

REPORTAGE A

A



INNENANSICHTEN

Wie Philippe Starck mit seiner kompromisslosen 119-m-Yacht A ein neues Kapitel Yachtdesigngeschichte schreibt.

TEXT JUSTIN RATCLIFFE FOTOS ANJA WIPPRICH (INNEN), GUILLAUME PÉLISSON (AUSSEN)

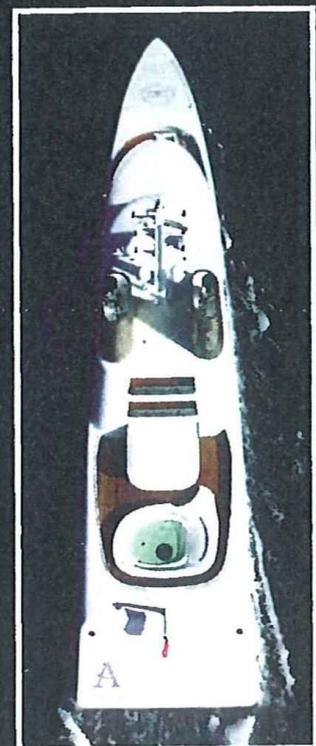


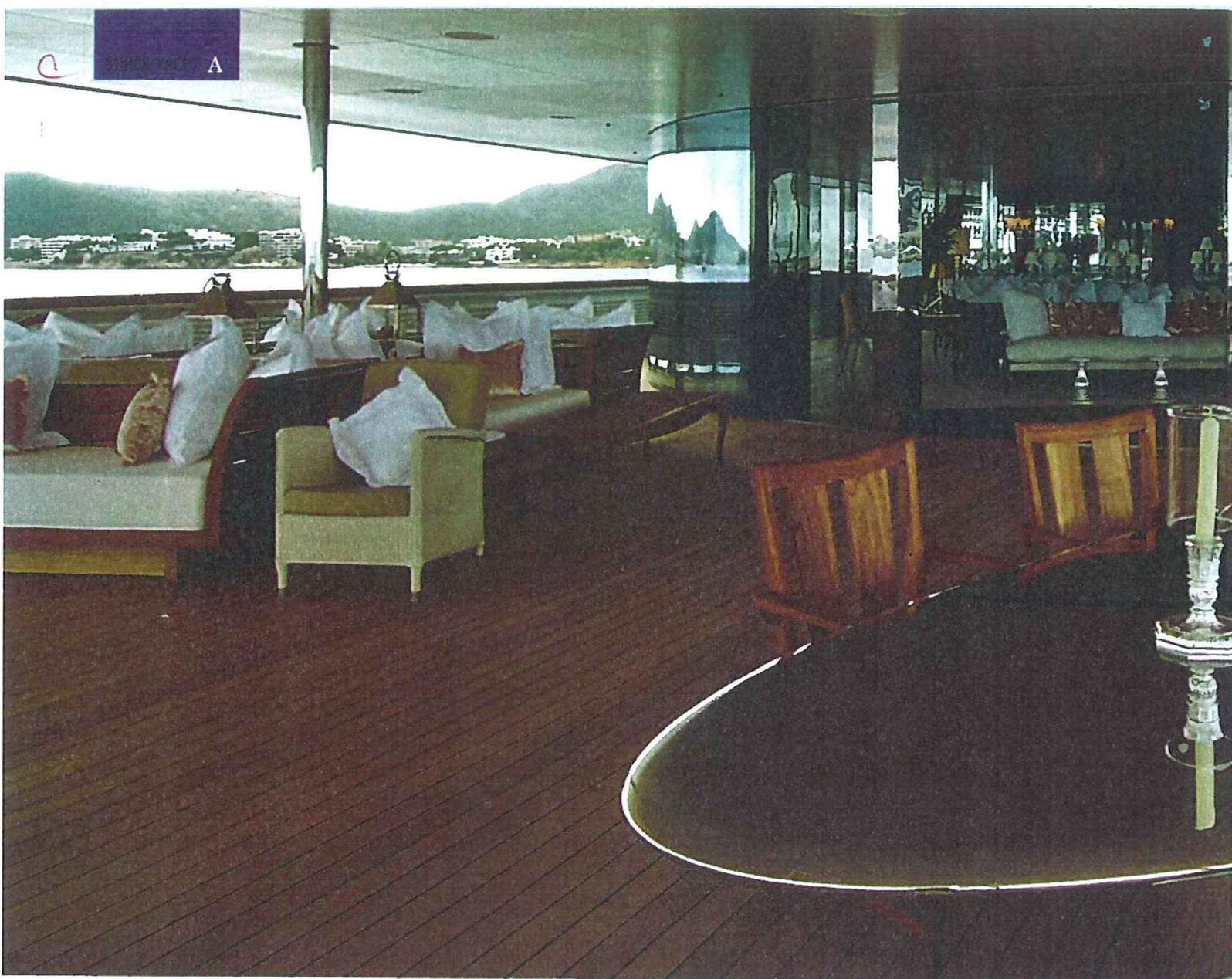
MANCHMAL WÜRDE ich mich gern in die Köpfe anderer Leute versetzen können, um nachvollziehen zu können, wie der Designer Philippe Starck auf ein Konzept wie *A* kommen konnte. Doch mein Telefoninterview mit dem umtriebigen Franzosen bringt nur wenig Aufklärung. Dabei wird aber zumindest so viel klar, dass *A* für die konservative Welt der Bootsbauer in jeder Hinsicht ein star(c)kes Stück darstellt. Dabei entbehrt es nicht einer gewissen Ironie, dass der russische Milliardär und erstmalige Yachteigner Andrej Melnitschenko eigentlich gar nichts besonders Ausgefallenes wollte, als er vor ein paar Jahren Kontakt zu mehreren Yachtdesignern aufnahm. Der Brite Martin Francis war einer von ihnen. Sein Entwurf

