

1

KLASSIK-REFIT SPEZIAL _ Dawn Cruiser PETREL

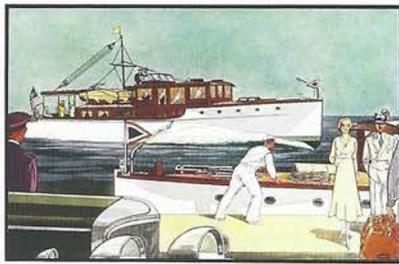
NACH DEM AUFWÄNDIGEN UND VIELBEACHTETEN REFIT DER HOLZ-REGATTAYACHT TABASCO V AUS SAINT TROPEZ STEHT BEREITS DAS NÄCHSTE, NOCH GRÖßERE UND NOCH AUSSERGEWÖHNLICHERE REFIT-PROJEKT BEI DER BOOTSWERFT HEINRICH AG IN KREUZLINGEN AN: DAS TOTAL-REFIT DES ORIGINAL ERHALTENEN, HISTORISCH WERTVOLLEN DAWN CRUISERS PETREL AUS DEM JAHR 1930.

FROM DUSK TILL DAWN

Teil 1
PETRELS Weg von der US-Ostküste
an den Bodensee

Nach dem aufwändigen und vielbeachteten Refit der Holz-Regattayacht TABASCO V aus Saint Tropez (YACHTING berichtete ausführlich in Ausgabe 3-2017, Mai/Juni) steht bereits das nächste, noch grössere und noch aussergewöhnlichere Refit-Projekt bei der Bootswerft Heinrich AG in Kreuzlingen an. YACHTING berichtet in loser Folge über das Total-Refit des original erhaltenen, historisch wertvollen Dawn Bridge Decks-Cruisers PETREL aus dem Jahr 1930, eines 48 Fuss (14,63 Meter) langen, aussergewöhnlich schönen und gut erhaltenen Art Deco-Motoryacht-Klassikers aus der „goldenen Zeit“ des handwerklich perfekten Holz-Bootsbaues an der US-Ostküste.

TEXT *Matt Müncheberg* | **FOTOS** *Heinrich Werft, Eigentümer*



The
DAWN
48 and 45
TWIN-SCREW
CRUISERS



POWERED WITH
STERLING ENGINES
should relatively appreciate in value

The Dawn cruisers are produced by sensitive engineers, who maintain a model that, 10 years hence, may still be adjusted to meet

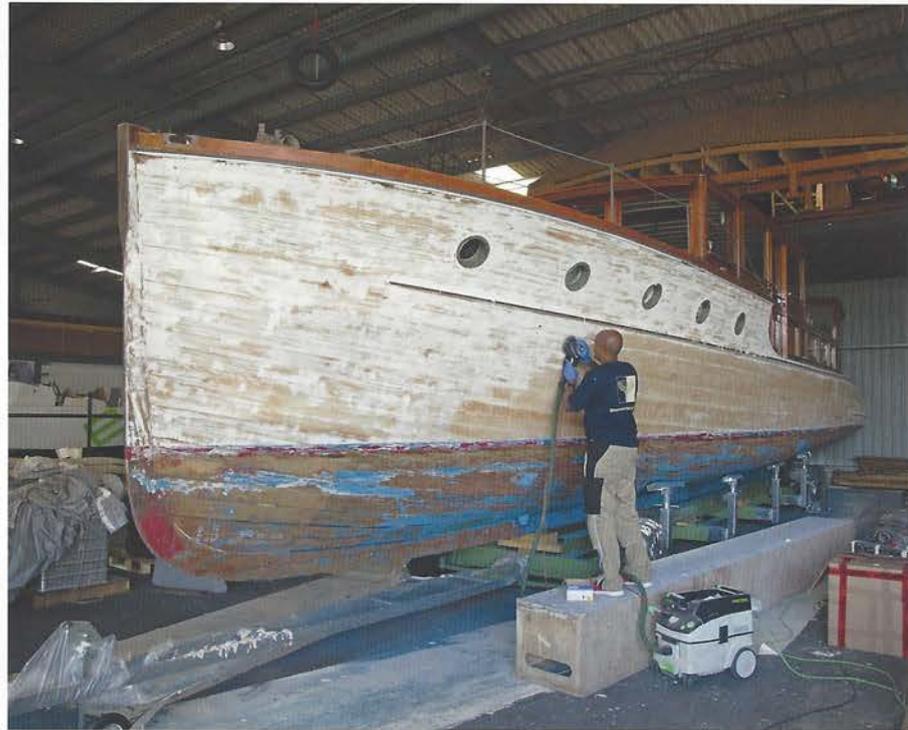
both the 45 and 48 models when equipped with four Sterling (and 5 cylinder) engines, open over 30 miles per hour. The engine is built to maintain fuel economy, and is 225 H.P. in full load, for the moderate consumption, one load, 1500 and 1800 RPM, engines are selected.

