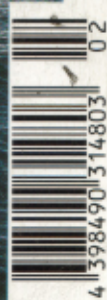


boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER GROSSEN YACHTEN

JUAN CARLOS
EIN KÖNIG
GIBT GAS



Judel/Vrolijk & Co: Weight-Watching für Baltic ■ „Inevitable”: Leisetreter ■ „Lady Duvera”: Familienkreuzer ■ Bassani greift an: Wally-Powerboat ■ Aero-Tender: Helis an Bord ■ Walsted: First Class aus Dänemark ■ Segel-Technik: Rod-Riggs

With English Summaries

Mahagoni vom

34 laufende Meter aus Holz. Entworfen und gebaut in Istanbul. Mit „Amadeus“ baute die



Auf besonderen Wunsch: Der Eigentümer bestellte auch seine zweite Yacht in der Türkei, bei Drago. Die ersten Fotos entstanden in der Marmara-See. Die Eigentümerin wünschte sich ein üppiges Sundeck mit Bar und Grill.

Bosporus

Werft Dragos eine durch und durch türkische Yacht.





Mit türkischem Geschick: Speiseraum und Salon gehen ineinander über. Das gesamte Interieur entstand in den Werkstätten der Werft. Die Holzarbeiten bestehen aus Mahagoni, Walnuss und Eiche.

Dragos? Nie gehört. Istanbul? Selbstverständlich. Eine boomende Stadt beiderseits des Bosphorus, die Turmspitzen der Hagia Sophia, Minarette, eine brausende Großstadt am Rande Europas. Seefahrt auf dem Bosphorus oder womöglich Yachten? Dort werden Gullits gebaut, die behäbigen Lastsegler aus Pinie, kein Zweifel. Dass sich an den Ufern dieser Meerenge jedoch eine ziemlich lebendige

Yacht- und auch Werftszone entwickelt hat, die nicht nur die türkischen Traditionsschiffe zum Schwimmen bringt, sondern auch mit modernen Kompositverfahren umzugehen weiß, das ist noch nicht so sehr ins Bewusstsein geraten. Also Dragos, genauer Dragos 35, eine neue Yacht, die „Amadeus“ heißt.

Die Geschichte beginnt mit dem Wunsch eines türkischen Geschäftsmannes, endlich wieder einmal die



FOTOS: ROY ROBERTS



Yacht seiner Träume zu bauen, und mit dem Wunsch eines Engländers, eine zu besitzen. Zwei Geraden, die aufeinander zuliefen. Aber wie kommt man als türkischer Mensch aus der Petrochemie dazu, eine Werft zu besitzen? Vor allem, wenn man sich gerade zur Ruhe gesetzt hat? Ali Furgac und Norman Shelley trafen sich vor fünf Jahren. Aber der Türke greift noch weiter zurück. Anfang der Neunziger lieferte ihm eine Werft einen schnellen

21-Meter-Kreuzer mit zwei MTU-Dieseln, die „Galileo“. „Zwei Jahre nutzte ich sie. Eines Tages lag sie in English Harbour, und Norman Shelley sah sie. Über ihren Namen und die Auskünfte von Freunden fand er mich endlich, sprach mich an und kaufte sie kurzentschlossen bei unserem ersten Treffen.“ Ali Furgac war plötzlich ohne Boot. „So kam ich ins Yachtgeschäft.“

Furgac wollte sich jetzt zwar eine neue „Traumyacht“ besorgen, aber es

Ein Paravent aus Plasma: Ein versenkbarer Flachbildschirm zwischen Walnussssäulen trennt Salon und Speisetisch. Der Eigner wohnt vorn auf dem Hauptdeck. Die Materialien halten mit größten Yachten mit.



Ein Blick nach vorn:
Der Eigner liebt kleine
Kabinette, auch glas-
geschützte Flaschen.
Auf 35 Metern
gehören Speiseraum
und Salon zusammen.
Im Kabinett wartet der
TV-Screen auf das
Push-Button-Signal.

gelang ihm nicht so richtig. Kaum stand sie vor der Fertigstellung, kam etwas dazwischen. „Erst kam ein griechischer Freund vorbei und wollte sie haben, dann ein ägyptischer. Ich fand mich wieder als Eigner einer Werft, die ich Drago nannte.“

So entstanden unter dem frischgebackenen Werftherren Furgac sechs Einzelbauten. „Eines Tages rief Shelley wieder an. Ob ich mal auf einen Schwatz in die Marina überkommen

könnte. Ich sah ‚Galileo‘ vor der Bunkerstation liegen.“ Das Gespräch war kurz. „Shelley fragte mich kurz und knapp, ob ich ihm eine 30 Meter lange Nachfolgerin für ‚Galileo‘ bauen könne.“ Aber ja doch. „Nach drei Minuten war das Geschäft perfekt und ich hatte den ‚Amadeus‘-Auftrag.“