fand zunächst auch Anklang, doch dann trat Melnitschenko mit dem Auftrag an ihn heran, eine Machbarkeitsstudie für einen absolut radikalen und vollkommen neuartigen Entwurf von Philippe Starck durchzuführen.

Schenkt man dem französischen Designer Glauben, dann hatte er den Entwurf für *A* nach einer schlaflosen Nacht komplett vor Augen, und die fertige Yacht entspricht im Wesentlichen dem, was Starck damals durch den Kopf gegangen war. Frappierend ist ferner, wie ähnlich *A* dem US-amerikanischen Zumwalt Zerstörer sieht, und auch die bei Blohm + Voss in Kiel durchgeführte Bauarbeiten der Megayacht waren ein mindestens ebenso gut gehütetes Geheimnis wie bei der militärischen Doppelgängerin.

Die Privatheit ist vollkommen gewahrt - die Balkone von Eigner- und VIP-Kabine über dem Brückendeck mit Rund pool sind praktisch nicht einsehbar.





Wenngleich in der breiten Öffentlichkeit vor allem als Designer von Gebrauchsgegenständen des Alltags und Möbeln bekannt ist Starck auch in Sachen Yachten kein unbeschriebenes Blatt, wie sein Entwurf für die 65 m Feadship *Wedge Too* gezeigt hat. „Bei *A* konnte ich mir wesentlich mehr vornehmen,“ erläutert der Designer. „Ich wollte etwas schaffen, das in Einklang mit der Natur und dem Meer steht, und so etwas wie eine Welt des Stils und der Eleganz für sich sein würde. Deshalb habe ich intensiv daran gearbeitet, eine möglichst einfache, klare und unverfälschte Formsprache jenseits überbrachter Yachtraditionen zu entwickeln, die ausschließlich Sanftheit und Natürlichkeit widerspiegeln soll.“

Das mag abgehoben klingen, trifft aber den Kern der Sache, denn so überraschend gut die

Starck: „Ich wollte etwas schaffen, das in Einklang mit der Natur und dem Meer steht.“

strengen und zugleich einfachen Entwürfe der Architekten der Frühen Moderne aus der Ferne betrachtet mit ihrer Umgebung harmonieren, so perfekt und unauffällig fügt *A* sich in ihr Umfeld.

