



Farewell Southern Wind 100 Deck Saloon

Die Eigner der ersten Southern Wind 100 DS haben den Bau ihrer neuen Yacht in der südlichen Hemisphäre hautnah miterlebt. Amanda McCracken war zur Probefahrt vor Ort in Südafrika.





Engagement und alle ihre Fähigkeiten einbringen. Von dieser Energie und Präsenz lassen potenzielle Kunden sich gern anstecken und werden schnell Teil jener Familie, die ihre Netze von Genua, dem Firmensitz, über Mailand, wo sich das Konstruktionsbüro für dieses Projekt befindet, bis nach Kapstadt, wo gebaut wird, ausgebreitet hat.

Der Eigner von *Farewell* ist ein erfahrener Segler, der sich seine Traumyacht bauen lassen wollte, ohne den aktuellen Trend zu horrenden Preisen bei Maßanfertigungen mitzumachen. Nach mehreren Grand Soleil-Modellen und einer Ron Holland-Konstruktion schwebte ihm ein Projekt vor, in das er seine gebündelte Energie, seine Ideen und seine Gefühle würde einbringen können, da die Entscheidung für den Bau einer Yacht für ihn eine Entscheidung

ist, die man mehr mit dem Herzen als mit dem Verstand trifft.

Mit seinen sehr eigenen Vorstellungen im Kopf hielt er Ausschau nach Rissen und Innenausbauplänen möglicher Semi-Custom-Modelle. Die Entwürfe zweier Southern Wind Yachten beeindruckten ihn dermaßen, dass er weiter in dieser Richtung suchte. Bei seinen Gesprächen mit Willy Persico erfuhr er, dass Southern Wind-Modelle echte Semi-Custom-Konstruktionen sind und dass es nicht reicht, sich für den Riss A, B oder C zu entscheiden. Denn wengleich der Entscheidungsfreiheit bei der Planung einer Southern Wind gewisse Grenzen gesetzt sind, damit der Preis nicht ins Unermessliche steigt, so ist doch zugleich ein hohes Maß an Flexibilität möglich.

Der Eigner, der gern schnell und wild segelt,



Ausklappbarer Esstisch (o.) im Deckssalon aus dessen Polstersofas man bequem das Geschehen draußen beobachten, in großer Runde tafeln oder sich Videos oder Fernsehfilme zu Gemüte führen kann (u.).

wollte jetzt eine komfortable Familienyacht, die aber soviel Power haben sollte, dass auch die Seinen das ihm bestens bekannte berauschende Segelgefühl erleben könnten, frei nach dem Motto „Segle schnell und lebe langsam“. Sie alle wollten eine Yacht, mit der sie mit Kapitän und Kleincrew im Mittelmeer und als Mitglieder des Costa Smeralda Yacht Clubs insbesondere vor Porto Cervo würden segeln können. Bei der Klassifizierung war zu berücksichtigen, dass der Eigner wegen seiner beruflichen Verpflichtungen nicht ständig auf dem Wasser würde sein können. Andererseits hielt er es für ein Verbrechen, eine Yacht mit so viel technischem und mechanischem Know-how untätig im Hafen zu lassen. Was tun? Nach MCA-Vorschrift für uneingeschränkten Chartersinsatz bauen? Das hätte Abstriche an dem geplanten

Von Südafrika, seinen Bewohnern, seiner Atmosphäre und seinen atemberaubenden Landschaften geht ein ganz besonderer Reiz aus. An Luxusyachten jedoch denkt im Zusammenhang mit dem Land am Kap kaum jemand. Was also in aller Welt hat den in Italien, dem Land der unzähligen Werften, heimischen Eigner der ersten Southern Wind 100 DS bewogen, sich seine Yacht am anderen Ende der Welt bauen zu lassen?

