

BUILT TO WIN

Die erste Truly Classic 127 ATALANTE wurde von der niederländischen Claasen-Werft ausgeliefert. ATALANTE's Bauqualität und ihr Design positioniere diese Superyacht unter den Besten ihrer Kategorie und bestätige Claasens Position als Elite im Yachtbau, heißt es vom Hoek-Designbüro aus Edam, das für die Planung verantwortlich zeichnete. MEER & YACHTEN ging in Antibes an Bord und sprach mit Pieter van der Weide von Hoek.

TEXT _ Matt Müncheberg | FOTOS _ Claasen Shipyards/ Cory Silken & Rick Tomlinson, Matt Müncheberg



Der Steuerstand bietet ideale Voraussetzungen: Wer will, sitzt beim Steuern bequem an der Seite auf einem durchgehenden Sofa. Möglich macht das ein sogenanntes Keyhole-Cockpit, dem in der Form auch das Bimini folgt. Die Mitte des großen, formschönen Steuerrades ziert das gravierte Claasen-Logo (siehe unten links).

Wie lang muss eine Yacht sein, damit sie lang genug ist? Pieter van der Weide von dem erfolgreichen Edamer Designbüro Hoek antwortet diplomatisch: Das komme ganz auf die Umstände an, unter denen man mit der Yacht unterwegs sein wolle. Wie viele Personen sollen an Bord untergebracht werden können? Was soll das Fahrtgebiet der Yacht sein? Soll es auch unter Charter laufen? Und schließlich: Soll es auch an Regatten teilnehmen können – mit Aussicht auf einen Sieg? Das alles müsse bei dieser Frage berücksichtigt werden. Und nach einem kurzen Augenblick des Überlegens fügt er hinzu: Die neue TC127 sei jedenfalls lang genug für weltweite luxuriöse Törns mit kleiner – oder größerer – Crew, für Charter und für Regatten. Bei der kürzlich an einen ambitionierten, erfahrenen Segler ausgelieferten ATALANTE handele es sich um einen Nachfolger der 37 Fuß kürzeren Truly Classic gleichen Namens. Der neue Eigentümer hatte seine eigene, ganz spezielle Auffassung von „groß genug“: Er habe eine größere, schnellere Yacht haben wollen als die TC115, als die die Yacht ursprünglich geplant gewesen sei, mit mehr und komfortableren Unterkünften für die Gäste und die Crew. So habe er zum Beispiel großen Wert gelegt auf eine zusätzliche „Flex-Cabin“ an Steuerbord

für zusätzliche Crew während Chartertörns, die auch als Office benutzt werden können sollte, sowie eine große Laundry – mit integrierter Dusche für ein fünftes Crewmitglied. Dabei sollte die Yacht nicht so groß sein, dass man den Kontakt zum Wasser verliert. Außerdem sollte die Yacht wendig genug bleiben, um sie bei Bedarf in einer Regatta auch mal „auf einem Sixpence-Stück drehen“ zu können. Hoek Design entwarf daraufhin in enger Zusammenarbeit mit der Claasen-Schiffswerft eine Yacht, die sich gleichermaßen als eine Cruising-Yacht für eine Familie und für gehobenen Charter eignet. Geplant ist, die ATALANTE mit Crew wochenweise an bis zu sechs Gäste zu verchartern. Der Preis für das Schiff pro Woche soll 77.000 Euro in der Haupt- und 70.000 in der Nebensaison betragen. Verpflegung, Treibstoff und Liegegebühren werden extra berechnet. Mit der so entstandenen, 127 Fuß langen ATALANTE erweitert Hoek Design seine beliebte Truly Classic-Se-



Auf Leichtwetter-Genua (oben) und auf der Steuersäule des Rades ist das Konterfei der Namensgeberin des Schiffes, ATALANTE, abgebildet. ATALANTE (griechisch Αταλάντη oder Αταλάντα) ist in der griechischen Mythologie eine jungfräuliche Jägerin, die Tochter der Klymene. Bei Jägern sei sie zur schnellsten Läuferin Griechenlands herangewachsen, heißt es dort. Mehrere Schiffe trugen und tragen diesen Namen, darunter mehrere französische Fregatten, ein Forschungsschiff sowie ein Bulkcarrier.



