





„SAY Carbon“ entwickelt die Zukunft der Sportyachten

# Elektrisch mit High-Speed nach Mallorca

Kohlefaser-Spezialist Karl Wagner rüstete bis vor kurzem unter anderem die Formel 1 aus.

Jetzt baut er auch ultraleichte Carbon-Supersport-Yachten. Gemeinsam mit verschiedenen Partnern, darunter dem in Santa Eulària ansässigen S.E. Yachting, entsteht gerade ein 42-Fuß Boot, das zukünftig Mallorca und zurück rein elektrisch im Eiltempo schaffen soll. Bereits einsatzbereit auf der Insel liegt seit Mai ein 29-Fuß High-Performance Renner. *Thomas Abholte* ging an Bord und reiste in die sport-maritime Zukunft.



Alles im Blick: Statt klassischer Anzeigen liefert das große Display alle Informationen rund um Schiffs-Werte und Fahrleistungen. S.E. Yachting-Chef James Blanchfield am Steuer. Der gefederte High-Tech Sitz aus Kohlefaser ist voll renntauglich

**G**eschwindigkeit ist, wenn die Freudentränen waagrecht fließen... Ich glaube, ich habe diesen Satz vor vielen Jahren in einem Sportwagen-Magazin gelesen. Klar, bei der Beschleunigung von Straßen-Rennern macht das auch Sinn. Aber auf einem Boot? Nehmen Sie das Gefühl im Flugzeug, beim Start nach Ibiza. Jetzt müssen Sie nur noch die Notausgangs-Luke öffnen und den Kopf raushalten – dann haben wir's im Prinzip auch schon. Wobei Sie sich für die Kosten, die dabei auf Sie zukommen würden, wahrscheinlich die „SAY 29R Carbon“ schon als Eigentum in den Hafen legen könnten.

Dieses Schiff verabschiedet sich von allen Konventionen und geht völlig neue Wege im Bereich der Sport-Freizeit-Yachten. Ein Bug wie eine Axt-Klinge, ein Heck, das aussieht, als hätte jemand einen Spaten in den Rumpf gesteckt. Dazwischen scharfe, geschwungene Linien. Keine sichtbaren Positionslichter, keine Anker-Luke, keine hervorstehenden Klampen, kein Seezaun. Überall blitzt Sicht-Carbon hervor – und zeigt doch nur die halbe Wahrheit: Denn auch unterm, in noch so abgefahrenen Farben erhältlichen, Außenlack besteht das gesamte Schiff aus der ultraleichten Kohlefaser. 380 Kilo wiegt der 8,85 Meter lange Rumpf. Die komplette SAY 29 kommt, mit leerem Tank, auf gerade mal 1380 Kilo.

„Das ist rund ein Drittel dessen, was vergleichbare Boote wiegen“, klärt James Blanchfield auf. Seine Firma S.E. Yachting, im Hafen von Santa Eulària, ist nicht nur SAY-Exklusiv-Vertreter auf den Balearen sowie in Katalonien. Der Deutsch-Engländer ist auch an der SAY-Werft beteiligt und schärft das nächste große Projekt mit: die 42er mit 12,80 Metern Länge, die in nicht allzu ferner Zukunft voll-elektrisch nach Mallorca und zurück kommen soll – und das ratzfatzt.

Vieles dessen, was in der Großen stecken wird, wurde auf der 29er entwickelt. Denn ein derartiger Leichtbau im Sportboot-Bereich bringt nicht nur viele Vorteile, sondern vor allem Herausforderungen. Geringes Gewicht, hohe Geschwindigkeit und Wellen, wie die des Mittelmeeres, sind keine natürlichen Freunde. Entsprechend vorbereitet auf kalte Duschen bin ich bei unserer Probefahrt Mitte Mai: Knappe vier Windstärken, spitze Wellen, dazu die lange Dünung des Sturmes der vergangenen Tage. Ich bin froh über den gefederten Renn-Schalensitz... Zumindest meine Bandscheiben werden's also unbeschadet überstehen.

James Blanchfield grinst – und gibt direkt hinter der Hafeneinfahrt Stoff. Die 29er wird von einem Benzinmotor angetrieben. Das erspart das Warmfahren, wie es bei Dieseln nötig ist.



