

Äußere Werte

Kleines Büro, große Wirkung: Theo Werner entwirft Boote, die zu Herzen gehen. Und: Diese **NOSTALGIE-YACHTEN** werden auch gebaut. Von Spiro Yachts.



Theo Werner aus Edam: Der junge Designer entwirft Motorboote im Veteranen-Stil.



Krabbersbank 56: Mit diesem Boot lassen Spiro Yachts und Theo Werner die Dreißiger auferstehen.



Modell-Pflege: Die Idee für die Krabbersbank 56 kam Theo Werner auf einer Südamerika-Reise. Das Modell entstand, um Interessenten von seinem Design zu überzeugen.

So, wie sie da liegt, könnte sie in den Dreißigern geboren sein. Aber diese Dame täuscht. Sie ist noch jung und doch unübersehbar. Viele Hände strichen schon bedächtig über ihr hochglanzlackiertes Sapelli-Mahagoni. Wenn man an die Heerscharen denkt,

die auf der Düsseldorf-„boot“ über die Krabbersbank 56 pilgerten, dann wird sie manche Konkurrentin problemlos in den Schatten stellen, dank ihrer äußeren Werte. Die Dame ist auch nicht ganz billig. 1,6 Millionen Mark, kein Pappenstiel.



Gegensätze: Im nostalgischen Gehäuse steckt ein moderner Kompass.

Denn dieser 17 Meter lange Kreuzer ist anders als die anderen. Kein weißer Palast mit fließenden Linien Marke Windkanal und auch keine Kunststoffvilla zur See. Das Auge sieht auf einem weißen Rumpf Holz, Holz und nochmals Holz, kernengerade

aufs Deck gestellt. Naturlackiert, mit richtigen Fenstern statt getöntem Seitenluchs im Raumschiff Enterprise-Design. Und darum sieht sie eben

aus, als sei sie wenigstens sechzig. Dabei ist sie ein Neubauber der Werft Spiro Yachts aus Holland, die mit der Krabbersbank neu durchstartet. Das

Design stammt von Theo Werner. Auch er wagt mit dieser Grazie einen neuen Anfang. Die hat ein ziemlich massives Wesen. Ihr Rumpf besteht aus Stahl. Auf den Decks liegen 13 Millimeter dicke Stäbe aus sauber verarbeitetem Teak. Der Teak-Touch der Aufbauten: alles Fassade. Sie bestehen aus ei-

nem Webasto Heißluft-System versteckt, aber er wirkt nicht als Fremdkörper, im Gegenteil. Die Krabbersbank lässt sich an zwei Positionen führen, im Ruderhaus und auf dem Sonnendeck. Dort steht auch ihr Kleines, ein mahagonigepunktetes Dinghy, das wunder-



Holz, Holz, Holz: Auf dem Deck der Krabbersbank liegt massives Teak. Die Aufbauten bestehen aus einem Mahagoni-Finish auf Komposit.

bar zu ihren Linien passt. In Bewegung kommt sie mit einem 6-Zylinder-Diesel von Perkins mit 210 PS, der auf einen vierblättrigen Propeller wirkt. Dabei entwickelt sie eine Laufkultur, die auf Konkurrenzintinnen ihres Formates nicht so leicht zu haben ist. Der Motorraum ist bestens isoliert, die Böden der Krabbersbank liegen auf Gummistreifen. Bei einer Marschgeschwindigkeit von zehn Knoten bei 2500 Umdrehungen hilft auch kein Flüstern: Jeder hört mit.

Sie lässt sich auch leicht um- und anlegen. Für die schnelle Umsetzung der Kapitänswünsche sorgen ein großes Rader-

Spiro Yachts startet mit der Krabbersbank neu durch.



blatt und ein Bugstrahlruder. Eines schöne Dame hat selten Tiefgang. Das ist bei der Krabbersbank nicht anders: 1,35 Meter. Und dabei ist sie auch noch seetüchtig. Die Idee kam dem jungen holländischen Designer während einer Südamerika-Reise. In diesen Wochen dachte er

Seine Kollegen bei Hoek kannten seine Schwäche für alte Yachten und schenkten ihm zum Abschied das Buch „Yachts in a hurry“ von Philip Moore. Es sollte seine eigenen Entwürfe stark beeinflussen. Und dann kam auch Fortuna vorbei. Die hieß Franz Sijmons und war und ist Be-

Salon der Krabbersbank, Blickrichtung Bug; Auch im Inneren arbeitet Spiro Yachts verschwenderisch mit Mahagoni. Platzangst kommt am Sechsertisch nicht auf.