The advantages of Sterling (and engines) including their low 574 horse, 21 stroke, 179 cubic inches piston displacement, the counter weighted dynamically balanced crankshaft, the planetary system, the safe construction, are described in the engine catalog, mailed upon request.

Sterling engines protect your investment.
Other models range from 12 and 600 H.P.

STERLING ENGINE COMPANY
BURIALO, NEW YORK

Zuerst mussten sich die Werft-Mitarbeiter einen fundierten Überblick über den Zustand der Beplankung, der Struktur und der Substanz der Yacht verschaffen. Dazu musste erst einmal der alte Lack ab (Foto rechts, und gegenüberliegende Seite). Bild oben: „Sterling engines protect your investment“ – historisches Dawn-Werbeplakat aus den Zwanzigern.



Der Verkaufsprospekt eines US-amerikanischen Brokers stellt PETREL als eine „klassische, elegante Lady“ vor. Das „luxuriöse Kabinenlayout“ sei „für die Privatsphäre und eine praktische Funktionalität gleich gut geeignet“. Weiter heisst es in dem Papier, das sich an potentielle Käufer des Motoryacht-Klassikers wendet: „Ein Hauch von Nostalgie“ durchziehe das Schiff, ausgestattet mit „wunderschönem Mahagoni“ und „attraktiven Detail-Lösungen“ an Bord. Die Qualität der Verarbeitung der verbauten Edelhölzer sei „sofort ersichtlich“, und schliesslich sei dieser Zustand vom Verkäufer und den früheren Eigentümern bewahrt worden.

Das ist korrekt – und auch wieder nicht. Denn: Der originale Dawn-Cruiser aus dem Jahr 1930 ist zwar weitgehend original erhalten, zweifelsohne gut gepflegt worden – und er ist auch „unverbaut“. Das trifft auf das Exterieur ebenso zu, wie auf den Innenraum des 48 Fuss (14,63 Meter) langen Kreuzers; auch die breiten Seitendecks mit Handläufen an beiden Seiten befinden sich in dem Zustand wie vor knapp 90 Jahren. Selbst das geräumige Achterdeck mit Hardtop und der verglaste und überdachte Salon des als schlank und effizient angepriesenen, klassischen Rumpfdesigns sind original erhalten und gut gepflegt. Schliesslich trifft das auch auf die beiden Chrysler-Benzinmotoren zu, welche die Yacht mit jeweils 141 PS jahrzehntelang zuverlässig angetrieben haben, sowie für den 3,5 kW Onan-Generator – alles sieht nicht nur gut aus, als das Schiff die Heinrich Werft AG in Kreuzlingen erreicht – es funktioniert auch weitgehend.

Doch den Käufern dieser aussergewöhnlichen und wunderschönen klassischen Motor-Yacht wurde schnell klar, dass die PETREL einem Refit unterzogen werden muss – soll sie den Ansprüchen der neuen Eigner vollauf genügen. Denn der Plan der Schweizer Klassiker-Fans ist attraktiv und ambitioniert zugleich. Nicht als schwimmendes Museumsstück soll der schlanke Dawn-Cruiser zukünftig fungieren – PETREL soll so schnell als möglich auf grosse Fahrt gehen – jedenfalls wenn es nach den Wünschen der neuen Eigner geht. Eine mehrjährige, ununterbrochene Reise soll sie auf ihrem alten, neuen schwimmenden Untersatz auf diversen Wasser-Wegen quer durch Europa bringen. „Daraus resultierte bei den Eignern zum einen die Erkenntnis, dass die Technik des Bootes auf den neuesten Stand gebracht werden sollte“, sagt Werftchef Peter Minder von der Heinrich Werft AG in Kreuzlingen. Das betreffe den Antrieb, die Elektrik und die Navigation; auch sämtliche andere technische Lösungen an Bord müssten erneuert werden, sagt Minder. Das sei auch den neuen Eignern schnell klar geworden.

