



„Ich bin Segler durch und durch“

Javier Jaudenes ist ein Vollblutsegler. Mit seiner Vorstellung von perfekten Maxi-Yachten gelang dem Konstrukteur aus Palma de Mallorca zweimal eine Punktlandung: „Win Win“ und „Pink Gin Verde“ verbinden cool-minimalistisches Design mit Speed und fossilfreien Ideen zu Segeln pur.

Text Svante Domizlaff Porträts Jesus Renedo

Es gibt heute zwei Arten von Yachtdesignern – solche, die Motoryachten konstruieren, und andere, die Segelyachten zeichnen. Erstere sind in vielen Branchen beschäftigt, die eine Form suchen – vom Eierbecher bis zum Wolkenkratzer. Die anderen kommen direkt aus dem Segelsport. In ihren beruflichen Lebensläufen unterscheiden sich die beiden Gruppen fundamental. Die einen werden reich, die anderen zu Legenden. Der in Palma de Mallorca lebende Yacht designer Javier Jaudenes ist mit Herzblut Segler. Er geht keinen leichten Weg, aber er hat ein klares Ziel vor Augen.

In der spanischen Regattaszene ist Javier Jaudenes schon lange ein Begriff, als Yacht konstrukteur hingegen weniger. Das änderte sich schlagartig 2014, als sein 33 Meter langes, von Baltic Yachts in Finnland in bestechender Qualität gebautes Design „Win Win“ reihenweise Silber in der Maxi-Superyacht-Klasse abzuräumen begann. Sie tat das nicht nur dank ihres großen Geschwindigkeitspotenzials, sondern mit einer Eleganz und einem Komfort, der Maßstäbe setzte. 2015 gewann „Win Win“ den World Superyacht Award und weitere Auszeichnungen für die Segelyacht des Jahres. BOOTE EXCLUSIV schrieb in einem Porträt: „Ein Cruiser-Racer, der schon beim Einlaufen in den Hafen für Aufsehen sorgt“ (Ausgabe 3/2015).

Ein Ausrufezeichen in der glamourösen Maxi-Flotte

Dann wurde es etwas stiller um den Konstrukteur. Erst zum Maxi Yacht Rolex Cup 2021 kreuzte in Porto Cervo auf Sardinien ein neues Jaudenes-Design auf. Die 20 Meter lange kohlefaserschwarze „Pink Gin Verde“ setzte inmitten der glamourösen Flotte des Maxi-Zirkus ein Ausrufezeichen, und zwar bei einem beliebten Bootstyp, dem Daycruiser-Racer, an dem sich schon manches berühmte Designbüro versuchte und der als auskonstruiert galt.

Was „Pink Gin Verde“ so anders macht? Die Konsequenz der gestreckten Linien, der niedrige, fast jollenartige Freibord. Der prononciert negative Steven. Das glatte, stufenlose Deck mit einer Andeutung von Deckshaus. Ein Rigg, das ohne Achterstag auskommt und daher ein weit ausgestelltes Großsegel tragen kann, per Knopfdruck zu bedienen, ebenso wie die Genua und der an einem fixierten Bugspriet gefahrene Gennaker.

Einzigartig für eine Yacht dieser Größenordnung ist die Raumaufteilung unter Deck. Da gibt es nur die Eigner kammer und einen Salon. Beide reichen über die gesamte Schiffsbreite. Netto ergibt das einen privaten Lebensraum, wie man ihn eher bei doppelt so großen Segelyachten erwartet. Auf den ersten Blick nicht zu erkennen ist der eigentliche Clou des Schiffes: „Pink Gin“ verdient ihren Namen „Verde“, weil sie zu einem großen Teil unter Verwendung ökologisch sauberer Materialien gebaut ist und über einen elektrischen Antrieb verfügt, was sie zum „grünsten“ Schiff in der Maxi-Klasse macht.

Entstanden ist die grüne „Pink Gin“ wiederum bei Baltic Yachts in Finnland. Auftraggeber war der Werftchef und Supermaxi-Segler Hans Georg Näder, der die Anregung für eine Yacht „green and reduced to the max“ gab. Vertrieben wird das Schiff unter dem Namen Baltic 68 Café Racer. Es ist nicht verwunderlich, dass auch die sogleich folgende zweite Bestellung von einem Segler kam, der bislang am Ruder einer Super-Maxi stand und keine Lust mehr auf den enormen Aufwand an Crew verspürte.

