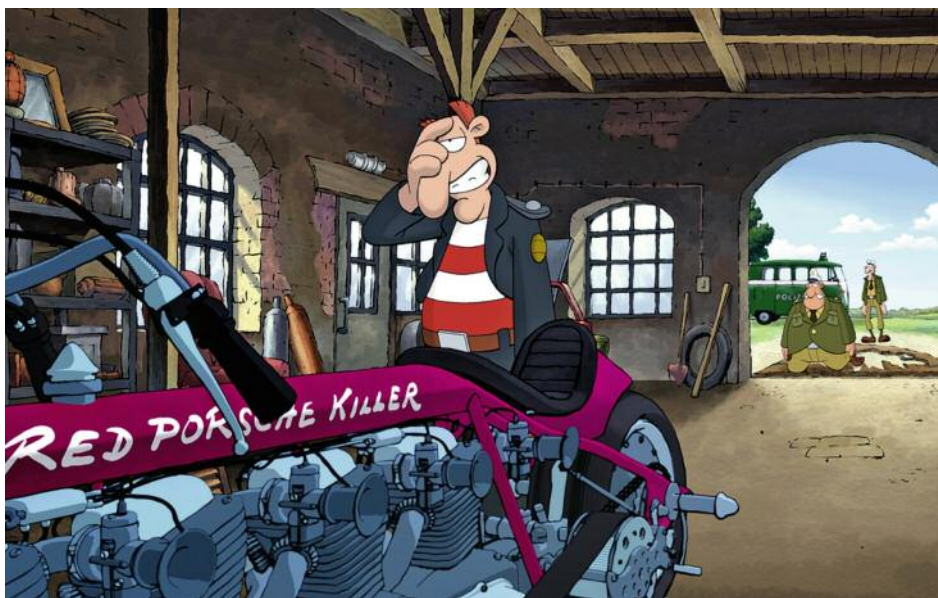




MAG COLLECTION / INTERFOTO

Muss kesseln

Maschinenbau Aus dem Proll-Comic „Werner“ sollte ein urgewaltiges Dieselmotorrad entstehen. Heraus kommt nun ein braver Bootsantrieb.

Als Pkw-Motor ist der Diesel ein Auslaufmodell. Der Abgaskandal hat ihn moralisch ruiniert, die Zulassungszahlen sinken rasch. Das Auto der Zukunft, so scheint es, wird ohnehin elektrisch fahren.

Wehmütigen Anhängern der Kolbentechnik mag es ein Trost sein, dass das vorerst letzte neuartige Turbodieselaggregat in Deutschland erdacht und entwickelt wurde. Es soll im kommenden Jahr in den Handel kommen – für Boote, als einziger Außenbordmotor seiner Gattung.

Der Hersteller Neander Shark hat seinen Firmensitz in Kiel – und das nicht zufällig an einer mythenschweren Adresse. Die Backsteinhalle in der Werftbahnstraße 8 war Heimat einer Druckerei, die mit der Comicserie „Werner“ zeitweise Millionenauflagen produzierte und ein stark polarisierendes Bild der ostholsteinischen Lebenswirklichkeit verbreitete. Die Hauptrolle spielte ein trinkfester Klempnerlehrling selben Namens, intensiv befasst mit Fäkalienrohren und Eigenbau-Motorrädern.

Hunderttausende „Werner“-Anhänger zelebrierten auf Riesenpartys eine Art Mischkultur aus Woodstock und Ballermann. Teil des Unterhaltungsprogramms waren Rennveranstaltungen, die – getreu dem „Werner“-Motto „Das muss kesseln“ – jedes Motorsportreglement gesprengt haben.

Erfolgstrunken verirrte sich das „Werner“-Management bald im Filmgeschäft und landete 2002 in einer Insolvenz, als gerade ein denkwürdiges Dieselmotorrad (Codename: „Heizkessel“) zu einer Wett-



fahrt antreten sollte. Das Einzelstück stammte von Rupert Baidl, einem von den Kieler Comics inspirierten Konstrukteur aus Oberbayern. Und es war Spitzentechnik.

Damit der Zweizylinder-Turbodiesel – im Prinzip ein Albtraum an Vibrationen – sich nicht selbst zu Schrott rüttelt, hatte Baidl ihn mit zwei gegenläufigen Kurbelwellen konstruiert, die alle Unruhe virtuos tilgten. Es entstand ein sanftmütig rotierender Dampfhammer mit raschelndem Klang und unfassbarem Vortrieb. Dieses Kunstwerk sollte nicht in der Konkursmasse verrotten.

Mit frischem Geld aus dem Vermögen einer befreundeten Hanseatenfamilie gründeten die gestrauchelten Medienmanager eine Motorradmarke. Der Name „Neander“ beschwor die alte Haudrauf-Magie. Erste Vorserienmodelle waren um 2008 fertig. Sie wogen an die sechs Zentner und ließen manche Harley-Davidson wie ein Leichtkraftrad aussehen. Doch dann kam die Finanzkrise, und den Neander-Strategen wurde ein wenig flau. „Da waren zu viele Fragen offen“, sagt der heutige Geschäftsführer Lutz Lester. Als Serienprodukt hätte der „Heizkessel“ am Ende mindestens 100 000 Euro gekostet.

Obendrein gab es inzwischen eine plausiblere Alternative. Ein Experte für maritime Motorentechnik war auf das Konstrukt aufmerksam geworden: der Hamburger Ingenieur Robert Marx, Generalimporteur von Yanmar, einem der Weltmarktführer für Bootsantriebe. Er suchte nach der Lösung für ein Problem.

Szene aus „Werner“-Film, Neander-Bootsmotor
Im Prinzip ein Albtraum

Yanmar hatte 2009 die Produktion des letzten Dieselaußenbormotors eingestellt und damit eine peinliche Lücke hinterlassen, die bis heute unbesetzt blieb. Der Markt ist klein, doch in den wenigen Einsatzbereichen, etwa für Ausflugs- und Rettungsboote auf Passagierschiffen, sind Diesellaggregate nahezu alternativlos.

Benzin ist im Marineinsatz ein unerwünschter Kraftstoff; wegen der Feuergefahr wird er nur unter enormen Sicherheitsauflagen zugelassen. Als unkritisch gelten etwa Benzintanks, die außerhalb des Schiffsrumpfs angebracht sind und im Notfall automatisch abgestoßen werden – misslich nur, wenn gerade dieser Brennstoff für Rettungsboote gedacht ist.

Die letzten Dieselaußenborder von Yanmar, erinnert sich Marx, „wurden gehandelt wie Edelsteine“, obwohl es eigentlich schreckliche Motoren waren. Sie lärmten und rappelten, wurden in Fachkreisen „Shaker“ genannt, nun aber sehr vermisst.

Marx sah die ungleich laufruhigeren Zweizylinder von Neander erstmals auf einem Prüfstand der Münchner Hochschule für angewandte Wissenschaften und stieg ein: Yanmar wird den Vertrieb übernehmen. Eine Profimannschaft, angeführt von einem ehemaligen Porsche-Ingenieur, machte den Zweiradmotor marinetauglich.

Aus „Werners“ Röhrrad wurde ein tadelloser Wasserquirl, auf etwa die Hälfte des einstigen Volumens geschrumpft und sorgfältig schallgedämmt. Das 50-PS-Aggregat soll netto 27 500 Euro kosten, gut das Dreifache eines vergleichbar starken Otto-Außenborders. Doch das spiele auf dem benzinphoben Markt der Profischiffahrt keine Rolle, sagt Marx: „Dieser Motor hat keine Wettbewerber.“

Neander-Chef Lester lädt zur Probefahrt auf eine silberglänzende Leichtmetallschuppe in den Hamburger Hafen. Der Motor schiebt geschmeidig an. Vom Diesel riecht man nichts, da der Auspuff unter Wasser endet. Lester spricht von Expansionsstrategien und gaußschen Verteilungskurven der Märkte. Wer seinen Ausführungen folgt, kann sich kaum vorstellen, dass der 55-jährige Betriebswirt einst Marketinglotse einer Juxtruppe war, die Verlierer von Wettrennen mit Katzenkot übergoß.

„Die alten ‚Werner‘-Geschichten“, sagt er, „sind Teil unserer Story, aber nicht überall Türöffner.“

Christian Wüst

Mail: christian.wuest@spiegel.de



Video:

Testfahrt mit der Neander

spiegel.de/sp502016diesel
oder in der App DER SPIEGEL