

ocean7

YACHTING, REISEN UND MEER

2/2019 März/April

www.ocean7.at



SOLAR POWER

Kärntner Michael Köhler hat mit Silent Yachts das emissionsfreie Perpetuum mobile aufs Wasser gebracht: der **SILENT 55** Solar-Katamaran im Test.

DONAU

Austrian Boat Show

Boot Tulln mit Tipps und Highlights 2019

WÖRTHERSEE

Da ist was im Boesch

Top secret-Refit des Peter-Alexander-Bootes

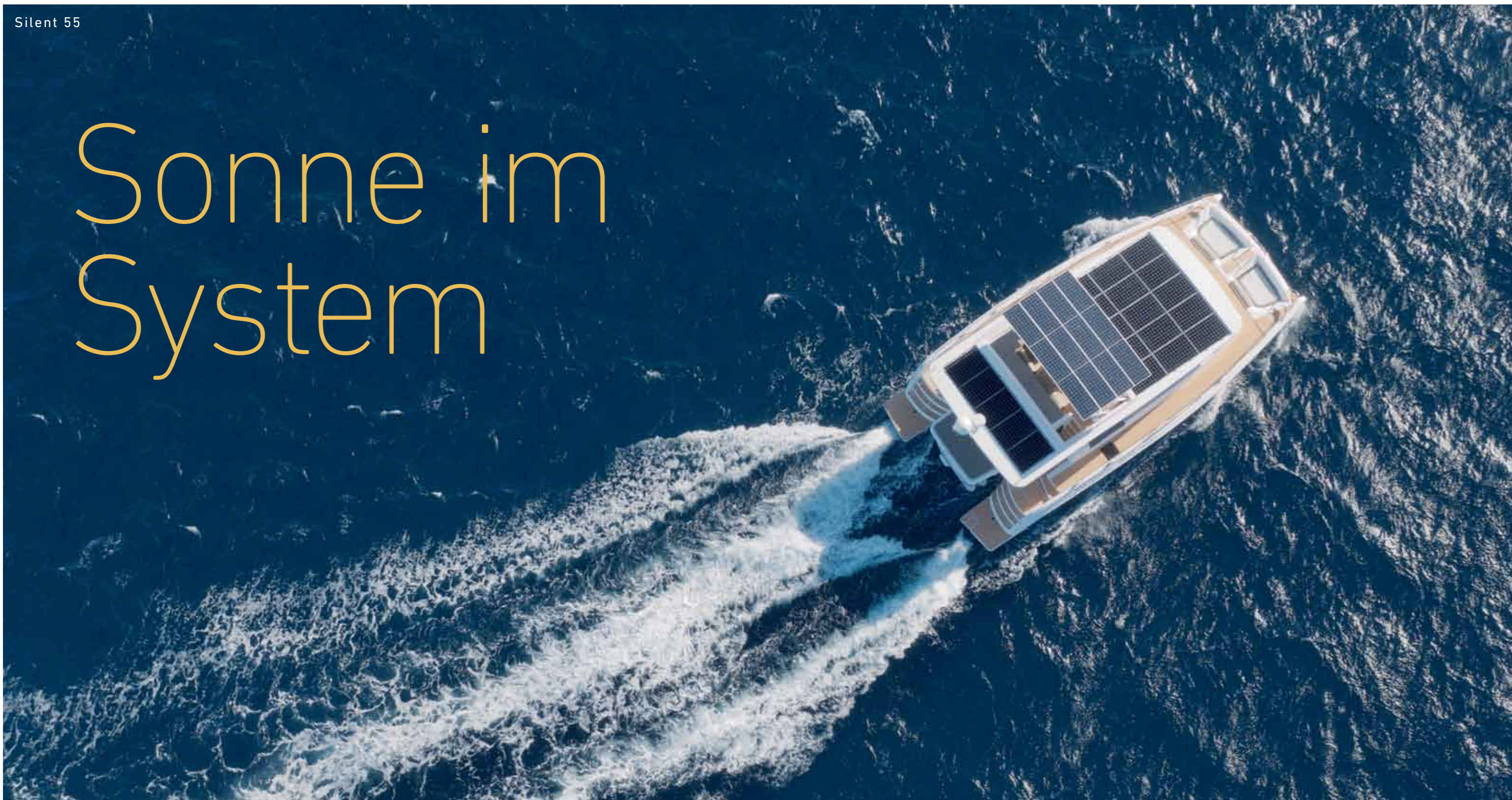
NEUSIEDLER SEE

Veni, vidi, Viko

Yachten mit Liegeplatz und Mobilitätsgarantie

Mit News der österreichischen Verbände YCA, MSVÖ und Sail Austria

Sonne im System



Das Dilemma beginnt schon beim Testen: Der italienische Kollege aus dem Motorbootsektor schaut verzweifelt auf sein Testformular. Hubraum, Drehzahl, Höchstgeschwindigkeit – 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.

Text STEFAN DETJEN | Fotos WERFT

Die Silent 55 sieht zwar aus wie ein Motorboot, in Tat und Wahrheit ist sie jedoch ein Segler, einfach ohne Rigg und Segel. Man könnte sie Sonnen-Segler nennen, denn anstelle von Windenergie nützt sie

die Strahlenpower der Sonne. Die Solarpanels auf dem gesamten Kattamarandach leiten die Energie in Batterien, aus denen auch die Elektroantriebe gespeist werden. Die zwei kleinen, kompakten Kraftpakete von UQM arbeiten dermaßen

leise, dass ich beim Ablegen richtig Hemmungen habe, die Leinen loszuwerfen. Laufen die Motoren auch wirklich? Kein Brummen, kein Vibrieren, kein Kühlwasser-austritt signalisiert, dass wir losfahren können. Trotzdem schiebt sich



Flybridge mit Außensteuerstand.



Achtersalon mit Sofa und Sonnenliegen.

