreinigung benutzt oder außenbords gepumpt werden. Über eine komplette Notsteuerung mit Rad und Intercom-Kommunikationsanlage kann die *Lighea* bei Problemen in den Hydraulikleitungen zur Brücke direkt aus der Garage gefahren werden. Das kann sehr sinnvoll sein, insbesondere in engen Gewässern oder Häfen, um Havarien zu vermeiden. Der Maschinenraum – aufgrund seiner Ausmaße schon mehr eine Halle – ist vom Hauptdeck über eine bequeme Treppe mit trittsicher geformten Alustufen zu erreichen. Die beiden je 1.300 PS starken Caterpillar-8-Zylinder lassen sich im Notfall als Antriebseinheiten für die hydraulischen Bilgepumpen einsetzen. Auf Touch-Screen-Monitoren überwachen der Bordingenieur im Maschinenraum und der Kapitän auf der Brücke alle Funktionen und Tankinhalte.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Maiora 43 “Lighea“

Von Hans Wischer

Die nach MCA-Vorschriften – der Eigner möchte zwar nicht verchartern, kalkulierte aber schon bei Auftragserteilung für seine 20-Millionen-Euro-Investion einen späteren Wiederverkaufswert ein – gebaute *Lighea* verfügt über vier Decks. Sie ist eine Mischung aus Walkaround achtern mit 90 cm breiten Seitendecks hinter dem Schanzkleid mit aufgesetzter Reling, zusammen 1,15 m hoch wie von MCA gefordert, und Widebody im Vorschiff ein Widebody. Das Brückendeck eine Etage höher ist vorn ein Walkaround und achtern ein Widebody. Treppensteigen inbegriffen kann man das Schiff so rundherum sicher begehen. Das gleiche gilt für Innen, wo sich dank zweier Treppenhäuser Crew und Gäste nicht in die Quere kommen. Denn die Bereiche für Eigner und Gäste sind strikt von denen der Crew getrennt und nur an drei Stellen mit für den Service nötigen Türen verbunden.

Eine davon führt auf dem Brückendeck von der Skylounge – mit Esstisch für zehn Personen und einem weiteren, ebenfalls für zehn auf einer Außenterrasse dahinter – nach vorn durch die Servier-Pantry mit Speiselift zur Haupt-Galley auf die Brücke. Der Hauptsteuerstand innen wird durch Außenfahrstände in den zwei Nocks ergänzt, die Motoren können per Bosch-Rexrodt-Schaltungen von allen dreien aus dirigiert werden. Der Kapitän selbst steht gemeinhin am Steuerrad. Von zwei bequemen, vielfältig verstellbaren Sesseln daneben werden alle blendfrei installierten Instrumente und Anzeigen überwacht oder bedient (VDO-, Caterpillar- und B&G-Instrumente, der Bridgemaster mit vielerlei Anzeigen der Bordtechnik, zwei Radars, Autopilot und Echolot von Sperry, der GPS-Kartenplotter von Transas, das GPS von Leica, die Sailor-UKW-Anlage, das ENI-Bordphone sowie Kreiselkompass und Kompass von Plath). Vier Videokameras übertragen Bilder auf einen Monitor aus dem Maschinenraum und den Außenbereich achtern, denn der direkte Rückblick ist vom Innensteuerstand nicht möglich. Das Office hinter der Brücke ist zugleich Schaltzentrale für weltweite Kommunikation über zwei Anlagen von Sailor und Nera – für Telefon, Fax, E-mail und Internet.

Besonderen Wert hat die Werft auf allerbeste Schallisolierung gelegt. Alle Kabinen – auch die der Crew – sind als einzelne, getrennte Zellen konzipiert, so dass sich Geräusche oder Vibrationen nicht von der einen in die andere Kabinen übertragen. Die Boden-, Decken- und Wandelemente dieser Zellen ruhen auf speziellen Silence-Blöcken. „Zellen“ sind als technischer Begriff zu verstehen, tatsächlich sind es Kabinen und Salons mit stattlichen Ausmaßen und regelbarer Umluftzirkulation für die Be- und Entlüftung.

Das Interieur ist im Eigner- und Gästebereich in dunklem Hochglanz-Mahagoni gehalten, im Crewbereich in hellem Tanganjika. Die Deckenverkleidungen bestehen aus beigem Semi-Leder, Böden aus Olivenholz-Parkett in den Salons, Mahagoni im Steuerhaus, Teppich in den Kabinen, hellem Teak im Crewbereich und Marmor in diversen Farbnuancen in Galley und Bädern. Elektrische Vakuum-WC´s und Bidets sind Standard. Alles ist höchst qualitativ verarbeitet und wirkt äußerst schick und edel.

Das Hauptdeck bietet Platz für vielfältige Sitzrunden. Ob nun achtern außen rund um den Tisch, innen im gewaltigen Salon auf drei maisgelben-farbigen Ledersofas an Coffetablen und kleinen Esstisch für sechs und einen um 180° drehbaren Panasonic-Flachbild-TV. Der Vorschiffsbereich auf dem Hauptdeck ist dem Eigner vorbehalten – mit Suite inklusive Kingsize-Doppelbett, Privat-Office, begehbarem Kleiderschrank und Marmor-Bad mit ovaler Wanne, Doppelwaschtisch, abgeteiltem WC- und Bidetraum. Acht Gäste haben auf dem Unterdeck in vier Mittschiffs-Kabinen mit En-Suite-Bädern ihre Unterkünfte. Der Crewbereich weiter vorn offeriert eine großzügige Messe, Etagenbett-Kabinen für sechs und den Hauswirtschaftsraum mit Waschmaschine, Trockner und Bügel-Station. Der Kapitän hat seine Upperclass-Kabine auf dem Brückendeck. Muße ist angesagt auf dem großzügigen Sonnendeck mit Sonnenliegewiese am Whirlpool, vier Liegestühlen und Sofas und selbst im Hafen vor den Einblicken schaulustiger Flanierer auf den Kais bestens geschützt.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Maiora 43 "Lighea"

Von Hans Wischer

Fazit: Wollen der Eigner und seine acht Gäste gern zusammensitzen – oder sich auch mal aus dem Weg gehen, die *Lighea* bietet reichlich Platz für beides. Und außerdem noch ein wirklich komfortables Crewquartier. Die Verarbeitung ist hervorragend, die technischen Raffinessen an Bord der Maiora 43 m sind überaus durchdacht und vom Allerfeinsten. Die äußeren Linien sind traditionell und modern zugleich, wirken vor allem harmonisch.

Die Werft

Laminierarbeiten sind weitestgehend tabu in Viareggio. Denn die meisten Werften liegen mitten in der Stadt. Davon profitierte Francesco Guidetti, als er vor 30 Jahren ein paar Kilometer außerhalb in Massarosa Fipa Italiana Yachts gründete. So konnte er für andere Unternehmen Schalen, Rümpfe und Ausbauten aus Kunststoff nach Maß fertigen. Vor 15 Jahren entschloss er sich, mit Maiora eine eigene Marke zu kreieren. Seitdem fungiert Roberto del Re fast schon als Haus-Konstrukteur. Der eigentliche Durchbruch von Maiora gelang 1995 mit der *Max & Ale,* einem 25-m-Bau, dessen Interieur zahlreiche Asseccoires und Kleinmöbel des Designers Philippe Starck zierten. Heute werden unter dem Namen Maiora schnelle Flybridge-Yachten von 20 bis 38 m Länge gefertigt. Die 43-m *Lighea* ist der erste Verdränger mit Stahlrumpf und Aluaufbauten. Für weitere Größen entsteht derzeit eine neue Halle direkt am Wasser in Viareggio, nachdem sich Francesco Guidetti mit der Übernahme von CB Navi die Rechte dafür gesichert hat. Bereits jetzt unterhält Fipa Italiana mit den Marken Maiora aus Massarosa und extrem schnellen AB´s aus Massa – mit mit Jet-Antrieben – einen Ausrüstungs- und Servicebetrieb im Innenhafen von Viareggio.

Fahreigenschaften Maiora 43 m *Lighea*

Ob in voller oder minimaler Fahrt, die Maiora 43 m *Lighea* dreht sensationell in beide Richtungen selbst ohne Aktivieren des hydraulischen, 66 kW starken Rodriquez-Bugstrahlruders fast schon auf einer Bootslänge. Nach dem vollen Zirkel in Marschfahrt hat sich allerdings die Geschwindigkeit um 3 kn reduziert. Mit Querstrahl-Assistenz im Bug wird auf dem Teller gewendet. Aufgestoppt wird ebenfalls auf einer Bootslänge – auch das ist eine gute Leistung für einen Stahlverdränger mit Aluaufbauten. Der bis zu 7 mm starke Rundspantrumpf mit zwei Halbtunneln für die Propellerwellen steckte die am Fahrtag herrschenden Wellen aus allen Richtungen so sanft weg, dass die Stabilisatoren untätig bleiben konnten. Spritzwasser kam auch nicht über. „Und wenn, dann lassen es große Abläufe im Vorschiffs-Schanzkleid rasch wieder ablaufen," meint Maiora-Verkaufsleiter Rudolf Berglehner. Die Schallisolierung ist hervorragend, wie die Messwerte zeigen, die alle bei laufender Klimaanlage genommen wurden. Ohne Air Condition und deren Ventilatoren lagen die Werte um bis zu 5 dBA niedriger. Große Dieseltanks sorgen für Transaktlantik-Reichweite.

Messungen auf dem Ligurischen Meer vor Viareggio bei 50 % % Ladung, 16 Personen an Bord, Wind- und Seestärke 1:

Minimal:	mit 1 Motor 4,1 kn, mit 2 Maschinen 5,4 kn bei 700 U/min
Marschfahrt:	12 kn bei 1.400 U/min, erreicht nach 22 sec
Maximal:	16 kn bei 1.835 U/min, erreicht nach 35 sec

Dezibel-Sound-Check an Bord:

Minimalfahrt:	50 dBA am Innensteuerstand, 59 dBA im Cockpit auf dem Brückendeck, 55 dBA im Salon, 52 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Maiora 43 “Lighea“

Von Hans Wischer

Marschfahrt:	50 dBA am Innensteuerstand, 68 dBA im Cockpit auf dem Brückendeck, 59 dBA im Salon, 53 dBA in der Eignerkabine
Maximalfahrt:	55 dBA am Innensteuerstand, 70 dBA im Cockpit auf dem Brückendeck, 62 dBA im Salon, 54 dBA in der Eignerkabine

Daten

Länge ü.A.	42,95 m
Breite	8,80 m
Tiefgang	2,18 m
Höhe ü.WL	4,30 m
Verdrängung	270 t (halb beladen)
Motorisierung	2 x 970 kW / 2 x 1.300 PS Caterpillar 3508 B DITA - 8-Zylinder-Diesel mit ZF-Getriebe und Wellenantrieb
Propeller	5-Blatt (Detra)
Treibstoff	80.000 l
Reichweite	6.000 sm bei 12 kn
Generator	84 kW (Caterpillar) & 33 kW (Kohler)
Frischwasser	13.300 l
Warmwasserboiler	450 l (elektrisch)
Abwasser	Hamann-Abwasseraufbereitungsanlage & 1.000 l-Grauwassertank
Sat-TV-Antenne	SeaTel
Klimatisierung	320.000 BTU, Tecnavi-Shillwater-Air Condition & Heizung mit Ventilatoren
Alarm-Systeme	für geschlossene oder offene Türen & Fenster / Rauchmelder
Klassifizierung	Lloyds London & MCA
Konstruktion	Guiseppe Sole
Interieur-/Exterieur-Design	Roberto del Re
Werft	Maiora (Italien) Fipa Italiana Yachts, I-55054 Massarosa, Z.I.Viareggio, Via Sarzanese Tel. +39 0584 93 353, Fax +39 0584 93 118, E-mail: info@maiora.net
Internet	www.maiora.it

© 2006: Hans Wischer