Der stolze Designer ist mit dem Ergebnis wie er selbst sagt „sehr glücklich“. „Als ich die fertige Yacht erstmals in Südfrankreich sah,“ so Starck weiter, „wurde mir bewusst, dass es funktioniert. Vor mir lag eine Yacht, die eins mit der Natur ist. Die anderen Megayachten rund herum wirkten so, als wären sie der Natur aufgepfropft statt ein Teil von ihr.“

Wir näherten uns im Beiboot zur Besichtigung.

Vom Wasser aus betrachtet wirkte *A* im Vergleich zu ihrer 138 m langen Nachbarin *Rising Sun* dank ihres Tarnprofils bei weitem nicht so imposant wie ihre Länge über Alles (119 m) vermuten ließe. Der ver-

antwortliche Projektleiter Dirk Kloosterman hat sich mit diesen beiden Yachten einen guten Ruf als Fachmann für große, komplexe oder wie er selbst gern bescheiden sagt „ungewöhnliche Boote“ erworben. Die Frage, ob das umgekehrt geneigte Bugprofil in erster Linie Ausdruck der Starckschen Ästhetik sei, bejaht Kloosterman.

„Ich war überrascht,“ gesteht der Projektleiter, „wie gut das Schiff sich im Schlepptank bewährte. Seine Unterwasserschiffsform, die ich als einrumpfigen Wellenschneider bezeichnen würde, ist gerade bei Seegang von vorn erstaunlich leistungsstark und seetüchtig. Jeder, der sie

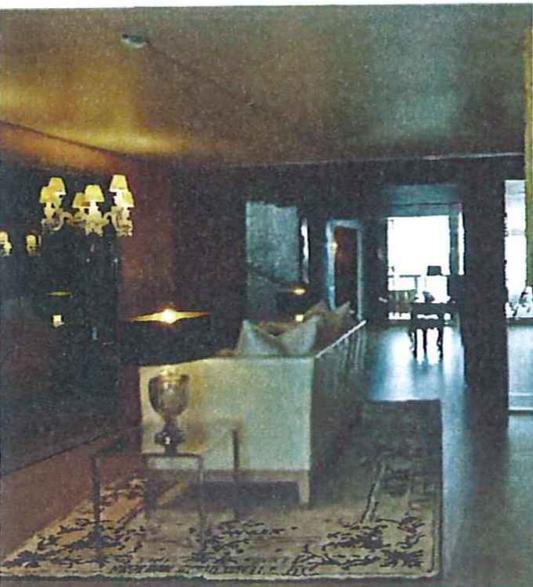


fährt, ist verblüfft von ihrer Leistung.“ Für die Erstprüfungen der Rumpfmuster, von denen eins in seinem Londoner Büro zu sehen ist, war Martin Francis zuständig. Dass *A* nicht nur gut aussieht, sondern sich auch auf See bewährt, erfreut ihn umso mehr, als die guten Leistungen eher Zufall denn Berechnung sind.

„Wir haben gründliche Recherchen durchgeführt, bevor wir Angebote für den Rumpf eingeholt haben,“ erläutert Francis. „Dazu haben wir ein Modell mit Eigenantrieb im Schlepptank auf der Isle of Wight und im Solent im Kielwasser von Fähren getestet und dabei sehr gute Ergebnisse erzielt. Das gewagte Designkonzept, das dahinter steht, hat nicht nur eine ästhetische, sondern auch eine funktionelle Berechtigung.“ Während ein herkömmliches Unterwasserschiff sich stampfend durch die von vorn kommende See „ackert“, durchschneidet der Bug von *A* dank seiner umgekehrten Aufkimmung die Wellen, wobei er sich weniger aus dem Wasser hebt und weniger Widerstand bietet als ein herkömmlicher Bug mit nach vorn weisendem Wulst. Die Wellen werden dabei nicht nach außen weggedrückt, sondern über das Überwasserschiff abgeleitet. Dadurch entfällt das sukzessive Beschleunigen und Abbremsen, das die Vorwärtsbewegung beeinträchtigt. Einziger Nachteil dabei ist, dass es an Deck teilweise ungemütlich nass werden kann. Das ist bei einer Yacht der Größenordnung von *A* zwar eigentlich kein Problem, aber aus Gründen der Sicherheit und des Komforts wurde das Hauptdeck mit Schlechtwetterblenden und das Vordeck mit hochfahrbaren Spritzwasserabweisern versehen.

