



PREMIERE SILENT YACHTS 60 / 80

# Sonnige Zeiten für Silent Yachts

Vom Solarkatamaran zur Luxusyacht: Silent Yachts setzt den Fokus auf das Premium-Segment – und steigert sich auf 80 Fuß.



Von **KERSTIN ZILLMER** in **PREMIEREN**

10. MÄRZ 2020 | 9 MINUTEN

Silent Yachts hat gleich fünf Exemplare des Luxus-Katamarans Silent 80 vom Papier an seine Kunden verkauft. Davon kann manch andere etablierte Werft nur träumen. 2019 hatte das

österreichische Unternehmen gleich zwei neue Motorkat-Modelle präsentiert. Wir stellen die Silent 60 und Silent 80 im Detail vor und haben mit Silent-Yachts-Chef Michael Köhler über die Zukunft des Solarboot-Herstellers gesprochen.

Die Silent 60 ist etwas größer als die bekannte Silent 55, die den Best of Boats Award als bestes Reiseboot 2019 erhalten hat. Die fünf Fuß längere Silent 60 ist eine komplette Neuentwicklung. Die Erfahrungen, die mit der Silent 55 – Stichwort des *float*-Tests: Lautlose Weiten – gemacht wurden, flossen in die Entwicklung der Silent 60 ein.

## **Silent 60: ein Luxus-Kat, der noch in Häfen passt**

Kleine, aber wichtige Details sind bei der Silent 60 noch besser gelöst. Sie hat unter anderem mehr Volumen im Schiff und kann einen längeren Tender beherbergen. Auch die Sicht in Fahrtrichtung wurde gegenüber der Silent 55 verbessert.



Der erste Silent Kat mit negativem Steven © Werft

Die gute Sicht voraus wurde durch die Vertiefung der Bugkabine erreicht, Bei dem neuen Modell geht es nun eine Treppe tiefer. Der etwas störende Aufbau im vorderen Salonbereich konnte so auf eine Ebene mit den restlichen Fläche gesetzt werden. Das erlaubt eine 360-Grad-Rundumsicht im Salon, auch im Sitzen. Die Flybridge ist, wie bei der Silent 55, mit einem Steuerstand und einer Sitzecke mit Tisch konzipiert. Viel Platz wurde der Treppe eingeräumt, die jetzt in einem weniger steilen Winkel verläuft und so für mehr Komfort sorgt.



Die Badeplattformen am Heck haben eine stattliche Größe für einen Katamaran © Werft

## Ein Dach, das hochfährt und schützt

Auch die Silent 60 besitzt ein hochfahrbares Dach. Wird die Yacht nicht benutzt, bleibt es eingefahren. Das hat gleich mehrere Vorteile: Zum einen kann die Durchfahrthöhe des Kats schnell vermindert werden. Zum anderen lassen sich die Solarzellen auf dem Dach leichter reinigen. Der größte Vorteil ist eine saubere Flybridge. Eigner können sich sicher sein, dass sie die Fly im gleichen Zustand wieder vorfinden werden, wie sie sie nach dem Schließen des Dachs verlassen haben.

Auch das Rumpfdesign wurde optimiert, um das Schiff – so wie Werftaussage – noch leistungsstärker zu machen. Zum ersten Mal wurde hierfür auch Reverse Bow verwendet. Dieser negative Steven verlängert die Wasserlinie ohne große Gewichtszunahme. Bei der Silent 55 ist der Steven noch relativ vertikal.

Das vereinfacht das Manövrieren im Hafen, und es passt sich besser in die Designlinie von Silent-Yachts ein. Denn anders als die Silent 80 passt die 18 Meter lange und neun Meter breite Silent 60 noch in viele Mittelmeer-Häfen hinein.





Die Eigenerkabine auf der Silent 60 © Werft

## Energie für die Silent 60

Wie auf allen Silent-Yachten ist das Dach der Silent 60 fast vollständig mit Solarpaneelen bedeckt. Ganze 17.000 Watt können diese maximal in das Bordnetz einspeisen. Der Landanschluss im Hafen ist so oft nicht von Nöten. Einen Extraanschluss für die Klimaanlage (ein Standard auf Schiffen ähnlicher Größe) gibt es gar nicht erst.