Um die Yacht zuerst einmal gründlich überprüfen zu können, musste sie von der US-Ostküste an den Bodensee transportiert werden; allein das sei schon eine „logistische Meisterleistung“ und „sehr aufwendig“ gewesen, sagt Minder. Auf eigenem Kiel sei die Yacht zuerst an der US-Ostküste entlang bis zum Verladeort gefahren worden. Dort sei für die Yacht ein massgeschneiderter Transport-Cradle aus Holz gebaut und die Yacht dann auf dem Cradle stehend als Decksfracht über den Atlantik nach Seebrügge



(Belgien) überführt worden. „Dort angekommen, wurde die Yacht samt Cradle auf einen Schwerlast-Tiefloader gehievt und anschließend mit Geleitzfahrzeug auf der Strasse bis nach Kreuzlingen gefahren“, sagt Minder. In Kreuzlingen angekommen, sei die Yacht schliesslich von einem Pneukran auf einen eigens massgefertigten Schwerlast-Trailer umgeladen und trocken in einer der Hallen auf dem Gelände der Heinrich-Werft untergestellt worden.

Dort erfolgte dann eine gründliche Überprüfung der Yacht. Die Bestandsaufnahme war intensiv – und dauert zum Teil sogar noch an. Schnell wurde klar, dass das Boot im Unterwasser-Bereich abgedichtet werden muss, der durchgehende Kiel repariert und mehrere Planken, Spanten und Wrangen ausgetauscht werden müssen. Zum anderen hätten die Eigner Pläne, die eine Umgestaltung des Interieurs betreffen würden – um die Yacht wohnlicher zu machen und den Bedürfnissen an eine mehrjährige Reise anzupassen. „Irgendwann wussten wir: die Sanierung der PETREL läuft auf ein Total-Refit hinaus“, sagt Peter Minder, schliesslich wollten die neuen Eigner die Yacht möglichst fachgerecht und authentisch restaurie-

ren und umbauen lassen. „Die umfangreichen Sanierungs- und Umbauarbeiten werden bis Frühjahr/Sommer 2020 dauern“, schätzt Peter Minder. „Dann soll die Yacht für einige Monate im Bodensee eingewässert werden, um sie ausgiebigen Probefahrten unterziehen zu können, und damit sich die Eigner mit deren Handhabung und Manövrier-Eigenschaften vertraut machen können“.

Dass das Boot für diese Arbeiten in die Kreuzlinger-Werft gebracht worden sei, sei zwar „ausserordentlich“, sagt der anpackende Werftchef. Dennoch sei diese Entscheidung nicht zufällig gefallen. „Die in den vergangenen Jahren in der Heinrich-Werft vollzogenen Restaurations-, Sanierungs- und Refit-Arbeiten an einer Vielzahl unterschiedlicher Boote sind in Fachkreisen nicht unbemerkt geblieben“, ist sich Peter Minder sicher. Das sei auch der Grund gewesen, warum ein vom neuen Eigner beauftragtes Yacht-Projekt- und Yacht-Consulting-Unternehmen die Kreuzlinger-Werft als einen der wenigen Kandidaten identifiziert habe, welches ein derart grosses, aufwändiges und komplexes Projekt sicher und verlässlich würde handeln können, sagt Minder. Schliesslich wür-



den die Abmessungen der Yacht mit etwa 15 Metern Länge und deren Gewicht mit etwa 14 Tonnen (voll beladen) hohe Anforderungen an die räumliche Infrastruktur einer Werft stellen. Die Vielzahl der anstehenden Arbeiten verlange nach erfahrenen Spezialisten in vielen Belangen des Bootsbaus sowie bei den aufwändigen Lackarbeiten.

