

EXCLUSIV

DIE WELT DER GROSSEN YACHTEN

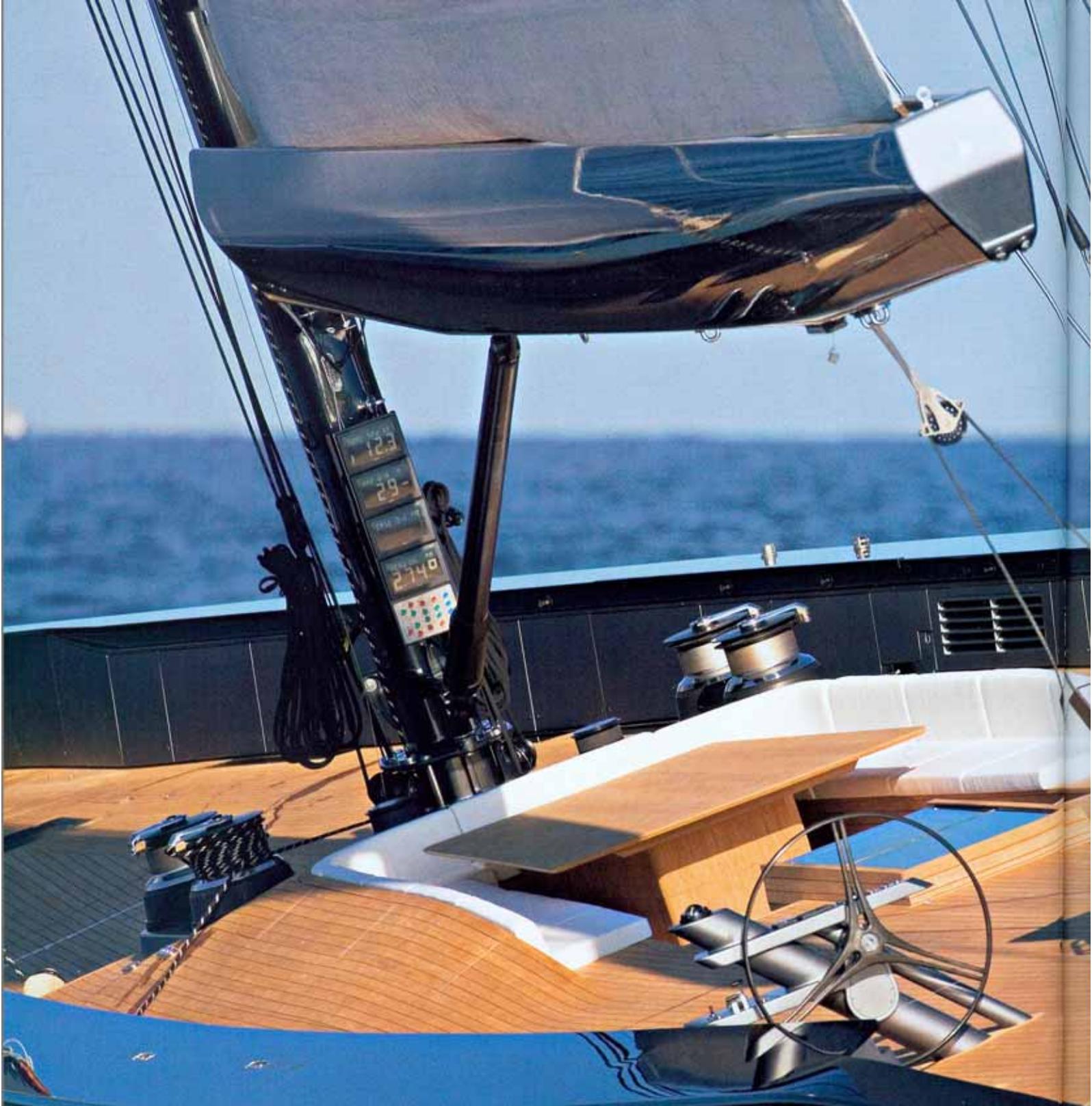
43 METER „ESENSE“
**TRANSATLANTIK
IM WALLY-STIL**

