Fahrbericht
Farmont 70 Med Adventure

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Farmont Yachts

Auch auf kompakter Länge lässt sich viel Lebens- und Wohnraum arrangieren. Wie die Farmont 70 beweist. Hans Wischer hat den Explorer vor Antalya gefahren.

Wer bereits 20 Segel- und Motorboote besaß, weiß was er will. So hat der Eigner denn auch an seiner Med Adventure in vielen Details mitgestaltet und während der Bauphase reichlich Zeit auf der Werft verbracht. Wobei er das Risiko einging, sich ganz in Ruhe den Erstling von einer neuen Werft fertigen zu lassen. Die ursprünglich als Peer Gynt firmierte, inzwischen aber mit Farmont Yachts den Namen des Düsseldorfer Werftchefs trägt. Nachdem der dann auch das Management vor Ort ausgetauscht hatte, schritt alles recht zügig voran.

Vor Ort, das ist der Freihandelshafen im südtürkischen Antalya, in dem sich ebenfalls der deutsche Interieur-Maßschneider Metrica ein zweites Standbein geschaffen hat. Acht Werften sollen folgen, darunter auch eine namhafte holländische Superyachtwerft. Antalya mausert sich zu einem maritimen Zentrum für Neubauten und Refits. Die Freihandelszone unterhalb des Taurus-Gebirges am Rand der Stadt mit internationalem Flughafen bietet den ansässigen Unternehmen finanziellen Spielraum: Das Material und Zubehör kann zollfrei eingeführt werden, versteuert werden muss dann alles zusammen erst, wenn die Yachten endgültig den Hafen verlassen. Und das dann zu den Konditionen des Landes, in dem die jeweilige Yacht registriert wird. Ein zwischenzeitliches Auslaufen für Probefahrten gestaltet sich indes aufwendig hinsichtlich des behördlichen Procederes. Gleiches gilt beispielsweise für Navigationselektronik oder andere Ausrüstungsgegenstände bei deren Wartung außerhalb des zollfreien Areals.

Vor Ort ist Andreas Wolke als Betriebsleiter der Statthalter von Hans Farmont, in der Werft-Crew finden sich zahlreiche Türken, die viele Jahre in Deutschland gelebt haben. Verständigungsprobleme gibt es daher nicht. Man spricht Deutsch, das Management denkt auch in Deutsch. Für den weltweiten Vertrieb hat Hans Farmont das Büro der Düsseldorfer Brokerin Kornelia Schmoldt engagiert, die auf langjährige Erfahrungen bei und mit Herbert Dahm zurückblickt. In der Werft mit 86 Mitarbeitern befinden sich derzeit zwei 70-Fuß-Motoryachten, eine 32-m- und eine 38-m-Custom Built im Bau, teils von Piet van Oossanen konstruiert, teils von René van der Velde oder Joachim Kinder aus München designd.

Der Entwurf des Erstlings Med Adventure, einem 70-Fuß-Explorer, stammt von dem US-Amerikaner Kevin Kerwin, für das Interieur zeichnet René van der Velde aus Holland verantwortlich. Wobei der deutsche Eigner mit seiner 40jährigen Bootserfahrung auf 20 Booten und Yachten (u.a. Drachen-Segler) diverse Details maßgeblich und sinnvoll für seine persönlichen Wünsche modifizierte, sich in der Bauphase fast schon permanent involvierte. Was in der dreijährigen Planungs- und Bauzeit herausgekommen ist, kann sich wirklich sehen und fahren lassen.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Farmont 70 Med Adventure

Von Hans Wischer

Der Eigner wünschte sich nach diversen Segel- und rasanten Motorbooten dieses Mal ein geruhsames Schiff für ausgedehnte Seereisen mit einer Reichweite von bis zu 5.000 sm. Ihm gefiel das Konzept der versetzten Ebenen über insgesamt drei Decks mit viel Platz an Bord bei kompakten und hafenfreundlichen Abmessungen. Mit 100 t ist die Med Adventure kein Leichtgewicht, vorteilhaft aber für ein ruhiges und stabiles Seeverhalten. Und das bereits – wie M&Y erlebt hat – ohne Aktivieren der Naiad Koop Nautic-Stabilisatoren. In allen gefahrenen Situationen bei Wellen von vorn, achtern oder den Seiten taucht die Med Adventure satt und weich ein. Der Tulpenbug des Rundspanters weist Spritzwasser von vorn auch bei rauem Wetter hervorragend ab, sorgt für trockenen Lauf. Das breite Achterschiff gibt im Vergleich zu üblichen Rundspantern erhöhten Auftrieb, die beiden Wellen-Antriebe stecken tiefgang-minimierend in zwei Tunneln, wobei die vierblättrigen Nibral-Propeller (Durchmesser 96,5 cm) auf Wunsch des Eigners jeweils für optimale Kursstabilität gegenläufig in Richtung Schiffsmitte drehen. Selbst, wenn nur ein Motor läuft, sind keine ständigen Korrekturen am schwergängigen Steuerrad erforderlich. Schwergängig war von dem Eigner gewollt, die Werft bietet alternativ auch leichtgängigere Lenkungen an. In langsamer Hafenfahrt – dank Trolling Valves bis auf optimale 0 kn reduzierbar – dreht die Farmont 70 auf dem Teller, läuft selbst rückwärts auf Kurs und reagiert exakt auf das Ruder. Die hydraulischen Torkmaster-Querstrahlruder im Bug und Heck, das vordere 18 kW, das achterliche 11 kW stark, unterstützen An- und Ablegemanöver, traversieren dabei die Med Adventure selbst gegen Windstärke 4 seitlich. Besser kann es nicht sein. Als Maximum haben wir 12,6 kn gemessen, die beiden je 480 PS starken Caterpillar-6-Zylinder-Turbodiesel vom Typ 34306C drehten dabei mit 2.100 Touren. In Marschfahrt ermittelten wir 11,7 kn bei 1.750 U/min und einem angenehmen Geräuschpegel von 62 dBA am Innensteuerstand, 63 dBA im Salon und 65 dBA in der Eignerkabine.

Rumpf, Decks und Aufbauten bestehen aus auf einem Holz-Mallengerüst gefertigten, 10-schichtigem GFK-Corecellschaumstoff-Sandwich mit bi-axional-Mattengewebe und Epoxydharz, sind bis zu 60 mm im Boden und 40 mm an den Seiten stark. Die Werft bezeichnet diese, auch für die anderen Modelle angewandte Technologie als Epoxy-E-Glass.

Nach Semi Custom-Art wurden bei der Med Adventure Eigner-Wünsche berücksichtigt. Andere Kunden können eine andere Aufteilung wählen, ihre individuellen Vorstellungen in das Konzept des Dreideckers einbringen. In diesem Fall war die klare Trennung zwischen Wohn- und Schlafbereich gewollt. Mit der Konsequenz des Treppensteigens über und durch das erhöhte Steuerhaus. Im Vorschiff gibt es zwei Schlafkabinen mit En-Suite-Marmor-Bädern. Die ganz vorn für die Gäste und mittschiffs – mit wasserdichter Schotttür voneinander getrennt – für den Eigner. Beide Kabinen mit Doppelbett und ausreichend Schrank- und Stauraum für lange Törns. Achtern bietet der Salon mit seinen Sofas und den unter den Tisch verschiebbaren Hockern angenehme Weite, lässt sich der Fernseher in alle Blickrichtungen rundum auf seinem Schwenkteller über dem Sideboard drehen. Dieses elfenbeinfarbige Sideboard im Seidenglanz-Look trennt optisch den teppichbelegten Salon von der Galley und dem Essplatz mit Marmor-Boden ein paar Stufen tiefer – mittschiffs unterhalb des Steuerhauses gelegen. Die Galley mit Bordeaux-roten Fronten und Granit-Arbeitsflächen ist überaus komplett mit Siemens-Geräten ausgestattet – 4-Flammen-Ceran-Herd, Mikrowelle mit Grill und Backofen, Icemaker, Geschirrspüler, Müllkompaktor, zwei Kühlschränken und zwei Tiefkühlschränken. Halt für ein langes Bordleben. Galley mit Essplatz bilden eine Einheit über die gesamte Schiffsbreite mit viergeteilten Fenstern zu beiden Seiten. Diese an den äußeren Ecken angerundeten Fenster finden sich als stilistisches Element auch bei den Salonfenstern wieder. Auf dem U-förmigen Sofa, mit eierschalenfarbigem Kunstleder im Straußenmuster bezogen, haben fünf Personen Platz am Esstisch. Der Salon auf dem Hauptdeck wirkt trotz achterlichem Walk-Around-Gangbord generös. Unterstützt wird der optische Eindruck durch die beiden L-förmig angeordneten beigefarbenen Stoffsofas am weißen Tisch, unter dem zwei Hocker bei Nichtgebrauch verschwinden. Harmonisch passen dazu der beigefarbene Teppich und

© 2006: Hans Wischer

die etwas hellere Alcantara-Wandbespannung. Für die Crew gibt es im Achterschiff mit eigenem Zugang eine Kabine mit zwei versetzten Einzelbetten über Eck, einen Toilettenraum und ein separates Marmor-Duschbad.

Riesig ausgefallen ist das von außen und innen zugängliche Steuerhaus mit Teakholzboden – mit doppelten Fahrständen, Bordeaux-roten Kunstledersofas in der Beobachterecke, zugleich Skylounge, und einer erhöhten Koje dahinter – für eine schnelle Ablösung des Piloten selbst bei Nachtfahrt auf Zuruf. Die negativ angewinkelten Frontscheiben sind für besseren Vorausblick erfreulicherweise nicht getönt, die nach achtern leicht getrübte Aussicht wird durch eine Videokamera mit Monitor im ergonomisch halbrund arrangierten Fahrpult kompensiert. Alle Instrumente und Anzeigen liegen bestens im Blickfeld, die wesentlichen gibt es aus Sicherheitsgründen gleich doppelt: GPS-Kartenplotter von Simrad und Raytheon, Radar, Autopilot, UKW-Anlage mit Bordphone-Funktion und Echolot von Simrad. Am Extra-Schreibtisch stehen in der Kommandozentrale für die Satelliten-Kommunikation per Telefon, Fax, E-mail und Internet eine KVH-Fleet 55- und Iridium-Anlage zur Verfügung. Alle Blackboxen dieser Geräte stecken in einem gekühlten Raum unterhalb des Volants, damit sie bei Hitzestau nicht ausfallen. Über die beiden Kobelt-Einhebelschaltungen wird die Kraft der beiden Caterpillar-Diesel butterweich dirigiert. In den Nocks zu beiden Seiten gibt es zusätzliche Außenfahrstände, um An- oder Ablegemanöver besser zu überblicken.

Die von Metrica gefertigten Interieurmöbel aus amerikanischem Kirschholz sind vierfach in Seidenmatt lackiert, auffallend akzentuiert in den Ecken der Tischumrahmungen mit konträrem Faserverlauf. Uns störten diese Details. Aber: „Das war so gewollt," erklärte uns Jens Schlossmacher von Metrica Antalya. Er lieferte auch die massiven, 2 cm starken Marmorböden in den Bädern. Dass der Eigner bei seiner ersten Dusche an Bord im Wasser stand, weil man vergessen hatte, die Schutzfolie unter den Marmorbodenplatten abzuziehen, ist als Kinderkrankheit abzuhaken. Er jedenfalls nahm es nicht allzu tragisch: „In der Türkei lernt man von Tag zu Tag." Sharp-Plasma TV (Sat-Empfang über KVH-G6-Antenne), DVD- und CD-Player sowie Radio sorgen im Salon und den Kabinen für Eigner, Gäste und Crew für Unterhaltung. Die CLD Child Water-Air Condition wird ständig mit Frischluft angereichert statt Zirkulation der verbrauchten Luft.

Die innere Großzügigkeit (rund 100 m² Wohnraum) dank diverser Ebenen bei kompakten Abmessungen setzt sich außen fort: Hoch oben der luftige Außensteuerstand mit allen Funktionen, davor eine windgeschützte Fläche mit Liegekissen für bis zu vier Sonnenanbeter. Und ein halbes Deck tiefer und dahinter unter dem Hardtop des Sundecks die per Canvas verschließbare „20-m²-Dachterrasse" mit Teakholz-Tisch- und Stühlen. Von dort geht es durch das Steuerhaus und Außentreppen oder weiter innen durch den Salon und eine Seitentür auf das achterliche Hauptdeck. Im Windschatten der Aufbauten kann auf einer weiteren Sitzrunde Platz genommen werden. Auf dem Vorschiff ruht der Avon Seajet 400-Tender, an Bord der Med Adventure mit 95 PS-Jetmotor, sonst als Standard mit einem 40 PS-Außenborder. Zu Wasser und zurück geht er per Marquip-Kran, der bis zu 750 kg trägt. Ebenfalls auf dem Vorschiff: Eine Messing-Schiffsglocke, die den Eigner bereits auf zahlreichen seiner anderen Segel- und Motoryachten begleitet hat.

Seine 40jährigen Erfahrungen sind natürlich auch in die Bordtechnik für Sicherheit auf See eingeflossen. Ein zentraler Kühlwassereinlass versorgt beide Motoren, lässt sich umschalten auf je einen Motor. Dann lässt sich problemlos während der Fahrt der eine oder andere Seewasserfilter reinigen. Die Leistung aller hydraulischen Bilgenpumpen wird bei eventuellen Leckagen durch den Anschluss an die Hauptmotoren gewaltig gesteigert, fungiert im Brandfall gar als extrem starke Feuerlöschpumpe. Die Batteriebänke sind mit insgesamt 1.280 Ah extrem leistungsstark, lassen sich bei Landanschluss über das elektrisch ausrollbare Kabel selbst bei unterschiedlichen Spannungen per vielfältigem Konverter nachladen. Oder während der Fahrt über die beiden Torkmaster-Generatoren mit je 32 kW Leistung.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Farmont 70 Med Adventure

Von Hans Wischer

Fazit: Ein Bordbesuch – beispielsweise während der Monaco-Boat-Show in diesem Jahr – zeigt deutlich, dass selbst bei kompakten Abmessungen viel Lebens- und Wohnraum zu realisieren ist. Und dass das Know-How des erfahrenen Eigners im ständigen Zusammenspiel mit der Werft zu einem außerordentlich guten Resultat geführt hat. Wer – wie M&Y – die Farmont 70 Med Adventure auch gefahren hat, weiß deren beste Fahreigenschaften erst richtig zu schätzen.

Daten

Länge ü.A.	21,32 m
LWL	20,50 m
Breite	6,20 m
Tiefgang	1,50 m
Höhe ü.WL	10,80 m
Verdrängung	100 t
Motorisierung	2 x 353 kW / 2 x 480 PS (Caterpillar 34306C – 6-Zylinder-Turbodiesel)
Treibstoff	20.000 l
Reichweite	5.000 sm bei 8 kn, 4.000 sm bei 10 kn
Frischwasser	2.000 l
Warmwasserboiler	400 l (von der Motorwärme aufgeheizt & elektrisch)
Abwasser	Greywater 2.400 l, Blackwater 2.000 l
Seewasseraufbereitung	3.000 l/Tag (Sea Recovery)
Passarelle	Besenzoni
Klassifizierung	CE 94 A & Lloyds Hamburg
Werft	Farmont Yachts (Türkei)
Vertrieb	Kornelia Schmoldt, Bendemannstraße 9, D-40210 Düsseldorf, Tel. +49 211 35 55 222, Fax +49 211 35 55 334, E-mail: info@farmontyachts.com
Internet	www.farmontyachts.com

Fahrwerte

Wir maßen auf dem östlichen Mittelmeer vor Antalya bei Windstärke 4 und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	12,6 kn bei 2.100 U/min
Minimal mit Trolling-Valve für Speedreduzierung	0,0 kn
Minimal ohne Trolling-Valve	mit 1 Maschine 4,8 kn, mit 2 Maschinen 6 kn bei 750 U/min
Marschfahrt	11,7 kn bei 1.750 U/min / 62 dBA am Innensteuerstand, 63 dBA im Salon, 65 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer