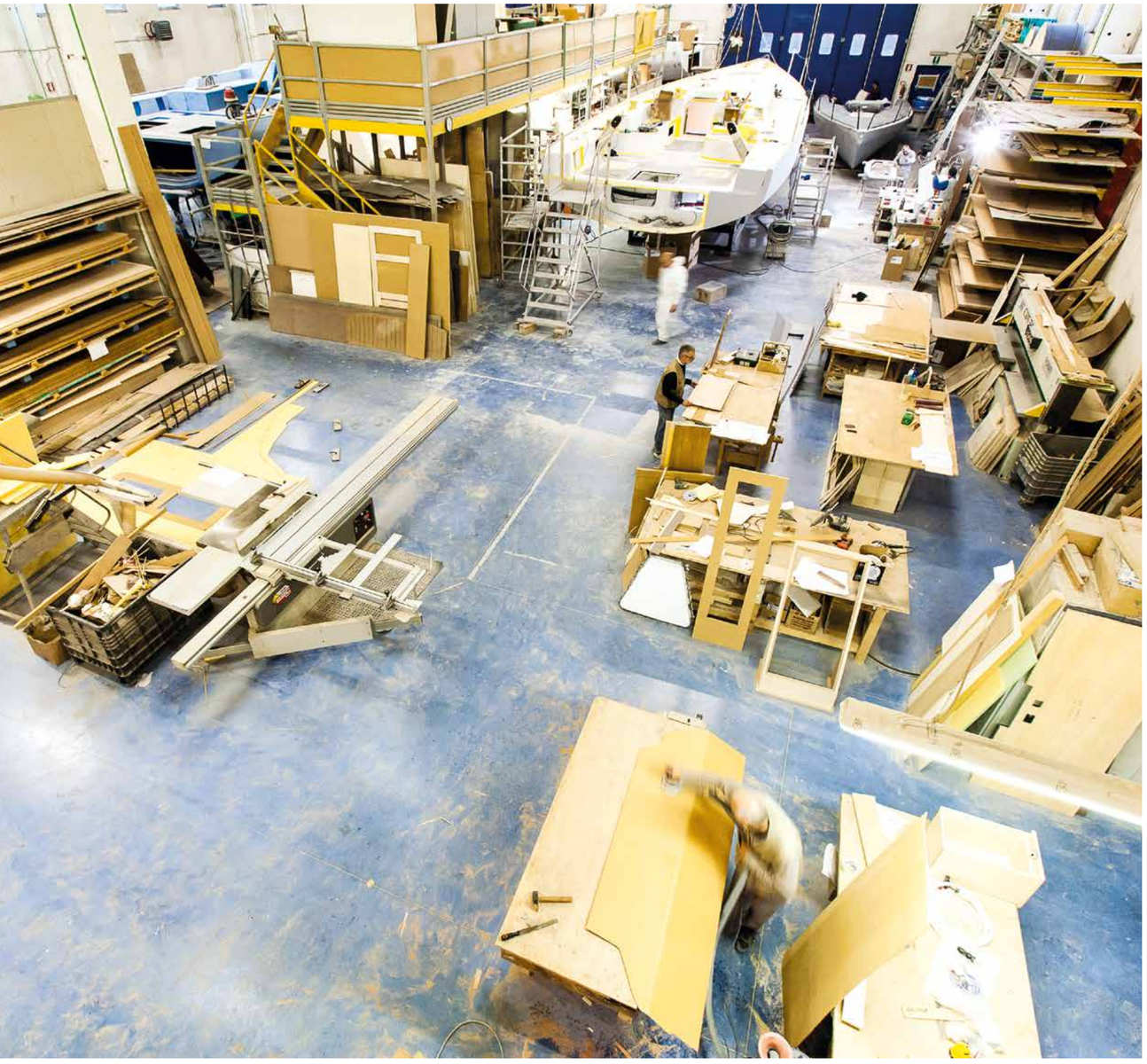
Foto: ANYA Studio Yacht Interior

Von Seglern. Für Segler



Fotos: ICE Yachts

Die italienische Werft Ice Yachts betont vor allem die Segelleistung und entsprechende Geschwindigkeit ihrer Performance Cruiser und setzt darauf, dass sich das herumspricht. Für das SEGEL JOURNAL hat Jan Maas einen Blick hinter die Kulissen der Werft in der Lombardei geworfen

Bootsbau hat in der italienischen Lombardei eine lange Tradition. Ice Yachts errichtete im letzten Jahr eine zweite Halle, um große Yachten und Katamarane bauen zu können

Größer könnte der Kontrast kaum sein. In der einen Ecke der Halle mischt ein Bauarbeiter mit einem Mörtelrührer die nächste Fuhre Zement an. In der anderen Ecke – sorgfältig geschützt durch Baufolien – bereiten Bootsbauer in weißen Schutzanzügen vorsichtig die nächste Lage zugeschnittener Kohlefasermatten für die Vakuuminfusion vor. Auf einer Baustelle in Sichtweite des Hafens der lombardischen Stadt Cremona entsteht mit dem Icecat 67 der größte jemals in Italien gebaute Fahrtenkatamaran, weitere sollen folgen.