FEADSHIP
**X-STREAM FÜR
EXTREMISTEN**

„ABILITY“ VON CRN
**BALKON-PARADIES
AUF 54 METERN**

„Gliss“: 32-Meter-Huisman-Slup fürs Mittelmeer ■ Tecnomar Velvet 100: mit 30 Knoten in die Badebucht ■ „Kimberley II“ von Mondomarine: drei Bars an Bord für Griechenland ■ Baltic 200: Startschuss für 60 Meter „Panamax“





Wally 143 hoch am Wind: 900 Quadratmeter Segeltuch verarbeitet zu Groß und Selbstwendefock bringen ihr 140-Tonnen-Displacement auch bei wenig Wind spontan auf 15 Knoten.

Dank eines Kielprofils von ausgefahren sechs Metern und einer Wasserlinienlänge von 38 Metern läuft sie wie auf Schienen.

HOCHSEE-DINGHY

Wally toppt den Minimalismus. Und stellt herkömmliche Seeyachten damit einmal mehr infrage. Der 143er „Esense“ verordnenen ihre Väter den Auftritt einer aufgeblasenen Jolle und konzipierten sie für Atlantik-Reisen. Wir segelten ihre 44 Meter über alles vor Ancona.

Text Joachim F. Muhs Fotos Exterieur Gilles Martin-Raget, Interieur Toni Meneguzzo

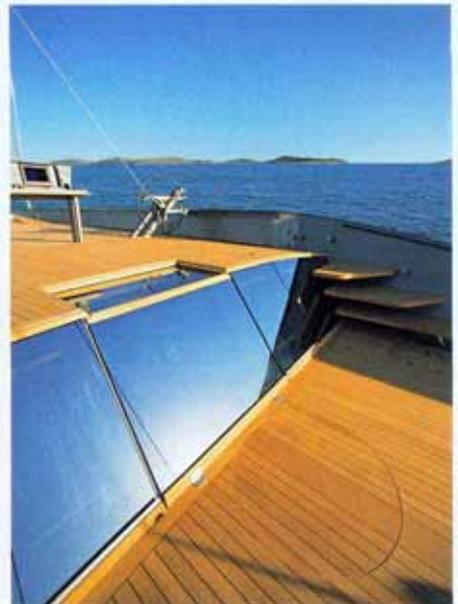




Exorbitant: Das Deck belegte Wally mit durchgehenden Teakstäben, nur unterbrochen vom Niedergang und einer Mittelpflicht für Eigner und Gäste. Ins Holz eingelegtes getöntes Glas lässt Tageslicht ins Interieur.



Zeichen an Deck: Von der Heckterrasse mutmaßt der Betrachter Steuerräder und Fahrpult eher im Wüstensand als auf dem Deck einer Yacht. Die Steuerstände spiegeln sich in den nach achtern über die Terrasse schauenden Fenstern. Fotos unten von links: Der Blick am Schanzkleid entlang über Teakstäbe und Decklights hinweg verdeutlicht die Dimension der Riesenyacht. Der Kielkasten reicht mit seiner Hydraulik bis unter den Cockpittisch. Getönte Scheiben in Aufbau und Schiebeluk bringen Tageslicht in den Salon.







Variabel: Das Interieur lässt sich mit wenigen Handgriffen den jeweiligen Bedürfnissen anpassen. Eine zusätzliche Gästekammer entsteht durch Schiebetüren, wenn es sein muss auch durch den orange lackierten Bartresen (links). Bewegliche Wände verwandeln den Eignersalon (oben) in separierte Lounge und Gästekammer oder in einen Konferenzraum über die gesamte Rumpfbreite. Ausreichend Stauraum bieten Hochschränke und Backskisten. Unten v. links: Gästebad, Gang mit CD-Regalen, Salon-Backbordseite als Lounge-Ecke.