Schließlich zeichnete Javier Jaudenes das Folgemodell der 25-Meter-Y 8 aus Michael Schmidts YYacht-Linie. Dieser Semi-Flushdeck-Cruiser-Racer wurde mit dem spitzen Bleistift gerechnet, wie das bei dem Hanse-Werft-Gründer Michael Schmidt Hauspolitik ist.

Mit diesen Referenzen konnte Javier Jaudenes einen Zugang zum Maxiyacht-Geschäft finden – von Jugend an sein erklärtes Ziel. Der Weg war lang und dornig. Doch für einen besessenen Segler wie ihn gibt es keine Alternative.

Der Spanier wurde in eine Zeit geboren, in der die heutige Elite von Yacht designern gerade erst begann, auf sich aufmerksam zu machen. Was alle verbindet, ist ihre Herkunft



Viel Segelfläche, kein Achterstag, der Rumpf mit zwei Ruderblättern, aber so flach wie ein Surfbrett: „Pink Gin Verde“ bietet Hightech-Design und das Wissen, auch ökologisch ganz vorn zu liegen.

Grand-Prix-Booten und Superyacht-Designs wurden sie zu Legenden des Segelsports. Sie teilten die unbedingte Lust am Segeln: so viel wie möglich, so schnell wie es geht und am liebsten auf einem eigenen Design.

In den 1970er-Jahren standen den Yachtbauern noch keine Computerprogramme zur Verfügung. Es war mehr ein learning by doing: Das richtige Gefühl, Erfahrung, ein gutes Auge, Bleistift und Papier versprachen Erfolg. Und, ja, es war die Zeit des großen Aufschwungs, den der Segelsport weltweit nahm und der vielen jungen Talenten Möglichkeiten bot, sich zu entwickeln. Aber ohne die tief verwurzelte Liebe zum Segeln, ohne die frühe praktische Erfahrung an Schot und Pinne, ohne den unbedingten Willen, alles auf eine Karte zu setzen, um in dem Beruf als Yachtbauern zu reüssieren, wären sie nicht zu Legenden geworden.

Dass auch Javier Jaudenes diese Voraussetzungen mitbringt, mag sich aus seinem Lebenslauf erklären – und aus seiner DNA. Er wurde am 9. April 1974 in der Hafenstadt Bilbao geboren, wuchs jedoch in Palma de Mallorca auf. Sein Großvater, ein Marineoffizier und erfolgreicher Drachensegler, war viele Jahre Vorsitzender des königlichen Yachtclubs, des Real Club Náutico de Palma (RCNP). Javiers Vater, Pilot bei der Iberia, liebte den Segelsport ebenso. So begann Javier bereits im Kindesalter zu segeln, erst in der Optimistenjolle, dann im 420er, wo er sich früh für den spanischen Segelkader qualifizierte. Schon mit jungen 13 Jahren saß Javier an der Pinne eines zehn Meter langen Dreivierteltonners, damals eine international verbreitete Regattaklasse. Wo immer er segelte – stets trug er ein Notizbuch bei sich, sammelte Informationen, skizzierte Risse, suchte seinen eigenen Stil.

als Segler, die in ihrem Leben stets die Pinne in der einen und den Zeichenstift in der anderen Hand hielten. In diesem Beruf gehörte beides zusammen. Wurde in früheren Jahren ein Sieger im America's Cup gekürt oder ein Team gewann den Admiral's Cup, dann nannte man die Namen der Yachtbauern vor dem des Eigners.

Geboren mit einem Segel-Gen in der DNA

Diese erste Nachkriegsgeneration brachte Namen hervor wie Doug Peterson (1945–2017), Bruce Farr (geb. 1949), German Frers (geb. 1941), Ed Dubois (1952–2016), Ron Holland (geb. 1947) und Rolf Vrolijk (geb. 1946) – mit ihren erfolgreichen

Javier Jaudenes liebt es zu segeln – möglichst oft, schnell und am besten auf einem eigenen Design

Es ist eine hochkreative Zeit für Konstrukteure. Allerdings leidet der Yachtbau an einem Designgeschmack, der sich stark an der vorherrschenden International Offshore Rule (IOR) orientiert. Das bedeutet dicke, plumpe und schwer zu segelnde Seekreuzer. Jaudenes bevorzugte schon damals die Linien schneller Boote mit guten Segeleigenschaften, die keinem Regeldiktat unterliegen. Damit ist er als Konstrukteur seiner Zeit gedanklich voraus.

