



## **Fahrbericht Baron 133 "Catwalk"**

Von Hans Wischer



Abbildungen: Copyright KaiserWerft

### **KaiserWerft Baron 133' Catwalk**

**Mit 40,80 m Länge ist die Catwalk die größte Motoryacht, die weltweit jemals in einer Messehalle zu sehen war – als Show-Star der boot 2006 in Düsseldorf**

Schon vor zwei Jahren spielte die boot-Düsseldorf eine wichtige Rolle bei der on spec gebauten *Catwalk*, allerdings hinter verschlossenen Türen. Zed Vohra, Geschäftsführer der KaiserWerft, wollte Birgit Schnaase kennen lernen, die das Interieur der *Phoenix* (Notika-Werft) gestaltet hatte, und wissen, ob sie Interesse habe, das Innenleben einer 40-m-Motoryacht zu entwerfen - per Handschlag wurde die Zusammenarbeit besiegelt.

Für das Außenstyling engagierte Zed Vohra den jungen Schweizer Grischa Schmidt vom Yachtdesign-Büro Cayros, der wiederum Christian Bolinger aus Luzern und Professor Clemens Dransfeld von der Fachhochschule Nordschweiz als Konstrukteure ins Projekt einband.

Die 40-m-Yacht wurde zwar über lange Zeit geplant (zunächst mit Paolo Scanu als Konstrukteur), aber mit 110 Mitarbeitern in nur 13 Monaten fertig gestellt. Als Form für den Rumpf mit tiefem V und 10° Aufkimmung am Heck wurde die bereits vorhandene Form für die *Tilac* (gebaut bei PR Marine) um 6 m verlängert und oben in die Breite gezogen. Vor Baubeginn wurde das Seeverhalten des so veränderten Rumpfes als Modell in den Schlepptanks der niederländischen Schiffsbauversuchsanstalt Wageningen überprüft. Denn aufgrund des höheren Gewichtes taucht der Rumpf der Baron 133 um knapp 0,5 m tiefer ein als der von Joachim Kinder gestylten *Tilac*. Deren für ihre Länge verhältnismäßig schmalem Rumpf mit hohen Aufbauten attestierte *Meer & Yachten* ein sensibles Kapitän's-Händchen für das Dirigieren in die Hafenbox bei starkem Seitenwind.

Auf der *Catwalk* sind die Aufbauten im Vergleich zur *Tilac* mit 13,15 m über der WL um 31,5 % höher geraten, hingegen hat die Breite nur geringfügig um 8,4 % – oder 63 cm – zugelegt.

Drei Widebody-Superyachten vom Typ Baron 102 hat der indische Geschäftsmann Zed Vohra auf der von ihm vor vier Jahren gegründeten KaiserWerft in Saal an der Donau bereits gebaut. Mit diesen Erfahrungen machte er seinem Werftteam und den Designern klare Vorgaben für die Baron 133 - crewfreundlich sollte die Walk-Around sein mit Seitendecks auf dem Hauptdeck und Außentreppen bis auf das Vorschiff eine halbe Etage höher. Die bis dato größte Baron soll eine internationale Kundschaft im Alter von 45 bis 55 Jahren ansprechen und Weitläufigkeit mit großen Fensterfronten bei jedem erdenklichen Luxus paaren.



## **Fahrbericht Baron 133 "Catwalk"**

Von Hans Wischer



---

Herausgekommen ist ein Exterieur-Styling, das sich von dem der Baron 102 deutlich abhebt. Noch mehr gilt das für das Innendesign. Vom Achtercockpit zieht sich durch den Salon (2,60 m Deckenhöhe) bis nach vorn zum emporen-artigen Dining-Salon ein beleuchteter Mittelgang, eben ein Catwalk. Mit seiner 270°-Rundumsicht fungiert der Dining-Salon – direkt über der Galley auf dem Hauptdeck - zugleich als Aussichtslounge. Allerdings schränkten deren vorgegebenen Innenmaße Exterieur-Designer Grischa Schmidt in seinem Gestaltungsspielraum dergestalt ein, dass für das Steuerhaus darüber nur schmale Fensterfronten mit beschränktem Vorausblick übrig blieben. Eine Video-Kamera mit Sicht voraus und Übertragung auf die Monitore am Steuerstand dürfte Abhilfe schaffen.