Um diesen hydrodynamischen Vorteil optimal nutzen und in eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 23 kn umsetzen zu können hat *A* einen vergleichsweise leichten und schlanken Rumpf. Bei aller optischen Extravaganz der Formen setzt *A* in punkto Antriebstechnik auf bewährte Lösungen - herkömmliche 9.000 kW Diesel von MAN statt des ursprünglich in Erwägung gezogenen Elektro-Dieselantriebs, der die Yacht schwerer und folglich langsamer gemacht hätte.

Infolge der relativ schmalen Rumpfform und des hohen Aufbaus im U-Bootsturmstil fällt der Gästebereich im Verhältnis zur Länge vergleichsweise bescheiden aus. Die nach oben sich verjüngende Form des Stahlaufbaus bereitete nicht nur den Schweißern Kopfzerbrechen. Problematisch war auch die Tatsache, dass sie weder genügend Platz für Steuerstandsantennen im Außenbereich noch für die Unterbringungen technischer Ausstattungen bot.



Hauptdeck mit Freiluftessplatz (o.) und Pool mit Gegenstromanlage (r.), die Eigner Lounge (l.) und das achtere Brückendeck (u.).



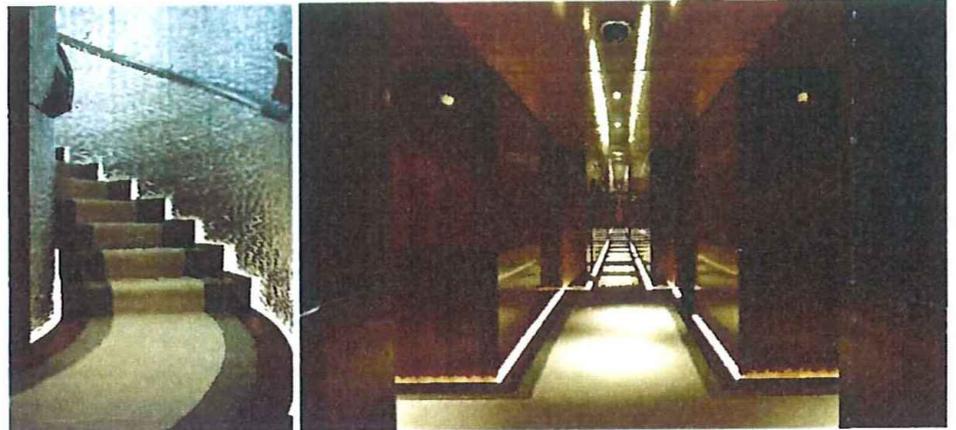
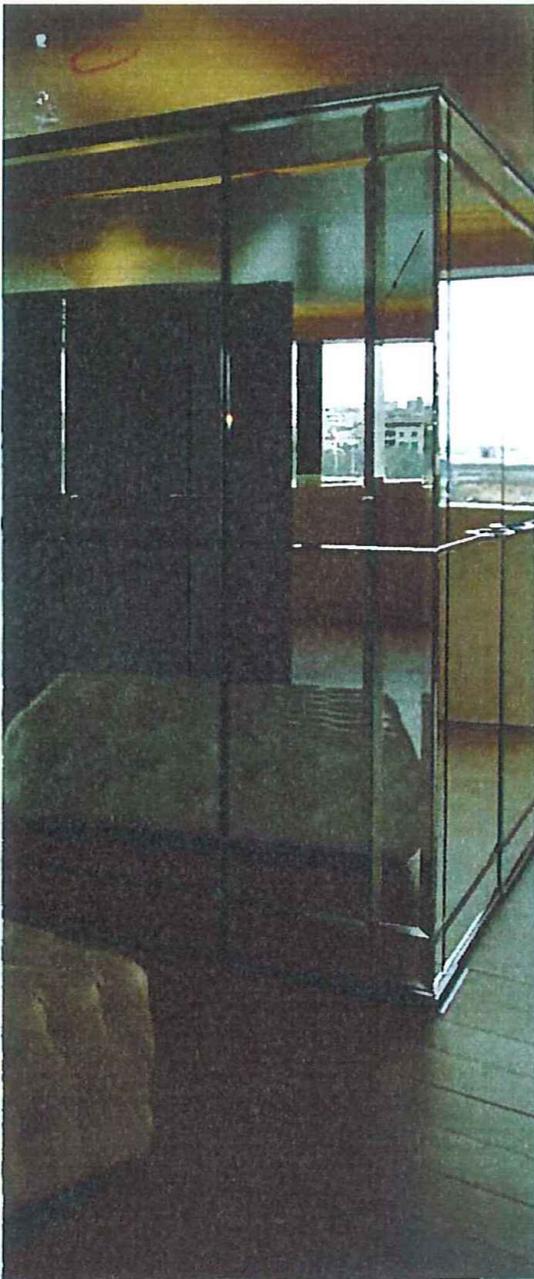


Perfekt bis ins Detail - das A-Logo auf dem Handtuch, Waschbecken aus Baccarat-Kristall, Möbelschnitzerei, Spiegelungen in den auf Hochglanz polierten Fensterpfosten (v.r. im Uhrzeigersinn).

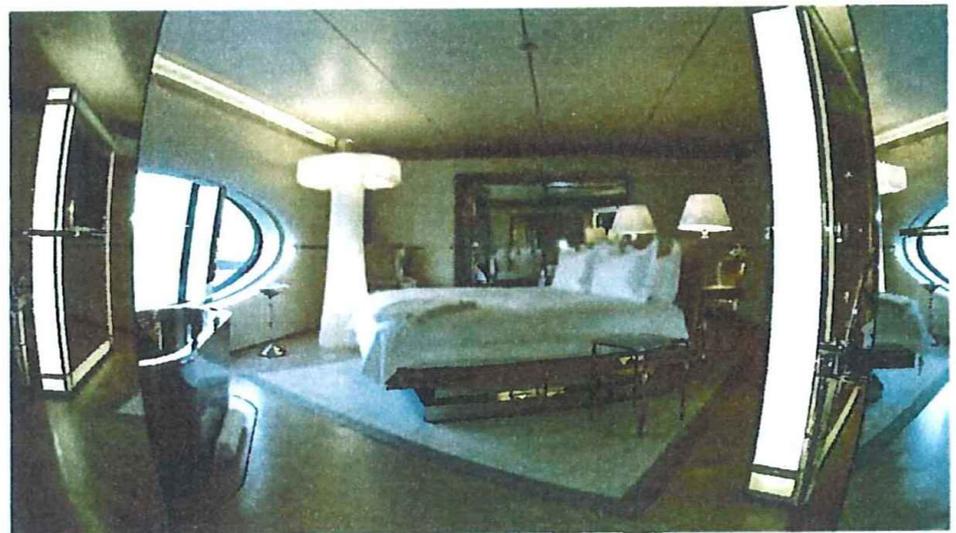


„Aufgrund der ungewöhnlichen Form,“ so Projektleiter Kloosterman, „war der Einbau der Kabel- und Rohrleitungssysteme im vorhandenen Raum besonders schwierig. Das war hier ungewöhnlich kompliziert, weil die Seiten bei A im Gegensatz zu den meisten anderen Yachten nicht gerade nach oben auslaufen, sondern nach bordeinwärts geneigt und im oberen Bereich daher recht eng sind. Für uns war das verringerte Raumangebot ein Zugeständnis an das Design und eine Herausforderung, überall nach Möglichkeiten für Technikareale zu suchen.“

So trügerisch die Yacht von ihren Ausmaßen her auf dem Wasser wirkt, so großzügig präsentiert sie sich dank offenem Grundriss, langer Fluchtlinien und riesiger Wärme ableitender Glasflächen, sobald man einen Fuß an Bord gesetzt hat. Die Innenraumgestaltung,



Eigenerkabine mit spektakulärem Ausblick nach vorn, Bett auf rotierender Scheibe, freistehender Wanne und Waschgar-nitur, verspiegeltem Duschkubus und viel Baccaratkristall Glas (.l.). Das schwungvolle Treppenhaus im Glanz von Blattsilber (o.l.) und der Flur zu den Gästekabinen (o.r.). Eine der Gästekabinen in Weitwinkeloptik mit drehbarem Bett und freistehendem Spiegel sowie gigantischer Stehlampe (u.):



bei der Starck grundsätzlich freie Hand hatte, erfolgte unter aktiver Mitwirkung von Melnitschenkos Frau Alexandra, deren Initiale die Yacht ihren Namen zu verdanken hat. Die von Starck geplanten Deckenverkleidungen aus Teak verwarf sie gleich zu Beginn des Planungsprozesses.

Die Grundlage des Innendesigns von A ist mit Starcks Worten die „Eleganz der Intelligenz“. Wochenlang arbeitete er mit Thierry Gaugain – Designer und Starcks rechte Hand – am Grundriss eines Ausbauplans, der so übersichtlich wie möglich sein sollte. „Wir haben versucht,“ so Starck, „das Boot als Ganzes und nicht als einen Katalog von Einzelräumen zu entwerfen. Variationen im Entwurf waren stets

Starck verabscheut es, seine Arbeit als Vorzeigeobjekt in den Dienst dessen zu stellen, was er die „Vulgarität des Geldes“ nennt.

funktionsbedingt, wobei Stil und Materialwahl ausnahmslos der gleichen Grundlogik unterworfen wurden.“

Das Ergebnis ist ein Innenausbau, der sowohl vom Grundriss als auch von der Einrichtung her so radikal anders als alles bislang auf Yachten Übliche ist, dass man ihm mit dem gängigen Fachjournalistenjargon nicht gerecht werden kann. Starck verabscheut es, seine Arbeit als Vorzeigeobjekt in den Dienst dessen zu stellen, was er die „Vulgarität des

Geldes“ nennt. Das Interieur von A ist denn auch wesentlich zurückhaltender als das vieler anderer Megayachten, wobei keines der typischen Designelemente Starckscher Prägung fehlt – weder die respektlosen Barockdetails noch

die unverhohlenen erotischen Formen oder der amöbenhafte Minimalismus – und alles stets „auf das Wesentliche und das Grundprinzip reduziert“ ist.

Überraschend daran ist, dass Starcks Design, das auf die gesamte nautische Tradition pfeift, dennoch stimmig ist. Es geht bei diesem Konzept nämlich allein darum, dem Eigner und seinen Gästen möglichst viele Optionen für die Gestaltung ihres Lebens an Bord zu bieten. So gibt es im Außenbereich gleich zwei Pools –

einen mit Gegenstromanlage zum Schwimmen und nachträglich hinzugefügtem Whirlpool mit eingebauten Sonnenliegen dazu einen Jacuzzi drinnen, im Hauptsalon, und einen zweiten auf dem Brückendeck achtern. Achtern von der Brücke wartet ein Wellnesscenter mit Fitnessraum, Massagesalon und Dampfbad auf, die durch auf Deckenschiene laufende Seidenvorhänge elektrisch separiert werden können. Wiederum lassen sich die drei Gästekabinen an BB und StB durch Doppeltüren so miteinander verbinden, dass durchgehende Räume entstehen. Die Eignersuite und vier der Gästesuiten warten mit drehbaren Betten auf, damit man abends fernsehen und morgens das Seepanorama genießen kann, ohne aufstehen zu müssen. Aufgelockert wird die Einrichtung durch gewitzte Einlagen wie jenen scheinbar geradewegs einem Märchen entsprungene Lehnssessel aus Holz, Tierhaut und Horn, mit dem der bekannte Möbeldesigner Michel Haillard den Besucher augenzwinkernd über ein tatsächlich höchst seriöses Innenausbaukonzept hinwegtäuscht.

Starck selbst macht – wie an den allenthalben unter Deck eingesetzten gravierten Spiegeln zu erkennen – keinen Hehl aus seiner Vorliebe für Licht reflektierende Materialien. So wurden in den Kabinen mit Waschbecken aus Baccaratkristall schwere freistehende Spiegel mit integrierten TV-Bildschirmen als Trennelemente zum Schlafbereich eingezogen, und in der rundum verspiegelten Bar auf dem



Für die Gäste - der offene und der Limousinentender sind Sonderanfertigungen, die ihrer Extravaganz zu A passen.

achteren Hauptdeck, die sich wie ein Buch „aufschlagen“ lässt, kommen die ebenfalls von Starck entworfenen, einzeln auf glänzenden Metallsockeln stehenden Weingläser bestens zur Geltung. „Sämtliche Spiegel,“ erläutert der Designer, „sind das Ergebnis einer mathematischen Gleichung und reflektieren sowohl den Innen- als auch den Außenbereich.“

Im Hauptsalon wiederum wird das Licht so perfekt an den Niropfosten zwischen den großformatigen Fenstern reflektiert, dass man sich in einem Jahrmarkt Spiegelkabinett wähnt.

Die Materialwahl ist betont schlicht: geöltes Teak- und Eschenholz für die Böden, Marmor in den Bädern sowie helle und dunkle Lederpaneele und weiß gestrichene Decken schaffen unter Deck eine optische Einheit, die in den einzelnen Bereichen durch abwechslungsreiche Einrichtungsdetails wie das Sitzkissen

in der Eignerkabine oder die wunderschön kitschigen Tischlampen in den Gästekabinen persönlich geprägt wird. Ein Blickfang ist das mit Holz und Gips verkleidete Treppenhaus des Hauptniedergangs mit seiner aufregenden Wellenprägung, die von Hand gefertigt und anschließend mit Blattsilber überzogen wurde.

Ein Kunstwerk eigener Art ist nicht zuletzt die von Starck als „Museum für moderne Kunst“ bezeichnete Beibootgarage mit Teakverkleidung rundherum und Deckenkränen, die sich durch Öffnen der beiden muschelförmigen Seitentüren und der eindrucksvollen Spiegelplattform in einen auf drei Seiten offenen Bereich verwandelt. Die beiden maßgefertigten 10 m Beiboote, die durch Pascoe Tender ergänzt werden, sind nicht minder ausgefallen wie das Mutterschiff. Sie wurden nach einem Entwurf von Starck mit bewährtem Unterwasserschiff bei der mittlerweile leider nicht mehr bestehenden Fa. Vaudrey Miller in Neuseeland gebaut – einmal in Open- und einmal in Limousinenausführung. Letztere ist nicht nur rein äußerlich aufregend, sondern auch in punkto Ausstattung – volle Stehhöhe, Andockstationen für iPods, Kühlschrank und Gästetoilette – bemerkenswert.

Fazit: A ist schlicht und einfach schräg und gerade deshalb so zeitlos, dass sie auch in den kommenden Jahren weiterhin Aufsehen erregen und Diskussionsstoff bieten wird. Ob sie einem nun gefällt oder nicht – sie ist eine Ikone, um die im Megayachtdesign künftig niemand herumkommt.

