Fahrbericht
Baron 102 “C´est la Vie”

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright KaiserWerft

Baron 102’ C´est la Vie
Kaiser´s Erstling - ein Grand Hotel zur See

Als neue deutsche Werft für Superyachten hat sich die KaiserWerft etabliert.
Und als Premiere die Baron 102´ C´est la Vie vollendet.
Hans Wischer hat sie bereits gefahren.

An der schönen blauen Donau hielten zu Zeiten der österreichischen K.u.K.-Monarchie zahlreiche Kaiser Hof. Jetzt leben die Kaiserzeiten wieder auf. Doch nicht in Wien, sondern am deutschen Donauufer in Saal. Nicht mit einem Hofstaat von dereinst, sondern in Form der neu gegründeten KaiserWerft. Der Name, so verriet uns Verkaufschef Richard Kinzler, soll für hochwertige und edle Motoryachten der Superklasse stehen. Ebenso die Typenbezeichnung Baron für die dort gefertigten Superyachten aus GFK im Marktsegment bis 40 m Länge. Der Standort Saal unweit der Residenz des Grafengeschlechts derer von Thurn und Taxis in Regensburg hat im Superyachtbau bereits Tradition. So fertigten dort bereits PR-Marine und PR Superyachts, die aus Gründen, auf die wir hier nicht näher eingehen wollen, in Insolvenzen gerieten.

Das Know-How derer Mitarbeiter hat sich der sympathische, zielstrebige und weltweit agierende Kaufmann Zahid Vohra gesichert, in dem er in seiner KaiserWerft involviert und die Belegschaft sukzessive ausbaut. Von Anfangs 28 Mitarbeitern aus PR-Zeiten bis derzeit 75 mit zunehmender Tendenz für die nächsten Monate. Das Unternehmen wird von einem Triumvirat geführt: Von Zahid (genannt Zed) Vohra und - als Brancheninsider mit langjährigen Erfahrungen - Erwin Schmid für Produktionsleitung und das Projektmanagement sowie Richard Kinzler für Sales und Marketing. Gebaut wird nicht in den ehemaligen PR-Hallen, sondern in anderen weiter hinten in der Hafenstraße. Das einmal zur Erläuterung. Denn die KaiserWerft ist nicht auferstanden aus Altem (wie man denken könnte). Vielmehr ist sie völlig neu und auch angetreten mit neuer Philosophie. Mit den Geschäftsgebaren eines Peter Rammelmayr hat die KaiserWerft nichts, aber auch gar nichts zu tun.

Nach der an einen libanesischen Eigner abgelieferten C´est la Vie mit nur sieben Monaten Bauzeit folgt Ende Januar eine Baron 102´ mit anderer Aufteilung, wurde der Werft bereits ein dritter Auftrag erteilt. Das ist ein beachtlicher Erfolg und Vertrauensbeweis für ein deutsches Unternehmen, das erst vor einem guten Dreivierteljahr im internationalen Markt angetreten ist, jetzt aber erst sein erstes Resultat präsentieren

© 2006: Hans Wischer

konnte. Das hinsichtlich Qualität höchste Standards erfüllt. Dazu haben neben dem Know-How der erfahrenen Mitarbeiter sicherlich auch die Zulieferer mit ihren hervorragenden Produkten und weltweit optimalem Service beigetragen – wie beispielsweise mtu Friedrichshafen (Motoren), ZF (Antriebe), Kohler (Generatoren), Simrad (Elektronik), Navel (Elektrik), Hamann (Abwasseraufbereitung), Besenzoni (Passarelle und Beibootlift) und Miele (Pantry) nach der Devise für Superyachten nur das Beste. Und außerdem: Vor der Übergabe weist ein Werft-Kapitän den des Eigners bei diversen Probefahrten ausführlich in die Handhabung ein.