Auch im Steuerhaus selbst forderte die Observation- und Dining-Lounge ihren Tribut: Den von AlphaBridge konzipierten Steuerstand musste die Werft ein Stück von den Frontscheiben nach achtern verlegen in ein überdimensional hohes, aber ergonomisch bogenförmiges Pult mit perfektem Zugriff und Blick auf alle Instrumente und Anzeigen, das jedoch die Rundumsicht weiter einschränkt. Alle Instrumente und Anzeigen sind flachbündig in das mit beige Leder eingefasste Pult so perfekt integriert, wie man es von anderen deutschen Spitzenwerften kennt.

In der Eignersuite vorn auf dem Hauptdeck gehen fünf Bereiche nahezu ohne Türen ineinander über: Büro mit modernsten Kommunikationsmitteln, Schlafgemach mit Doppelbett und dreistufigem, Nautilus-förmigem Sitzmöbel für den freien Blick über das Vordeck. Im Bad finden sich eine große separate Dusche, zwei Waschbecken und viel Stauraum. Die Waschtische sind mit Glasmosaiksteinen von Bisazza belegt, der Toilettenraum mit Bidet ist abgetrennt. Im Durchgang zwischen Bad und Büro befindet sich eine großzügige Ankleide.

Die mit Entertaining-Equipment ausgerüstete Skylounge ist ein vollwertiger Salon, Konferenzraum oder Diskothek mit glitzernder Tanzfläche unter dem flauschigen Teppich und kann mit dem angeschlossenen Duschbad und dank des ausziehbaren Sofas auch als Gästekabine genutzt werden. Ihr Boden besteht aus 150 Jahre alten Eichenbohlen.

Selbstverständlich bietet das Sonnendeck achtern Superyacht-typisch auch einen Jacuzzi.

Die zwei VIP-Kabinen mittschiffs und zwei Gästekabinen vorn auf dem Unterdeck unterscheiden sich ein wenig bei den Materialien: Zebrano-Furnier kombiniert mit Eiche oder mit hochglänzend weiß lackierten Flächen hieß die Wahl, vor die die Besucher bei der Präsentation auf der boot-Düsseldorf gestellt wurden, und beide Varianten fanden gleich viele Liebhaber.

Die siebenköpfige Crew nächtigt in vier Kabinen. Zwei im Vorschiff, zu erreichen durch den Gästetrakt, zwei im Heck neben der Tendergarage und Crewmesse mit direktem Eintritt sowohl vom Achterdeck und als auch über die Badeplattform. Der Maschinenraum, wohl eher ein Maschinen-Salon, ist von der Crewmesse durch eine schallisolierte Kontrollkammer zugänglich. Alle Aggregate sind hervorragend zugänglich, reichlich Handläufe geben Sicherheit auch bei Seegang.

Fazit: Mit ihren innovativen Ideen ist die Baron 133 *Catwalk* ein gutes Beispiel für Qualität made in Germany und dürfte sicherlich ihren Käufer finden. An Interesse hat es bei der Premiere auf der boot 2006 jedenfalls nicht gemangelt.



## **Fahrbericht Baron 133 "Catwalk"**

Von Hans Wischer



---

### **Birgit Schnaase über ihr Interieur**

---

Wir sollten ein „Germanisches“ Design entwerfen. Nachdem wir uns von Hirschgeweihen gelöst und die Autohersteller Audi und BMW in der Nähe der KaiserWerft wissen, kamen wir dem Ziel näher. Es musste wohl der unvoreingenommene Blick eines Ausländers sein, der treffend sagt: What makes a design Germanic? It looks good and it works!

