

# wave



PAUL CAYARD > SILENT 55 > LEADER 33 > ROUTE DU RHUM > RMSR > MALTA > NORDSEE

THE NEW GENERATION OF YACHTING



55



64



79



Solar powered electric propulsion

Luxurious living and limitless traveling  
Clean, silent and self-sufficient  
100% powered by solar ingenuity



www.silent-yachts.com · office@silent-yachts.com

NOW OR NEVER



Stefan Dietjen  
WAVE Chefredaktor

Es soll Weltreisende geben, die sich seit Jahren auf ein grosses Spring auf den Moment des Lebensbeswehns vorbereiten. Fast ist alles erledigt, nur die letzten Punkte auf der To-Do-Liste sind noch zu erledigen. Die im Abgang auf dem Meer auf das ferne Ausruhmort wartet, da noch eine Formalität zu erledigen haben oder dort noch etwas an Schiff verbessern müssen. Und dann geht der Wind weg, die Himmelszeichen lauten früher als sonst, so wartet man eben auf die nächste Saison. Die Jahreszeiten drehen sich, es geht nichts mehr geht. Man erzählt, es gibt vollangeregnete Tachten, diese verkaufen sind. Demen Eigen haben ihren Traum begeben oder einfach aufgegeben, weil sie den richtigen Zeitpunkt verpasst haben. Irgebenweise er der Mut nicht mehr da, es kann vielleicht doch ganz anders im Leben sein die Angst vor dem Unbekannten frisst an der Seele.

So ein bisschen sehr ich nach Parallelen zu der Fertigstellung eines WAVE-Magazin. Natürlich weniger dramatisch und jedoch. Aber man könnte immer noch diesen Artikel zum Beispiel, da etwas helfen und dort noch Zusatzinfos einbauen. "Start Infomoney am ready" lassen jedoch eine pragmatische Business- und Ingenieurheit, erbringen keine durchsich auch unterwegs gefest werden. Egal ob man zur Weltreisung, in einer Jagd oder für den Wochenendstern startet, fertig ist man ja ebenfalls. Da lässt sich Perfektion schon

manchmal ein oder Portion Flexibilität ersetzen. Daran: Wenn Sie in dieser Ausgabe das Portrait und die 10 Fragen vermissen, seien Sie unbesorgt – es geht weiter mit dieser erfolgreichen Serie. Dieses Mal war es wieder leicht und es hat kein böses Willen semitisch nicht geklappt – und irgendwann mussten wir in Druck gehen. Dafür hat unser Team: David mehr als 10 Fragen an Paul Cayard gestellt und dessen Antworten finden Sie ab Seite 24. Ein eigenes Interview wir mit dem offiziellen Motorsportmagazin für den Sommer. Wir haben nun auch gelernt eine Auswahl getroffen und bitten die Wichtigsten um Verzeihen. Auch bei unserem Regattabericht über die Rolex Middle Sea Race sind die Route du Rhum haben wir nicht über die Ereignisse ständiger Teilnehmer geschrieben. Alle, die dort unterwegs waren, verdienen unsere Aufmerksamkeit.

Wir wünschen Ihnen, dass Sie sich auf viele tolle Stunden und Meilen freuen können – genug auch für die nächste WAVE-Ausgabe, die es wieder in sich hat. Auch angereizte Feiertage sind ein schöner Schritt begleiten unsere besten Wünsche an Sie – wir haben uns im neuen Jahr wieder – Happy 2019!

Stefan Dietjen  
und die ganze WAVE-crew  
stefan.dietjen@wave-mag.ch

PS: Ein WAVE-Abos wäre auch eine gute Last-Minute-Geschenkidee – einfach an abo@wave-mag.ch schreiben, wir liefern auch gleich die passende Geschenkidee!