Für die beiden ersten Baron 102´ wurde auf existierende Formen eines 95´-Rumpfes zurückgegriffen, diese entsprechend verlängert. Künftig kooperiert man bei Kaiser´s mit dem italienischen Konstrukteur Paolo Scanu (Viareggio) und deutschen Designer Jörg Beiderbeck (Bremen). Sowie Egg & Dart (München) beim Interieur. Egg & Dart ist bekannt für das Interieur von Flugzeugen – wie dem Airbus 380, den Airbussen von Emerald Airways und Privat-Jets. Für einen 38-m-Alubau liegen Pläne von Jörg Beiderbeck in der Schublade, für einen 37 m langen aus Stahl von Raymond Hunt (Großbritannien).

Wie bei der C´est la Vie achtet Projektmanager Erwin Schmid auch künftig auf seine bewährte Philosophie mit sinnvollen technischen Details. Dazu zählen die direkte Zugänglichkeit aller unter Deck verlegten Leitungen, Abflüsse und Ventile durch Klappen und Luks, die sich schnell und ohne zeitaufwendige Arbeiten öffnen lassen. Über Zirkulationsleitungen steht an allen Bäder-Armaturen sofort auch heißes Wasser sofort zur Verfügung, um unnötigen Süßwasserverbrauch zu reduzieren. Für den Leichtbau – auf schnellen Motoryachten nun einmal erforderlich – werden 4 mm starke Marmorschichten auf Aluplatten mit Honeycomb in den Bädern, der Pantry und der Bar verklebt. Die GFK-Rümpfe entstehen aus diversen multidirektionalen Gelegen, außen mit Vinylester und Isophtal-Harz, innen mit Ortoftal bis zu einer Gesamtstärke von 40 mm im Kielbereich. Die Scheiben der Aufbauten werden fest verklebt, um einerseits deren Stabilität zu erhöhen. Und andererseits die tägliche Wartung durch die Crew zu erleichtern: Alu-Rahmen müssen nicht mehr aufwendig geputzt werden, weil es sie halt nicht mehr gibt. Das Interieur entsteht aus einem Kern auf leichtgewichtigem, wasserfest verleimten Bootsbausperrholz mit Echt-Furnierholz nach Kundenwunsch. Bei der C´est la Vie ist es in freundlicher Kirsche ausgeführt, mindestens 5fach auf Hochglanz lackiert. Hochglanz, weil sich darin bei im späteren Alltagsgebrauch nicht vermeidbare Kratzer kaum erkennbar ausbessern lassen.

Für die C´est la Vie kamen die Glasscheiben aus der Schweiz, die Schiebetüren aus Italien, die Edelstahl-Klampen, -Klüsen und –Bullaugen von Tempesta (Italien), die Musikanlage mit sieben Flachbild-TV´s, vier Stereo-Kassetten-Radios, fünf CD-Playern und fünf DVD-Playern aus den Niederlanden und Japan (Phillips, Sharp, Sony), arrangiert im Sonance Central Musicserver mit drei Imerge NP 200 und Dolby surround Home Movie von PSP in Uehlfeld bei Nürnberg. Den weltweit nutzbaren Transformator für die Landanschluss–Konversion hat SAE-Electric geliefert.

Die Baron 102´ ist im Salonbereich als Wide Body konzipiert. Die seitlichen Gangbords umrahmen – vom Vorschiff aus gesehen, die Eignerkabine vorn und steigen dann zum Oberdeck empor, durch seitliche Schwenktüren ist oben der Zutritt ins geschlossene, geräumige und vollklimatisierte Steuerhaus gegeben. Diese weitere Besonderheit gewährt dem Kapitän an seinem im Halbrund ergonomisch konzipierten Dirigentenstand wie von einer Flybridge beste Sicht voraus und zu den Seiten. Wünschenswert wären zudem Videokameras für die Sicht nach achtern und zu den Seiten, hilfreich vor allem beim Anlegen. Der Upperdeck-Fahrstand macht den Hauptsteuerstand auf halbem Deck zwischen Salonebene und Oberdeck im Pilot House eigentlich überflüssig. Beim nächsten Modell soll dieser Raum daher auch eine anderweitige Nutzung als Essplatz erfahren. Im hochgelegene Steuerhaus bietet außerdem eine Sitzrunde Platz für vier Bordgäste, ließe sich stattdessen auch eine Kapitänskabine arrangieren. Auf dem anschließenden Achterdeck gibt´s die

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Baron 102 “C´est la Vie”

Von Hans Wischer

Barbecue-Pantry mit Ice-Box, lagern das Avon GFK-Rumpf- Schlauchboot mit Honda-37-kW-Außenborder und ein Yamaha-Waverunner. Per 600-kg-Besenzoni-Kran sind sie zu Wasser zu lassen. Ein weiterer Jetski oder Fahrräder finden in der Heckgarage an der Badeplattform ihren Stauraum.