Die neuen Eigner besuchten die Werft im Sommer 2016. Nach der Besichtigung der Werft und der dort vorhandenen Infrastruktur, einem ausgiebigen Gespräch mit der Geschäftsleitung und den benötigten Spezialisten der Werft und aufgrund der persönlichen Inaugenscheinnahme der sich im Endstadium befindlichen Refit-Arbeiten an der Holz-Segelyacht TABASCO V entschieden sie sich, der Bootswerft Heinrich AG in Kreuzlingen das Vertrauen zu schenken. Die Bootswerft Heinrich AG habe sich „sehr geehrt“ gefühlt, so kurz nach dem vielbeachteten und in einer Vielzahl der Fachmedien präsentierten Total-Refit der eigens dafür von Saint-Tropez überstellten Segelyacht TABASCO V bereits wieder ein derart spezielles, aufwändiges Refit-Projekt mit internationaler



THE START OF THE BOATING SEASON

... when yachts head north and northern yachts go in commission



The all Dawn cruiser, equipped with two Sterling Petrels, medium speed, 145 H.P., 1500 R.P.M., exceeding 30 M.P.H. Sterling equipped because of Dawn's performance and public demand for this remarkable engine.

THE marine industry is expanding. Boat yards and engine plants are increasing facilities to meet the demand for yachts and engines. An addition to the Sterling plant is in process of erection, and we hope to make all deliveries without delay. You are respectfully urged to decide quickly, giving the boat and engine builders reasonable opportunity to provide for materials and a place in the erecting schedule.

STERLING ENGINE COMPANY BUFFALO, N.Y., U.S.A.
ENGINES OF 15 TO 265 H.P.



Grosses Foto links und kleines Foto ganz oben: PETREL's Ankunft auf der Heinrichwerft. Die Yacht fuhr auf eigenem Kiel die US-Ostküste entlang bis zum Verladeort. Dort bekam die Yacht einen Transport-Cradle aus Holz. Auf diesem stehend ging es dann als Decksfracht über den Atlantik nach Seebrügge. Dort angekommen, fuhr die Yacht samt Cradle auf einen Schwerlast-Tieflader bis nach Kreuzlingen. Foto oben: Plakat aus den zwanziger Jahren mit einem Dawn-Cruiser.



Fotos (im Uhrzeigersinn): schweres Messing-Bulleye in der Kombüse, Crew-Cabin im Vorschiff mit zwei Stockbetten, PETREL, noch am Kran hängend, auf der Heinrichwerft, original erhaltener Steuerstand der historisch wertvollen Dawn-Yacht.



Bei dem klassischen Dawn-Cruiser handelt es sich um eine historisch sehr wertvolle Yacht, welche die „goldenen Zeiten“ des Art Deco der Zwanziger und Dreissiger Jahre und eine handwerklich nahezu perfekte Epoche des Holz-Bootsbaues präsentiert

Bedeutung realisieren zu dürfen, sagt Minder. Die nächste Aufgabe bestand für die Werft-Mitarbeiter nun darin, in den folgenden Monaten zusammen mit dem Eigner-Ehepaar den genauen Umfang der Arbeiten zu bestimmen.

Da eine seriöse Beurteilung der Qualität/Substanz der Holz-yacht vor deren Ankunft in Kreuzlingen aufgrund des verfügbaren Bildmaterials aus den USA nicht möglich gewesen sei, sei seit Ankunft der Yacht prioritär an dieser Aufgabenstellung gearbeitet worden, sagt Peter Minder. Ziel sei es gewesen, sich schnellstmöglich und fundiert einen Überblick über den Zustand der Beplankung, der Struktur und der Substanz der Yacht zu verschaffen und, darauf basierend, die Handlungs-Notwendigkeiten festzulegen. Zusammen mit den Vorstellungen und Wünschen der Eigner bezüglich Ästhetik, Komfort und Ergonomie werde nun im Winter 2017/2018 die „Stossrichtung und der Umfang dieser Refit-Arbeiten“ bestimmt werden. „Diese sollen dann im Sommer 2020 abgeschlos-



sen sein und die Yacht wieder ihrem Element übergeben werden können“, sagt Minder.

Dabei ist sich Minder durchaus der Verantwortung bewusst, die auf seinen Schultern lastet: Schliesslich ist es nicht irgendein Boot, das hier den Weg in seine Kreuzlinger Werft gefunden hat. Bei dem klassischen Cruiser handelt es sich um eine der ganz wenigen noch original erhaltenen Dawn-Cruiser – und nicht zuletzt aus diesem Grund um eine historisch sehr wertvolle, klassische Yacht, welche die „goldenen Zeiten“ des im Art Deco-Stils der Zwanziger und Dreissiger Jahre und eine handwerklich nahezu perfekte Epoche des Holz-Bootsbaues präsentiert. „Die Dawn Boat & Ship Corporation wurde 1906 von der Familie Donnelly in der South Bronx gegründet“, sagt Peter Minder. Die Werft habe sich auf traditionelle Motorkreuzer spezialisiert und sich durch ihr ausgezeichnetes Marine-Handwerk – in Kooperation mit einer Reihe sehr guter Designer schnell einen guten Namen

gemacht, den man auch und gerade heute in Klassiker-Kreisen sehr schätze.

