



# KIBOKO

*Die in italienischem Besitz befindliche südafrikanische Southern Wind Werft hat sich durch stetiges Wachstum und permanente Entwicklungsarbeit einen festen Platz im Premiumsegment erobert. Davon legt auch die SW 72 Kiboko ein beredtes Zeugnis ab, wie Jochen Halbe bei einem Törn vor dem spanischen Palamos erfuh.*

**K**iboko ist die erste von Southern Wind gebaute 72' Sloop, sie ist aber auch zugleich die erste Segelyacht ihres europäischen Eigners, der bis dahin immer auf der Yacht seines Vaters mitgesegelt ist. Es versteht sich daher von selbst, dass die intensiven Erfahrungen, die der Eigner, inzwischen selbst Familienvater, über die Jahre dabei gemacht hat, von Anbeginn, und das heißt von der Auswahl des Konstruktions- und Designteam bis hin zur Wahl der Werft, in das Projekt eingeflossen sind. Herausgekommen ist das, was man mit Recht als den Inbegriff einer modernen, komfortablen und leistungsstarken Segelyacht bezeichnen darf, zu segeln mit kleiner Crew und Familie vornehmlich in ihrem Heimatrevier, dem Mittelmeer.



Vom achteren Steuer- und Manövercockpit, das von zwei großen Kohlefaser-Steuerrädern dominiert wird und an dessen vorderem Ende die vier Winschen für Groß-, Traveller- und Genuaschoten sinnvoll und in richtiger Höhe platziert sind, ist es durch ein breites und langes Brückendeck getrennt. Wer will kann hier, leicht erhöht, aber immer noch inner-

halb des Cockpitsüls beim Segeln oder vor Anker auf Liegepolstern sonnenbaden. In dem sich bis weit vor den Mast erstreckenden Kajütaufbau ist in einem mit einem Teakdeckel decksbündig verschließbaren Fach die Sprayhood untergebracht. Alle Luken und Skylights sind plan im perfekt verlegten Teakdeck – das

Holz wurde in Italien ausgesucht und dann zur Verarbeitung nach Südafrika verschifft – eingebaut. Stolperfallen – Fehlanzeigen, denn selbst die Belegklampen im Schandeck werden bei Nichtgebrauch versenkt. Und auch der Reckmann Furler für die Genua ist vorn am Steven fast versenkt, allerdings mehr aus segeltechnischen denn Fuß schonenden Gründen. Lediglich um den Mast herum finden sich drei Winschen für Fallen und Reffleinen unübersehbar an Deck, ebenso wie ganz achtern zwei für Backstagen und/oder Gennakerschoten.

Mit dieser Ausstattung lässt sich *Kiboko* vom tief liegenden Manövercockpit aus leicht zu zweit segeln – einer steuert, der andere direkt vor ihm trimmt mit Hilfe der im Griffbereich liegenden Winschen bei Bedarf die Segel. Die Steuersäulen sind nicht mit Anzeigen über-

**Perfekte Handwerksarbeit - Rollbaum von Nordic Mast und eingelassene Instrumentierung (o. von I.) sowie der Klappentisch mit Kühlfach im Mittelcockpit (u.). Über allem wacht Autopilot-Assi Alfredo (M.).**



Die aus der Erfahrung geborene Zweckmäßigkeit fängt schon bei der äußeren Gestaltung an. Über dem hochbordigen Rumpf mit langer, schlanker und relativ schmaler Wasserlinie – die erforderlichen Kompromisse sieht man unter Deck – erhebt sich ein klar und zweckmäßig strukturiertes Deck mit flachen und mittelmeertypisch eleganten Aufbauten mit einem geräumigen, für Gäste und Kinder annehmbaren Schutz bietenden Mittelcockpit. Ein Klappentisch und bei Bedarf Sitzpolster sorgen für Gemütlichkeit.





**Von der 3D-Animation (r.o.) zur Wirklichkeit (r.) - Niedergang und Polster änderten sich. Ansonsten blieb der Stil, auch in der Navi (o.).**

frachtet, sondern je nur mit einem Magnetkompass bestückt. Die notwendigen Segelanzeigen selbst sind Blickrichtungsfreundlich in den achtern abgeschrägten Cockpitsüßeln integriert, die bei Krängung unerlässlichen Fußstützen sind sinnvoll platziert und die Sicht im Stehen oder Sitzen von Luv voraus und in die Windfäden ist perfekt. Motoranzeigen und -schaltung sind hinter dem Steuermann an der StB-Cockpitwand installiert.

Bei dem leicht pendelnden Wind zwischen 10 und 14 kn aus NO ließ sich *Kiboko* leicht und direkt steuern und in den Wenden ausgesprochen schnell durch den Wind bringen. Dass sie anspruchsvoll und auf Leistung hin konzipiert ist, merkt man sehr schnell daran, dass sie sofort mit nachlassender Geschwindigkeit auf falsch getrimmte Segel reagiert. Sie will eben aufmerksam gesegelt werden. Dann aber belohnt sie Skipper und Crew mit erhebenden Werten. Bei 21° bis 23° zum scheinbaren Wind lief sie



erstaunliche 8,5 bis 9 kn, bei 25° bis 32° steigerte sie sich auf 9 bis 9,6 kn. Raumschots kamen wir nur unter Groß und Genua auf maximal 10 kn und halbwind bei 12 bis 14 Windknoten wurden gar 10,5 kn erreicht.

