



Wir haben die Ice 70rs getestet, die Racing-Sport-Version eines Segelboots, das auf seinen Eigentümer zugeschnitten ist.

Ice Yachts 70rs die „maßgeschneiderte“ Segelyacht Made in Italy

Häufig stolpert man über das Wort „Boutique-Werft“, was soviel bedeutet, dass man auf die individuellen Wünsche des Kunden für sein neues Boot eingeht. Wir finden, dass bei der Werft Ice Yacht dieses Wort völlig angebracht ist, und das wurde uns auch bei einem Gespräch mit dem Eigner der Yacht bestätigt, die Gegenstand unseres Tests ist. Die Werft kümmert sich nicht nur persönlich um die Wünsche während der Planungsphase, sondern steht dem Kunden auch nach der Übergabe des Boots zur Seite, um ihm die besten Lösungen für alle, selbst die kleinsten Bedürfnisse anzubieten. Dieses Konzept ist Marco Malgara und Maria Ingrid Torres zu verdanken, CEO beziehungsweise Präsident der Ice Yachts, die nicht nur privat, sondern auch beruflich ein Paar sind. „Ich arbeite eigentlich als Chirurgin“, erklärt uns Frau Dr. Torres, „aber ich nehme mir die Zeit, um meinen Mann zu unterstützen und seinem Knowhow, das in erster Linie auf die technische Entwicklung ausgerichtet ist, um den Kunden immer bessere und zuverlässigere Boote anzubieten, eine weibliche Komponente zu verleihen“.

Mit diesen Vorkenntnissen sind wir an Bord der Bandido gegangen, das zweite Exemplar von Ice Yachts 70 und die erste in der Version „rs“, was nicht Raised Saloon bedeutet, wie wir zunächst

annahmen, sondern Racing Sport, eine der vielen Anspielungen dieses Bootes auf den Autorennsport. Die Yacht, die 2021 auf der Bootmesse in Cannes präsentiert wurde, hatte sofort großen Erfolg mit inzwischen 4 verkauften Exemplaren, (zwei bereits vom Stapel gelassen und zwei noch im Bau), während die Verkaufsverhandlungen von weiteren zwei Exemplaren im Endstadium sind. Interessant ist, dass die meisten Kunden von Ice Yachts Ausländer sind, die begeistert vom Made in Italy sind und meist aufgrund von Mundpropaganda anreisen, was beweist, dass die Käufer mit den bisher konstruierten Booten sehr zufrieden sind und sie hoch schätzen.

Normalerweise besichtigen wir bei unseren Tests die Boote zunächst im Hafen, um die Details der Außen- und Innenausstattung zu begutachten, und stechen dann in See, um die Leistungen zu überprüfen. Dieses Mal war das Gegenteil der Fall: Wir hatten ein Treffen an einem Hochsommertag in der Marina von Varazze an der ligurischen Westküste vereinbart. Während wir die Staatsstraße Aurelia entlangfuhren, konnten wir von einem bestimmten Punkt aus schon von weitem eine riesige Yacht sehen, die bereits auf dem Meer segelte. Anschließend wurden wir mit einem Schlauchboot an Bord gebracht, von dem wir aus nächster Nähe die eleganten Formen des Bootes

unter Segeln bewundern konnten, die vom Studio Felci Yacht Design stammen. Um zu beobachten, „wie sich ein Boot auf dem Wasser bewegt“, bedarf es ein Minimum an Erfahrung, es liefert aber wertvolle Informationen, vor allem wenn man danach an Bord geht. Zum Beispiel das ruhige Gleiten über eine kurze, fast ein Meter lange Welle bestätigte uns den Komfort unter Deck, was wir während unserer Inspektion überprüfen konnten. Die sogenannte „Kelchform“ des Rumpfs ist den neuesten Studien über Strömungsdynamik zu verdanken, die Felci durchgeführt hat, um eine perfekte Balance zwischen Formstabilität und geringster nasser Oberfläche bei verschiedenen Geschwindigkeiten zu erreichen und so die Leistungen zu verbessern, ohne dafür Platz im Innenbereich oder auf Deck opfern zu müssen.

