



ICE 80 Sport: Anders als bei der ICE 80 Blue Water Sport ist hier das Arbeitscockpit nach hinten offen, das Gästecockpit schließt sich nahtlos an.

MAXI-MODELL AUF DIÄT

ICE Yachts stellt mit der ICE 80 Sport eine neue Maxi vor, die Regattaambitionen mit Cruising-Qualitäten verbinden soll. Die 24 Meter lange Carbon-Sloop (plus 2,20 Meter Bugsprit) entstand zusammen mit Felci Yacht Design. Mit einer Verdrängung von nur 31,8 Tonnen ist das neue Modell ganze 5,8 Tonnen leichter als die vor zwei Jahren vorgestellte ICE 80 Blue Water Sport. Auch Mitbewerber in dem Segment wie die Swan 80 (42,6 Tonnen) und die Y8 aus Greifswald (38,8 Tonnen) bringen deutlich mehr auf die Waage (Heft 6/24). Rumpf und Deck entstehen als Sandwich im Vakuuminfusionsverfahren mit geschlossenzelligem PVC-Kern. Die Carbon-Bauweise erstreckt sich über alle tragenden

Elemente – auch Mast und Baum bestehen aus Kohlefaser, ebenso Bugsprit und stehendes Gut. Neben der Konstruktion ist auch das Deckslayout für schnelle Segelwechsel und effiziente Trimmarbeit ausgelegt. Im Gegensatz zur ICE 80 Blue Water Sport ist das Arbeitscockpit der reinen Sport-Variante nach hinten offen und geht nahtlos in das davor gelegene Gästecockpit über. Für den Antrieb unter Motor arbeitet ein Cummins B4.5L mit 184 Kilowatt Leistung, dazu sichert ein Mase-Generator die Energieversorgung an Bord, wobei hier auch das Victron-Batteriepaket einspringen kann. Bei Hafenmanövern hilft ein Sloop-Bugstrahlruder sowie optional noch ein Heckstrahlruder. Jede ICE 80 Sport entsteht als Custom-Bau nach Eignerwunsch, die Werft bietet individuelle Layouts und Interieurs an. iceyachts.it



Power 64: Die Seitendecks sind bis zu 70 Zentimeter breit bei einer Relingshöhe von rund 75 Zentimeter. Cockpit und Fly treten als große Salons im Freien auf.

KLEINE SCHWESTER

Solaris erweitert mit der Power 64 ihre Long-Range-Reihe. Erst im Januar 2026 feierte die Power 70 Premiere in Düsseldorf. Auf der 19,70 mal 5,62 Meter großen Basis hinterließen Dragoni Design Lab, 3 Studio und das Solaris-Power-Design-Team ihre Handschrift. Serienmäßig sind drei Kabinen plus Crew-Unterkunft vorgesehen, optional gibt es vier Gästesuiten – mit oder ohne Crew-Bereich. Den Antrieb übernehmen zwei Volvo-Penta-IPS1200-Motoren mit jeweils 662 Kilowatt Leistung (Reise: 18 Knoten), als Alternative stehen IPS1350-Pakete mit 735 Kilowatt zur Verfügung, die maximal bis zu 28 Knoten liefern. Die Rumpfform des 36-Tonnners wurde exakt auf die Antriebsart abgestimmt, sie hält den Kraftstoffverbrauch niedrig und liefert sowohl im Gleitbetrieb als auch im langsameren Verdrängermodus beste Fahreigenschaften. Kreiselstabilisatoren sollen hier überflüssig sein. solarispower.com