ZEHN METER BREITER KOHLEFASERGIGANT

Um das große Schiff bauen zu können musste die Werft in eine zweite Halle investieren, die für die gewaltigen Abmessungen des luxuriösen Katamarans maßkonfektioniert wurde. Das Tor erinnert ein wenig an einen Flugzeughangar, schließlich muss hier der zehn Meter breite Kohlefasergigant mit seinen zwei Rümpfen durchpassen.

Im Hafenbecken schwimmt bereits ein Icecat 61 und wird fertig ausgerüstet. Schon der Bau der fast zwei Meter kürzeren Rümpfe forderte die Werft heraus. Laminiert wurden sie im Hauptsitz in Salvirola, fast 40 Kilometer nordwestlich von Cremona. Von dort wurden die einzelnen Rümpfe mit einem mobilen Kran zum Transport auf die Straße gehoben, nach der Endproduktion in Cremona werden sie über den Po, der in den Sommermonaten oft bedenklich wenig Wasser führt, auf die Adria fahren.

Auch wenn die Straßenverhältnisse der Lombardei, die vor allem von Landwirtschaft, schmalen Straßen und engen Städtchen geprägt ist, nicht gerade optimal für einen Bootstransport sind, hat Bootsbau hier durchaus Tradition. In Offanengo, nicht weit von Salvirola, war von 1956 bis 1978 die Werft Alpa Yachts ansässig, eine der ersten GFK-Serienwerften in Europa, die vor allem für ihre Flying-Dutchman-Jollen bekannt war.

„Hier entsteht der größte jemals in Italien gebaute Fahrtenkatamaran“

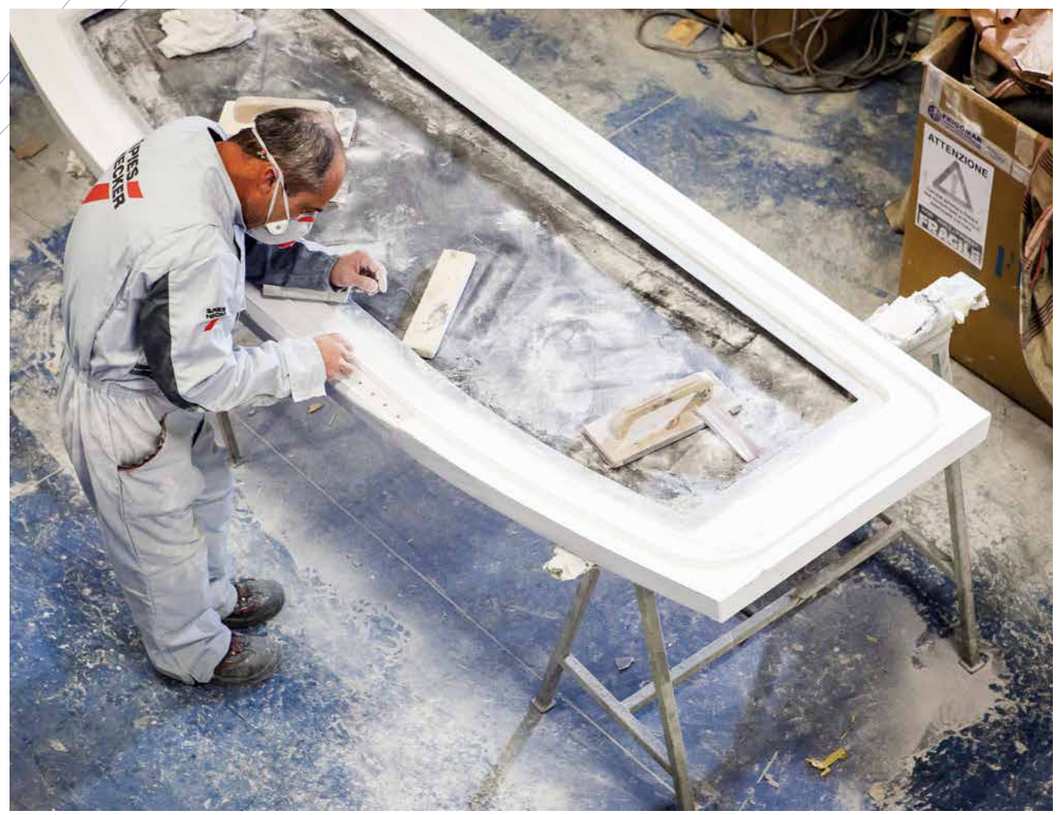
Die Icecats sollen im Multihullbereich den Anspruch erfüllen, den Ice Yachts in den letzten Jahren mit seinen Monohulls erhoben hat: Sehr schnelle Fahrtensegler zu sein. Die Doppelrümpfe sind vollständig aus Karbon gebaut und damit deutlich leichter als vergleichbar große Fahrtenkatamarane, unter Segeln sollen Geschwindigkeiten von über 20 Knoten möglich sein. Verbunden ist das mit viel Platz und einem individuellen, qualitativ hochwertigen Ausbau.