1948 sei die Werft dann verkauft worden und sei zu Wheeler Yachts geworden – die leider 1963 durch ein Feuer zerstört worden sei, sagt Minder. Eine geringe Anzahl von Dawn-Cruisern hätte jedoch bis heute, bis ins zwanzigste Jahrhundert hinein, überlebt und würde nun den attraktiven, elegant-verspielten Deco-Stil dieser Zeit perfekt widerspiegeln. PETREL sei solch ein Beispiel eines graziösen, gut ausgestatteten Klassikers der dreissiger Jahre, dessen Zustand deshalb so einmalig sei, weil bei der Yacht das ursprüngliche Layout, die Einrichtung und die Ausstattung im Original beibehalten wurde. Nun gelte es, zusammen mit den Eignern einen „guten Mittelweg“ zu finden, der das Boot zum einen für den neuen Verwendungszweck „fit machen“ könne, es zum anderen in einen ordnungsgemässen, langlebigen und sicheren Zustand zu versetzen – und andererseits jedoch möglichst viel von der Originalität des Klassikers zu erhalten.



Foto von PETREL aus ihrem „ersten Leben“. Eine geringe Anzahl von Dawn-Cruisern hat bis ins zwanzigste Jahrhundert hinein überlebt und spiegelt nun den attraktiven, elegant-verspielten Deco-Stil dieser Zeit perfekt wider. PETREL ist ein gutes – und sehr gut erhaltenes – Beispiel eines graziösen, gut ausgestatteten Dawn-Klassikers der dreissiger Jahre. Rechte Seite: Originale Decksplan-Zeichnungen eines 48' (links) und 45'-Dawn-Cruisers.

Denn schliesslich spiegelt das wunderschöne Design des Dawn-Rumpfes mit der Nummer # 296 / # 229476 (ursprünglicher Name: BETTIS) mit den Ausbauten aus massivem Mahagoni, mit all den originalen Beschlägen und Ausrüstungsgegenständen aus Bronze, mit der original erhaltenen Kombüse, dem mittig vorn angebrachten aussergewöhnlich liebevoll gestalteten Steuerstand, einer Warmwasser-Versorgungs-Anlage und einer 80 Tage gehenden Uhr – damals als Extras angeboten – eine Zeit wider, die unwiderbringlich verloren ist – und deren Geist nur durch die wenigen noch existierende Exemplare dieser wunderschönen Cruiser aufrechterhalten und den nachfolgenden Generationen vermittelt werden kann.

Wen wundert es – durch ihre Schönheit und die handwerkliche Perfektion hat PETREL in ihrer langen Geschichte schon viele Preise abräumen können, darunter auch den Peoples Choice Award 2008 des Maritime Heritage Festivals. Der erste Eigner der Yacht habe sie 1930 auf einer Boat Show in New York erblickt, sich in sie augenblicklich verliebt und die Yacht noch auf der Messe gekauft, heisst es. Es bleibt dieser aussergewöhnlichen Yacht zu wünschen,