CLAASEN
—SHIPYARDS—

rie nach oben. Natürlich sei die erste, 38,8 Meter über Alles lange TC 127 auf die speziellen Wünsche der Eigner zugeschnitten worden, sagt Pieter van der Weide. Doch sie sei vor Allem das Ergebnis einer Kooperation, bei der Claasen und Hoek eng zusammengearbeitet hätten. Das Ziel dieser Kooperation sei es, eine möglichst praktische Grundlage für weitere Bauten in dieser Größe zu schaffen. Die sollen zukünftig ein flexibles Customizen und eine individuelle Anpassung an die jeweiligen Wünsche zukünftiger Eigner ermöglichen. Das sei sowohl bei der Konstruktion und der Gestaltung gelungen, freut sich van der Weide. Aktuell seien, basierend auf diesem „Baukasten“-System, nun zwei weitere Yachten in Planung: eine TC 136 und eine 90er Version. Allerdings könnte der Begriff „Baukasten“ hier irreführend sein, denn eigentlich sei es immer nur der Rumpf, der identisch ist – alles andere sei Option. Zukünftige Versionen der TC 127 könnten auf Wunsch als Sloop oder als Ketsch gebaut werden. Auch der Kiel könne modifiziert werden. So könne dieser etwa als Hubkiel oder als eine Version mit geringerem Tiefgang ausgeführt werden. Die beiden Gästekabinen (vorn auf ATALANTE) könnten zudem ihren Platz mit dem (aktuell mittschiffs eingebauten) Salon tauschen. Weitere Optionen sind – alternativ zu dem einen großen Rad im Achter-Cockpit – Zwillingräder vor dem Heck-Deckshaus. „Das Design und die Länge der TC127 bietet ausreichende Flexibilität für viele verschiedenen Layouts“, sagt van der Weide. Nur der Maschinen-



Mit der 127 Fuß langen ATALANTE erweitert Hoek Design seine beliebte Truly Classic-Serie nach oben. Natürlich sei die erste, 38,8 Meter über Alles lange TC 127 auf die speziellen Wünsche der Eigner zugeschnitten worden, sagt Pieter van der Weide. Doch sie sei vor allem das Ergebnis einer Kooperation, bei der Claasen und Hoek eng zusammengearbeitet hätten. Das Ziel dieser Kooperation sei es, eine möglichst praktische Grundlage für weitere Bauten in dieser Größe zu schaffen. Der begeisterte Segler van der Weide kümmert sich bei Hoek seit vielen Jahren um den Kundenkontakt.

Das Centre-Cockpit ist den Gästen vorbehalten. Hier können bis zu acht Personen gleichzeitig an einem Tisch dinnieren. Ein ausgezeichnete Platz, um zu socializen, zu entspannen - und dabei die fantastische 360 Grad-Rundumsicht zu genießen, egal, ob beim Segeln oder im Hafen.



Der neue Eigentümer hatte seine eigene, ganz spezielle Auffassung von „groß genug“: Er habe eine größere, schnellere Yacht haben wollen als die TC90, mit mehr und komfortableren Unterkünften für die Gäste und die Crew. Dabei sollte die Yacht nicht so groß sein, dass man den Kontakt zum Wasser verliert. Außerdem sollte die Yacht wendig genug bleiben, um sie bei Bedarf in einer Regatta auch mal „auf einem Sixpence-Stück drehen“ zu können.



Erst beim Blick von achtern auf die 7,7 Meter breite ATALANTE wird deutlich, über wie viel Raumvolumen sie unter Deck verfügt. Erkennbar sind auch die harmonisch strakenden, geschwungenen Linien des Decks (oben). Foto unten: Das Bergen des Groß wird erleichtert durch Lazy Jacks und ein tief fallendes Segel. Das keyhole-förmige Bimini kann zum Bergen und Abplanen durch die Crew betreten werden.