Der Tafelberg im Hintergrund war eine Traumkulisse für die größte bis dato bei Southern Winds gebaute Yacht. Kapitän, Crew und Werftarbeiter hatten alle Hände voll zu tun, um die schnittige, vortriebstarke Yacht für die Ablieferung an ihren Eigner klar zu machen. Die Endphase vor der Übergabe einer Yacht ist meist für alle von der Planung bis zur Fertigstellung am Projekt Beteiligten recht spannungsgeladen. Hinzu kam, dass auch die Eigner der dritten 100 an Bord erwartet wurden. Bei dieser Gelegenheit fiel uns das ganz besondere Verhältnis auf, das zwischen Southern Wind und seinen Kunden besteht.

Die Anfänge der Werft liegen gerade 15 Jahre zurück. Damals kam Guglielmo – oder Willy, wie er sich am liebsten nennen lässt – Persico, ein Mann der Herausforderungen liebt und

eine ansteckende Begeisterung für Yachten hat, nach Südafrika, um sich dort eine Yacht bauen zu lassen. Doch die Werft ging pleite und Persico übernahm den Betrieb, um sein Projekt noch zu Ende bringen zu können. Der Rest ist, wie man so schön sagt, Geschichte.

Statt Großserien baut Southern Wind seither Jahr um Jahr ihre drei Yachten von 22 – 36 m – mehr Länge ist auf der aktuellen Anlage nicht drin. Auf ihre maßgefertigten Produkte sind die Werftmitarbeiter sehr stolz. Angesichts der weiten Entfernung vom Nabel der Yachtwelt verpflichtete die Werft mehrere Manager, die sich der Qualitätskontrolle und der Ausbildung heimischer Handwerker im Kompositbau und Laminieren widmen, so dass die Werft vom kleinsten Kohlefaserbeschlag bis hin zu Deckfenstern und Kielen nahezu alles im Alleingang fertigen kann.

Der kleine, aber feine Unterschied zwischen einer Semi-Custom-Yacht und einer Southern Wind dürfte für manchen Eigner ein attraktives Kaufargument sein. Ganz wichtig ist auch die persönliche Projektbetreuung durch Willy Persico und sein Team. Bei Southern Wind unterzeichnet der Kunde einen Vertrag über ein Qualitätsprodukt, für das alle Beteiligten vom ersten Vorgespräch bis zur Übergabe volles



offenen, hellen Interieur durch zusätzliche Schotten und Brandschutztüren mit sich gebracht. Ein weiteres Dilemma war die Flaggenfrage. Als Italiener wollte der Eigner unter den Farben seines Landes segeln. So wurde die italienische Klassifizierungsgesellschaft RINA, die unlängst ihren eigenen ‚Code of Practice‘ aufgestellt hatte, zu Rate gezogen. Von einigen Ergänzungen abgesehen deckte er sich im Wesentlichen mit den MCA-Vorschriften, und so wurde *Farewell* in Italien für den Chartereinsatz bis maximal 60 sm von der Küste entfernt eingetragen. Weiter weg würde die Yacht nach Ansicht des Eigners mit Chartergästen

sowieso nicht segeln. *Farewell* ist damit die erste Yacht, die nach der neuen italienischen Regelung klassifiziert wird.

Der Entwurf für den Rumpf wurde mit Bruce Farr gemäß „ordentlich Vortrieb und Stabilität“ ausgearbeitet, das Konzept für Deck und Innenausbau mit Mario Pedol von Nauta Design. Ursprünglich sollte die Yacht eine Länge von 24 m nicht überschreiten, doch je länger die Wunschliste des Eigners wurde, umso mehr wuchs die Yacht.

Der mit einer Negativform in tadelloser Qualität gebaute Sandwichehrumpf aus Kohlefaser und Kevlar hat ein Innenleben aus leichtge-

wichtigem und zugleich festigendem Corecell. Für einen optimalen Verbund wurden die einzelnen Schichten im Vakuuminfusionsverfahren trocken laminiert. Unter Deck wünschte der Eigner eine klassische Teak Einrichtung mit weißen Decken, eine helle, offene Atmosphäre mit einigen typisch italienischen Einrichtungsdetails und eine unkonventionelle Raumgliederung. Vom Achterdeck aus betrachtet fügt sich der Deckssalon perfekt in das flache Profil, das sich in sinnlicher Rundung über das breite Mittelcockpit nach oben schwingt und elegant in eine Abfolge dunkel getönter, geneigter Scheiben mündet. Zwei bogenför-

Unterhalb des Deckssalons gibt es vorn einen kleinen Vorsalon zum Lesen oder Arbeiten mit Zutritt zur vorderen Gästekabine und der Eignersuite.