der große Kat wie von Zauberhand vom Kai weg. Mit Hilfe der mittschiffs platzierten Lewmar-Thruster (Querstrahlruder) sogar parallel zur Kaimauer.

SMART SOLAR CRUISING

Kopf, Seele und treibende Kraft hinter dem Silent-Yachtkonzept ist Michael Köhler, mit dem ich mich auf der Flybridge über diese neue Art der Fortbewegung auf dem Wasser unterhalte. Der studierte Anwalt fragte sich bereits in jungen Seglerjahren, warum man so viel anfälliges Gerät (sprich Segelrigg und Dieselmotor) beim Blauwasser-Cruising mitschleppen muss. Um dann erst noch fossile Brennstoffe in die Luft zu blasen, damit man bei Flaute Strecke machen kann oder um sich etwas Komfort an Bord zu gönnen. Schon früh setzte er auf Solartechnik, heute besitzt er so viel Erfahrung und die geeigneten Produkte aus der Industrie, um genau die Yachten realisieren zu können, die jeden Skeptiker überzeugen. Für ganz Vorsichtige gibt es Silent-Yachten auch als Hybrid-Versionen in Kombination mit Dieselaggregaten. Doch nach dem Testtag bin ich überzeugt, dass diese Rückversicherung eigentlich gar nicht nötig ist. Ein Generator reicht völlig als Backup-Garantie, sollte die Sonne einmal länger überhaupt nicht scheinen. Und selbst das Aufladen setzt auf Energieeffizienz: Anstatt in kürzester Zeit die Batterien vollzupumpen, regelt das System die optimale La-

dezeit bei geringstem Energieaufwand. Wer die beim Cruisen so angenehme Reisegeschwindigkeit von vier bis fünf Knoten genießt, wird feststellen, dass er den Generator gar nie in Anspruch nehmen muss. Trotzdem sollte man ihn ab und zu einmal laufen lassen. Michael Köhler musste feststellen, dass der Generator auf seinem Vorgängerschiff nach drei Jahren Nichtstun nicht mehr zu gebrauchen war.