raum und der Rumpf an und für sich seien fix. Das betreffe selbstverständlich auch das Innendesign und die Gestaltung des Exterieurs. Dieses Konzept kommt an: Über 30 Yachten sind es bereits, die im Zuge dieser Kooperation zwischen Hoek Design und Claasen entstanden. „Die kleinste TC ist eine 51“, sagt van der Weide. Davon seien bisher sieben Einheiten gebaut worden. Ebenso viele seien von der nächst größeren TC56 hergestellt worden sowie acht Stück von der TC65. Vier Achtundsiebziger habe die Werft außerdem bisher gebaut, zwei davon in einer Raised- und eine als Deckshaus-Version; eine TC78 sei eigentlich eine TC80 – sie besitze aber denselben Rumpf wie die 78 Fuß langen Versionen. Es gebe außerdem bereits eine TC85-Ketsch, vier 90er sowie jeweils zwei 108er und 110er Versionen der Truly Classic-Familie. Eine TC90 und eine 136er seien zurzeit in Planung. Viele Eigner würden das Customizing-System mögen, sagt van der Weide, der sich bei Hoek um die Beziehungen zu den Kunden von der Entstehung ihrer Yacht bis zum Wiederkauf und den Second Hand-Markt kümmert; zudem sei es für viele attraktiv, zur TC-„Familie“ dazuzugehören. Nach oben hin gebe es längenmäßig eigentlich keine Beschränkungen; auch eine 180er Version sei schon gebaut worden. Diese Superyacht sei im Prinzip auch eine Truly Classic. Manch ein Eigner auf dem sehr hohen, exklusiven Level sähen es jedoch nicht so gern, dass ihre Yacht als TC kategorisiert werden könne. Ein interessanter Fakt sei, dass viele Käufer von

Yachten aus der Truly Classic-Reihe vorher schon Eigner anderer Segelyachten wie etwa Swan, Oyster Najad gewesen seien, sagt van der Weide. Die würden dann regelmäßig bei Hoek und Claasen landen, um sich schlussendlich eine TC-Yacht zuzulegen. Umgekehrt sei das übrigens noch nicht vorgekommen, schmunzelt der begeisterte Segler. Hoek Design ist bei den Neubauten nicht nur für Außenprofil und Naval Architecture verantwortlich, sondern auch für die Inneneinrichtung. Zusammen mit der Claasen Schiffswerft, Nigel Ingram von MCM und ATALANTE's erfahrenem Kapitän James Prince wurde ein hohes Maß an Know-how im Schiff verbaut. Das gilt vor allem für die Segeleigenschaften. ATALANTE sei gebaut worden, um zu gewinnen, heißt es von Wertseite. Dazu wurde der durchgehende Längsrahmen des Rumpfes aus hochfestem Aluminium gebaut. Das hilft, viel Gewicht einzusparen – wichtig für die zukünftige erfolgreiche Teilnahme an Bucket-Regatten und Superyacht-Cups. ATALANTE besitzt einen tiefgehenden Kiel und ein Karbon-Ruder. Die Unterwasser-Konfiguration in Verbindung mit Karbon-Mast und -Rigg sowie sportlichen 3DI-Segeln von North sollen sie schnell machen, um möglichst viele Erfolge auf den gängigen Regatta-Circuits einfahren zu können. Welche Regatten das konkret seien, stehe noch nicht fest, sagte Kapitän Prince bei unserem Testschlag vor Antibes. Fest stehe, dass ATALANTE in Bezug auf einen festen Hafen im Prinzip „heimatlos“ sei: im Sommer sei sie im Mittelmeer unterwegs, im Winter in der Karibik. Das hänge von den Wünschen des Eigners, der Chartergäste und dem Regattakalender ab. Auch die US-Ostküsten-Regatten dürften in diesem Zusammenhang interessant sein. Bei unserem schwachwindigen Sommerwetter-Segeltag an der French Riviera konnten wir uns einen ersten Eindruck von den hervorragenden Segeleigenschaften der ATALANTE machen. Kaum hatten wir den Liegeplatz am Fuße des Le Fort Carré und den Quai des Milliardaires verlassen, gingen, hydraulisch unterstützt, die Segel nach oben, und der leise brummende Scania-Schiffsdiesel verstummte. Die Seilzug-Steuerung über das große, formschöne Rad im Heck-Cockpit funktionierte wunderbar direkt und drucklos. Da die Yacht, die von der Performance her wie ein viel kleineres, leichteres Boot zu handeln war, perfekt ausbalanciert ist, war lässiges Zweifinger-Segeln möglich – und das bei einer Bootslänge über Alles von 38,8 Metern! Am Wind ließ sich die Yacht locker mit 40 Grad fahren – wahrscheinlich kann dieser Winkel sogar noch minimiert werden. Und: ATALANTE generierte während unseres Testschlags ihren eigenen Wind. Der betrug – bei Schwachwind! – etwa einen Knoten mehr als der wahre Wind. Wer will, kann es sich beim Steuern im Sitzen bequem machen – kein Problem auf ATALANTE dank des entsprechend eingerichteten Cockpits mit einer bequemen Sitzgelegenheit in der seitlichen Nähe des Rades. Wie alle Truly Classics verfügt auch die neue TC127 über ein schlüsselförmiges Cockpit, um den Platz am Steuer entsprechend zu vergrößern. Auf ATALANTE ist der Hauptsalon achtern vom Haupt-Deckshaus angeordnet, und die Owners Cabin befindet sich hinter dem Salon. Der Grund für diese Anordnung ist darin zu sehen, dass der Eigner so oft es geht selbst steuern wollte, sagt Kapitän James Prince. Er wünschte sich das Rad deshalb im Achter-Cockpit – ganz in der Nähe des Niederganges zu seinem Wohnbereich an Bord.



Warme Mahagoni-Töne in Kombination mit weißen Wänden und Decken werden kontrastiert durch Edelstahl und ergänzt durch Teppiche und einen Multifunktions-Tisch aus Leder in Beige-Tönen. Von oben nach unten: Master-Salon, Backbord-Seite, Doppelbett (links davon Zugang zum Kapitän's-Navi-Deckshaus per Luftdruck-Schiebetür) und Master-Salon, Steuerbord-Seite, mit Bar und direktem Zugang zum Control-Raum (im Foto nicht sichtbar).

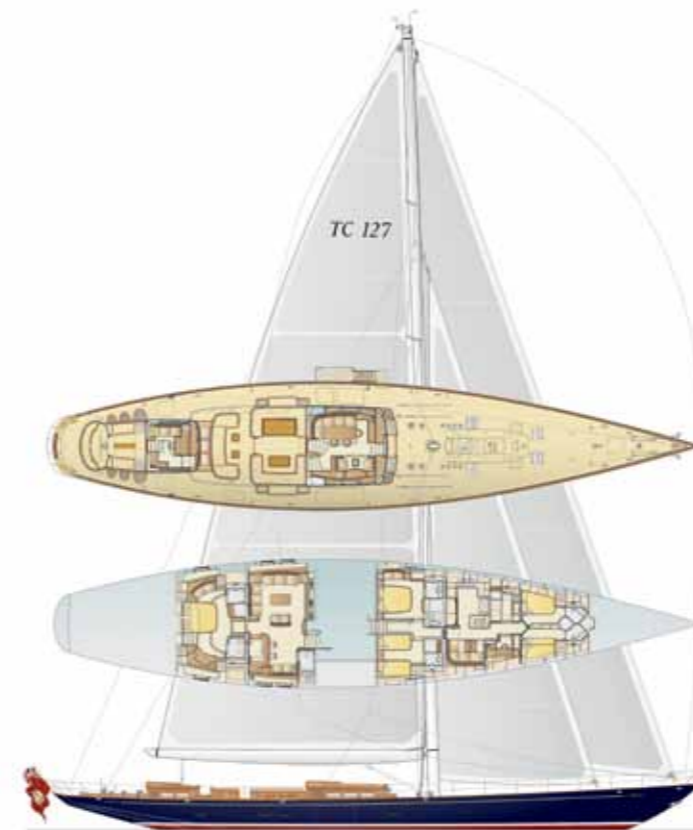
Die Höhe des von Offshore Spars stammenden Karbon-Mastes beträgt mehr als 48 Meter (gemessen ab Wasserlinie). Auch der Baum besteht aus den leichten und hochfesten anisotropen Kohlenstoff-Fasern.

Eine gute Idee, finden wir, denn so hatten wir eine perfekte Rundumsicht auf die Ligurische See und einen guten Überblick nach vorn über das gesamte Boot. Von hier aus sind es auch nur wenige Schritte zum Achter-Deckshaus. Das besteht aus einer großen Navigations-Station mit zwei Bildschirmen, einem Pilot-Seat, einem Kühlschrank und einer Kochgelegenheit. Der Zugang nach vorn zur schiffsbreiten, symmetrisch angeordneten Master Suite ist über eine elektrische Schiebetür bequem zu erreichen. Vorbildlich angeordnet sind auf der ATALANTE der übersichtliche, gut begehbare und wartungsfreundliche Maschinenraum mit der zuverlässigen, 328 kW leistenden Scania-Hauptmaschine und den beiden seitlich davon angeordneten, 2 x 32 kW leistenden Northern Lights Generatoren. Generell seien an Bord nur Komponenten an Bord verbaut worden, die solide, erprobt, und gut zu warten seien, und für die weltweit schnell und problemlos Ersatzteile und Service erhältlich sei. Über eine wasserdicht verschließbare Tür gelangt man in den klimatisierten Kontrollraum. Hier sind nicht nur alle Steuer-Panels gut abzulesen und zu bedienen; der Raum dient gleichzeitig als Geräusch-Puffer zum Salon und zur Master Cabin. Generell sind alle freien Räume an Bord perfekt ausgenutzt – entweder um die Kabinen größtmöglich zu konfigurieren, oder um möglichst viel Stauraum zu erhalten. Zudem wurden alle Böden und Decken abnehmbar gestaltet, um einen komfortablen Zugang zu den Systemen und Stauräumen zu ermöglichen. Einen sehr guten Rundumblick hat man vom Essbereich ist im Haupt-Deckshaus. Cleveres Detail: In einem Tisch an Steuerbord lassen sich (oben) ein Kartentisch, und unmittelbar darunter ein Besteckfach ausfahren. Nur Eingeweihte wissen indes, wo sich an Bord der Whisky befindet: im Flaggenschränk nämlich. Die Flaggen-Fächer lassen sich seitlich wegklappen – und legen eine gut sortierte Bar frei. Weiter vorn sind zwei gemütliche Gästekabinen eingerichtet, je Seite eine, jeweils en-suite und komfortabel eingerichtet. Direkt vor dem Mast bietet eine automatische Tür

Eintritt in den Mannschaftsbereich. Die Kombüse besitzt viele clevere Details und ist mit allem ausgestattet, was der Küchenchef für die Zubereitung hochwertiger Speisen benötigt. Gut gefallen hat uns auf ATALANTE die Abgasführung nach außenbords. Dieses wird durch die Zugabe von kaltem Wasser abgekühlt, anschließend getrennt und der trockene Rest nach achtern ausgestoßen. Gut gefallen hat uns die hochwertige Ausstattung der Yacht mit 3DI-Hochleistungssegeln von North. Das Latten-Groß ist auf einem Park Avenue-Baum installiert und mit komfortablen Lazy Jacks ausgestattet. Harken-Rutscher am Mast lassen das Groß nach einem Segeltag tief herunter fallen – so ist es auch mit kleiner Crew leicht, das Segel zu verstauen und mit einer Plane abzudecken. Fazit: Das Hoek-Design lässt überall viel Liebe zum Detail erkennen, die Verarbeitungsqualität der Yacht durch Claasen ist beeindruckend. Kein Wunder, dass Hoek-Mann Pieter van der Weide stolz ist auf sein neuestes „Baby“. Der hat übrigens die Frage, wie groß eine Yacht sein muss, um groß genug zu sein, für sich längst beantwortet: Privat segelt er eine 28 Fuß lange niederländische Victoire, ein slupgetakeltes D. Koopmans-Design mit einem langen Kiel und einem Ballast-Anteil von 50 Prozent, und das schon seit vielen Jahren. &

Kontakt/Informationen:

Claasen Shipyards, Kalverringdijk 40, 1509 BT Zaandam, The Netherlands. Tel. +31 (0) 756- 281 904, info@claasenship-yards.com, claasenshipyards.com.
Hoek Design, Grote Kerkstraat 23, 1135 BC Edam, The Netherlands. Tel. +31 (0) 299 – 372 853, info@hoekdesign.com, hoekdesign.com. Second Hand bei Hoek: Tel. +31 (0) 299 – 315506, hoekbrokerage.com.



Vier Crew-Mitglieder können die 127 Fuß lange Yacht mühelos im Cruising-Modus bewegen. Bei Regatten müssten es mindestens dreimal so viele sein. Die teilweise selbstholenden Winschen sind elektrisch unterstützt.

TECHNISCHE DATEN TC 127 ATALANTE

Länge Rumpf über Alles: 38,8 m
Länge Wasserlinie: 28,0 m
Breite über Alles: 7,7 m
Tiefgang: 4,5 m
Verdrängung: 140 t
Masthöhe über Wasserlinie (ca.): 48,3 m
Autopilot: Simrad AP 50
Hauptmaschine: Scania, 1 x 328 kW @ 1.500 U/min
Bug-/ Heckstrahler: Lewmar 75 PS/ Hundested 50 PS
Generatoren: 2 x 32 kW Northern Light
Mastwischen und Decks-Hardware: Lewmar
Captive Winschen: Harken
Mast/Baum: Offshore Spars, Karbon
Klassifizierung: ABS A1 Commercial Yachting Service (Sailing Yacht) + MCA LY2 Unrestricted