Das glatte Deck mit den bündig eingebauten Decksfenstern wird nur durch vier Fallwischen am Mast unterbrochen

mige Rillen in den Cockpitsüßls sind der einzige dezente Hinweis darauf, dass bei Schlechtwetter eine Rahmenstruktur aufgestellt und der gesamte Außenbereich durch ein mit Reißverschlüssen befestigtes Verdeck mit integrierten Perspex-Fenstern geschützt werden kann.

Farewells Deck ist vom Bug bis zum Heck hindernisfrei, die scheinbar nahtlos verlegten immensen Teakflächen bestehen aus langen Planken, die mit Epoxy, Nuten und Kleber so miteinander verbunden sind, dass eine unsichtbare, wasserdichte Naht entsteht. Das glatte Deck mit den bündig eingebauten Decksfenstern wird lediglich durch vier Fallwischen am Mastfuß unterbrochen. Sechs Harken-Wischen und die Beschläge zum Trimmen der Segel befinden sich im Arbeitscockpit mit den beiden eigens entworfenen und auf der Werft

gebauten Steuersäulen mit Fünf-Speichen-Rädern, alles zusammen aus Carbon.

Die sicherheitstechnische Forderung der Klassifizierungsgesellschaft nach einer 85 cm hohen Reling mit drei Drahzügen und integrierten Belegklampen vom nahe dem Bugkorb fand der Eigner anfangs überzogen - beim Anblick der Detailzeichnungen rastete er, wie er selbst zugibt, aus - fand jedoch im Endeffekt, dass das Ganze ganz gut aussieht.

Beim Verlassen der Marina, aus der die Yacht sich unter minimalem Einsatz des Max Power-Bugpropellers spielend leicht herausmanövrieren lässt, nutzen wir die Zeit bis zum Segelsetzen für eine Stippvisite unter Deck mit der recht ausgefallenen Raumgliederung. Der Salon liegt zentral über dem Maschinenraum mit dem Cummins Hauptmotor und den beiden Onan-

Eignerschlafgemach mit Bad mit Bidet (o.), eine der Gästekabinen (u.M.) und sinnvolle Details wie offene Schubladen (u.l.) und Rumpffenster, die blickdicht verschlossen werden können (u.r.).



**Geräumiger Arbeitsplatz für die Crew mit Navi und Galley sowie Kabinen drum herum (r.).
Crewkabine mit Bad und Maschinenraum (u.).**

Generatoren. Ein paar Stufen tiefer nach vorn stößt man auf eine erste Doppelkabine und auf die Eignersuite, die sich zum Bug hin verjüngt. Achtern des Salons liegen zwei weitere Kabinen jeweils mit zwei Einzelbetten und eigenem Bad. Eine Flurtür zum Crewquartier sorgt dafür, dass Gäste und Crew ungestört sind. Neben den Kabinen befindet sich der Eingang zu dem sehr geräumigen Maschinenraum.

Ungewöhnlich ist das Layout des Achterschiffs mit Crewunterkünften auf drei und der maßgeschneiderten Profigalley auf der vierten Seite. Navigation und Kartentisch, der zugleich als Esstisch für die Crew fungiert, sind gut zugänglich in der Mitte platziert. Ein Aufgang führt in das Arbeitscockpit. Auf langen Überfahrten nächtigen die Eigner nicht im Vorschiff, sondern siedeln in eine der ruhigeren Kabinen hinter dem Salon um.