Ansonsten: Leere. Wally-Leere. Natürlich fehlt das abgestufte Terrassendeck nicht, das längst zum Wally-Standard gehört, ebenso wie die über die Terrasse auf das Kielwasser schauenden dunklen Rauchglas-Fenster. Erfunden damals für „Tike-titan“. Nur auf den ersten Blick neu, weil von alten Schonern abgesehen, scheint das extrem breite Schanzkleid. Es umgibt das gesamte Deck, macht es zum gigantischen Cockpit. Es vergrößert den Freibord um nahezu 90 Zentimeter und tut wohl auch der Formstabilität des Rumpfes gut. Das Heck lässt es offen.

Beim Ablegen zeigt die Crew, warum das Deck so auffällig leer ist, leer sein kann. Equipment zum Festmachen, Segelholen, Trimmen und alles, was sonst für den lustvollen Segelbetrieb nötig ist, verschwindet hinter Klappen im Schanzkleid. Das schließlich ist 60 Zentimeter tief. Hier montierte die Werft die Poller, die Ansaugstutzen für das Klimasystem und die Motorraumlüfter und die Backskisten. Und hier installierte sie Magic Trimm, hydraulische Rammen zum Holen der Schoten und Einstellen des Riggs.

Die See liegt wie Blei, wir motoren in offeneres Wasser. Und wir vertreten uns die Beine: Kein Problem, auch Jogging-Runden zu drehen, denn das Deck zeigt gigantische Ausmaße. Den Motor spüren wir nicht. Leise und vibrationsfrei versieht er seinen Dienst im gut isolierten Motorraum. Sein Abgas entlässt er unter Wasser. Ausreichend Muße, uns umzusehen: In Höhe der Steuerräder entdecken wir hinter Klappen die Hydraulik. „Segeltrimmen mithilfe von Winschen“, sagt Wally-Erfinder Luca Bassani, „ist rückständig und langsam.“ Der italienische Hersteller Cariboni liefert uns stattdessen seine flexiblen Taljen Magic Trim, deren gegenüberliegende Rollen ein hydraulischer Stempel auseinander drückt und die holende Part auf diese Weise extrem schnell verkürzt. „Esense“ holt und fiert ihre Schoten innerhalb von Sekunden“, sagt Bassani, „sensibel kontrolliert über Proportional-Joysticks:

Diese Yacht raubt dir den Atem. Wie eine schräg aus dem Wasser tauchende Rakete liegt sie da, graublau schimmernd, geheimnisvoll, den typischen Wally-Bug vorgestreckt. Das Deck ist weit, ein Mittelcockpit wie eine Sandmulde eingegraben. Den Mastfuß umranken riesige Winschen. An Back- und Steuerbord, auf das Ende des mit ausgesucht langen Teakstäben belegten Decks, stellten die Designer zwei einsame Steuerstände, dazwischen ebenso verloren ein Fahrpult, das an ein Keyboard auf staksigen Beinen erinnert.

Wally-Art: Die Steuerstände mit Rad und Tableau, die ins Deck eingelassene Schiene für die Selbstwendefock, die Luftschlitze für die Klimaanlage im Schanzkleid, das abgerundete Deck mit den Steuerknöpfen für die Trommelwinschen sind Designer-Stücke.



leichtes Antippen für langsames Trimmen, beherztes Durchdrücken für schnelles Holen und Fieren. Alles von den Steuerständen aus.“

Während Cariboni für die selbstwendende Fock ein System mit Vier-zu-Eins-Talje einsetzt und damit eine Schot bewältigt, viermal so lang wie der Stempelweg, kreierte der Hersteller für die Großschot ein Tandem aus jeweils zwei Magic-Trim-Anordnungen. Mit Übersetzungen von 4:1 und 2:1 realisiert Cariboni einen Schnellgang und einen zweiten mit der halben Geschwindigkeit zum

Detaillösungen: Das wie eine Sandmulde angelegte Mittelcockpit und das dahinter angeordnete „elektrische Klavier“ des Steuerpultes haben auf „Esense“ ihren Erstauftritt. Das abgesenkte Achterdeck ist längst Wally-Standard. Stufen führen die Gäste zum Terrassendeck und zum Niedergang hinter dem Cockpit.

Trimmen. Fünf Systeme, vier für das Großsegel, eines weiter vorn für die Fock, versteckte die Werft im Schanzkleid.

Vor dem Segeln fährt Yachtsman Marc Burdis den Kiel aus, fiert ihn von vier auf sechs Meter Tiefgang. Selbstverständlich per Fingertip am Pult. „Der Kiel ist eine Stahlflosse mit einem sieben Meter langen und 50 Tonnen schweren Bleitorpedo darunter“, sagt Burdis. Sein Kasten reicht bis unter den Cockpittisch, stört aber nicht das Yachtinterieur.“

Die Nachmittags-Thermik bringt nur wenig Segelwind: vier Beaufort. Dennoch setzt Kapitän Sergio Lottini Segel. Gezogen von den exorbitanten Fallwischen am Mastfuß, die er per Knopf vom Steuerstand betätigt, rollt das Tuch des Großsegels aus dem Baum. Ohne Probleme rutscht sein Vorliek in die Mastkeep. Knapp fünf Minuten dauert die Prozedur. „Weil wir auf langsame Reelwinches verzichteten“, sagt Bassani. Die Selbstwendefock steht nach drei Minuten. Der fernbetätigte Furler rollt sie aus, Magic Trim holt sie dicht. „Esense“ nimmt zusätzliche Fahrt auf. Den Hilfsdiesel braucht sie nicht mehr. Wir segeln.

Der Mast kratzt 55 Meter über Deck den Himmel. Mastenbauer Hall Spars klebte ihn aus Karbon-Pre-Pregs und stützt ihn mit vier Salingen aus diesem Material. Denn leicht sollte der Mast sein. Mit stehendem Gut, der integrierten Hydraulik für das Fockfall, allerdings ohne Baum, den Marten Spars fertigte und mit einem Boomfurler ausrüstete, wiegt er fünf Tonnen – wenig für einen Mast dieser Länge. Das Vorstag legten die Rigger für eine Last von 28 Tonnen aus, das Achterstag immerhin noch für 18 Tonnen. Es teilt sich die Spannung mit dem Achterliek des Großsegels. Der Mast fungiert gleichzeitig als Abluftrohr für Bilge, Kraftstoff- und Schmutzwassertank. Deren Kanäle leitete die Werft unter Deck in den Mast und installierte Luftauslässe unter der ersten Saling.

Dicht über dem Deck backbords und steuerbords führt Hall Spars Fallen und



Strecker aus dem Mast direkt auf die Trommeln der Winschen. Umlenkrollen verbinden sie kraftschlüssig mit dem Mast und entlasten so das Deck von Mastkräften. „Die Winschen sind auch zuständig für den Castoldi-Tender“, erklärt Kapitän Lottini. „Wir bringen ihn mit einem Fall zu Wasser.“

Draußen zeigt die Yacht, was in ihr steckt. Locker läuft sie 15 Knoten Rumpfspeed. Immer wenn die B & G-Monster-Displays am Mast einige Zehntel mehr anzeigten, mehr war bei dem wenigen Wind nicht drin, frohlockte