www.editorial | 5



wave 32

PEOPLE  
Peintres de la Marine  
Paul Cayard  
Walt & Roy Disney

YACHT  
Silent 55  
Yamaha 15M  
Jeanneau Leader

ACTION  
Rolex Middle Sea Race  
Route du Rhum

STYLE  
Wave Mix

TRAVEL  
Valencia  
Nordsee  
Malta

REPORT  
Flat Earth Society



WAVE Magazin  
Wasser, Wind und Weltweit  
www.wave-mag.ch

MEHR  
Editorial 3  
WAVE Mix 6  
Cala 12  
Amin Strom 60  
Innereisen 69  
Technik 96  
Merke 98

www.content | 2

# SONNE IM SYSTEM



DAS DILEMMA BEGINNT SCHON BEIM TESTEN: DER ITALIENISCHE KOLLEGE AUS DEM MOTORBOOTSEKTOR SCHAUT VERZWEIFELT AUF SEIN TESTFORMULAR. HUBRAUM, DREHZAHL, HOCHSTGESCHWINDIGKEIT – SO VIELES AUF DER SILENT 55 PASST SO GAR NICHT IN SEIN SCHEMA. UND DAS IST EIN GUTES ZEICHEN, DENN SCHLIESSLICH VERKÖRPERT DAS SILENT-YACHTKONZEPT EINEN GANZ NEUEN ANSATZ IN DER CRUISING-WELT.

SILENT YACHT 55		
Länge	10,70 m	Schwerwasser 21,475 t, 21,520 t
Breite	3,80 m	Tonnagen 21,520 t
Tiefgang	1,00 m	Standardmaxi 21,520 t / Maxi 21,520 t
Verdrängung	17,2 t	Maxi 21,520 t
Wasser	1,50 l	46,600 l (23,300 kg)

SILENT YACHTS HANDELS GMBH  
www.silentyachts.com



**D**ie Silent 55 sieht zwar aus wie ein Motorboot. In Teil und Wahrheit ist sie jedoch ein Segler, einfach ohne Rigg und Segel. Man könnte sie Sessels-Regler nennen, denn anstelle von Windsegeln nutzt sie die Strahlenergie der Sonne. Die Solarpanels auf dem gesamten Kaddeck liefern die Energie in Batterien, aus denen auch die Elektroantriebe gespeist werden. Diese vier Motoren, die die Propeller von UJM antreiben, können so, dass sich bei Bedarf richtig herum drehen, die Leistung zu erhöhen. Ladet die Motoren auch wirklich? Kein Strom, kein Vorankern, kein Köhler aussetzen, nicht signalisieren, dass wir losfahren können. Trotzdem schaltet sich der ganze Kat wie von Zauberhand vom Quai weg. Mit Hilfe der nichtschiffsplatzierten Leuchtströme (Zweitschicht) liegt er parallel zur Karawane.

**SPART SOLAR CRUISING.** Kopf, Sonne und treibende Kraft hinter dem Silent-Yachtbauergesetz Michael Köhler, mit dem sich er sich auf der Yacht über die Wasser unterhält. Der starkere Anwalt fragte sich bereits in jungen Jahren, warum man nicht auf dem Wasser unterhält. Der starkere Anwalt fragte sich bereits in jungen Jahren, warum man nicht auf dem Wasser unterhält. Der starkere Anwalt fragte sich bereits in jungen Jahren, warum man nicht auf dem Wasser unterhält. Der starkere Anwalt fragte sich bereits in jungen Jahren, warum man nicht auf dem Wasser unterhält.

ich überlegt, dass diese Rückversicherung eigentlich gar nicht nötig ist. Ein Generator reicht völlig als Backup-Generator, sollte die Sonne mal länger überbewegt nicht scheitern. Und selbst das Aufladen setzt auf Energieeffizienz: anstatt in kürzester Zeit die Batterien vollzuladen, regelt das System die optimale Ladetrate bei geringstem Energieaufwand. Wie er die beiden Cruisern im angesetzten Reisegeschwindigkeit von 4 bis 5 Knoten gemessen wird feststellen, dass er den Generator gar nie in Anspruch nehmen muss. Trotzdem sollte man ihn ab und zu mal laufen lassen. Michael Köhler musste feststellen, dass der Generator auf seinem Vergängerschiff nach drei Jahren Nebenarbeiten nicht mehr gebraucht wurde. Ganze fünf Jahre lang wurde dieser Prototyp, die 46 Fuss lange Solarwinde, von Elpazar Köhler auf Foz und Huesca getrieben. 2010 ging er auf Huesca zu



quer durch Europa, dann folgte die Schweiz Meer und das Mittelmeer, das im Winter ziemlich ruppig sein kann, wie die letzten Anträge kann vor dem Testtag wieder eindrücklich überwiesen hatten.