Natürlich kommen diese Werte nicht von ungefähr. Da sind zum einen die schnellen Linien von Reichel Pugh und zum anderen ist *Kiboko* ein absoluter, sehr steifer Leichtbau. Der Rumpf, ein PVC-Schaum-Sandwich mit einer doppelten Kevlar/Glasfaser Außenhaut und einer Kohlefaser Innenschicht, ist verschlossen mit einem Deck samt Aufbauten aus einem reinen Carbon/PVC-Schaum-Sandwich. Auch das Hauptschott besteht aus diesem Carbon/Sandwich-Verbund während die übrigen Schotten und strukturellen Einbauten aus einem GFK/Sandwich-Verbund gefertigt sind. Das strukturelle Gerippe im Rumpf ist teilweise höher gelegt als üblich, was den Tischlern einige Kopfschmer-

#### GERÄUSCHE UNTER MOTOR

Die Geräuschmessungen an Bord ergaben bei den Geschwindigkeitsstufen 6,6 kn und 8 kn dBA-Werte zwischen 56 (in der Eignerkabine vorn, 58 mit Wassergeräuschen außen), und maximal 74 im Salon. In den Gästekabinen lagen sie zwischen 60 und 69 dBA.

zen bei den Einbauten bereitete. Eine geniale Lösung wurde in der Eignerkabine vorn gefunden. Dort wurden die Längsstringer in Bücherborde umfunktioniert mit Lichtspots an der Unterseite.

Auf geringes Gewicht wurde auch beim Rigg geachtet. Während die Segel von Quantum aus einem Carbon/Spectra-Gewebe in Südafrika gefertigt wurden, stammen Mast und Parkavenue-Baum aus Carbon von Nordic in Däne-

mark. Allerdings stellt der Baum eine Besonderheit dar. Nicht nur dass er eines optimalen Finishs wegen in Deutschland mit Alexseal lackierte wurde, er besteht auch aus drei Partien. Für den mittleren Hauptteil wurde eine vorhandene Mastsektion, allerdings mit einem anderen Mattenaufbau genommen, an die außen nur Flügel anlaminiert wurden. Das brachte eine erhebliche Ersparnis, denn so brauchten nur für die Flügel neue Formen gebaut zu werden.

Selbstverständlich bestehen auch die Niedergänge aus Carbon, mit einem Zugeständnis an Optik und Sicherheit – die Stufen sind mit einem kräftigen, rutschsicheren Teakfurnier beklebt. Allerdings gibt es noch eine Besonderheit. Der Niedergang vom Manövercockpit ins Crewquartier achtern ist Kohlefaser Schwarz, der vorn vom Mittelcockpit in den Salon mit integrierten Handläufen zu den Seiten wurde weiß lackiert. Die Entscheidung für Weiß fiel, nachdem beide Alternativen auf der fast naturgetreuen, von Southern Wind entwickelten 3D-Animation zur Wahl gestellt wurden. Der schwarze Niedergang wirkte im Salon als Kontrast zu hart – die Wirklichkeit gibt der Wahl Recht.

Womit wir bei der Einrichtung und Einteilung unter Deck wären. Für den Eigner waren zwei Punkte wichtig – das Interieur sollte hell und leicht sein mit großen weißen Flächen, akzentuiert mit Holz und auf seine familiären Bedürfnisse zugeschnitten. Der Entwurf von Antonio Minniti, selbst Segler und oft mit dem Besitzer von Southern Wind auf See unterwegs und um ständige Verbesserungen bemüht, trug den Wünschen voll und ganz Rechnung. Vor dem Salon als familiärem Mittelpunkt – und unterwegs zählt auch die zweiköpfige Crew dazu – liegt das Reich des Eigners mit Doppelbettkabine und geräumigem Bad mit separater Dusche. Die BB-seitige Kabine mit zwei Einzelbetten ist für die Töchter vorgesehen, die am

**Seesichere Pantry am Crewniedergang aus Carbon wie ursprünglich geplant (u.).**





StB-Flur nach achtern gelegene mit Doppelstockkoben ist dem Sohn und Freunden vorbehalten, beide sind mit Duschbädern ausgestattet. Alle Duschen sind in die vorhandenen Schotten eingepasst.

Das kompakte Crewquartier achtern umfasst an BB eine Kabine mit Doppelstockkoben sowie ein separates Bad. Dazu die mittig vor dem Niedergang platzierte Navigation mit einem Platz sparenden Klappsitz wie auf der Dehler 36 cws, damals Ende der 80er geradezu eine Revolution, und an StB die geschickt in den Raum über Eck eingepasste Pantry. Aus dieser strategisch optimalen Position kann die Wachgängercrew im Manövercockpit ebenso schnell mit Speisen und Getränken versorgt werden, wie bei großen Mahlzeiten die Gäste im Salon. Der schmale Raum links neben der Navi ist mit der Waschmaschine ausgefüllt. Die Pantry selbst erfüllt mit ihrer Ausstattung trotz des beengten Raumes alle Anforderungen, die an eine Tourenyacht gestellt werden und mit drei Augbolzen zum Einpicken eines Sicherheitsgurtes für den Smut auch noch höchste Sicherheitsstandards. Ebenso sind alle Möbel mit eingearbeiteten, wenn auch nicht hohen, aber gut zu greifenden Handrelings versehen und im Salon gibt es noch zwei Handläufe zusätzlich in Längsrichtung unter der Decke. Jeder nur nutzbare Raum ist für Ablagen oder als Stauraum eingerichtet, ohne dass der Innenraum voll gestopft wirkt.

Geradezu großzügig und dennoch anheimelnd zeigt sich der recht offene Salon, der optisch bestimmt wird von dem Gegensatz des langen, mit beigem Leder bezogenen L-Sofas an BB und dem StB-seitigen, hellblauen Ledersofa mit dem TV-Flachbildschirm darüber. Dazwischen steht ein Couchtisch aus Teak mit eingelegten Ebenholzstreifen, der ausgefaltet auch als Esstisch für eine große Runde eingesetzt werden kann. Tisch und alle Teakmöbel sind durchgängig matt lackiert, ebenso wie die breiten, hellen und dunkleren Teakbohlen auf dem Fußboden. Wand- und Deckpaneel bestehen aus weißem Majlite, einem Kunstleder oder sind matt lackiert.




GLUZZANTO

**Stilvoll kübles Ambiente für mediterrane Hitze in der Eignerzimmer (o.l). Entspannte Crew unter vollen Segeln vor Palamos (o.r.).**

Ebenholz hingegen ist sparsam eingesetzt, entweder in feinen Streifen oder an den unteren Ecken von Schranktüren, um anzuzeigen wo sie zu öffnen sind.

Eine weitere Spezialität ist der vom Flur aus zugängliche E-Raum mittig hinter dem Maschinenraum und gegenüber der Pantry. Hier sind die Batterien und alle Aggregate, die keine Hitze entwickeln, dazu Schalttafeln und Werkzeug untergebracht, bedingt dadurch, dass *Kiboko* ein recht flaches Unterwasserschiff mit wenig Raum unter den Bodenbrettern hat. Alle übrigen Maschinen wie Generator, Pumpen und Hauptmotor haben ihren Platz im Maschinenraum. In der Praxis hat sich allerdings her-

aus gestellt, dass der Yanmar Diesel mit 200 PS deutlich übermotorisiert ist, 150 PS reichen völlig aus. Die Kraftübertragung auf den 3-Blatt Faltpropeller von Gori lässt indes keine Wünsche offen. Wenig Platz und die Geräuschkentwicklung eines größeren Powerpacks hat dazu geführt, dass Winschen und Furler elektrisch betrieben werden (unter Inkaufnahme des höheren Gewichts), während Baumniederholer, Achterstag, inneres Vorstag und Unterliekstrecker von einer Navtec-Hydraulik versorgt werden. Die Hydraulik für die Bugschraube sitzt separat auf dem Generator.

Dass *Kiboko* eine schnelle, sichere und qualitativ erstklassig verarbeitete Langfahrtyacht ist, hat sie schon gleich nach ihrer Ablieferung bewiesen – auf dem Überführungstörn auf eigenem Kiel von Südafrika ins spanische Palamos – mit Alfredo als Autopilot-Assistenten. 

## SW 72 KIBOKO

- **L.ü.A.** 21,84 m
- **LWL** 19,38 m
- **Breite** 5,62 m
- **Tiefgang** 3,50 m
- **Ballast** 9.,7888 t
- **Verdrängung** leer 29,00 t
- **Treibstoff** 1.640 l
- **Frischwasser** 810 l
- **Generator** Onan 13,5 kW
- **Motor** Yanmar, 200 PS
- **Segelfläche** a.W. 260 m<sup>2</sup>
- **Segel** Quantum/Südafrika

- **Stehendes Gut** Rod Nitronic 50
- **Laufendes Gut** Spectra/Kevlar
- **Furler** Reckmann
- **Winschen** Harken
- **Decksrüstung** Frederiksen/Spinlock
- **Mast/Baum** Nordic Mast, Carbon
- **Bugschraube** Max Power 17 PS
- **Wassermacher** Spectra 150 l/h
- **Klimaanlage** Frigomar
- **Anstrich** Alexseal
- **Konstruktion** Reichel Pugh Yacht

- **Klassifizierung** CE Category A Ocean
- **Deck/Interieur** Antonio Minniti
- **Deck Geometrie** Fernando de Almeida
- **Werft/Baujahr** Southern Wind Shipyard/2006, Südafrika
- **Vertrieb** Pegaso Yacht Division, I-16121 Genua, Tel. +39 010 570 4035, Fax +39 010 570 4065, e-mail: info@pegasoyd.com