Das Interieur, vom Werfteam und Michael Kirchstein (London) designt, ist in auf Hochglanz lackiertem Kirschholz gehalten, die Polstermöbel im Salon in beigem Wildleder. Bei den Wänden ergänzen sich Hölzer und Stoffbespannung harmonisch, sind in den Schlafkabinen mit Halbsäulen appliziert.

Die Aufteilung unter Deck ist generös. Der Salon mit seinen großen Fensterfronten, Esstisch und Bar achtern sowie Sofarunde davor ist mit rund 60 qm riesig ausgefallen. Die großzügige Galley ist komplett ausgestattet – mit 5-Flammen-208-Volt-Ceran-Herd und Dunstabzugshaube, drei Kühlschränken, Geschirrspüler und Kaffeemaschine, Mikrowelle mit Backofen und Grill, Kühlschrank und Tiefkühlschrank von Miele und General Electric, Getränkekühlschrank und Icemaker von U-Line sowie Müllkompaktor von ISE. Zusätzliche Coolmatic-Kühlschränke in den einzelnen Schlafkabine sorgen für Mini-Bar-Komfort wie im Grand Hotel.

Die Eignersuite im Verwöhnformat erstreckt sich über zwei Ebenen: Doppelbett auf dem Hauptdeck, Kleiderschränke und Marmor-Bad mit Doppelwaschtisch, kombinierter Dusche und Jaccuzzi-Badewanne sowie abgetrenntem WC-Abteil fünf Stufen tiefer im Vorschiff. Die Fenster lassen sich auf Tastendruck mit Blenden verschließen, der Fernseher klappt per Fernbedienung aus der Decke heraus oder in sie zurück. Im Unterdeck mit eigener Treppe von der Lobby aus werden sich sechs Bordgäste wohlfühlen. In der VIP-Kabine wird das Doppelbett am Kopfende von Säulen umrahmt, hat das Bad eine Jaccuzzi-Wanne, gibt es einen Arbeitsplatz und reichhaltigen Schrankraum. Die beiden weiteren Gästekabinen verfügen über je zwei Einzelbetten und jeweils Duschbäder. Übrigens sind alle WC´s – bis auf die Daytoilet auf dem Hauptdeck – mit elektrischer Vakuumspülung und integrierter Bidet-Funktion versehen. Die Böden sind mit beigefarbenen Teppichen in Salon und Kabinen ausgelegt, mit rotbuntem Carrara-Marmor im Ess- und Barbereich, schwarzem Marmor in der Pantry und den Bädern.

Meist fällt das Crewquartier spartanisch aus. Auf der C´est la Vie kann man es als zweckmäßig vernünftig mit leichtem Komfort bezeichnen. Achtern angeordnet, hat es einen Niedergang direkt vom Cockpit aus. Für den Kapitän gibt es eine Kabine, für die Mannschaft eine weitere mit Etagenbetten. Die Crew teilt sich ein Bad mit Handwaschbeckendusche und die Messe mit Ecksitzbank und Pantryzeile, Maytag Neptune-Waschmaschine und –Trockentümmler.

Von der Crewmesse geht es nach achtern in einen Arbeitsraum mit Marinco-Seewasseraufbereitungsanlage (200 l pro Stunde), elektrischen Bindl-200 l-Warmwasserboiler, Druckluftkompressor für die Schlauchboote und den Hydrauliksystemen für Gangway, Kran, Anker- und Verholwinden sowie nach vorn durch eine Schallschutztür in den Maschinenraum mit allen weiteren technischen Anlagen und den beiden Kohler-47,5-kW-Generatoren.