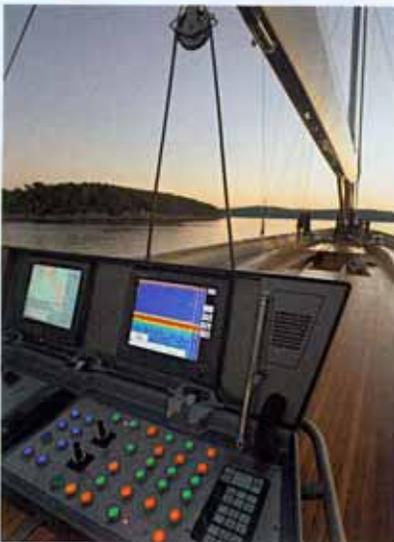
Weitläufig: Bei Leichtwind lädt das exorbitante, von einer breiten Schanz umrahmte Teakdeck zum Joggen ein. Nur einige sparsam angeordnete Winschen und Beschlüge und in die Deckseiten eingelassene Oberlichter unterbrechen die Weitläufigkeit. Das Schothorn der Fock lässt sechs Anschlagvarianten zu.

Bassani: „Good numbers, good numbers“. Der alte Segelfuchs begeistert sich noch immer euphorisch an seinen Babys.

Mit Groß und selbsttätiger Fock sind Wenden kein Problem. Die Segel kommen problemlos über. Für die Fock macht der Mann am Pult kurz die Schot auf. Leider war kein Code Zero an Bord. Dabei legte Tripp Design „Esense“ explizit für dieses Leichtwindsegel aus. Gern auch hätten wir die Yacht durch etwas mehr Welle gepeitscht, um zu sehen, wie viel Spritzwasser ihr Deck erreicht. So konzentrierten wir uns auf ihre Leichtwindeigenschaften und steuerten sie mit kurzen Schlägen gegen den Wind.

„Esense“ benimmt sich wie ein leichtes, offenes Kielboot, und irgendwie ist sie das auch. Ihre gewaltigen Dimensionen indessen führen dieses Gefühl ad absurdum, schauen wir über mehr als 30 Meter Deck vom Rad zum Bug. Ohne übermäßige Krängung liegt sie leicht auf dem Ruder, und wir spüren Feedback. Kapitän Lottini ist voll des Lobes über ein Rudersystem, das den Ruderdruck so fühlbar auf die Räder transportiert. Es arbeitet hydraulisch, die langen Wege vom Blatt erlauben keine Seilsteuerung. Dennoch arbeitet die Rückmeldung perfekt – elektronisch unterstützt.

„Esense“ ist eine Generatoryacht. Power für Segelmanöver bekommt sie von zwei Westerbeke-Aggregaten von je 45 Kilowatt. Eine Batteriebank verbannen die Konstrukteure von Bord. „Die“, sagt Bassani, „hätte die Yacht unnötig schwerer gemacht.“ Und wohl auch das Volumen der gesamten Bilge beansprucht. Selbst auf den Komfort eines Parallelbetriebs beider Generatoren verzichteten die Konstrukteure. „Für einfache Manöver reicht die Energie eines Generators“, sagt Graham Pickering, Consultant und Eignervertreter. „Wenn wir mehr benötigen, schalten wir den zweiten zu. Von Hand.“ „Während Manöver“, sagt Bassani, „stellen wir ein Dieselaggregat für die Hydraulik ab, das dann die Ölpumpen bedient, und das



andere zur Erzeugung elektrischer Energie. Beide Aggregate laufen dann im Inselbetrieb. Hydraulische Power benötigen die Ruderanlage, das Bugstrahlruder, die Furler, die Rammen. Während Winschen, Klimasystem, Beleuchtung und Navigationselektronik elektrische Energie brauchen. „Das einfache Power-Konzept hat sich bewährt“, sagt Pickering. „Es funktioniert problemlos.“

Wally baute „Esense“ auf der eigenen Werft in Fano. Den Mast setzte Hall Spars in Ravenna. Nach einem Photoshooting in Kroatien segelte die Yacht

Abendstimmung: Windlichter auf dem Cockpittisch ergänzen selten die Spotlights im Großbaum, denn Generatorstrom ist reichlich vorhanden. Die Bildschirme im Fahrstand schalten bei Dämmerung auf Nightdisplay, Taster und Meldelampen leuchten, aus den Oberlichtern austretendes Licht illuminiert die Schanz.