Ganze fünf Jahre lang wurde dieser Prototyp – die 46 Fuß lange Solarwave – vom Ehepaar Köhler auf Herz und Nieren getestet. 2010 ging es auf Flüssen zuerst quer durch Europa, dann folgte das Schwarze Meer und das Mittelmeer, das im Winter ziemlich ruppig sein kann, wie die letzten Ereignisse kurz vor dem Testtag wieder eindrücklich bewiesen hatten. Ob Sturm, Schnee, Wolken – die Solarwave spulte ihr Programm mit zeitweiligen Chartergästen problemlos ab. Alles an Bord wurde über Solarenergie betrieben: Kühlschrank und Tiefkühler, Wassermacher, Waschmaschine, Herd, Grill, Klimaanlage – die Power reichte für alle sogenannten „Hotelfunktionen“ locker aus, Bordelektronik inklusive. Die Solarpanels, Batterien und Elektromotoren arbeiteten 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 war-

„500 Stunden Reisen pro Jahr – das ginge 100 Jahre lang. Danach müsste man nur die Lager wechseln.“

tungsfrei“, beschreibt Michael Köhler seine UQM-Motoren. „Wer also pro Jahr 500 Stunden ins Reisen investiert, kann das 100 Jahre lang machen.“ Danach muss man lediglich die Lager (65 Euro) wechseln – und die Fahrt kann weitergehen. Es ist gar noch nicht so lange her, dass die *Türanor PlanetSolar* die emissionslose Antriebsart durch Sonnenenergie in die Schlagzeilen brachte. 2012 beendete der futuristisch wirkende Katamaran seine Weltumrundung. Dabei schleppte das 80 Tonnen verdrängende Gefährt rund zwölf Tonnen an Batterielast herum. Das Projektbudget wurde auf rund 15 Millionen Euro geschätzt.

Nur sechs Jahre später befindet sich ich auf einer Offshore-Solar-yacht, die ebenfalls um die Welt reisen kann – aber mit jedem erdenklichen Komfort und in einem wahrhaft luxuriösen Ambiente. Der Unterschied dabei ist so augenfällig wie zwischen den ersten plumpen Mobiltelefonen und den heutigen Smartphones.

LUXUS AUF ZWEI RÜMPFEN

Lassen wir kurz nüchterne Leistungsdaten links liegen und schauen uns das schwimmende Solar-



Cruising-Speed: vier bis fünf Knoten, auch wenn die Sonne schon weg ist.



Relax-Zonen auf dem Vorschiff.

kraftwerk als mobiles Feriendomizil an. Das Katamaran-Konzept bietet nicht nur viel Solarzellenfläche, sondern eröffnet auch viel Raum für das Einrichtungs- und Wohnkonzept. Hell und luftig präsentiert sich die Silent 55 nicht nur im Open Space von Salon, Küche und Innensteuerstand, viel Licht und großzügige Stehhöhe herrschen auch in den Kabinen und Badezimmern.

Die Eignerkabine bekäme in einem Hotel das Prädikat „Suite mit Meerblick“. Das Schlafzimmer nützt die komplette Schiffsbreite aus, mit dem umlaufenden Fensterstreifen im Deckhaus-Stil und den tieferliegenden Frontfenstern entsteht ein faszinierendes Raum-

3 Fragen an Michael Köhler

Wie viel Österreich steckt in Silent Yachts?

Heike und ich sind Klagenfurter, Entwicklung, Engineering und Einkauf sowie das Controlling der Produktion wird von Österreich aus geleitet. Die Standard-Antriebe liefert die Firma Kräutler aus Vorarlberg.

Auf der einen Seite die Segler, auf der anderen die Motor-yachties. Welche Gruppe spricht Silent Yachts an?

Ganz klar beide! Die Silent-Yachten vereinen die Vorteile des Segelschiffs – die lautlose Fortbewegung mit kostenloser Energie aus der Natur und die geringen Treibstoffkosten – mit dem Komfort und der Schnelligkeit der Motoryacht. Sie bilden eine neue Klasse, die gelungenermaßen nur die Vorteile dieser beiden klassischen Yachtformen aufweist.