Beim Manövrieren verhielt sich die Baron102´ kurstabil, dreht in Langsamfahrt auf dem Teller, bei voller Fahrt mit 27,5 kn auf etwa drei Bootslängen. Wellen von vorn werden – wie bei GFK-Motoryachten üblich – mit leichtem Wippen quittiert.

Fazit: Die C´est la Vie ist dank hochwertiger Ausrüstung aus den führenden Bootsbaunationen ein allerfeinstes Ergebnis internationaler Zusammenarbeit. Zur Freude des Eigners, der mit ihr und ihrer äußerst durchdachten Aufteilung überaus zufrieden ist.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Baron 102 “C´est la Vie”

Von Hans Wischer

Daten	**Baron 102’ C´est la Vie**
Länge ü.A.	31 m
Rumpflänge	29,90 m
Breite	6,80 m
Tiefgang	1,85 m
Höhe ü.WL	9 m
Gewicht	87 t
Klassifizierung	Rina 100 A.11“Y“
Konstruktion / Exterieur-Design	Werftteam
Rumpf-Form	Knickspant mit tiefem V
Baumaterial	GFK
Motorisierung	2 x 1.471 kW / 2 x 2.000 PS (MTU 16V2000 M91 -Turbodiesel mit Wellenantrieb und ZF-Getriebe ZF 2555)
Propeller	NAB-5-Blatt mit 1.080 mm Durchmesser
Kraftstoff	14.000 l
Reichweite	550 sm bei 23 kn
Motoranzeigen	mtu
Bordelektronik	2x Ritchie-Kompass, 1x Simrad-GPS-Kompass HS50, Autopilot, Echolot, CS55-ECDIS-Kartenplotter, CE33-Kartenplotter, IS15-Instrumente, AP50/51-Autopilot, RA53C/RA43BC Radar (Simrad)
Sat-Kommunikation	für Telefon / Fax / E-mail / Internet (Simrad MS50 / Thrane & Thrane 3020C / Panasonic)
Hydr. Querstrahlruder	2 x 29 kW (BCS)
Frischwassertanks	2.100 l
Abwassertanks	Greywater 1.200 l, Blackwater 1.000 l
Passarelle	Besenzoni PI 383
Sat-Antennen	KVH TracNet, KVH Trackvison G6 Simrad Ms 50 Inmarsat Mini M, Thrane & Thrane TT3020C Inmarsat-C
Klimatisierung	individuell regelbar für alle Unterdeckbereiche (HFL Chilled water AC mit 240.000 btu)
Werft	KaiserWerft / 2006, Hafenstrasse 37, D-93342 Saal / Donau, Tel. +49-(0)9441-17 670 , Fax +49-(0)9441-17 67 19, E-mail: info@kaiserwerft.de
Internet	www.kaiserwerft.de

Fahrwerte

Auf der niederländisch/belgischen Schelde maßen wir bei Wind- und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	27,5 kn bei 2.330 U/min / 76 dBA am oberen Innensteuerstand, 80 dBA im Salon, 75 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Baron 102 “C´est la Vie”

Von Hans Wischer

Minimal	mit 1 Maschine 7 kn bei 700 U/min / 62 dBA am oberen Innensteuerstand (nach Abschaltung der Air Condition nur 56 dBA), 60 dBA im Salon, 54 dBA in der Eignerkabine (nach Abschaltung der Air Condition nur 52 dBA)
Gute Verdrängerfahrt	12,3 kn bei 1.100 U/min / 62 dBA am oberen Innensteuerstand, 67 dBA im Salon, 58 dBA in der Eignerkabine
Schnelle Verdrängerfahrt	18,8 kn bei 1.800 U/min / 662 dBA am oberen Innensteuerstand, 74 dBA im Salon, 63 dBA in der Eignerkabine
Untere Gleitfahrt	21,8 kn bei 2.000 U/min / 70 dBA am oberen Innensteuerstand, 78 dBA im Salon, 68 dBA in der Eignerkabine
Angenehme Marschfahrt	25,6 kn bei 2.30 U/min / 72 dBA am oberen Innensteuerstand, 79 dBA im Salon, 71 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer