



J-Class mit viel Schwung

Eine unglaubliche Renaissance erleben derzeit die J-Klasse Yachten.

Zentrum der Aktivitäten ist Holland mit den Design Büros Dykstra & Partners sowie Hoek Design. Nachdem im Herbst 2009 bei Royal Huisman die *Hanuman* (s. M&Y 4/2010), ein von Dykstra & Partners modifizierter Nachbau der *Endeavour II*, vom Stapel gelaufen war, legte Hoek Design im Sommer dieses Jahres mit der *Lionheart* (r.u.) nach, basierend auf einem Entwurf für das *Ranger* Syndikat 1936 und gebaut in Aluminium bei Claasen Jachtbouw. Ihr Debut hatte sie auf der Monaco Yacht Show. Über ein Jahr arbeitete Hoek Design mit Hilfe eines speziellen, für Langkieler beim Wolfson Institut in Southampton entwickelten Geschwindigkeitsvorhersage Programms daran, die Linien so zu optimieren, dass *Lionheart* nach den Regeln der J-Klasse an Regatten teilnehmen kann. Die J-Klasse lässt ausschließlich Yachten zu, die nach vorhandenen, also alten Linierrissen gebaut werden, womit die Möglichkeiten für völlig neue Entwürfe stark eingeschränkt sind. Der Eigner wiederum wollte eine Yacht mit der längsten erlaubten Wasserlinienlänge, eine so genannte Super J. Sie ist die erste J-Class aus Alu, die auf einem Rahmen aus Längsstringern gebaut ist, basierend auf Hoeks positiven Erfahrungen mit den Superyachten *Adele*, *Erica* und *Marie*. Derzeit sind die Teams von Clasen und Hoek mit zwei J-Class Projekten befasst. Der Rumpf der *Atlantis*, basierend auf einem Super J Entwurf von Frank C. Paine, Konstrukteur von *Yankee* (o.M.), wurde kürzlich fertig gestellt. Die

Konstruktionsarbeiten an der *Svea*, die ursprünglich für ein schwedisches Syndikat von Tore Holm gezeichnet worden war, schreiten zügig voran. Ebenfalls im Bau ist die J-Class *Rainbow* (Top) nach Plänen von Dykstra & Partners bei Bloemsmas Aluminiumbau. Nachdem der Rumpf fertig gestellt ist, wird er zu Holland Jachtbouw zum weiteren Ausbau bis zur endgültigen Fertigstellung verholzt. Doch damit nicht genug, mit dem Auftrag für einen Nachbau der legendären *Yankee* hat Dykstra Ende September nachgezogen. Auch *Yankees* Rumpf wird bei Bloemsmas

entstehen und bei Holland Jachtbouw vollendet werden. *Yankee*, gebaut bei Lawley in Boston nach Plänen von Frank C. Paine für John S. Lawrence und Chandler Hovey, lief 1930 vom Stapel und trat dreimal in den Qualifikationsrennen der Verteidiger an. Sie war sehr schnell bei Wind und die breiteste der damaligen J's. Weltberühmt wurde sie als ihr Navigator Elizabeth Hovey 1934 die erste Frau wurde, die auf einer J-Class Regatta segelte. *Yankee* wurde im 2. Weltkrieg abgewrackt. Rund 80 Jahre später hat nun Syndikatschef Simon Dierdorp die neue *Yankee J-H3* bei HJB in Auftrag gegeben. Ungewöhnlich ist ihr Hybridantrieb von Whisper Power, der auch auf *Rainbow* eingebaut wird: Er besteht aus 2 x 288 VDC/160Ah Lithium-Ionen-Batterien, die das Manövrieren bis 5 kn Fahrt erlauben, einem 50 kVA Generator mit variabler Geschwindigkeit zum Aufladen der Batterien und die Lieferung von Strom

sowie einem Hilfsdieselmotor mit einem 50 kW Elektromotor mit integriertem Schwungrad, der gleichzeitig als Wellengenerator auf See dient und maximal 10 kW Strom erzeugt. Eines ist allen J-Class Projekten gemeinsam – sie sollen 2012 fertig sein, um dann im Sommer an den vor Englands Südküste geplanten großen J-Klasse Regatten teilzunehmen.

Info: Dykstra & Partners, Tel. +31 (0)20 670 95 33, E-Mail: info@gdnp.nl
Hoek Design, Tel. +31 (0)299 372 853, E-Mail: info@hoekdesign.com

A66 - Cruiser mit Racer Appeal



Mit der brandneu in Genua vorgestellten A66 gab Advanced Italian Yachts aus Mailand ein gelungenes Debut, hervorragend unterstützt von Nauta Design beim Gesamtkonzept und der Inneneinrichtung sowie von Reichel Pugh, die für die schnellen Linien und die hochfeste, leichte Konstruktion verantwortlich zeichnen. Dank modernster Produktionsverfahren

und -materialien wurde ein großzügiges Volumen mit einem übergroßen Cockpit realisiert. Der voll verglaste Salon bietet 360° Rundblick, das Cockpit vorn viel Platz zum entspannten Mitsiegeln und achtern ungestörtes Trimmen der Segel und Navigieren. Ziel aller Maßnahmen ist neben dem komfortablen Leben an Bord sowie Segelgenuss auch eine hohe Geschwindigkeit vor allem bei leichtem Wind.

Daten: L. 20,46 m, LWL 18,18 m, B. 5,40 m, T. ca. 3,20 m, V. 24 t, Bal. 8,59 t, S. 225 m²
Info: Advanced Italian Yachts, Tel. +39 02 43 3507 224, E-Mail: info@advancedyachts.it

Marie mit totaler Power Control

Schon ohne voll ausgetrimmt und getunt zu sein, erreichte die bei Vitters nach Plänen von Hoek Design fertige Ketsch eine um 1 kn höhere Geschwindigkeit als der wahre Wind in Knoten. Ein separates rechnergestütztes Kontrollsystem überwacht und kontrolliert mehr als 600 Funktionen aller hydraulischen Einrichtungen an Bord von den captiven über die Trommelwinschen bis hin zu Bug- und Heckpropeller. Die Karbonmasten mit -rollbäumen tragen bis zu 3.000 m² Segel. Die Seitengangway führt zur Bade- und Landeplattform an BB, über die der Tender leicht verstaubt werden kann. Die klassische, von David Easton entworfene Einrichtung mit Anigre macht das Interieur hell und luftig.

Daten: L. 54,6 m, LWL 38,4 m, B. 9,5 m, T. 4,8 m, V. 298 t, B. 77 t, Seg. 1.360 m²

Info: Vitters, Tel. +31 (0)38 38 67 145, E-Mail: info@vitters.com