Richtung Ancona. Als wir an Bord enter-ten, hatte sie mit einigen tausend Meilen mehr als ihre Jungfernfahrt unter dem Kiel. Die Mannschaft war fit für die Überführung in die Karibik, die Yacht betankt und ausgerüstet. Während unseres Törns verdrängte sie gut 160 Tonnen.

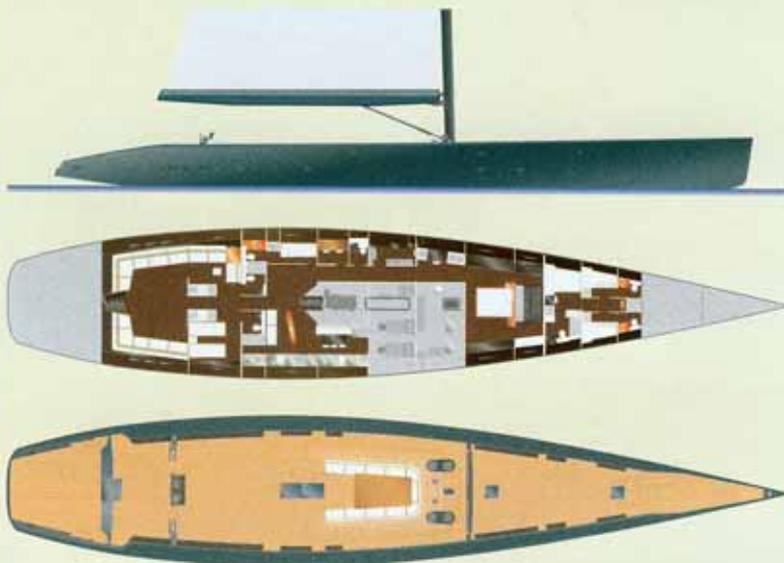
Graham Pickering erklärt die Philosophie der 43,70-Meter-Yacht: „Der Eigner hat keine Regatta-Ambitionen, will aber schnell segeln. Wert legt er auf Komfort und Performance für Atlantik-Überquerungen. Er verpflichtete das Team Tripp Design. Tripp brachte beste Erfahrungen mit dem A & R-Weltumsegler „Alithia“ ein, Wally gab der Yacht den minimalistischen Touch und das prägnante Styling, innen wie außen.“

Sie kreierten eine Blauwasseryacht, der wir diese Qualität allerdings nicht ansehen. Eher potenzierten Wally-Designer den Minimalismus, verordneten „Esense“ das typische Achterdeck mit dem offenen Spiegel und hielten das Deck frei von allem, was eine Seeyacht gemeinhin ausmacht. Sie verzichteten sogar auf einen den Steuermann schützende Plicht, halten von festen Scheiben und überdachten Steuerständen ohnehin nichts. Gäste finden in der Mittelplicht Platz oder sitzen auf Deck, den Rücken an das umlaufende Schanzkleid gelehnt.

Dennoch arbeitete die Wally-Werft mit den Ingenieuren von RINA zusammen, hielt sie sich an die Regeln der italienischen Klassifizierer. Also installierten sie Augen für Strecktaue, an denen sich eine Decks-Crew festlaschen kann, verteilten im achteren Decksbereich Handläufe und vor den Niedergängen in das Deck versenkbare Cabrio-Verdecke. Um überkommendes Wasser schnell wieder von Deck zu bringen, schnitten sie Speigatten in das Schanzkleid und erklärten die Terrasse für nicht benutzbar während Fahrten über See. Wie schnell und ob überhaupt grünes Wasser an Deck kommt, wird die erste Sturmfahrt zeigen. Eigner und Gäste werden sich dann ohnehin unter Deck verholen, wo ein