Die großen Fensterbänder wurden die Grundlage unserer Entwicklung, um das Innere mit dem Äußeren mittels eines Catwalks zu verbinden. Dieser Weg startet auf dem Hauptdeck an der achteren Schanzkleidpforte mit quer liegenden Teakstreifen und wird durch den Salon bis in den Dining-Bereich mit Naturstein in ähnlicher Farbe geführt. Auf dem Achterdeck, wo zwei drehbare Sonnenmöbel mit ausklappbaren, Schatten spendenden Sonnensegeln nach Wunsch die Szenerie beleben, befindet sich mitten im Catwalk ein eingelassenes Becken mit Kieselsteinen, die das Licht der darüber installierten Strahler einfangen und nachts fluoreszierend leuchten. Die aus Glas gestaltete Bar, teils draußen, teils im Salon, folgt dem Thema der Verbindung von Außen und Innen und wird mit LED so hinterleuchtet, dass sie in der bevorzugten Lichtstimmung strahlen kann.

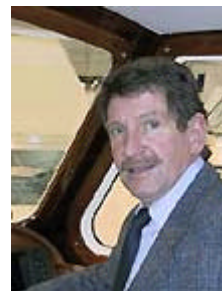
Die Idee des „deutschen Designs“ bereicherten wir mit deutschen Elementen und wählten als Furnier das deutscheste aller Hölzer - die Eiche, die wir mit einem exotischen Zebrano kombinierten. Teile der Raumwände sind aus Stucco gefertigt mit verschiedenen Weiß- und Taupe-Tönen. Das gibt einen zeitgemäßen aber neutralen Hintergrund aus Nicht-Farben, der dem zukünftigen Besitzer die Gestaltung mit seinen bevorzugten Farben ermöglicht. Bei der Dekoration haben wir uns der großen Namen in der deutschen Produktwelt bedient: Stoffe kamen von JAB Anstötz und Sahco, die Außenmöbel von Dedon. Die wunderbar strukturierten Teppichböden lieferte Tai-Ping, wobei die Tochter des deutschen Geschäftsführers den Zen-Garden entwarf, der dem Salon den Eindruck eines gezeitengeformten, dreidimensionalen Sandbodens gibt. Die Bäder erhielten die brandneue vom deutschen Fashion-Designer Wolfgang Joop entwickelten Keramag-Waschbecken mit Kludi-Armaturen und -Accessoires. Besonderen Wert legte die Werft auf ein extra-orbitantes Lichtsystem. Alle Strahler, indirekten Leuchten sowie die farbigen Licht-Akzente lassen sich so schalten, dass sich jeweils eine zur Tageszeit passende Stimmung ergibt. So kann man morgens die Bar und den Treppenaufgang ohne Farbe zeigen. Tagsüber wird man keine indirekte Beleuchtung, dafür aber die kühlen blauen Nuancen der Akzent-Beleuchtung zu schätzen wissen. Zur Cocktail-Stunde lässt sich effektreiches Licht einstellen und zum festlichen Dinner wird man für eine appetitanregende Stimmung sorgen.

Der Salon wartet mit verschiedenen Highlights auf: Die Sitzgruppe an StB zeigt ein großes L-förmiges Sofa mit hellen Bezügen, die von zwei im Kroko-Style-Leder bezogenen Sesseln flankiert wird. Werftchef Zed Vohra legte Wert auf einen ausreichend großen Couchtisch, um überdimensionalen Coffetable-Books Platz zu bieten. Von einer Relax-Liege auf der BB-seitigen Fensterbank genießt man den wunderbaren Blick in den Salon und nach draußen. Daneben wurde ein Elektro-Kaminofen installiert, die überdimensionierten Minotti-Sessel lassen sie sich per Fernbedienung drehen, damit man überall hinschauen kann. Die Verbindung des Dining-Bereichs mit dem Salon durch den Catwalk wird durch das Material des Fußbodens unterstützt. Die Treppe samt Umrandung kann mittels LED in allen Regenbogenfarben erleuchtet werden. Der runde Esstisch ist durch einen Mittelgang zweigeteilt, um alle Plätze beim Servieren bequem zu erreichen. Die gläsernen Tischplatten mit Zebrano-Umrandung lassen den Raum größer wirken und sprechen für die handwerklichen Qualitäten der Werft. Das sorgfältigst ausgesuchte Zebrano ist sternförmig verarbeitet, die Glasplatte darin auf feinem Goldstreifen eingelegt.