Kein Stress mit den Segeln und nicht passenden Windrichtungen, keine Abgase, nahezu wartungsfrei, minimale laufende Kosten – eben eine neue Klasse.

Wie kommt man in den Genuss einer Silent Yacht?

Man kann sie kaufen und auch chartern. Drei Yachten stehen für Chartertörns bereit: Eine Silent 55 befindet sich in Myanmar, eine Silent 64 in Nassau auf den Bahamas und eine Silent 55 in Griechenland. Skipper und Chef sorgen dafür, dass es den bis zu sechs Gästen an nichts fehlt und sie die Tage gemütlich ohne störenden Motorenlärm genießen. So kann man sich – in aller Ruhe – selbst von den Vorzügen, den Fahreigenschaften und der Performance der Silent Solaryachten überzeugen.



MAG. MICHAEL KÖHLER
CEO Silent Yachts,
Headquarter Austria



Open space mit Küche, Salon und Steuerstand.



Alles unter Kontrolle: Innensteuerstand.



Gästekabine mit viel Aussicht.



Badezimmer à la Silent Yachts.



Suite mit Meerblick: Eignerkabine über die gesamte Schiffsbreite.

gefühl mit Blick auf Wind, Wellen und Weite. So gar nichts von den typisch schiffigen „Nasszellen“ haben die Bäder vorzuweisen. Im Gegenteil, die Ausstattung ist, wie man es an Land gewöhnt ist: richtige Keramik-WC, verglaste Duschkabinen und extravagante Waschbecken kultivieren das Badezimmer-Feeling.

Etwas kleiner dimensioniert, aber mit dem gleichen komfortablen Luxus ausgestattet und dank großen Fenstern ebenso lichtdurchflutet, brauchen sich die Kabinen in den Rümpfen nicht zu verstecken. So können acht Personen in vier Doppelkabinen erstklassig untergebracht werden. Wenn es ein Badetrip zur nächsten Bucht sein soll, dürfen maximal 20 Personen an Bord gehen.

Bei einer Atlantiküberquerung dürfen es zwölf sein, so könnte sich eine achtköpfige Reise- oder Chartergruppe von vier Crewmitgliedern verwöhnen lassen, deren Unterkünfte im Kopfteil der Rümpfe liegen. Die Drinks können sich die Gäste wahlweise auf die Flybridge, auf die Liegeflächen im Vorschiff oder auf die Sonnenliegen des Dinghiträgers servieren lassen. Oder doch lieber im Innen- oder Außensalon? Auch seitlich des Deckhauses sind noch Sitznischen eingelassen – Rückzugsorte gibt es also genug.

Aber wenn ich es mir so richtig überlege, braucht es gar keine Crew. Zu tun gibt es nicht viel und selbst das „Arbeiten“ in der top eingerichteten Profiküche wird zum puren Vergnügen. Und die Drinks im doppeltürigen Kühl-„schrank“ werde ich wohl auch noch selbst finden ...

CRUISEN BIS ANS ENDE DER WELT

Während wir im Zickzack-Kurs umherkreuzen und den Anweisungen des Fotobootes folgen, spiele ich gedanklich meine eigene Reise mit einer Silent-Yacht durch. Wie

faszinierend, quasi autonom und damit unabhängig auf den Meeren unterwegs zu sein! Reichweite ohne Ende! Nie mehr auftanken, nie mehr Wasser auffüllen. Höchstens ab und zu einmal Pasta und Wein bunkern ... Jules Vernes Kapitän Nemo lässt grüßen, Freiheit ohne Ende, Marinas meiden und das Leben in abgelegenen Revieren und leeren Buchten genießen.

Selbst wenn ich zum Arbeiten einmal an Land müsste, könnte die Silent 55 still und leise in einer geschützten Bucht auf mich warten – nur mittels GPS-Steuerung auf Position gehalten. Sie könnte mich auch irgendwo abholen kommen, Remote Control ist ja heute keine Zauberei mehr.