Vom Hafen Santa Eulària ging es zu Fahrdynamik-Tests in die Cala Llonga. Die große Heck-Platte verhindert starke Seitenneigungen in den Kurven. Bei Höchstgeschwindigkeit, auf flacher See, sind nur noch sie und der Antrieb mit dem Wasser in Berührung

Außerdem ist der Benziner deutlich leichter als vergleichbare Dieselmotoren.

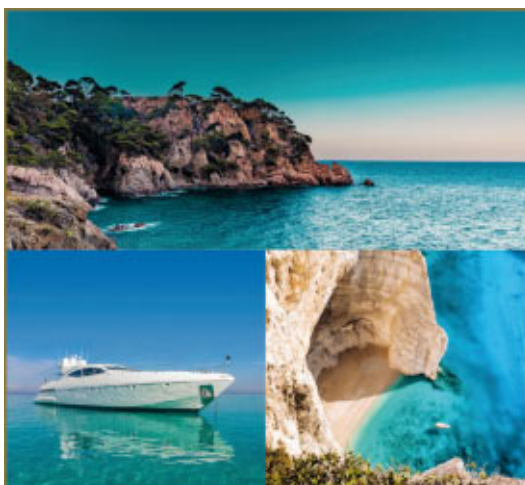
Das von mir erwartete Inferno bleibt aus. Kein Schlagen, kein Flug über die Wellenkämme. Der hohe Bug schneidet durchs Wasser, teilt es, die Heckplatte drückt sich in diese Wasserspalte. Bei flacher See liegt sogar nur noch die Heckplatte mit dem Z-Antrieb im Wasser. 115 km/h sind dann laut Hersteller drin – gut 60 Knoten. „Wir haben vor Ibiza bisher 52 Knoten geschafft“, klärt Blanchfield auf – also „nur“ knapp 100 km/h.

Mit 30 Knoten – ca. 55 km/h – geht's für uns Richtung Süden. Das ist gemütliche Reisegeschwindigkeit, auch bei kabbeliger See. Die SAY wippt durch die Wellen, so gut wie kein Tropfen Wasser geht übers Deck und die Besatzung. Die gefederten

Ullman Sitzschalen wären hier noch längst nicht nötig, bügeln aber die kurzen Wellen zusätzlich weg. Unser Ziel ist die geschützte Cala Llonga. Zeit zum Spielen:

In der Bucht liegen nur drei Schiffe, das Wasser ist spiegelglatt. James reißt am Steuer, die 29 schlägt Haken wie ein Kaninchen. Dabei neigt sie sich kaum. Auch dafür sorgt die Heckplatte, ihre seitlichen hydrodynamisch geformten Überhänge wirken wie Kufen, die das Einsinken des Rumpfes in der Kurvenfahrt verhindern.

Maschine Stopp, Treiben. Kurz vorm an diesem Morgen noch menschenleeren Strand die Wende. Und Vollgas! Fünf Sekunden bis zur 50 Knoten-Marke – das ist ungefähr der gleiche Wert, den ein Porsche Panamera auf Asphalt erreicht.



## IBIZA BOAT CHARTER

Claudia Hörath . Marina Botafoch . Local 108 B . 07800 Ibiza

Office +34 971 318 542 . Mobil +34 679 800 304 . [info@ibiza-boat-charter.com](mailto:info@ibiza-boat-charter.com)



Ibiza-Boat-Charter

[WWW.IBIZA-BOAT-CHARTER.COM](http://WWW.IBIZA-BOAT-CHARTER.COM)



# PAOLA LENTI

Offizieller Händler  
auf Ibiza:

*deMota*,

ctra. ibiza - s.josé km. 2,1  
971 800 837 | 606 307 108  
andrea@de-mota.com  
www.de-mota.com



PAOLA  
LENTI



Das geschützte Fach ist mit kabelloser Ladefunktion fürs Smartphone ausgestattet. Per Bluetooth wird die Sound-Anlage gefüttert. Die einzigen festen Positionslichter sind die Backbord/Steuerbord-Leuchten im kleinen Schlitz am Bug. Das Kühlfach sorgt für kalte Drinks. Klampen werden im Rumpf versenkt, Fender per Klick-System in kleine Edelstahl-Aufnahmen gesteckt

Dafür reichen die 483 PS des Ilmor-Benziners locker aus. Wer jetzt seine Sonnenbrille nicht fest auf der Nase hat, ist sie los. Sonnenhüte oder Caps eh. Die SAY kommt bereits bei 10 Knoten ins Gleiten. Wieder eine Kombi aus Gewicht und – Sie erraten es: Rumpf-Form mit der Heck-Platte. Ganz nebenbei ist die eine super Badeplattform.