## **Fahrbericht Baron 133 "Catwalk"**

Von Hans Wischer



---

Im Laufe des Planungsprozesses fanden wir eine Treppe – die ins Unterdeck zu den beiden VIP-Kabinen führt – mitten in dem für die Galley gedachten Platz vor. Wir machten aus der Not eine Tugend und teilten diesen Bereich mit Glasscheiben zu beiden Seiten der Treppe in Galley an BB und kleinen Essplatz an StB, zugleich auch Lobby des Seiteneingangs. Die Glasscheiben lassen sich per Knopfdruck von durch- auf undurchsichtig schalten, so dass man ganz nach Wunsch freie Sicht von einem Bereich in den anderen hat mit der Galley als Showküche. Und wenn kein Einblick gewünscht ist, schaltet man die Scheiben auf undurchsichtig. Dabei ergab sich am kleinen Essplatz auch Raum für einen Weinkühlschrank.

Barbara Fuchs, Innenarchitektin der KaiserWerft, hat mit ihrem Team unsere Ideen hervorragend und in Top-Qualität realisiert.

### **Die Werft-Philosophie**

---

Die Bezeichnungen KaiserWerft und Baron-Yachten stehen für edle Superyachten made in Germany. Dazu haben neben dem Know-How der erfahrenen Mitarbeiter sicherlich auch die Zulieferer mit ihren hervorragenden Produkten beigetragen. Betriebsleiter Erwin Schmid achtet auf sinnvolle technische Details. Dazu zählen die direkte Zugänglichkeit aller unter Deck verlegten Leitungen, Abflüsse und Ventile durch Klappen und Luken, die sich schnell und ohne zeitaufwendige Arbeiten öffnen lassen. Über Zirkulationsleitungen steht an allen Bäder-Armaturen heißes Wasser sofort zur Verfügung, um unnötigen Süßwasserverbrauch zu reduzieren.

Für den Leichtbau – auf schnellen Motoryachten nun einmal erforderlich – werden 4 mm starke Marmor-schichten auf Aluplatten mit Honeycomb in den Bädern, der Pantry und der Bar verklebt. Die Rümpfe aus vollem GFK mit multidirektionalen Gelegen – außen mit Schichten aus Vinylester und Isophtal-Harz, innen mit Ortoftal – sind bis zu 42 mm stark. Deck und Aufbauten bestehen aus einem GFK/Balsaholz-Sandwich. Die Scheiben der Aufbauten werden fest verklebt, um die Festigkeit zu erhöhen. Das Interieur entsteht auf einem Kern aus leichtgewichtigem, wasserfest verleimtem Bootsbausperrholz mit Echtholz-Furnier.

Auf der ersten Baron 102 gab es neben dem Innenfahrstand auf dem Oberdeck noch einen zweiten auf dem Zwischendeck unterhalb der Fly und oberhalb das Hauptdecks. Auf der zweiten und dritten Baron 102 beschränkte man sich auf nur ein geschlossenes Steuerhaus auf dem Oberdeck mit einem Dining-Salon mit 270°-Rundumblick auf dem Zwischendeck. Dieses Konzept wurde auf der Baron 133 *Catwalk* übernommen. Vor der Übergabe weist ein Werft-Kapitän den Eigner bei diversen Probefahrten ausführlich in die Handhabung ein.