Oh Stuen, Schweiß, Wüsten – die Solarware sparte für Programm mit zweiwöchigen Chartergeräten problemlos ab. Alles an Bord wurde über Solaranlage betrieben: Külschrank und Tiefkühler, Wasserpumpe, Waschmaschine, Herd, Grill, Klimaanlage – die Power reichte für alle sogenannten „Störfunktionen“ locker aus, Bunkerkosten inklusive. Die Solarpaneele, Batterien und Elektromotoren lieferten problemlos und wartungsfrei, zuletzt hatten die Antriebe mehr als 2'000 Betriebsstunden auf dem Zähler. „Die Elektromotoren sind Industriestandard und für mehr als 50'000 Betriebsstunden ausgelegt – natürlich wartungsfrei“, beschreibt Michael Köhler seine UQM Motoren, „wer also pro Jahr 500 Stunden im Einsatz einsetzt, kann das 100 Jahre lang machen.“ Danach muss

man lediglich die Lager für EUV wechseln – und die Fahrt kann weitergehen.

Es ist gar noch nicht so lange her, dass die Zürcher Privat-Solar die emissionsfreie Antriebsart durch Sonnenenergie in die Schiffsbranche brachte. 2012 konnte der futuristische Schweizer Katamaran seine Weltumrundung. Dabei schleppte die 80 Tonnen verdrängende Gefährt rund 12 Tausend an Batterien mit sich. Das Projektbudget wurde auf rund 15 Millionen Euro geschätzt. Nur sechs Jahre später befindet sich nicht auf einer Ozean-Solarjacht, die ebenfalls um die Welt reisen kann, aber mit jedem weiteren Kilometer Komfort und in einem sehr hochwertigen Ambiente. Der Unterschied dabei ist so augenfällig wie zwischen den ersten plumpen Mobiltelefonen und den heutigen Smartphones.

**LEBENS AUF ZWEI KÖRPERN**

Lesen wir kann nicht ohne Leistungsdienste Erika Egen und schauen von dem schwimmenden Idyll erhellend erlebend.

des Perlenozean an. Das Katamaran-Konzept bietet nicht nur einen viel Solarzellen-Fläche, sondern eröffnet auch viel Raum für das Entertainment- und Wohnkonzept. Hier und fertig präsentiert sich die Silent 55 nicht nur im Open Space von Salon, Küche und Innenraum und viel Licht und grossen stabilen Bereichen auch in den Kabinen und Badezimmern. Die Eigenkapitalisten bekamen in einem Haus die „Praktik, Suite mit Meerblick“. Das Schiffsinterieur nutzt die komplette Südfassade aus, mit dem umlaufenden Fensterstreifen in Deckhaus-Sil und das unterliegenden Frontfenster umstrahlt ein faszinierendes Aussehen mit Blick auf Wind, Wellen und Wolken. So gar nicht von dem typisch edeligen „Massallian“ haben die Städter vorzuziehen. Im Gegenteil, die Ausstattung ist wie man es an Land gewohnt ist richtigst: Herd, WC, verglaste Duschkabinen und erstklassige Laptops kultivieren die Badezimmereinstellung. Etwas kleiner dimensioniert, aber mit dem gleichen komfortablen Luxus und dank grossen Fenstern eben



Open Space mit Küche, Salon und Steuerstand



Badezimmer 2 in Silent 55 (links)



Obere Ebene auf Aussen

leben soll. Brauchen sich die Kabinen in den Doppelkabinen nicht zu verrecken. So können acht Personen in vier Doppelkabinen premiummäßig untergebracht werden. Wenn es ein Badergewinn nach vorne gebracht wird, dürfen es maximal 20 Personen an Bord gehen. Bei einer Atlantiküberquerung dürfen es 12 sein, so konnte sich eine achtköpfige Reise- oder Chartergruppe von vier Dreierkabinen vorne lösen lassen, deren Unterdeck im Kopf der Stänge liegen. Die Dreierkabinen sind die Gäste willkommen auf die Hybride, auf die Lagerflächen im Vorschiff oder auf die Sonnenliegen des Dinghyrumpfes verschieben lassen. Oder doch lieber im Innen- oder Aussenort? Auch seitlich des Deckhauses sind noch Sitznischen eingearbeitet – Rückzugsorte