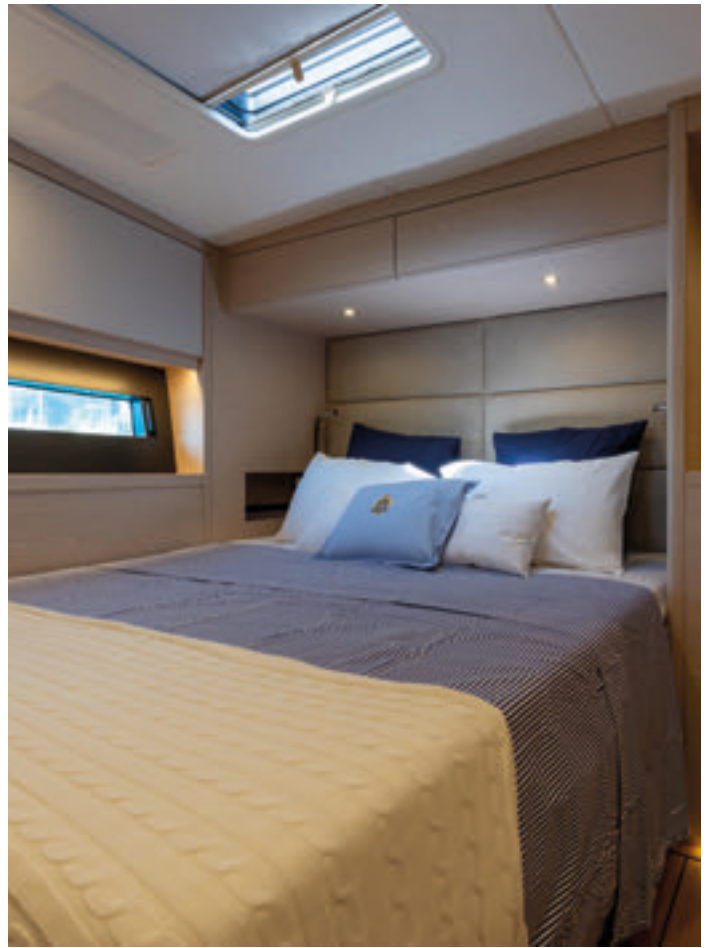
AN BORD

Kaum an Bord werden wir von den klaren und schlichten Linien des Decks mit all den optimal integrierten Segelvorrichtungen überrascht, von der Geräumigkeit sowohl im Cockpit als auch auf Deck, und von den breiten, durch nichts behinderte Seitendecks, die an der Bordwand entlangführen. Zur Klarheit der Formen trägt auch die sehr elegante, metallisch graue Farbe des Rumpfes bei, eine Nuance, die aus der Autobranche stammt und auch für die Außenverkleidung des Cockpits und das Deckshaus verwendet wurde. Optimal ist auch die Form der Säulen für die Steuerräder, da die für die vielen Instrumente und Tasten für die elektrischen Winschen notwendigen Bretter oft zu einem schwerfälligen und ästhetisch diskutablen Design führen. In diesem Fall nehmen sie jedoch die graue Farbe und die Form des Deckshauses wieder auf, was dem Ganzen eine formale Kohärenz verleiht.

Im Cockpit befindet sich ein raffinierter Klapptisch mit einer Carbonbasis, in deren Inneren sich ein selbstaufblasendes Rettungsboot verbirgt. An dem geräumigen Heck befindet sich ein großer Raum, den man über das ausklappbare Sonnendeck am Heck oder über eine Bodenluke erreichen kann. Er dient in erster Linie als Garage für einen bis zu 4,20 m langen Tender (im aufgeblasenen Zustand), der von einem kleinen Kran aus Carbon manövriert wird. Rumpf und Deck bestehen aus Verbundglas mit Carbonfaser, eine Mischung, die speziell für die Werft Ice Yachts hergestellt wird. Mast und Baum sind aus Axxon-Carbon, während das Teleskop-Kiel mit Cariboni-Hydraulik, das von Galetti konstruiert wurde, 4,50m in die Tiefe reicht und auf 2,80m reduziert werden kann, so dass man die meisten der Häfen anlaufen kann.

Die Ice 70rs verdrängt 50 Tonnen, circa 10 Tonnen weniger als ein 70 Fuß großes Boot.





Ingrid Torres Malgara

AUF SEE

Am Ruder bestätigt sich das, was wir schon vom Schlauchboot aus gesehen haben: das Boot ist wendig und reagiert mit der Schnelligkeit eines 50 Fuß großen Schiffes. Gleichzeitig hat man das angenehme Gefühl, etwas Starkes in den Händen zu halten, es aber stets unter Kontrolle zu haben. Sobald die laminierten Segel gesetzt sind, ist das Ruder im Gleichgewicht und die Ice 70 bleibt stabil auf ihrem vorgegebenen Kurs, ohne dass man korrigierend eingreifen müsste. Als wir bei etwa 12 Knoten Windgeschwindigkeit gesegelt sind, hat das Boot vor dem Wind in einem Winkel von 35° eine optimale Geschwindigkeit von 9,6 Knoten erreicht, die noch beschleunigt werden kann, wenn man gegen den Wind segelt. Das Ruder reagiert schnell und geschmeidig und die Wendemanöver sind leicht zu kontrollieren. Die Tasten für die elektrischen Winschen auf dem Steuerbrett ermöglichen das Setzen der Segel, aber beim Bergen muss ein Mitglied der Mannschaft helfen, während der Schlitten für das Großsegel vollautomatisch vom Steuermann manövriert werden kann. Bevor wir für unseren Test an Bord gingen, konnten die Journalisten, die vor uns dort waren, von einem morgendlichen Nordwind mit circa 20 Knoten