MY

A

LÜA 119 m
BREITE 18,87 m
TIEFGANG 5,15 m
VERDRÄNGUNG (MAX.) 6.000 t
FAHRT (MAX./MARSCH) 23 kn/19,5 kn
REICHWEITE 15,5 Tage/ca. 6.500 sm
RUMPF/AUFBAUTEN Stahl
TREIBSTOFF 757,082 t
FRISCHWASSER 94,635 t
MOTORISIERUNG 2 x MAN RK280 (9.000 kW bei 1.000 U/min)
GETRIEBE 2 x RENK ASL 185
PROPELLER 2 Propellerwellen mit 5-Blatt VATech Verstellpropellern mit 3,60 m ø
GENERATOREN 3 x 440 V/960 kW 8-Zylinder Cat Diesel 3508B, 1 x 440 V/440 kW 6-Zylinder Cat Notstrom Diesel C18
SPANNUNGSWANDLER 2 x 440 VAC 60 Hz
Landstromanschlüsse, jeweils 600 A

KLIMAANLAGE 3 x Bitzer CSH85 mit Wasserkühlung
WASSERREINIGUNG 2 x HEM 30 mit Umkehrosmose für jeweils 80 t Frischwasser/Tag, 1 x Wasserreinigungsanlage mit 1 Vorreinigung HEM 30 und 1 Nachreinigung HEM 20 für 30 t/Tag
STABILISATOREN 4 x Quantum ZeroSpeed
BUGPROPELLER 2 x 330 kW Brunvoll FU-45-LRA-1375
HYDRAULIKVERSCHLÜSSE FÜR AUSSENTÜREN Prinz Technik
ANSTRICH Awigrip
SIGNALHÖRNER Kahlenberg 171 Hz/220 Hz
ANKERWINDE Steen 23-9-19, Kabeldurchmesser 38 mm, max. Kraft 140 kN
PASSARELLE Blohm + Voss Office Engineering, Kiel
DAVITS/KRANE Van Driel, 2 x OHD,

Hubleistung je 7.000 kg; 4 x Teleskop Deckenkrane Hebekraft je 1.500 kg; 2 x Teleskop Deckenkrane, Hebekraft je 1.800 kg
BEIBOOTE 1 x gedecktes 11 m Beiboot mit 2 x Yanmar 6LPSTZP2; 1 x offenes 11 m Beiboot mit 2 x Yanmar 6LPSTZP2; 1 x 10 m Pascoe SY10 mit 2 x Yanmar 6LPSTZP2; 2 x 6-m-Pascoe
NAVIGATION Radar 3500 X- und S-Band E-Kartenplotter ECDIS 3500, Autopilot NavPilot, Imtech; Kreiselkompass Navigat 2100, GPS MX- Marine MX 420 Sperry Marine; Magnetkompass Plath Jupiter 2060, C. Plath; Echolot Furuno FCV-1200L; Windinstrumente Observator Meteo Anzeige OMC-939
KOMMUNIKATION Satcom 2 x Mini-C, 1 x Fleet 77 TT-3008C, 2 x SeaTel VSAT Antenne; SSB MF/HF Sender/Empfänger HC4500

UNTERHALTUNG Installation Van Berge Henegouwen
SICHERHEITSSYSTEM Bosch CCTV; NEDAP und PVIS, konzipiert von Hans Backens Electronics
KLASSIFIZIERUNG/ZERTIFIZIERUNG Lloyd's 100 A1 SSC Yacht (P) Mono G6 LMC UMS PSMR EP SCM
KONTROLL-/ALARMSYSTEM SAM Electronics/MCS 2200
KONSTRUKTION Blohm + Voss
SCHIFFSTECHNIK Design Martin Francis
INNEN-/AUSSENDESIGN Philippe Starck
WERFT/BAUJAHR Blohm + Voss/2008, Tel. +49 40 1800 1540, Fax +49 40 1800 2277, E-Mail: cristian.schwarzwaelder@thyssenkrupp.com, Internet: www.blohmvosyachts.com