KERNKOMPETENZ: LEISTUNGSFÄHIGE FAHRTENYACHTEN

Auf der Werft in Salvirola sind parallel vier Monohulls im Bau, die das ganze Portfolio von Ice Yachts zeigen: zwei Ice 52, eine Ice 60 und eine Ice 33. Die Ice 33 fällt dabei etwas aus der Reihe, weil sie ein reines Rennboot ist, aber sie zeigt auch, was die Grundlage der größeren Modelle ist: Extrem leichte und schnelle Rümpfe. Der nackte Rumpf der Ice 33 soll nur knapp über 500 Kilogramm wiegen. Bei der jüngsten Barcolana-Regatta vor Triest erzielte sie einen Doppelsieg in ihrer Klasse.

„Ich wollte nur eine Yacht, aber dann habe ich die Werft gekauft“

Designer Umberto Felci (links) und Werftchef Marco Malgara verfolgen eine klare Philosophie: Die Boote sollen nicht nur über einen langen Zeitraum gut aussehen, sondern auch gut segeln



Handwerkliche Perfektion und ein hoher Qualitätsanspruch zeichnen die ICE Yachten aus

Inzwischen sind rund 200 Bootsbauer bei Ice Yachts angestellt, alle Produktionsschritte werden vor Ort ausgeführt

Doch ihre Kernkompetenz sieht die Werft im Bau von schnellen, leistungsfähigen Fahrtenyachten. „Unsere Boote sind wirkliche Performance Cruiser und sehen nicht nur so aus“, sagt Werftchef Marco Malgara. Was er damit meint: Die Boote sind eigentlich Racer, aber zum bequemen Segeln ausgebaut. Auf so leichte und rücksichtsvolle Weise, dass der Ausbau die Segeleigenschaften nicht zu negativ beeinflusst.

AUCH ALS CRUISER LEICHT UND SCHNELL

Für den Bau der Cruiser wird ein Hybrid aus Kohlefaser und Glasfaser verwendet, das die Vorteile des Carbons zum Tragen kommen lässt, aber die Nachteile begrenzt. Flexiteek, eine synthetische, gewichtssparende Alternative zum Echtholz, wird auf Deck und im Cockpit ausgelegt, für mehr Komfort beim Segeln ist ein Teil der Winschen elektrisch.

Zu seiner Position als Werftchef kam Marco Malgara eher unfreiwillig. Der Unternehmer kommt aus Mailand, verdiente Geld unter anderem mit Immobilien, im Modegeschäft und mit Eiscreme – und er segelt. Als er sich eine neue Yacht anschaffen wollte, fiel die Wahl auf eine Felci 61. Dieses Modell des italienischen Yachtdesigners Umberto Felci war in kleiner Stückzahl in der Werft Yacht 2000 in Salvirola gebaut worden. Gebraucht war aber keine zu haben.

Die Werft selbst steckte in den Nachwehen der Bankenkrise von 2008 und stand nach Marco Malgaras Aussage kurz vor dem Aus. Nach einigem Hin und Her entschied er sich 2013 dafür, den Betrieb zu übernehmen. „Ich wollte nur eine Yacht, aber dann habe ich die Werft gekauft“, meint er. Aus der Felci 61 wurde – leicht modifiziert – die erste Ice 62. Das Boot segelt Malgara heute noch. Inzwischen steckt er seine Arbeitszeit zu 80 Prozent in die Werft.

Das vorhandene Know-How von Yacht 2000 war ein wesentlicher Grund für seine Investition. In der Werft waren Einzelbauten in Kohlefaser in der Größe zwischen 60 und 100 Fuß entstanden. So hatte die Belegschaft jahrelang Erfahrung mit dem Werkstoff und der Verarbeitung im Vakuuminfusionsverfahren gesammelt.

Fotos: ICE Yachts

Modernes, cleanes Layout, aber kein modisches Chichi – das ist die DNA einer Ice Yacht

KLEINE ZIELGRUPPE

An Fachkräften mit der nötigen Expertise im modernen Bootsbau und dem Umgang mit Carbon als Werkstoff mangelt es in der Lombardei nicht. Neben Alpa Yachts haben sich hier auch verschiedene Zulieferbetriebe für die italienische America's-Cup-Kampagne *Il Moro di Venezia* und die Formel 1 etabliert. Ein gutes Umfeld, von dem auch Ice Yacht profitiert. Inzwischen hat Marco Malgara rund 40 Mitarbeiter.

Die Zielgruppe für Performance Cruiser zwischen 50 und 80 Fuß ist klein. Aber aus Sicht von Marco Malgara gibt es wenig Konkurrenz in diesem Marktsegment. Seiner Ansicht nach sind viele Kunden in dieser Preisklasse und Größenordnung von Haus aus keine Segler und suchen sich ihre Boote dementsprechend nicht nach den Segeleigenschaften aus, sondern nach dem größtmöglichen Komfort an Bord. Ice Yachten dagegen richtet sich an Kunden, die in erster Linie segeln wollen. Menschen, die sich mit Statussymbolen schmücken möchten, überlässt er gerne anderen, sagt Marco Malgara.

Der Werftchef verlässt sich in erster Linie darauf, dass sich die Eigenschaften von Ice Yachten von alleine herumsprechen. Das Marketing ist ziemlich begrenzt, trotzdem hat die Werft gut zu tun. Die nächsten Katamarane und Monohulls sind schon beauftragt, man wartet darauf, dass die Hallen endlich frei werden, damit es weitergehen kann. Eigner wie der Deutschen Rainer Gerstl, der seit 2017 die Ice 52 *Phelia* besitzt und gerade auf der Werft ist, um die Ausrüstung seiner Ice 33 zu besprechen, sind Zielgruppe.

STRIKTE PERFORMANCE

Das Urteil des deutschen Eigners zu der Qualität von Ice Yachts ist überzeugend: „Hier kriegst du, womit andere Werbung machen." Er ist mit seiner großen Yacht bisher bei drei Regatten gestartet und hat alle drei gewonnen. „Das sind alles Segler hier und das merkst du. Dir fällt beim Segeln etwas ein, du rufst auf der Werft an, die denken kurz nach, rufen zurück, das macht einfach Spaß", sagt der ehemaliger FD-Segler, der seine vorherige Yacht von einer anderen Werft nach nur sechs Monaten wieder verkaufte, weil er mit den Segeleigenschaften nicht zufrieden war.

Nun sitzt er in Marco Malgaras Büro am langen Konferenztisch und diskutiert mit Ausrüstern und Produktionsleitern, ob die Travellerschiene auf der Ice 33 noch ein paar Zentimeter verlängert werden kann. Alle Beteiligten segeln selbst und wissen, dass es um den Twist im Großsegel geht und darum, wie man dem Eigner größtmögliche Kontrolle geben kann. Die praktische Seite kommt später. „Wenn es möglich ist, machen wir es", sagt Marco Malgara.

Die schnellen Cruiserracer werden alle im Vakuuminfusionsverfahren hergestellt und zeichnen sich durch eine gute Performance aus

Bei allem, was auf der Werft eingebaut wird, steht die Performance des Schiffes im Mittelpunkt. Die Tanks werden beispielsweise nicht da eingebaut, wo gerade noch Platz ist, sondern nah am Gewichtsschwerpunkt. Bug und Heck werden so leicht wie möglich ausgebaut, der Bugspriet wird ebenfalls aus Kohlefaser im Vakuuminfusionsverfahren hergestellt. Und die Dingi-Garage im Heck bleibt frei von schweren technischen Geräten. Dieser strikte Performance-Gedanke geht auf den Hausdesigner Umberto Felci zurück. Felci war selbst erfolgreicher 470er-Segler und Teil der Kampagne *Il Moro di Venezia*. 1998 machte er sich mit einem Designbüro selbstständig und zeichnet seitdem Einzelbauten, aber auch Modelle für die französische Serienwerft Dufour.

MODERN, ABER NICHT MODISCH.

„Ich suche bei jedem einzelnen Projekt, an dem ich arbeite, nach dem Wesen", erklärt Yachtdesigner Umberto Felci seine Philosophie. „Nicht das Image sollte im Vordergrund stehen, sondern das Wirkliche, das Wahre." Entsprechend sehen Felcis Boote aus: Modern, aber nicht modisch. Damit sie ein Leben lang nicht nur gut segeln, sondern auch so aussehen.

Fotos: ICE Yachts