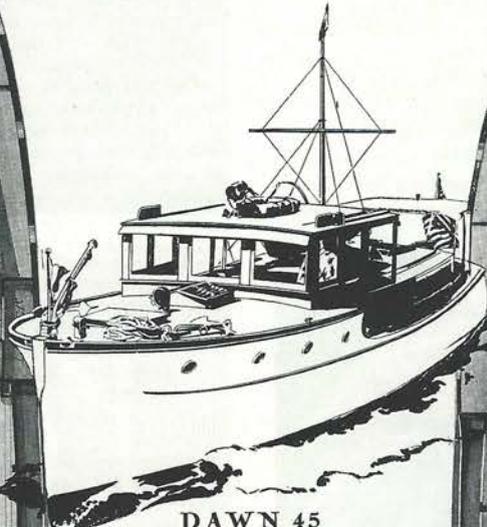
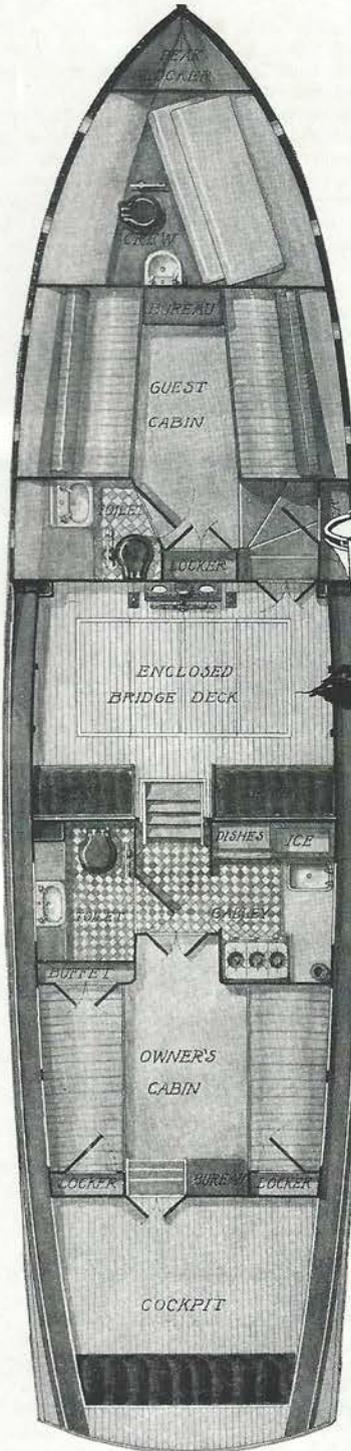
Das wunderschöne Design spiegelt eine Zeit wider, die unwiderbringlich verloren ist

dass sie nichts von ihrer Schönheit verliert, dass sie in den nächsten Monaten einen Zustand versetzt wird, der ihr noch ein langes Leben auf dem Wasser sichert – und dass sie der Nachwelt möglichst original erhalten bleibt.

Dass dies so sein wird, dafür sorgt Peter Minder mit dem Team seiner Heinrich Werft in Kreuzlingen am Bodensee. Dass die Werft für diese ganz speziellen Aufgaben des Holzyacht-Refits die erste Wahl ist, hat sie schon durch viele gelungene Projekte bewiesen – zuletzt durch die Sanierung der TABASCO V (YACH-

DAWN

TWIN-SCREW CRUISERS



DAWN 45

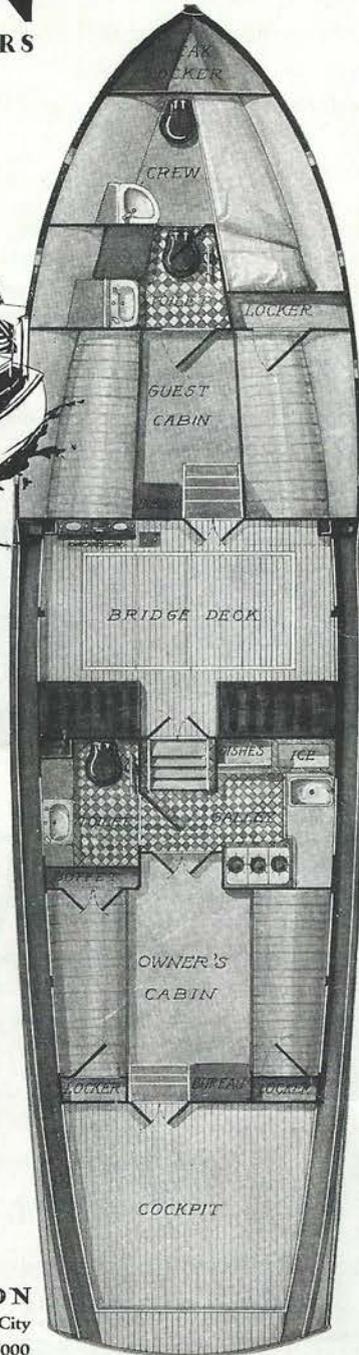
gives the yachtsman a complete, comfortable and easy-working boat that may be operated with one in crew. According to whether the Owner wishes to operate his own boat or not, this hand may be either a combination captain-engineer, or a steward-deckhand.

DAWN 48

is the long-looked-for step between a large cabin cruiser and a small yacht. She is just under proportions that would entail heavy maintenance and operating expense. The additional length has been distributed throughout the plan. The crew quarters are for two men and the engine-room permits option of sufficient power for better than 20 miles per hour.

DAWN TWIN-SCREW CRUISERS

are designed for the comfort and privacy of everyone aboard. No one passes through another's quarters to go above deck. The cabins are roomy and airy with every luxury and convenience. The joiner work is the finest. Dawn boats are beautiful as well as practical.



DAWN BOAT CORPORATION

Clason Point,
Established 1906

New York City
Tel. Westchester 7000

DAWN 48-footer Express, powered by twin Sterling Petrels,
each 150 H.P.-Speed 22 M.P.H.
\$23,800 . . . afloat at Clason Point

DAWN 45-footer, powered by twin Lathrops,
each 70 H.P.-Speed 14 M.P.H.
\$16,900

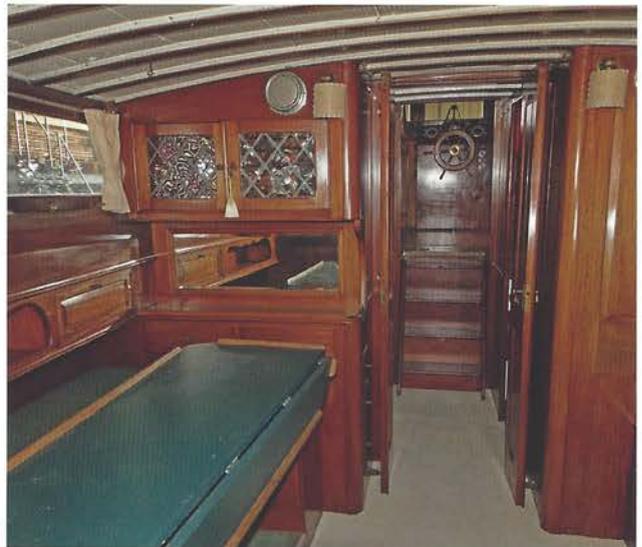
BUILDERS OF DE LUXE CRUISERS SINCE 1906

TING berichtete ausführlich in Ausgabe 3-2017, Mai/ Juni). Dass die Werft-Mitarbeiter sich dabei ausserdem der hohen Verantwortung bewusst sind, einen echten, historisch wertvollen Klassiker zu refitten – auch davon ist bei Minder und seinen Kollegen auszugehen, denn schliesslich ist Minder selbst ein Freund klassischer Linien, ein Oldtimer-Fan – und -Auskenner mit internationalen Referenzen und Erfahrungen. YACHTING wird in einer losen Folge in den nächsten Ausgaben über den Fortgang dieses aussergewöhnlichen Refits berichten.



heinrichwerft.ch

Foto rechts oben: Owner's Cabin der 48'-Dawn Yacht PETREL. Rechts unten: Originales Multi-Instrument mit Drehzahlmesser von Stewart Warner. Unten: Die originalen Achtzylinder-Dieseln von Chrysler sind noch im Boot. Mittlerweile wurden sie ausgebaut und sollen ersetzt werden.



INFO

TECHNISCHE DATEN PETREL

Werft: Die Dawn Boat & Ship Corporation
Baunummer: # 296 / # 229476
Name: PETREL (ex BETTIS)
Baujahr: 1930
Länge über Alles: 48 Fuss (14,63 m)
Länge Wasserlinie: 44 Fuss (13,41 m)
Breite: 11,98 Fuss (3,65 m)
Verdrängung: 24 t
Tiefgang: 3 Fuss, 8 ins (1,16 m)
Gewicht: 9,53 Tonnen
Motoren: 2 x Chrysler Straight 8 Royalsooriginal, 1930 / Innenborder
Motor-Leistung: je 141 PS
Reisegeschwindigkeit: 9 Knoten (16,7 km/h)
max. Geschwindigkeit: 12 Knoten (22 km/h)
Kabinen: 3, Crew-Kabine im Vorschiff, Salon, Achterkabine