Wie so viele Projekte wuchs auch „Amadeus“ über die ursprünglich geplante Länge hinaus. Norman Shelley wünschte sich eine größere Lazarette



und eine Tender-Garage. Die Motoren mussten auch größer werden, um die vereinbarte Reisegeschwindigkeit von 26 bis 27 Knoten halten zu können. „So wurde ‚Amadeus‘ fast 35 Meter lang. Zur Zeit habe ich fünf Projekte im Bau, darunter eine weitere Yacht für Norman Shelley. Und vielleicht kommt in diesem Jahr noch ein 50-Meter-Auftrag dazu. Nur für mich ist nichts dabei. So weit zu meinem Ruhestand und meiner Traumyacht.“

Ihre Geschichte mag ungewöhnlich sein, noch mehr jedoch fällt „Amadeus“ selbst aus dem Rahmen: Sie besteht aus Holz-Komposit. Nicht gerade üblich bei den 35-Meter-Formaten. Der Rumpf besteht aus Mahagoni, geplankt auf Spanten und Stringer aus Iroko, einem westafrikanischen Holz, das immer wieder gern mit Teak verwechselt wird. Die erste der elf Millimeter dicken Plankenlagen läuft parallel zum Steven, die zweite im 90-Grad-

Rundgang über die Decks: Auf dem Unterdeck haben acht Gäste in Mahagoni-Interieurs Platz. Die Decken schlug die Werft mit Alcantara aus. Das Cockpit auf dem Hauptdeck reicht für ein Freiluft-dinner zu acht.



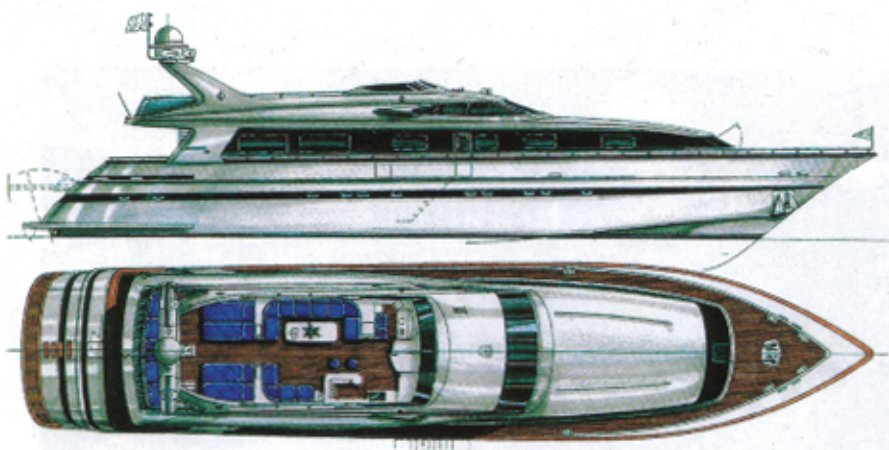
Ein Blick nach vorn:
Der Eigner liebt kleine
Kabinette, auch glas-
geschützte Flaschen.
Auf 35 Metern
gehören Speiseraum
und Salon zusammen.
Im Kabinett wartet der
TV-Screen auf das
Push-Button-Signal.

gelang ihm nicht so richtig. Kaum stand sie vor der Fertigstellung, kam etwas dazwischen. „Erst kam ein griechischer Freund vorbei und wollte sie haben, dann ein ägyptischer. Ich fand mich wieder als Eigner einer Werft, die ich Drago nannte.“

So entstanden unter dem frischgebackenen Werftherren Furgac sechs Einzelbauten. „Eines Tages rief Shelley wieder an. Ob ich mal auf einen Schwatz in die Marina rüberkommen

könnte. Ich sah ‚Galileo‘ vor der Bunkerstation liegen.“ Das Gespräch war kurz. „Shelley fragte mich kurz und knapp, ob ich ihm eine 30 Meter lange Nachfolgerin für ‚Galileo‘ bauen könne.“ Aber ja doch. „Nach drei Minuten war das Geschäft perfekt und ich hatte den ‚Amadeus‘-Auftrag.“

Wie so viele Projekte wuchs auch „Amadeus“ über die ursprünglich geplante Länge hinaus. Norman Shelley wünschte sich eine größere Lazarette



„Amadeus“: Die Aufbauten reichen weit nach achtern. Das schattige Cockpit ist darum klein, das Sonnendeck groß. Die Eigner sind Engländer.