### **Von der Donau zur boot am Rhein - und weiter nach Rotterdam**

---

Auf dem Weg von der Werft zur boot-Düsseldorf minimierten Brücken die Durchfahrts Höhe soweit, dass das Top-Deck mitsamt Geräteträger erst in den Düsseldorfer Messehallen aufgesetzt werden konnte. Dort trägt der schon gewaltig bemessene Travellift Big Willy zwar höchst komfortabel Superyachten bis 120 t direkt aus dem Rhein bis in die Messehallen. Mehr Tonnen sind via Umkränen auf einen Ponton und von dort per Tieflader möglich. In diesem Fall war es ein 32-achsiger Tieflader, den sechs Trucks vom Ponton an Land zogen. Bis Köln reiste die *Catwalk* auf eigenem Kiel, von dort – und nach der Messe bis nach Rotterdam – sorgte EMS-Shipping für den Transport auf einem Ponton, Schenker für die Weiterbeförderung an Land per 200-t-Truck. Nach der boot ging es auf gleiche Weise auf einem Ponton über den Rhein nach Rotterdam – zusammen mit weiteren fünf Elegance-Yachten in einem imposanten Schleppverband.





## Fahrbericht Baron 133 "Catwalk"

Von Hans Wischer



---

### Fahreigenschaften Baron 133 Catwalk

---

8 Uhr früh in Papendrecht: Großer Auftritt für die Werftprobefahrt: neben den Wertvertretern erscheinen Mitarbeiter von MTU, Centra-Kupplungen, Cramm Engineering, AlphaBridge und Simrad, um restliche Feinjustierungen vorzunehmen. Und erstmals sollen die Diesel der Catwalk mehr als 1.000 U/min drehen. Ein großer Tag für die *Catwalk*.

Bei derartigen Erprobungen lässt man die Presse gern außen vor, Meer & Yachten aber darf dabei sein und für 14 Stunden an Bord. Mit Windstärke 4 und Seestärke 3 zeigt sich die Nordsee vor Hoek van Holland mittelmäßig - nicht zu ruhig, nicht zu rau. Ideale Bedingungen für die Alltagssimulation. Alles bleibt an seinem Platz, selbst die lose liegenden Kunststoff-Diamanten – Dekoration in der Daytoilet – verrutschen um keinen Millimeter. Ruhig zieht die *Catwalk* ihre Messbahnen. In langsamer Fahrt dreht sie – wenn man nicht die Maschinen umsteuert und zusätzlich Bug- und Heckstrahlruder aktiviert – auf zwei Bootslängen bei nur leichter Krängung im 5°-Bereich verdrängertypisch in den Außenkreis. Die Wesmar-Stabilisatoren liefern dabei noch gar nicht mit, doch allein schon ihre Anbringung außen am Rumpf sorgt für einen gewissen Stabilitätseffekt. Seitenwindempfindlichkeit und extreme Lage – wie eigentlich bei einem derart hohen und schlanken Schiff zu erwarten: Fehlanzeige. Wellen von vorn werden bis zum Maximaltempo von 18,5 kn mit einem sanften Nicken weggesteckt, Spritzwasser wird abgewiesen. Die Scheibenwischer müssen nur für den Regen in Aktion treten, der die Werftprobefahrt uneingeladen begleitete. Als ökonomische Fahrstufe hat die Werft 10,1 kn bei 1.000 U/min ermittelt. Dann laufen pro Stunde 85 l Diesel durch die beiden Maschinen und den Generator. Dessen Anteil bleibt mit 30 l/h beständig. Derzeit sich die MTU's (alle Angaben für beide zusammen) bei 600 U/min mit 16 l/h begnügen, es ihnen bei 1.6500 U/min nach 200 l/h dürstet, sie bei 2.135 U/min 285 l/h schlucken. Die gemessenen Phonwerte sprechen für eine insgesamt gute Schallkapselung. Nicht mehr als 60 dBA auf der Brücke, in der Eignerkabine nur maximal 59 dBA, das ist wirklich gut. Im Salon könnte es noch ruhiger sein, wenn die Einfassungen der großen Seitenfenster statt mit harten Materialien mit weichen umrahmt werden. Wie Betriebsleiter Erwin Schmid und Konstrukteur Christian Bolinger bei der Probefahrt einem entdeckten. Lose gehaltene Handtücher vor die Hartflächen gehalten reduzierten die Phonwerte direkt an den Scheiben um beachtliche 6 dBA. Bei künftigen Bauten will Erwin Schmid diesem Detail mehr Aufmerksamkeit widmen.