profitieren, bei dem die Ice 70rs ganz ruhig und sicher mit einer Geschwindigkeit von 11 Knoten segelte und mit einem fast 400 m² großen Gennaker bei Windböen fast 15 Knoten erreichte. Um zum Hafen zurückzufahren haben wir natürlich den Motor angeworfen, einen Yanmar mit 195 PS. Der durch die Schalldämmung des Maschinenraums sehr leise Motor ermöglicht dem Boot bei 2800 Umdrehungen mit 10 Knoten zu segeln, während die empfohlene Reisegeschwindigkeit bei 2000 Umdrehungen pro Minute liegt.

DIE INNENRÄUME

Kaum waren wir an Bord gegangen, haben wir uns unter Deck begeben, um unser Gepäck abzustellen. Wie oben bereits erwähnt, hatten wir am Beginn eine steile Welle, die man unter Deck jedoch kaum spürte. Die Ice 70rs segelte fließend mit leichtem Stampfen ohne zu Rollen. Wir hörten nur das Aufschlagen der Wellen gegen den Rumpf, eine wahre Musik, aber kein Knarren, was der Sorgfalt zu verdanken ist, mit dem die Strukturen und das Deck laminiert wurden. Vom ästhetischen Gesichtspunkt aus gesehen überwiegt das Gefühl von viel Raum und Licht, was sicherlich an der Verwendung von gebleichtem Buchenholz für die



Innenräume und die Seitenfenster des Deckshauses liegt, aber auch an dem Geschmack des Reeders, ein Architekt mit ganz klaren Vorstellungen. Die gestalterische und handwerkliche Fähigkeit, seine Wünsche zu realisieren, bringt uns wieder auf die Definition von Boutique-Werft zurück. Wenn man die Treppe hinabsteigt, kommt man in eine Dinette, die sich an der breitesten Stelle des Schiffs befindet: rechts ein Esstisch und ein L-förmiges Sofa, links ein geräumiger Wohnbereich mit zwei Designer-Sesseln von Frau, die während des Segelns verankert werden können. Aus Erfahrung wurden einige mit Leder verkleidete Handläufe installiert, die nützlich sind, um sich in einem so weitläufigen Raum zu bewegen, der wenige Möglichkeiten zum Festhalten bietet. Richtung Bug befinden sich auf der linken Seite der Kartentisch und ein multifunktionaler Monitor sowie der Platz für drei Kühlfächer und eine Eismaschine. Gegenüber, genau in der Mitte des Boots, teilt eine Art Wand den Küchenbereich ab. Eigentlich handelt es sich hierbei um eine elegante Lösung für die Halterung des einziehbaren Kiels. Von dort kommt man in die einfache, aber komplett eingerichtete Küche, von der aus man bequem die Tischgäste bedienen kann.

Das Mittelschott ist in der Wand eingelassen, die die Dinette von der Reederkabine trennt und kann gut überprüft werden, indem man eine kleine Tür öffnet. Die Reederkajüte befindet sich am Vormast und ist mit einem Doppelbett und einem kleinen Büro ausgestattet. Zum Bug hin befindet sich das Bad mit Duschkabine, während die Mannschaftskajüte mit Stockwerkbett ganz vorne am Bug liegt und einen Zugang vom Deck hat. Am Heck gibt es zwei identische Doppelkabinen für insgesamt vier Gäste. Da die Bandido im Golf von Mexiko und in der Karibik unterwegs sein wird, wurde neben einer sehr effizienten Klimaanlage auch eine doppelt gespeiste elektrische Anlage eingebaut mit 220 Volt für Europa und 110 Volt für den amerikanischen Standard. Eines der vielen kleinen Extrawünsche, für die die Ice-Yachts-Werft die passende Lösung gefunden hat.

Technische Daten:
Gesamtlänge: 21,30m
Wasserlinienlänge: 19,80m
max. Breite: 5,76m
Tiefgang: 2,80/4,40m

Giuliano Luzzatto