WALLY 143

Länge über alles:	43,70 m	Bordspannung:	380/220 V 50 Hz
Länge Wasserlinie:	38,10 m	Generator:	2 x Westerbeke
Rumpfgeschwindigkeit 2,43 LWL:	15 kn	Generatorleistung:	2 x 45 kW
Breite:	8,57 m	Batteriespannung:	24 V
Tiefgang:	4,0 bis 6,0 m	Wasser:	6000 l
Eigengewicht:	140 t	Wassermacher:	2 x Osmosis, 5000 l/d
Material:	Karbon-Pre-Preg/Komposit	Abwassersystem:	Hammond, 1000 l
Ballast:	50 t	Winschen:	Harken 1240
Ballastanteil:	36 %	Holen und Trimmen:	Magic Trim/Cariboni
Takelung:	Slup	Furler:	Wally, Cariboni
Mast/Baum:	Hall Spars/Marten Spars	Bugstrahlruder:	Max Prop, einziehbar
Masthöhe über Deck:	55,00 m	Klimaanlage:	Condaria
Segel:	North Sails	Passarelle:	Besenzoni
Segelfläche:	900 m ²	Elektronik:	Skanti, B&G, Furuno, Leica
Segeltragezahl \sqrt{AS}/\sqrt{D} :	5,78	Tender:	Castoldi 16
Motor:	Caterpillar	Farbsystem:	Dupont
Motorleistung:	410 kW@2100 1/min	Konstruktion:	Tripp Design
Getriebe:	Servogear	Interieur Design:	Odile Decq
Propeller:	5 Drehflügel, 45 mm Durchm.	Exterieur Design:	Wally
Kraftstoff:	14 000 l	Klasse:	RINA Charter 100A, MCA
Reichweite:	3000 n mile @ 12 kn	Werft:	Wally, Fano



Ansichten: durch Terrasse und steilen Steven unverkennbar eine Wally. Der Blick ins Interieur offenbart die riesigen Ausmaße der 143er. Achtersalon und Technikraum für Motor, Generatoren und Hydraulik beanspruchen den Löwenanteil unter Deck. Das Schanzkleid suggeriert ein riesiges Cockpit.

ausgeklügeltes Interieur mit weiß lackierten Paneelen und Schränken sowie weißen Polstern über dunklen Mahagoniböden zu schweben scheint. Lediglich einige orange lackierte Kommoden und versenkbare TV-Schirme bringen Farbtupfer unter Deck. Im Vorschiff dann der ganz große Effekt: Hier erwartet den Eigentümer ein auf Knopfdruck sich öffnendes Badebassin im Karbon-Look – ganz so, wie wir es von einer Wally erwarten.

Offshore dinghy

Wally's "Esense" is minimalistic. The 44 metre carbon-prepreg composite sloop by Tripp Design was built for transatlantic voyages and appears like an oversized dinghy. Her clear teak deck is only interrupted by the centre cockpit and the flush toned decklights. The helmstands and the stylish control console reflect in the stern windows. The spacious and light interior by the Spanish stylist Odile Decq features white upholstery and ceilings in the salon, contrasting with the dark mahogany of the floors and wall panelling. The grey-blue hull with the typical bow cuts the waves like a rocket. Huge winches are located around the mast foot. The deck is surrounded by an impressive bulwark for additional freeboard and form stability. Whilst sailing manoeuvres, all mooring, rigging and trimming gear is hidden behind flaps in the bulwark, which also accommodate the bollards and the air-conditioning intakes, the engine room vents, the locker seats and in total five Magic Trim systems, of which four are for the main and one for the jib sail. Setting the main sail takes only five minutes, the jib three. The five ton Hall Spars carbon mast with its four cross-trees and in total 900 sqm sail area measures 55 metres above deck. It houses the exhausts for the bilge, fuel and grey water tanks, with the outlets below the first cross-tree. The 410 kW Caterpillar diesel runs vibration-free.