Messungen auf der Oude Maas und Nordsee vor Hoek van Holland bei 70 % Ladung, 22 Personen an Bord, Windstärke 4 und Seestärke 3

600 U/min	6,7 kn	1.000 U/min	10,4 kn
1.500 U/min	15 kn	2.135 U/min	18,2 kn
2.350 U/min	20 kn		

### Dezibel-Sound-Check an Bord

Baron 133 <i>Catwalk</i>	im Steuerhaus	im Salon	in der Eignerkabine	im Achtercockpit
600 U/min	56 dBA	59 dBA	50 dBA	61 dBA
1.000 U/min	56 dBA	63 dBA	53 dBA	74 dBA
1.500 U/min	57 dBA	69 dBA	57 dBA	76 dBA
1.700 - 2.000 U/min	58 dBA	72 dBA	57 dBA	80 dBA
2.135 U/min	60 dBA	73 dBA	59 dBA	81 dBA



## **Fahrbericht Baron 133 "Catwalk"**

Von Hans Wischer



---

### Daten

---

L.ü.A.	40,80 m
Breite	8,13 m
Tiefgang	2,26 m
Höhe ü.WL	13,85 m
Verdrängung	236 t (voll beladen), 202 t (unbeladen)
Eigner/Gäste	6 Kabinen für 12 Personen
Crew	4 Kabinen für 7 Personen
Elektrische Vakuum- WCs und Bidets	Evac
Motorisierung	2x 1.492 kW/2x 2.029 PS (MTU 16V 2000 M91 – 16-Zylinder-Turbodiesel) mit Wellenanlage und ZF-Getriebe
Schaltung	Bosch Rexrodt (MTU)
Propeller	5 -Blatt, Ø 1300 mm (Piening)
Treibstoff	28.700 l
Reichweite	2.100 sm bei 10 kn, 700 sm bei 19 kn
Bordelektronik	Instrumente (VDO/MTU & Simrad), GPS-Kartenplotter, 2x X-Band-Radar, Autopilot AP50, Echolot, UKW, GMDSS-Handfunkgeräte, Sat-TV-Antenne, (Simrad), SatCom Inmarsat C für Telefon Fax /E-mail /Internet (Sailor)
E-Kompass	Simrad
M-Kompass	Cassens & Plath
Entertaining Equipment	Bang & Olufsen
Alarm-Systeme	zentrales Monitoring-System für technische Alarmer - Türen und Fenster
Video-Überwachung	Monitor am Steuerstand für 4 Kameras (Rückwärts, Maschinenraum, Seitendecks)
Generator	2x 80 kW (HFL)
Ruderanlage/Zentralhydraulik	MS Yachthydraulik
Stabilisatoren	Wesmar
Hydr. Querstrahlruder	74 kW im Bug, 56 kW im Heck (Wesmar)
Frischwasser	3.300 l
Warmwasserboiler	400 l (von der Generatorenwärme aufgeheizt & elektrisch)
Abwasser	1.400 l (gemeinsamer Tank)
Abwasseraufbereitung	Hamann
Wassermacher	237 l/h / 5.678 l/Tag (Sea Recovery)
Tender	Castoldi Jet mit 92 kW-Yanmar-Diesel
Klimatisierung	Air Condition & Heizung mit Ventilatoren (HFL)
Klassifizierung	RINA, Class 100-A-1.1 „Y“
Konstruktion	Christian Bolinger / Prof. Clemens Dransfeld
Exterieur-Design	Grischa Schmidt (Cayros)
Interieur-Design	Birgit Schnaase & Werftteam
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