



Fahrbericht Di Baia 63 Azzurra

Von Hans Wischer



Abbildungen: aktuelles Modell, Copyright Baia Yachts

Mit knapp 50 kn ist die Baia 63 Azzurra schon ein heißer Renner. Hans Wischer war mit ihr vor Neapel unterwegs.

Antonio Capasso, der die Cantieri di Baia am Golf von Neapel in den 70er Jahren übernommen hat, setzt für hohe Geschwindigkeiten auf leichtgewichtige Sandwichs aus GFK, Kevlar, PU-Schaum und Vinylester sowie auf Oberflächenantriebe für hohe Geschwindigkeiten. Spezielle Spritzverfahren für Kevlar und GFK wurden im eigenen Haus entwickelt. Abhängig von den vorgesehenen Maschinen werden an bestimmten Stellen Verstärkungen aus Sperrholz eingebracht. Der Rumpf mit tiefem V ist am breiten Heck um 16,5° aufgeklimmt und im Boden bis zu 55 mm stark. Bekannte Namen haben die Werft bei der Entwicklung begleitet - Alberto Ascensi für die Konstruktion und Carlo Galeazzi beim Design.

Die Kraft der beiden zusammen 2.600 PS starken MAN-Zwölfzylinder bringen Arneson-Oberflächenantriebe mit 6-flügeligen Rolla-Propellern ins Wasser. Oder sollte man besser sagen aufs Wasser? Denn die Props von Oberflächenantriebe schlagen ja schwimmflossen-ähnlich aufs Wasser. Mit 49,4 kn und härteren Stößen bei Wellen von vorn blieben wir – mit vollen Tanks – nur knapp unter der 50 kn-Marke. Seitliche oder achterliche Wellen werden ansonsten gut abgefangen. „Mit zwei je 2.000 PS starken mtu-Diesel sind 63 kn drin,“ verrät Antonios Sohn Roy Capasso. In dem Fall muss dann allerdings auf eine der beiden Gästekabinen verzichtet werden, weil die größeren mtu's mehr Platz benötigen. Nun, wir hatten mit dem MAN's eben die zahmere Version erlebt. 30 s bis zur Maximalfahrt sind respektabel, andere Boote kommen in der Zeit oft noch nicht einmal auf 30 kn. Die 10 s bis in die Gleitfahrt verdeutlichen, dass sowohl die Turbos als auch die Rollas erst einmal tief durchatmen, bevor sie aus den Startlöchern kommen. Die Minimalfahrt - 8 kn mit beiden Maschinen - ist nicht gerade wenig. Da muss dann bei geruhssamer Hafenfahrt schon ständig ein- und ausgekuppelt werden. Beim Anlegen ist es sogar hilfreich: denn Hebel der Maschine zum Steg permanent vor- und zurücklegen lässt die Azzurra vortrefflich seitlich traversieren. Ansonsten wird dank Maschinenumsteuerung auf dem Teller gedreht. Auch ohne Betätigung des elektrischen 10-kW-Sidepower Bugstrahlruders. In voller Fahrt beträgt der Wendekreis zwischen vier und sechs Bootslängen.

Die Azzurra kommt noch als echte Open daher: mit einem offenen Cockpit und Kabrioverdeck, das zweigeteilt aus dem Geräteträger nach vorn und nach achtern zu entfalten ist. Ein festes Hardtopverdeck findet sich in der Liste der Extras, ist in 35 Minuten zu montieren. Dann macht die Klimaanlage im Cockpit Sinn. Damit für sie dann genügend Energie zur Verfügung steht, empfiehlt die Werft in dem Fall, statt des 12-kW-Kohler-Generators den mit 16 kW zu wählen.