Druckwasser-Anlage mit Warm- und Kaltwasser
Kompass: John E. Hand und Söhne
Auot Pilot: Wood Freeman
VHF: Westmarine Aurora
Lot: Coastal Navigator
Suchlicht: aus Bronze, verchromt
E-Anlage: 110 V, 32 V, 12 V, 30 A Shore Power mit Kabel, Batterie-Ladegerät 32 V
Generator: Onan 3,5 kW
Frischwassertank: 170,5 l (45 gal)
Kraftstofftank: 409 l (108 gal)
Wisch: Elektrisch, Bennett 32 V
Anker: 25 lb Danforth
Beplankung: Karweel, auf gebogenen Eichenholz-Spanten
Kabine: massives honduranisches Mahagoni



PETRELS ungewöhnliche Reise führte den 88 Jahre alten, klassischen Dawn-Cruiser von der US-Ostküste als Decksfracht über den Atlantik nach Seebrügge. Von dort ging es mit einem Schwerlasttransporter mit Geleitfahrzeug auf der Strasse weiter bis nach Kreuzlingen zur Heinrich Werft, wo die 48 Fuss lange Holzjacht in den nächsten Jahren komplett saniert werden soll – Teil 1 unserer Reft-Serie ab Seite 32.



Für die hohe Qualität und den Grad an Innovationen bei der Silver Arrow sollten die beteiligten Partner des Projektes sprechen, vorneweg die Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Style, dem Design-Arm der Daimler AG. Diese Kooperation sollte eine vom Automobil inspirierte Designsprache einbringen, aber auch aus dem Pkw-Bereich stammende Ideen und Materialien, die letztlich zu einer „völligen Neu-Interpretation des Begriffes Luxus-Motoryacht“ führen sollten. Inwieweit das Vorhaben gelungen ist und die selbst gesteckten Ziele tatsächlich auch erreicht worden sind, davon konnte sich das YACHTING-Team bei einer Testfahrt vor Monaco nun selbst einen Eindruck verschaffen – ab Seite 66.

Image_Silver Arrows Marine



KLASSIK TRIFFT MODERNE

Liebe Leser,

nach dem aufwändigen und vielbeachteten Refit der Holz-Regattayacht TABASCO V aus Saint Tropez (YACHTING berichtete ausführlich in Ausgabe 3-2017, Mai/Juni) steht bereits das nächste, noch grössere und noch aussergewöhnlichere Refit-Projekt bei der Bootswerft Heinrich AG in Kreuzlingen an. Wir berichten in loser Folge über das Total-Refit des original erhaltenen, historisch wertvollen Dawn Bridge Decks-Cruisers PETREL aus dem Jahr 1930, eines 48 Fuss (14,63 Meter) langen, aussergewöhnlich schönen und gut erhaltenen Art Deco-Motoryacht-Klassikers aus der „goldenen Zeit“ des handwerklich perfekten Holz-Bootsbaues an der US-Ostküste. Lesen Sie in diesem Heft ab Seite 32, wie PETREL den Weg von der US-Ostküste an den Bodensee fand.

Arrow 460 Granturismo lautet der Name der ersten Motoryacht von Silver Arrows Marine. YACHTING stellte das aufsehenerregende Projekt des in England ansässigen Unternehmens ausführlich in Ausgabe 2-2017 (März/April) vor. Zur Erinnerung: 2011 gründeten eine Handvoll Yacht-Profis das Unternehmen Silver Arrows Marine, um den Begriff „Motoryacht“ neu zu definieren. Das Ergebnis war eine auf den ersten Blick wohlproportionierte, vierzehn Meter lange moderne Motoryacht, die für Luxus und Leistung auf dem Wasser stehen – und das derzeit technisch Machbare aufzeigen soll. Inzwischen hatte das YACHTING-Team Gelegenheit, den ersten, 2,5 Millionen Euro teuren „schwimmenden Silberpfeil“, gebaut von der Groupe Carboman SA auf deren Werft in der Nähe von Lausanne in der Schweiz, vor Monaco selbst zu fahren. Lesen Sie unseren Testbericht ab Seite 66.

Viel Spass bei der Lektüre wünscht

Ihre YACHTING-Crew.
Matt Müncheberg

P.S. – Sie haben eine interessante Bootsgeschichte zu erzählen, richten eine Regatta aus, feiern ein Jubiläum oder haben gerade einen spannenden Törn absolviert? Wir freuen uns über Ihre Zuschriften an info@yachting.ch – vielleicht ist Ihr Beitrag ja bereits in einer der nächsten Ausgaben von YACHTING zu finden.