Unter dem extrem flachen Aufbau, der dem Wunsch des Eigners entspricht, im Sitzen aus dem Fenster schauen zu können – auf See wie auch vor Anker – fühlt man sich nicht beengt. An BB gibt es einen großen Tisch mit Blick auf den Plasma-TV-Bildschirm, gegenüber einen höhenverstellbaren Tisch mit Sitzrunde. Die Einrichtung wird im Eignerbereich durch wunderschönes Leder in hellbeige und feuerrot bestimmt, für Diskretion und Lichtschutz sorgen Vorhänge an den Rumpfenstern sowie Decksfenster mit Fliegenschutzgittern.



Das ausgewogene, geteilte Kutterrigg mit breitem, durchgelattetem Spectra-Carbon-Großsegel und einem modernisierten, unter Deck eingebauten Reckmann-Fockroller wird per Knopfdruck von den Steuerpulten aus bedient. Nach dem Segelsetzen übernahm der Eigner die Seil getriebene Steuerung der Yacht, die sich so leicht wie eine Jolle dirigieren ließ. Bei nur knapp über 15 kn scheinbarem Wind legte *Farewell* mit dichten Schoten und gespannten Achter- und Backstagen eindrucksvolle 12 kn vor.

Wie bei anderen Großyachten auch gibt es

aufgrund der Position des Ruderschiffs keine Garage, sondern einen durch ein wasserdichtes Schott abgeteilten Stauraum mit integriertem Tauchflaschenstauraum und einer ausklappbaren Treppe als Verbindung zwischen dem Achterdeck und der Badeplattform sowie eine ausziehbare Gangway. In den riesigen Heckstauraum davor führen zwei Einstiegsluks im Achterdeck. Das 4,6-m-Novurania liegt bei Überfahrten auf dem Vordeck und wird mit Hilfe eines Falls oder in den Großbaum eingebauter Haken zu Wasser gelassen oder an Bord gehievt.

BY

FAREWELL

L.ü.A. 30,2 m	Generatoren (Haupt-/Notstrom)	Rumpfanstrich Alexseal
LWL 26,2 m	Onan 22,5 kW und Onan 9,5 kW	Bauweise Sandwich Kohlefaser/
Breite 6,7 m	Frischwasserbereiter 2 x	Kevlar
Tiefgang 3,6 m	Tecnicomar 180 l/Std., Spectra	Klassifizierung RINA
Verdrängung (leicht) 59,2 t	150 l/Std.	Chartererkategorie
Takelung Kutter	Frischwasser 2.100 l	Yachtmanagement Southern
Mast/Baum Nordic Mast/Marten	Schmutzwasser/Fäkalien 650 l	Wind
Spars	Feuerlöschanlage Novac 1230	Konstrukteur Farr Yacht Design,
Segelfläche 424 m ²	Sicherheitssystem Alarm B Ticino	Annapolis
Segel Quantum Sails	Bordüberwachung San Giorgio	Außenstyling Nauta Design
Rollreiffs Reckmann	Sein	Innendesign Nauta Design
Winschen Harken	Klimaanlage Frigomar	Preis 7,4 Mio. EUR zzgl. Mwst im
Motor Cummins QSB 5.9 MCD	Navigation Radar Navnet 36 NM,	Auslieferungsland
227 kW bei 2.600 U/min Common	Radar 24 NM, GPS (Furuno); B&G	Charter Rigo Yachts International,
Rail	Hydra 2000	Tel. +39 06 50 90 222,
Propeller Varifold – Bruntons	Kommunikation VHS-SSB Furuno	e-mail: info@rigoyachts.it
Reisegeschwindigkeit 10,5 kn	Unterhaltung nach Eignerwunsch	Werft/Baujahr Southern Wind
Treibstoff 5.000 l	Eigner und Gäste 8	Shipyard/2006, c/o Pegaso s.r.l.
Reichweite (unter Motor)	Crew 4	Yacht Division, I-16121 Genova,
3.400 sm	Beiboot Novurania 4,3 m	Tel. +39 010 570 40 35, + 39 050
Bugpropeller MaxPower R321/4	Passerelle Kohlefaser, hydraulisch	831 2038
24 kW, hydraulisch über Zapfwelle	ausfahrbar	e-mail: info@pegasoyd.com