1996 schließt Jaudenes seinen Studiengang Ship Science an der renommierten Universität von Southampton ab. Im Yacht-design hat inzwischen der Wind gedreht. Die IOR-Handicap-Formel ist Vergangenheit, das von dem Italiener Luca Bassani entwickelte Wally-Yachtkonzept – simpel, schön, schnell – revolutioniert die Szene. Aber während die angesagten Konstrukteure ihre Computer längst mit teurer Designsoftware füttern, bringt Jaudenes seine Träume weiterhin mit einem Rotring-Professional-Pen zu Papier.

Jaudenes muss zunächst seinen Militärdienst in der Marinebasis Porto Pi in Palma antreten; immerhin – es bleibt jede Menge Zeit zum Regattasegeln im Heimatrevier. Dann erwartet den jungen Schiffbauingenieur die erste berufliche Herausforderung: Auf der Werft Astilleros de Mallorca in Palma wird der betagte holländische 57-Meter-Hochseeschlepper zur Megayacht „Seawolf“ umgebaut. „Das war ein eindrucksvolles, sehr komplexes Projekt, bei dem ich viel lernen konnte“, erinnert er sich. „Das Regattasegeln habe ich aber nie aus den Augen verloren!“

Die nächste Aufgabe wartet in Holland. Im Auftrag des saudischen Königshauses übernimmt Jaudenes die Bauaufsicht der 72 Meter langen Motoryacht „Tueq“. Beruflich gesehen ist das fast ein Ritterschlag, aber es ist nicht sein Traum, auch wenn er dabei gut verdient. Dem Neubau „Tueq“ sollen zwei weitere Großprojekte auf saudische Rechnung folgen, doch



der Terrorangriff 9/11 auf die Türme in New York beendet alle Pläne. Jaudenes nimmt nun direkten Kurs auf sein eigentliches Ziel, nämlich Segelyachten zu zeichnen.

Eine zentrale Rolle im professionellen Segel-Grand-Prix-Sport spielt damals die Transpac-52-Klasse (TP52), knapp 16 Meter lange Regattamaschinen, die Formel ausgereizt bis zum Limit.



Am Ruder steht Javier Jaudenes, seit er über das Steuerrad gucken kann (o.). Der Konstrukteur lebt in Palma de Mallorca, von seinem Balkon blickt er über die Palma Marina. Dort liegt auch sein zehn Meter langer Cirrus-Dreivierteltonner (u. l.), 1974 gebaut und aufwendig von eigener Hand restauriert.



Mit dem Design des 33-Meter-Cruiser-Racers „Win Win“ gelang Jaudenes 2014 der Durchbruch als Konstrukteur. Das Schiff gilt längst als Ikone im Yachtbau.

Rückblickend sagt Jaudenes: „An diesen Booten haben die Konstrukteure mehr gelernt als an allen anderen Klassen zusammen. Weil Leistungsdruck und Ehrgeiz groß sind, gehen jedes Jahr neue Entwürfe an den Start. Alle Augen blicken auf dieser Klasse. Als Yacht designer muss man sich in diesem Feld beweisen.“

2006 bekommt Jaudenes seine Chance. Für einen spanischen Eigner entwickelt er eine TP52, die in England gebaut wird. Als dem Spanier finanziell die Luft ausgeht, springt der englische Mobile-Phone-Tycoon Sir Charles Dunstone ein und übernimmt. Die TP52 erhält den Namen „Red“ und bewirbt



Ortstermin: Javier Jaudenes und BOOTE EXCLUSIV-Autor Svante Domizlaff beim Gespräch vor dem Real Club Náutico in Palma de Mallorca.

„Ich wollte keine forschen Formelschinder zeichnen, sondern ausschließlich schöne Boote“

damit das „Red“-Hilfsprojekt für Aidskranke, initiiert von der Africa Foundation des U2-Gründers Bono.