Bei der Motorisierung der 60er bietet Silent-Yachts verschiedene Optionen an. Die kleinste Variante „Cruiser“ ist mit zwei drehbaren Sailandrives motorisiert, die jeweils über einen 30-kW-Elektromotor betrieben werden. Die Batterie hat 70 kWh, und ein 20-kW-Dieselmotor steht im Notfall bereit. Scheint die Sonne, kann die Silent 60 somit bei 1/4-Fahrt voraus mit einem neutralen Energiehaushalt fahren – Bordverbraucher jetzt mal ausgenommen.

## Top-Speed für maximal eine halbe Stunde

Der Vorteil der kleineren Motorisierung mit den drehbaren Sailandrives ist die gute Manövrierfähigkeit im Hafen. Wer mehr Leistung wünscht, kann größere Motor-Optionen wählen. 2 x 135 kW und 2 x 250 kW stehen als Wellenantrieb zur Verfügung. Große D3-Dieselmotoren von Volvo Penta mit 100 kW stehen als Backup bereit. Mit den zwei 250 kW starken Motoren erreicht die Silent 60 eine Höchstgeschwindigkeit von satten 17 Knoten.

Aber nicht für sehr lange. Auch wenn die Sonne scheint, der Generator auf Volllast läuft, keine Bordverbraucher Strom ziehen und die 210-kWh-Batterie voll geladen ist, kann die Silent den Top-Speed auf dem Papier für maximal eine halbe Stunde halten.

Wer sich mit diesen Daten nicht zufrieden gibt, hat eine weitere Hybrid-Option mit Dieselmotoren als Direktantrieb. Hierbei läuft die Silent wie eine herkömmliche Motoryacht und hat einen elektrischen Antrieb als Schleichfahrt-Option.



Das Deck der S60 © Werft



Der Rumpf im Bau © Werft

Dass das Konzept des neuen Boots ankommt, zeigt die aktuelle Orderliste von sechs Booten. Die ersten beiden Silent 60 sind zurzeit im Bau. Das erste Exemplar soll im Sommer 2020 ins Wasser gehen. Im Standard kostet das Boot knapp zwei Millionen Euro. Etwa 2,4 Millionen Euro sollte man sich also für eine komplette Silent 60 zur Seite legen.

## Silent 80: der ultimative Katamaran

Mehr Katamaran geht kaum: Die Silent 80 ist mit ihrer Länge von mehr als 24 Metern und elf Metern Breite einer der größten Motorkatamarane überhaupt. Das Boot ist am oberen Ende des Serienbaus positioniert. Ab dieser Größe wird der Kundenkreis schnell kleiner. Über 100 Fuß beschränkt man sich auf nur eine Handvoll „Prospects“, wie potentielle Kunden in Yachtkreisen genannt werden.



Der Platz an Bord ist enorm © Werft



Der Tender verschwindet im Backbordrumpf © Werft

Die Silent 80 ist in vielen verschiedenen Versionen erhältlich. Das Schiff kann vom Kunden stark individualisiert werden. In der Standardversion werden vier große Kabinen und eine Crewkabine angeboten. Über den beiden Rümpfen liegt der große Salon, auf dem wiederum eine kleine Flybridge mit Steuerstand positioniert ist. Der Tender wird bei der Silent 80 wie bei einem Monohull längs in den Backbordrumpf gezogen. Das erleichtert das Ein- und Ausfahren und hält das Heck aufgeräumt.

### **Die drei Varianten der Silent 80 im Überblick**



Die geschlossene 3-Deck Version vergrößert das Interieur um 60 Quadratmeter. © Werft

Neben der „standardmäßigen“ Silent 80 hat Werft-Chef Michael Köhler beim Cannes Yachting Festival im September 2019 die Silent 80 Tri-Deck vorgestellt. Bei der Tri-Version gibt es über dem Salon eine 75 Quadratmeter große Flybridge. Diese ist entweder offen oder als geschlossene „Cabin-Fly“ erhältlich, also oben herum ein Schloss mit Dachgeschoss ähnlich der Grand Banks 60.

In der offenen Version sieht das Designteam von Silent-Yachts eine lange Bar, eine große Esstafel und eine Lounge am Heck vor. Alternativ kann auch ein Jacuzzi im hinteren Teil der Flybridge verbaut werden.

In der geschlossenen Flybridge-Version kann die gesamte Fläche als exklusive Eigner-Suite angelegt werden – mit 360-Grad-Panoramablick und eigener Terrasse. Das solches Loft in



dieser Größe sucht in der gesamten Yachtwelt seinesgleichen. Knapp 40 Quadratmeter misst die Eignersuite mit Badezimmer, mehr als mancher Standardsalon. Dazu kommt eine mehr als 30 Quadratmeter große Dachterrasse am Heck. Diese, was die Abmaße betrifft, einzigartige Suite befindet sich mehrere Meter über dem Wasser. Was für ein Ausblick!



Die Terrasse ist 30 Quadratmeter groß © Werft

## Energie für die Silent 80

Wie beim 60-Fuß-Modell wird die Silent 80 in verschiedenen Leistungsstufen angeboten. Zur Kraftübertragung im Wasser verwendet die Werft große drehbare Azipods, wie sie in der kommerziellen Schifffahrt gebräuchlich sind. Diese werden von zwei – bis zu 250 kW starken – Elektromotoren angetrieben. Sie beschleunigen die 55 Tonnen schwere Yacht auf maximal 16 Knoten. Zum Vergleich: Der in etwa gleich große und ähnlich schwere Motorkatamaran Sunreef 80 schafft es mit 2.400 Diesel-PS auf maximal 24 Knoten.

Anders als bei der Silent 60 können bei der 80er auch zwei große, 250 kW leistende Dieselgeneratoren verbaut werden. Sie bieten dieselbe Leistung wie die E-Maschinen. Mit einem 3.000 Liter fassenden Dieseltank brauchen sich die Eigner wenig Sorgen über Reichweite und Geschwindigkeit zu machen.

Auch im rein elektrischen Betrieb fährt der Motor-Kat mit der 532 kWh leistenden Batterie etwa eine Stunde in Vollast. Das Solardach leistet 26 kW in der Spitze und kann die Batterie in 20 Stunden Sonne wieder voll aufladen.



Unterwasser und Deckleuchten. Wie es sich für eine Luxusyacht gehört © Werft

## **Kite-Boating statt Kite-Boarding**

Die Kite-Technologie ist von Containerschiffen bekannt, hat sich aber in der Schifffahrt noch nicht durchgesetzt. Silent-Yachts bietet diese Technologie als einziges Yachtbauunternehmen für ihre Schiffe an. In den ersten Testläufen haben die Bootsbauer nach eigenen Angaben gute Ergebnisse erzielt.

Beim Kiten wird ein übergroßer Drachen auf dem Bug mit Luftkammern gefüllt. Bei der Silent 60 hat er 23 qm Fläche. Diesen Drachen lässt man dann langsam in die Höhe steigen. Bei der Silent liegt die Reishöhe des Drachens bei etwa 150 Meter über dem Wasserspiegel.

Hat der Drachen seine Flughöhe erreicht, beschreibt er eine Acht am Himmel. Die Bewegung kann über ein Tablet oder Smartphone gesteuert und optimiert werden. Das sorgt für einen maximalen Zug an der dafür vorgesehenen Kite-Winch am Bug. Bis zu fünf Knoten wurden bei den Tests mit dem Kite gemessen.





Das Rendering zeigt den Kite in der Theorie. Realbilder gibt es leider noch nicht. © Werft

## **Drachen als komfortable Alternative**

Für Silent Yachts funktioniert der Drache als komfortable Alternative zu einem Rigg mit Segeln. Denn der Kite wird nach der Nutzung wieder bequem im Schiff verstaut. Dort stört er nicht bei Brückendurchfahrten oder bei der Energieerzeugung über die Solarpaneele auf dem Dach.

Ob die Kunden diese Technologie am Ende wirklich bestellen und auch aktiv nutzen, wird die Zukunft zeigen. Spannend ist die Frage: Wer hat Vorfahrt? Muss eine Silent mit Kite einem anderen Segelboot, einem Kitesurfer oder einer anderen Silent mit Kite den Vortritt lassen? Durch die rotierende Achse des Drachen wechselt die Silent ihren Bug theoretisch nämlich ständig von Backbord auf Steuerbord und zurück.



Michael und Heike Köhler © Werft

## **Silent-Yachts erobert die USA**

Michael Köhler, der Gründer und CEO von Silent Yachts, über fix und fertig entwickelte Pläne, wachsende Märkte und den Wunsch zur Reduktion.

**float: Silent hatte in den letzten zwei Jahren eine phänomenale Publicity. Wie ist die künftige Ausrichtung von Silent Yachts, was Bootsgrößen, Antriebsarten und die angestrebte Käuferschaft betrifft?**

**Michael Köhler:** Wir sind gerade dabei, unsere Modellpalette nach unten abzurunden und wahrscheinlich auch nach oben zu erweitern. Wir haben dazu fix und fertig entwickelte Pläne in der Schublade – noch streng geheim.

Wir haben einiges in der Pipeline, das in den nächsten Monaten kommen wird und produzieren zurzeit auf Hochtouren an mittlerweile vier verschiedenen Betriebsstätten.

**Zur Konzeption der Silent 60 gehört ein sehr großer Diesel-Motor. Hat Silent-Yachts eine neue Zielrichtung, was die Antriebsarten und das Energiekonzept betrifft? Gibt es eine Zielgruppe, die lieber mit dem großen Diesel unterwegs ist?**

Sagen wir so: Es ist ähnlich wie beim Auto. Alle haben nach dem Dreiliterauto gerufen, und sie haben es auch bekommen – in Form von drei Litern Hubraum, nicht drei Litern Verbrauch.

Beim Boot ist es erschreckenderweise ähnlich: Der Trend geht definitiv zu mehr Komfort und mehr Geschwindigkeit. Unsere neuen Boote sind bei der Effizienz und Auslegung nach wie vor optimiert hinsichtlich der Autarkie. Hier hat sich an unserer Ausrichtung nichts geändert.

Wir tragen aber den Wünschen der Kunden Rechnung, indem wir größere Motoren, größere Batteriepakete und größere Generatoren einbauen. Denn nahezu 100% der Kunden fragen spätestens im zweiten Satz: Was ist die stärkste Motorvariante?

**Gibt es einen typischen Kunden, oder ist das länderbezogen unterschiedlich? Sind denn noch Weltreisende dabei?**

Absolut. Es ist nach wie vor eine große Käufergruppe, die das Boot gezielt für eine ganz große Strecke kauft oder dafür, jahrelang auf dem Schiff zu leben. Einige unserer Kunden haben explizit das vor. Es gibt natürlich auch andere, die eine Silent kaufen, weil das Boot neu ist, toll aussieht und viele Vorteile bietet.

*Das ganze Mindset ist anders. Die Leute sagen: Das brauche ich nicht, das will ich nicht.*

Aber allen Kunden ist gemeinsam, dass sie unzufrieden sind mit dem Verbrauch und den Energiesystemen der Boote, die derzeit auf dem Markt sind – und deswegen einen neuen Weg gehen wollen, mit dem man zwar noch immer Sprit verbraucht, aber ganz dramatisch weniger.

Das ganze Mindset ist anders: Es ist eine Kopfsache. Der Trend geht dahin, dass die Leute sagen: Das brauche ich nicht, das will ich nicht. Ich will reduzieren. Ich fahre Elektroauto, ich habe Solarpaneele auf dem Dach, ich habe ein energieeffizientes Haus. Und ich will dasselbe jetzt auch beim Boot verwirklichen.

**Wo sind augenblicklich eure stärksten Märkte?**

Wir erfahren jetzt eine extreme Steigerung in den USA. Wir haben seit etwa einem Jahr einen Distributor dort – und wir haben ein Vorführboot. Da hat sich enorm etwas getan. Es werden jetzt richtig Boote verkauft, so erst gestern wieder (lacht). Und natürlich ist unser Markt Europa. Das sind unsere Heimatmärkte.





Ausfahrt mit der Silent 55 vor Miami © Silent-Yachts

**Vor kurzem ging ja die Miami Boat Show zu Ende. Welche Rückmeldungen habt ihr dort bekommen?**

Wir haben bewusst die Entscheidung getroffen, in Miami keinen Messestand zu buchen. Wir haben das Boot in eine Marina und draußen vor Anker gelegt. So konnten wir mit Interessenten Probefahrten machen. Das wäre nicht möglich gewesen, wenn das Boot auf der Boat Show gestanden hätte.

Der Zulauf war gigantisch. Wir waren während der gesamten Bootsmesse ausgebucht und sind mit zu bis 40 Personen an Bord rausgefahren. Das waren alles Interessenten, die extra einen Termin vereinbart hatten, keine Zufallsgäste. Ein Kunde war dabei, der schon unterschrieben hat – und weitere werden sicher folgen.