**GEHTEN SIE AUF DEN WASSERWEGEN**  
Während der Fahrt sind die Antriebe und das Antriebskonzept des Fotovoltaik folgen, spielt ich gedanklich meine eigene Reise mit einer Silent Yacht durch. Wie fast immer muss es sein, quasi autonom und damit unabhängig auf dem Meer zu sein (oder sein) – nicht mehr Triebwasser auffüllen, Höchstes ab und



besteht und. In zwei Batterien sind wieder auf dem Katamaran. Das machen elektrische Dieseltrieb ja schon längst so...

Meine Gedanken spielen endlich mit der Backkante in den Hüllen. Pakt ist und bleibt, das wir es hier mit einem überaus cleverem neuen Kreuzkonzept zu tun haben, das wirklich funktioniert. Schön ist es, ein eigenes Solarbootwerk zu besitzen, auch der elektrische Aussteuerer des Dinghies kann über das Bordnetz angeschlossen werden. Rund 40 Maschinen sind an Bord installiert – ein Zeichen dafür, dass konstante gross geschriebene wird und die Silent-Batterien keine Angst vor den Auslagen haben. Die Größe, die Aufteilung, der Komfort – das alles macht diesen Kat eigentlich auch zum perfekten Charteryacht. Gerne auch für Menschen, die noch nie ihre Ferien auf dem Wasser verbracht haben. Tatsächlich geht unser Testmodell als Urlaubsdiesel für den Winter nach Myanmar.

**STROMLEBENS ZUMERKE**  
Bericht sind drei Silent 75 verkauft, die erste bereits im Bau. Auch für die 55er und die über hundert Bootanlagen vor. Um die Produktion besser überwachen zu können, werden die Silent Yachten neu in Italien bei einer renommierten Werft auf Kiel gelegt. So lassen sich auch Kundenwünsche noch fast in letzter Minute berücksichtigen.

Auf eine Getriebewerke zukünftig jedoch versichert. Diese Installationen nicht richtig war auf der Testyacht das „Justus“ Gerücht. Theoretisch hängt der Einbau zwar planbar, aber die Praxis beweist, es geht nicht ganz ohne. Wieder ist Michael Köhler ein stützende Erfahrung reicher...

Der Segler ist mir rechtlich ein Riggstille nicht verstanden. Die verstellbaren Gattermatten, die grossen Ruderblätter sorgen dafür, dass die Silent 55 auch für den Segelbetrieb einsetzbar bleibt. Doch

auch hier spricht CEO Köhler aus eigener Erfahrung. „Die Segelrigg ist aufwendig, teuer und wirft langge Schuppen auf die Solarmodule. Wenn schon Segeln, dann modern z.B. mit einem Kite von SkySails.“ Auch das hat sich in der Kreuzfahrt bereits bewährt. Das Kites Regat computergesteuert eine enge Adressenliste in 100 bis 150 Metern Höhe und ziehen das Kat problemlos durchs Wasser.

Auch die Berufsschiffahrt hat längst ein Auge auf die emissionslose Antriebsart geworfen. Mit dem eigens konzipierten Passagier-Silent 65 Flyer hat Silent Yacht auch in diesem Sektor bereits einen ersten Leistungserweis erbracht. Die Verwendung von bewährten Komponenten stellt sicher, dass selbst in harten Dauerbetrieb die Vorteile des Solarbootregies über Jahre hinweg erhalten bleiben.

STEFAN DUCHEN  
www.yacht



24-Stunden-Soforthilfe  
800 800 800



# Zweifel über Bord

Die AXA ist die Versicherung für alle Segler. Egal ob Sie ein Segler sind oder nicht, Sie können sich bei uns versichern. Wir bieten Ihnen die besten Konditionen und die besten Preise. AXA ist Ihre Versicherung.