über seinen Einstieg in die Selbstständigkeit nach. Mehrere Jahre hatte er in den Büros von Peter Beeldsnijder und auch bei André Hoek am Zeichenbrett gesessen. Zurück in Holland war er pleite, aber um eine Frage reicher. Warum entwerfen die Designer nur Segler im Veteranen-Stil? Warum keine Motorboote?

Werner und Sijmon war klar gewesen, dass sie auf die Retro-Welle aufspringen könnten, die auch bei den Automobilen genau so wie bei den Seglern rollt. Veteranen werden ohnehin von vielen

Menschen bis zur Selbstaufgabe gepflegt, mit Liebe, einer Menge Geld und Zeit. Von Auto- und von Bootsbastlern. Mit dem VW-Betlele und manch

anderen Design-Kunstgriffen hat der Automobilbau in manchen Nischen den Rückwärts-gang eingeleitet. „Das können wir auch“, sagten sich Sijmon

und Werner. Dieses Selbstvertrauen hatte Folgen, die Krabbersbank 56, ein neues Boot im Stil der Dreißiger mit etwas geglätteten Linien. Die Krabbersbank war noch nicht fertig, als Spiro bereits das nächste Werner-Design auf Kiel legte. Im Juni wird



Dinghy-Traum: Was könnte anderes an Deck stehen als ein Mahagoni-Boot?

der 20 Meter lange Kanalkreuzer im Stil der sechziger Jahre fertig. Bauherren Wilko Kanders gab für die Konstruktion eine entscheidende Vorgabe: Sie muss ohne Probleme den Kanal von Burg durchfahren können und wird darum nur drei Meter über Wasser hoch

und fünf Meter breit. „Wir zielen auf Skipper, die auf den französischen Kanälen fahren wollen. Werner hat dafür schiffge und elegante Linien gefunden“, mit sieben Schlafplätzen in vier Kabinen. Kanders lässt es dem Kreuzer an nichts fehlen: zwei Perkins Turbodiesel

Mit der Retro-Welle entdeckte Werner eine Marktlücke.



Krabbersbank mit Kulisse: Der Kreuzer war noch gar nicht fertig, da kam schon der nächste Auftrag.



Elegante Linien: Spiro Yachts stellt gerade einen Kanalkreuzer im Stil der Sechziger für die französischen Kanäle fertig. Auch dieses Werner-Design wird mit Sicherheit ein Blickfang werden.

M215C, zwei Gangways, eine hydraulische Heckklappe als Schwimmplattform und Ver-schluss für den Stauraum. Ein luxuriöser Spaß, der unter drei

Millionen Mark nicht zu haben sein wird. Theo Werner hat sich bereits einen Namen gemacht. Wenn der jüngste Entwurf

Wirklichkeit wird, dann ist er nicht mehr zu überhören: Der Vertrag mit einer Eigenerge-meinschaft für ein 20 Meter langes Commuter-Boot

steht kurz vor dem Abschluss. Der Commuter ist ein US-Yachttyp aus den zwanziger bis vierziger Jahren. Wallstreet-Banker jagten mit den schnellen Übersetz-booten aus New Jersey nach Manhattan. Angestellte be-nutzten sie als Wasser-Busse. Ihren Ursprung von Run-abouts können sie nicht verhehlen.

Werners Com-muter garantiert zudem seinem Eigner in jedem Hafen einen publikums-wirksamen Auftritt. Der sichelförmige Bug und das selten gebaute abfallende Torpedodeck wirken zusammen rasend schön. Mit der richtigen Motorisierung läuft Werners neue Grazie 26 Knoten.

Wer nun glaubt, dass solche Entwürfe nur in einem schick gestylten Loft entstehen können, der irrt. Knapp sechs Qua-dratmeter hat Werner von seiner Edamer Wohnung fürs Büro abgezweigt, Platz genug für einen Zeichentisch, den Computer und ein paar Meter Bücher. „Das muss fürs erste langen. Yachtdesign ist kein einfaches Geschäft“, hat er fest-gestellt, „und richtig erfolg-reich bist du erst, wenn dein Erfolg auch anhält.“

TEXT UND FOTOS: ROLF NOBEL

Die nächsten Projekte warten schon.



Typisch Werner: Das Commuter-Boot bekommt ein Torpedo-Heck.