Der Neubau nimmt recht erfolgreich an internationalen Regatten teil, gewinnt sogar die prestigeträchtige Regatta rund um die Isle of Wight. Segelprofi Javier Jaudenes ist an Bord, stets auf der Suche nach einem neuen Auftrag. Kontakte lassen sich am besten in der Segelszene herstellen, aber sie fallen einem nicht in den Schoß. Zudem ist Jaudenes Einzelgänger, ohne ein Designbüro im Hintergrund, dazu finanziell nicht gut ausgestattet. Er erinnert sich:

„Wenn man jung ist, dann entstehen die Pläne eher intuitiv. Aber bei dem großen Konkurrenzdruck ist es nicht möglich, ohne wissenschaftlich basierte Software Erfolg zu haben. Ich kann zwar heute jedes erfolgreiche Design im Computer hochladen, aber das ist teuer, vor allem für jemanden, der keinen Auftrag hat und dann auf seinen Entwürfen herumsitzt. Es war eine harte Lehrzeit für mich. Meinem erklärten Ziel, eine Superyacht zu konstruieren, kam ich nicht näher. Die Ersparnisse schmolzen dahin, ich habe dann sogar mein eigenes Boot verkauft. Ein bisschen Geld ließ sich mit der Optimierung von Regattaboote verdienen. Aber ich wollte ja keine Formelschinder zeichnen, sondern schöne Boote. Am Ende habe ich meine ganze Existenz aufs Spiel gesetzt. Mir stand das Wasser bis zum Hals.“

Der Tag, an dem sich das Blatt gewendet hat

Es kommt noch schlimmer. „Red“-Eigner Charles Dunstone lässt sich eine neue TP52 bauen. Das Design vertraut er aber nicht seinem Mitsegler Jaudenes an, sondern einer der oben erwähnten „Designer-Legenden“. Schließlich strebt Dunstone nach Höherem: Eine Wallycento als Eintrittskarte für die Maxi-Klasse soll es sein. Jaudenes erhält die Chance, seine eigenen Vorschläge für den neuen 30 Meter langen Cruiser-Racer einzureichen. Wieder geht er leer aus. Schließlich wendet sich das Blatt. Ein guter Freund, der in England arbeitende Tony Castro, ebenfalls eine wahre Legende unter den Designern, macht ihn mit einem deutschen auch auf Mallorca lebenden Kunden bekannt, der plant, eine Supermaxi-Yacht zu bauen. Auf einem gemeinsamen Törn, irgendwo zwischen Palma und Porto Cervo, legt Jaudenes seine Pläne auf den Salontisch. Nun kreuzt ihm keine Legende mehr dazwischen. Er erhält den Auftrag, verlängert den ursprünglichen Dunstone-Riss um drei auf 33 Meter Länge, und am Ende wird das Projekt „Win Win“ der Baltic-Werft in Finnland anvertraut.

„Ich bin an die Technik herangegangen wie bei einem America's-Cup-Projekt“, sagt er. Bei aller Eleganz und allem Komfort war dem Eigner auch ein optimierter IRC-Vermessungswert wichtig. So haben wir allein 35 Rumpfmuster untersucht, mit

Ferretti S.p.A.
Via J. J. Pershing, 1/3
61037 Mondolfo (PU), Italy
Tel. +39 0721 956211

On the
Wings of
Freedom

PERSHING
7240





Segeln bald: Der zweite Baltic-68-Café-Racer „Open Season“ (li.) legt nächstes Jahr ab, für YYachts aus Greifswald entwickelte Jaudenes die Y8 (re.).

„Es gibt heute leider nur noch wenige Eigner, die aus dem Segelsport kommen“

allem, was dazugehört. 2014 kam das Schiff zu Wasser. Das war der schönste Tag in meinem Leben. Endlich durfte ich zeigen, was ich kann. Die Zusammenarbeit mit den Bootsbauern von Baltic war fantastisch. Die freuten sich, dass sie nicht nur technische Pläne abarbeiten mussten, sondern ihre eigenen Ideen und Erfahrungen während der Bauphase einbringen konnten. Da habe ich viel gelernt.“

Schnell, elegant und mit kleiner Crew zu bedienen

Mit Baltic Yachts sollte es auch weitergehen. Hans Georg Näder, Medtech-Unternehmer (Ottobock-Gruppe) und Supermaxi-Eigner aus Duderstadt, einer von Baltics besten Kunden, war 2013 Mehrheitseigner der finnischen Werft geworden. Neben seinem Hang zu sehr großen Yachten trug er noch etwas Kleineres im Herzen: die Vision von einem exklusiven Daysailer – schnell, elegant, sicher, mit kleinster Crew zu bedienen. Zugleich sollte es das umweltfreundlichste Boot auf dem Markt werden, was zur Verwendung von Flachfasern, Kork, Recycling-Kunststoff und elektrischem Antrieb führte. Dafür standen die innovativen Bootsbauer von Baltic zur Verfügung – und Javier Jaudenes mit seiner Reputation aus dem „Win Win“-Projekt. Gerade als die Idee Fahrt aufgenommen hatte,



bremste der Covid-19-Lockdown alle weiteren Aktivitäten aus. Für die Beteiligten, einschließlich der Innenarchitekten von Design Unlimited unter dem für die Möblierung verantwortlichen Hermès-Designer Jens Paulus, begann eine lange Pause. „In all der Zeit, die uns der Lockdown bescherte, konnten wir neue Ideen entwickeln und berechnen. Dabei haben wir uns alle vergleichbaren Schiffe auf dem Markt genau angesehen. Es hat sich gelohnt. Im Grunde ist der Baltic 68 Café Racer ein Covid-19-Produkt“, so Jaudenes. „Aber am Ende wussten wir: This is it.“ „Pink Gin Verde“ hat das Zeug, eine Ikone des Yachtbaus zu werden.

Ob sich Jaudenes vorstellen kann, auch Motoryachten zu entwickeln? „Würde ich auch machen“, sagt er. „Aber als Designer muss man sich konzentrieren. Mein Hintergrund ist nicht das Industriedesign, sondern die Yacht mit einer sehr persönlichen Handschrift. Segeln finde ich viel interessanter, ich bin Segler durch und durch. Nur, wer investiert heute in Segelyachten? Es gibt nur noch wenige Eigner, die aus dem Segelsport kommen.“

Das Design-„Büro“ Javier Jaudenes ist nach wie vor ein schlankes Unternehmen. Unter dem Namen Surge Projects gelang es Jaudenes, einen losen Zusammenschluss von gleichgesinnten Fachleuten zu etablieren, die Dienstleistungen rund um Segel- und Motoryachten anbieten. So kann er sich ganz auf die Königsdisziplin Design konzentrieren. Viel mehr als einen Laptop benötigt er nicht, um Seglers Träume zu verwirklichen.

Einen Traum hat er sich gerade selbst erfüllt. Einen Traum, der zeigt, wie sehr der Mann den Segelsport liebt. Aus der betagten Flotte der Ausbildungsboote der Marine in Palma erwarb er günstig einen Cirrus-Dreivierteltonner, 1974 gebaut nach einem Riss der Legende German Frers. Nach zwölf Jahren Refit, alles selbst gemacht, ist die Zehn-Meter-Yacht zur Saison 2022 fertig geworden. Keine Superyacht. Egal. Hauptsache an der Pinne sitzen.

Um seine Träume von der perfekten Yacht umzusetzen, benötigt der Konstrukteur kein romantisch-maritimes Ambiente am Arbeitsplatz, nur Papier, einen Rotring-Pen, einen Taschenrechner und die richtigen Programme auf dem Rechner. Notfalls kann er von seinem Schreibtisch aufstehen und direkt auf den Hafen von Palma blicken.

ME YACHTING

BESUCHEN SIE UNSERE HIGHLIGHTS AUF DER CANNES BOATSHOW 2022



MAJESTY 120



GALEON 650 SKYDECK



ALLURE 38



FOUNTAINE PAJOT ALEGRIA 67

YACHTING FESTIVAL CANNES 6.-11. SEPTEMBER 2022
VIEUX PORT PORT/PIERRE CANTO
TICKETS & BESICHTIGUNGSTERMINE:
MATTHIAS@YATES-MALLORCA.COM