Amadeus

Länge: 34,70 m
Breite: 7,10 m
Tiefgang: 1,43 m
Verdrängung: 100 t
Motorisierung: 2 x MTU 12V 396 TE, 1700 kW
Getriebe: ZF
Geschwindigkeit max.: 30 kn
Geschwindigkeit Reise: 26 kn
Brennstoff: 11 t
Wasser: 2500 l
Generatoren: Kilopak
Navigation: Raytheon
Autopilot: Cetrek Pro-Pilot 725
Tender: Novurania, Yamaha
Material: Komposit
Iroko/Mahagoni/ Fibergals/Epoxy
Konstruktion: Mahir Bestas
Design: Haluk Tozun
Interieur: Ugar Kose
Klassifikation: + RINA
Werft: Tersane Shipyard/Dracos



Winkel dazu. Zwei weitere folgen der Wasserlinie. Den Rumpf der Drago-Yachten verstärkt Furgac beidseitig mit Epoxy. Das Ergebnis: ein Epoxy-Rumpf mit Holzkern.

Warum Holz? Furgac erklärt seine subjektive Vorliebe: „Mit sechs Jahren begann ich mit Holz zu basteln, und das ist bis heute mein Hobby geblieben. Ich liebe den Geruch“ Und wo sind die objektiven Vorteile? „Holz ist nun einmal nicht nur ein natürlicher Stoff, sondern auch ein Geräusch- und Vibrationsisolator.“

Die Drago-Werft liegt im Stadtteil Tuzla, im Süden von Istanbul. Dort arbeiten auch der Konstrukteur, der Designer und der Innengestalter, alle drei Türken. In den Hallen stehen zwei weitere Einheiten, die auf ihr Konto gehen. Die anderen hat sich das US-Team von Ed Fry ausgedacht. Bis auf diese Ausnahme werden die Yachten komplett im Hause gefertigt, vom Kiel über den Innenausbau bis zum Knopf auf dem Flagstock.

„Amadeus“-Eigner Norman Shelley ist damit vollkommen einverstanden. „Die Holzarbeiten des Interieurs sind nicht zu übertreffen. Das brasilianische Mahagoni, die Walnussoberflächen sind einmalig. Die Maserung folgt überall den Rundungen. Äste sind nicht zu sehen; denn alles besteht aus angewärmtem Furnier.“ Auch ein Plasma-TV-Bildschirm im Salon mit versteckten Subwoofern, der per Fernbedienung zwischen zwei Walnuss-Säulen lautlos aus seinem Unterbau gleitet, entspricht vollauf internationalem Yachtstandard. Shelleys Suite liegt auf dem Hauptdeck, vor Galley, Speiseraum und Salon, die das TV-Kabinett trennt. Das Layout des Unterdecks ist

ungewöhnlich. An beiden Enden eines Lobby-Flures hat Dracos jeweils eine Gästekabine über die ganze Breite eingebaut, dazwischen auf jeder Seite des Flures eine Doppelkabine. Den Aufbau zog der Designer Ugar Kose sehr lang nach achtern, um auf Wunsch der Eignersfrau erstens Salonraum zu gewinnen und ein besonders großes Sonnendeck für Gäste mit Bar und Grill zu realisieren. Die beschattet bei Bedarf ein riesiges Bimini. Der Zuwachs um vier Meter Länge für die Tender im Heck befreit „Amadeus“ von Kränen, abgesehen davon, dass die Decks frei bleiben. Mit „Amadeus“ meldet sich ein neuer Szene-Anwärter zu Wort.

ROY ROBERTS

MAHOGANY FROM THE BOSPHORUS

The amazing story of the Turkish Ali Furgac's Drago yard recently resulted in a further new motoryacht for the English owner Norman Shelley. Five years ago, Shelley saw Furgac's own yacht "Galileo" in English Harbour, and from that moment Furgac was without a boat until he began building yachts at his own yard in Istanbul. Six yachts have been built since then, until Shelley ordered a new 35 m successor for "Galileo." "Amadeus" got a larger lazarette, a tender garage and stronger MTU engines in order to reach 26 knots cruising and 30 knots max. speed. Unusual for motoryachts, "Amadeus" hull was built in epoxy with mahogany core, while frames and stringers are made of iroko. Advantage: a wooden hull is an excellent natural insulation against noise and vibration. The yacht was completely designed by a Turkish team, consisting of naval architect Mahir Bostas and exterior designer Haluk Tozun. Ugar Kose was responsible for the interior made of Brazilian mahogany and walnut surfaces. Shelley's suite is located on the maindeck fore of galley, dining room and salon. The lower deck accommodates two full width guests cabins as well as three crew cabins with separate entrance in the fore. The tenders are stored behind a stern flap. The large sundeck houses bar and barbecue.