Das bringt uns zum Komfort. An Bord ist alles für einen coolen Bucht-Tag: Die Sound-Anlage wird über Bluetooth vom Smartphone gefüttert, das kabellos im Staufach hinterm Windabweiser lädt. Der Kühlschrank sorgt für kalte Drinks, die Sitzbank klappt sich zur großzügigen Sonnenliege um, eine Außen-Dusche spült nach dem Schwimmen das Salzwasser von der Haut. Unter Deck gibt es Schlafplatz für zwei, drei offene Ablagen und – wat mutt, dat mutt – eine kleine Toilette. Mehr ist nicht drin. Warum auch, Sie fahren mit einem Lamborghini ja auch nicht zum Campen, sondern ins Nobel-Restaurant. Und davon bieten die Buchten Ibizas und Formenteras bekanntlich genügend. Dabei sorgt die SAY für ähnlich viel Aufsehen wie so ein italienischer Stier auf Rädern...

Der Leichtbau hat aber nicht nur fahrdynamische Vorteile. Die im Verhältnis kleine Maschine, die auch noch wenig Arbeit hat, kommt bei 30 Knoten mit rund 38 Litern pro Stunde aus. „Etwa ein Drittel dessen, was Motorboote ähnlicher Größe mit ihren meist zwei Dieseln brauchen, um annähernd an die Leistung heranzukommen“, so der Skipper. „Der Trip Santa Eulària-Formentera und zurück käme damit also auf rund 70 Euro

Spritverbrauch.“ Das macht sich nicht nur im Geldbeutel bemerkbar, sondern auch in der Umweltbilanz. Das ist einer der Gründe, warum der deutsche Carbon-Rennausstatter Karl Wagner mit dem Schiffsbau überhaupt angefangen hat: Maximale Dynamik und Null Emission ist das Ziel seiner Entwicklung.

Gemeinsam mit dem österreichischen Elektro-Spezialisten Kreisel arbeiten er und sein Team daran, alltagstaugliche, voll elektrische Sport-Yachten zu schaffen. Die SAY 29E ist der erste rein elektrische Serien-Renner weltweit. 2018 stellte das SAY-Team mit ihr auf dem Bodensee den Geschwindigkeits-Weltrekord für Elektroschiffe auf: 48 Knoten (fast 89 km/h). Große Herausforderung bleibt aber die Reichweite. Für den Breiten-Käufermarkt sollen deshalb im ersten Schritt Hybridantriebe verbaut werden: Bis elf Knoten ist der Antrieb dann rein elektrisch, danach steigt der Verbrennungsmotor ein. 2021 soll die Hybrid-Version auf den Markt kommen. Nicht lange danach, so hoffen die Entwickler, ist dann auch die reine Elektro-SAY serienreif, die so weit ist, dass man nicht ständig den Batterie-Füllstand im Auge behalten muss. „Ein Elektroantrieb für die 29er, wie er jetzt verfügbar ist, eignet sich hervorragend als Beiboot für Superyachten“, erklärt James Blanchfield. „Aber die Reichweite ist sehr begrenzt. Bei Voll-Last, also 48 Knoten, ist nach acht Minuten Schluss. Im Cruising-Speed von 25 bis 30 Knoten, beziehungsweise 46 bis 55 km/h, reicht die Energie etwa eine Stunde. Das Ziel ist ganz klar, die Ära der elektrischen Supersport-Yachten einzuläuten, die es mit 30 Knoten von Ibiza nach Mallorca und zurück schaffen.“

Ref. : AP0104

Preis: 339.000 €

CALA VADELLA

KOMPLETT RENOVIERTES 1-SCHLAFZIMMER APARTMENT, IN RUHIGER LAGE  
NACH SÜDEN AUSGERICHTET



[www.bbs-ibiza.net](http://www.bbs-ibiza.net)