Und so wie gerade die Fotodrohne über uns hinwegfliegt, könnte ich von zu Hause aus mit einer bordeigenen Drohne die Position und die Umgebung kontrollieren. Und die Drohne so programmieren (lassen), dass sie ebenfalls autonom agiert und z. B. zum Batterieaufladen wieder auf dem Katamaran landet. Das machen elektrische Rasenmäher ja schon längst so ...

Meine Gedankenspiele enden mit der Rückkehr in den Hafen. Fakt ist und bleibt, dass wir es hier mit einem überaus cleveren neuen Cruisingkonzept zu tun haben, das wirklich funktioniert. Schön ist es, ein eigenes Solarkraftwerk zu besitzen, auch der elektrische Außen-

„Aber wenn ich es mir so richtig überlege, braucht es gar keine Crew.“

border des Dinghis kann über das Bordsystem aufgeladen werden.

Rund 40 Steckdosen sind an Bord verbaut – ein gefälliges Zeichen dafür, dass Komfort großgeschrieben wird und die Silent-Batterien keine Angst vor dem Anzapfen haben. Die Größe, die Aufteilung, der Komfort – das alles macht die Silent 55 eigentlich auch zur perfekten Charteryacht. Ganz easy auch für Menschen, die noch nie ihre Ferien auf dem Wasser genossen haben. Tatsächlich ist unser Testmodell schon seit Dezember in Myanmar/Thailand für Charterfahrten im Naturschutzreservat Mergui-Archipel verfügbar.

STRAHLENDE ZUKUNFT

Drei Silent 80 sind bereits verkauft, die erste wird gerade gebaut. Auch für die 55er und die 64er liegen schon Bestellungen vor. Um die Produktion besser überwachen zu können, werden die Silent-Yachten nun in Italien bei einer renommierten Werft auf Kiel gelegt. So lassen sich auch Kundenwünsche noch fast in letzter Minute berücksichtigen.

Auf eine Getriebebox wird zukünftig jedoch verzichtet. Diese Installation ist nicht nötig und war auf der Testyacht das „lauteste“ Geräusch. Theoretisch klingt der Ein-

bau zwar plausibel, aber die Praxis beweist: Es geht auch ganz ohne. Wieder ist Michael Köhler um eine Erfahrung reicher.

Der Segler in mir möchte auf ein Rigg vielleicht nicht verzichten. Die verstärkten Gleiterrümpfe und die großen Ruderblätter sorgen dafür, dass die Silent 55 grundsätzlich auch für den Segelbetrieb einsetzbar wäre. Doch auch hier spricht CEO Köhler aus eigener Erfahrung: „Ein Segelrigg ist aufwendig, teuer und wirft lästige Schatten auf die Solarpanels. Wenn schon Segeln, dann modern: z. B. mit einem Kite von SkySails.“ Auch das hat sich in der Cruisingpraxis bereits bewährt. Die Kites fliegen computergesteuert eine endlose Achterschleife in 100 bis 150 Metern Höhe und ziehen den Kat problemlos durchs Wasser.

Auch die Berufsschiffahrt hat längst ein Auge auf die emissionslose Antriebsart geworfen. Mit dem eigens konzipierten Passagier-Katamaran Silent 55 Vip Ferry hat Silent Yachts auch in diesem Sektor bereits einen ersten Leistungsbeweis erbracht. Die Verwendung von bewährten Komponenten stellt sicher, dass selbst im harten Dauerbetrieb die Vorzüge des Solarkonzeptes über Jahre hinweg erhalten bleiben. ●

Silent 55: schwimmendes Solarkraftwerk und mobiles Feriendomizil mit nahezu unendlicher Reichweite.



Silent 55	
Länge ü. a.	16,70 m
Breite	8,46 m
Tiefgang	0,64 m
Verdrängung	17,2 t
Wasser	500 l
Schwarzwasser	2 x 475 l, 1 x 135 l
Treibstoff	2 x 300 l
Standardmotoren	2 x 30 kW E-Motor
Preis	ab € 1,15 Mio.

Silent-Yachts Handels GmbH
www.silent-yachts.com