Trotz Heckgarage, der Tender ruht auf der Badeplattform. Denn die Motoren benötigen viel Raum im Heck, so dass die Garage nur Platz für den Besenzoni-Beibootkran und die Badeleiter bietet. Die Besenzoni-Passarelle verschwindet fährt bei Nichtgebrauch in einem Fach. Eine riesige Luke – mit Sonnenliegewiese und Sofa drauf erlaubt bequemen Zugang in den Maschinenraum. Vorschiff und Gangbords sind in GFK mit



Fahrbericht Di Baia 63 Azzurra

Von Hans Wischer



Antislipstruktur gehalten. Die Windschutzscheiben reichen seitlich weit um das Cockpit herum, schützen so die Sitzrunde für acht vor Fahrtwind. Die Außenpantry mit Bartresen bietet Grill, Kühlschrank und Icemaker. Am Steuerstand haben drei Personen Platz, die Sitzfläche für den Piloten ist Offshore-Renner-typisch hochklappbar. Die elektronische Bosch-Rexrodt-Schaltung reagiert sanft und feinfühlig, an Bordelektronik stehen GPS-Kartenplotter mit Echolot und Autopilot von Geonav sowie eine UKW-Anlage von Simrad zur Verfügung.

Beim Interieur werden Kundenwünsche berücksichtigt, in diesem Fall war es in Akazie gehalten, die Salon- und Kabinenböden mit Teppich belegt, in der Pantry lag Akazien-Parkett und in den Bädern Teakholz. Im Vorschiffsalon haben bis zu acht Personen auf einem Sofa und zwei Beistellhockern Platz am Tisch, der sich durch eine Auflage vergrößern lässt. Die Pantry dort ist mit 200-l-Bauknecht-Kühlschrank (mit Tiefkühlfach), 2 Ceran-Kochflächen, Spülbecken und Elektrolux-Mikrowelle (mit Backofen und Grill) ausreichend bestückt. Für die Gäste gibt es mittschiffs zwei Kabinen mit Einzelbetten, für die Eigner vorn eine Kabine mit Kingsize-Doppelbett. Auf Marmor wird in den Bädern verzichtet. „Der kann bei hohem Tempo und heißen Ritt über die Wellen brechen,“ meint Roy Capasso. Deshalb setzt die Werft hier lieber auf Corean. Ganz vorn im Vorschiff hat der Skipper in einer von Kabine sein kleines Reich mit Einzelbett und Duschbad, nach außen geht's über eine Leiter durch das Skylight.

Fazit: Die Baia 63 Azzurra ist ein schnelles Boot mit fast zügelloser Kraftentfaltung, dennoch in allen Situationen sicher zu beherrschen. Die gute Verarbeitungsqualität hat gefallen.

Daten:

Länge ü.A.	18,90 m
Rumpflänge	17,22 m
Breite	5,02 m
Tiefgang	0,90 m
Höhe ü.WL	3,05 m
Verdrängung	26 t
Motorisierung	2 x 956 kW / 2 x 1.300 PS (MAN-12-Zylinder-Turbodiesel mit Arneson-Oberflächenantrieben)
Treibstoff	3.000 l
Reichweite	400 sm bei 44 kn
Frischwasser	620 l
Warmwasserboiler	80 l
Abwasser	Greywater 200 l, Blackwater 130 l
Klimatisierung	Heizung & Air Condition (Condaria)
Klassifizierung	CE B & RINA
Konstruktion	Alberto Ascensi & Werftteam
Exterieur- & Interieur-Design	Carlo Galeazzi & Werftteam
Werft	Cantieri di Baia (Italien) 80070 Baia (NA), Via Lucullo 45/A, Tel. +39 081/868 72 31, Fax 868 76 48, E-Mail sales@baiayacht.it
Internet	www.baiayacht.it



Fahrbericht Di Baia 63 Azzurra

Von Hans Wischer



Fahrwerte:

Wir maßen auf dem Tyrrhenischen Meer vor Neapel bei Windstärke 2 und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	49,4 kn bei 2.400 U/min, erreicht nach 30 sec / 88 dBA am Innensteuerstand, 80 dBA im Salon, 80 dBA in der Eignerkabine
Minimal	mit 1 Maschine 6,4 kn, mit 2 Maschinen 8 kn bei 600 U/min / 72 dBA am Innensteuerstand, 61 dBA im Salon, 64 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	11 kn bei 1.430 U/min, erreicht nach 10 sec / 79 dBA am Innensteuerstand, 68 dBA im Salon, 68 dBA in der Eignerkabine
Marschfahrt	44,4 kn bei 2.050 U/min / 85 dBA am Innensteuerstand, 79 dBA im Salon, 79 dBA in der Eignerkabine