E-mail: [info@bbs-ibiza.com](mailto:info@bbs-ibiza.com)

Avda. Es Cubells 9, 07830 Sant Josep

Tel. 971 800 705, Mobil: +34 669 360 583



IHR DEUTSCHER ANSPRECHPARTNER FÜR YACHTEN AUF IBIZA

AMOYACHTS IBIZA

+34 672 496 089 - [MAIL@AMOYACHTS.COM](mailto:MAIL@AMOYACHTS.COM) -



Sicht-Carbon, wo man hinschaut. Unter Deck mit LED-Lichttechnik ist Platz zum Liegen, etwas Stauraum und eine kleine Toilette. Auch der Motorraum steckt voll Carbon. Ordentlich verstaut, unter anderem: Einsteckbare Elemente fürs Sonnensegel, Positionslicht und die Griffe der Badeleiter. Der Benziner von Ilmor leistet 483 PS und sorgt für Beschleunigungswerte eines Porsche Panamera

Das soll mit der neuen SAY 42 erreicht werden, die gerade in der Werft am Bodensee entsteht. Blanchfield unterstützt das Team mit seinem mittelmeer-nautischen Know-how im Bereich des Designs und der Ausstattung. Die große SAY wird ebenfalls extrem wenig Gewicht mitbringen, soll aber viele Annehmlichkeiten einer sportlichen Luxusyacht bieten, wie Schlafplatz für vier Personen, Kochbereich, Bad, Außen-Bar – sowie eine maßgeschneiderte Garage für den „Seabob“ und eine aufblasbare „NautiBuoy“-Badeinsel. Wichtig, nicht nur für leichte Yachten: Um zum Beispiel vor Anker das Schaukeln zu minimieren, wird sie über einen „Seakeeper“-Stabilisator verfügen. Das ist eine tief im Rumpf verbaute schnell rotierende Scheibe, die die Wank-Bewegung um rund 85 % reduziert. Das Schiff schaukelt dann nicht mehr hin und her sondern hebt und senkt sich lediglich noch. Die Wirkungsweise ist ähnlich dessen, wenn Sie von Ihrem Fahrrad das Vorderrad ausbauen, es an den Achs-Enden in den Händen halten und in Rotation versetzen. Sie werden es dann kaum noch seitlich neigen können. Bei der BOOT in Düsseldorf, der größten Indoor-Yachtmesse der Welt, wird die 42er im kommenden Jahr vorgestellt – allerdings noch mit Benzinmotor.

Denn die Herausforderung für den E-Antrieb liegt nicht nur im Boot, sondern auch in der Infrastruktur. Die Stromanschlüsse in den Häfen bieten bislang bei weitem nicht genug Power,

um Elektro-Schiffe über Nacht wieder aufzuladen. Wie bei den Elektro-Autos gilt: Ohne Ladestationen geht nichts. Da müssen die Marinas vorlegen. Das Balearen-Gesetz, das vorsieht, auch aus Schiffen Verbrennungsmotoren zu verbannen (IbizaHEUTE berichtete), wird zumindest auf den Inseln diesen Prozess sicherlich vorantreiben. Ebenso wie die Gewinnung von sauberem Strom aus erneuerbaren Energien, die dieses Gesetz ebenso vorschreibt. Denn dass Elektroantriebe nach derzeitigem Technikstand, unter anderem aufgrund der umweltbelastenden Batterien und des konventionell gewonnenen Stroms, nicht zu Unrecht in der Kritik stehen, wissen wir alle. Aber wo wären wir ohne Entwickler und Vordenker...?

Bleibt die Preisfrage: Was kostet das Kohlefaser-Geschoss SAY 29R Carbon? Für 355.000 Euro steht die benzin-befeuerte Version in der Liste. Der Eintritt zum Buchstaben E hinter der Typenbezeichnung – und damit zum exklusiven Kreis der Visionäre mit der Elektro-Version – kostet nochmal 134.000 Euro extra. Unter anderem sind die Batterien sowie der besondere Antrieb dafür verantwortlich, der ein Drehmoment von bis zu 1000 Newtonmeter verkraften muss.

Wer das nicht ausgeben kann oder möchte: S.E. Yachting wird die SAY 29 mit Benzin im Sommer auch zum Chartern anbieten. □