



Ende 2016 soll die Serienfertigung beginnen: Neander-Chef Lutz Lester glaubt an die technische Überlegenheit des neuen Turbodiesel-Außenborders. FOTOS: JOACHIM WELDING/NEANDER

# Neander lässt den Außenborder kesseln

Kieler Turbodiesel besteht erste Härtetests und macht weltweit Furore – Vorführung auf der Kieler Förde im Sommer

VON JOACHIM WELDING

**KIEL.** Die Motorenentwickler von Neander Shark bringen einen neuartigen Turbodiesel-Außenborder noch in diesem Jahr auf den Markt. Der patentierte Zweizylindermotor hat die ersten Härtetests im Praxis-einsatz auf dem Comer See und in den Prüflabors in München und Aachen erfolgreich bestanden. Das sparsame Aggregat läuft äußerst vibrationsarm und erfüllt dabei die gängigen Abgasvorschriften.

„Werner“ ist schuld. Doch niemand konnte ahnen, dass die Zeichentrick-Abenteurer aus der Feder von Rötger „Brösel“ Feldmann („Das muss kesseln!“) irgendwann auch Auswirkungen auf die Boottechnik haben würden. Auf die Idee mit dem beinhaltenen Diesel als

Motorradantrieb war Brösel selbst in einem seiner letzten Werner-Comics gekommen. „Daraus wollten wir ein echtes Motorrad für ein Rennen bauen“, erinnert sich Lutz Lester an die Anfänge mit Kompagnon Philipp Hitzbleck Ende der 90er-Jahre. Lester war damals als Co-Produzent für die Werner-Filme zuständig. „Aus einer verrückten Idee entstand schließlich Neander Motors.“

Tatsächlich brummen die ersten Bikes vor zehn Jahren über geteerte Straßen: Experten von Fachzeitschriften zeigten sich begeistert über den erstaunlich weichen Lauf des Diesels mit der gegenläufigen Doppelkurbelwelle und dem enormen Drehmoment. Einen Haken aber gab es: Die handgefertigte Maschine fand wegen des hohen Preises von über

100 000 Euro kaum Käufer.

Lester glaubt an das revolutionäre Turbodiesel-Konzept und hält an ihm fest für Anwendungen außerhalb der Zweiradwelt – ab 2009 in einer Neukonstruktion als Außenbordermotor unter dem Dach der Neander Shark GmbH in Kiel. „Wegen der Brandgefahr würden viele Skipper ihre Benzinaußenborder am liebsten gegen einen Dieseltauschen. Doch der Markt hat nichts im Angebot“, erklärt Lester. Einzig die japanische Firma Yanmar hatte bis 2007 einen Selbstzylinder im Programm, konnte aber die strengereren Abgasgesetze in Europa nicht mehr erfüllen. Herkömmliche Zweizylinder-Dieselmotorenkonzepte würden zudem mit ihrem aggressiven Schütteln Boote in kürzester Zeit zerlegen. Genau diese Schwächen des alten Diesels sind die große Chance.

Die Beharrlichkeit der privaten Investoren, die bisher rund 25 Millionen Euro in die Motorenentwicklung gesteckt haben, zahle sich nun aus: „Für uns wird 2016 ein großes Jahr“, sagt der Neander-Vorstandschef, der mit einem 22-köpfigen Team in der Kieler Werftbahnstraße an dem 50 PS starken „Neander Dtorque 111“ arbeitet. 50 Motoren der geplanten Vorserie hat Neander bereits an Industriekunden verkauft. „Interessant ist der Motor vor allem für professionelle Anwender etwa in Ten-

derbooten von Kreuzfahrtschiffen und in der Offshore-Industrie, wo Benzinmotoren nicht zugelassen sind. Auch für Beiboote großer Yachten eignet sich unser Motor perfekt.“ In einigen Häfen wie etwa in London seien Benziner aus Sicherheitsgründen nicht mehr zugelassen, sagt Lester. Dieseltreibstoff sei vielerorts zudem viel leichter verfügbar.

„Eine Motorenproduktion in Kiel, direkt an der Förde – das wär' doch was!“

Lutz Lester,  
Neander-Vorstandschef

Von Anfang an haben große Zulieferer wie Bosch (Einspritzanlagen), Mahle (Motor-komponenten) und der italienische Motorenbauer Selva das Neander-Projekt unterstützt. „Unser italienischer Partner – der einzige Außenborder-Hersteller in Europa – wird die Serienfertigung Ende 2016 beginnen“, kündigt Lester an. Um die technische Überlegenheit des Aggregats zu garantieren, hat Neander namhafte Ingenieure ins Boot geholt: Claus Brüstle leitete früher die Motorenentwicklung bei Porsche, Rick Davis arbeitete als Vizepräsident beim Marinemulti Mercury. Der frühere Direktor von Mahle Powertrain, Ulrich Wittwer, soll höchste Material-

und Fertigungsqualität garantieren.

Bestätigt durfte sich Lester fühlen, als er 2015 auf der Fachmesse boot in Düsseldorf mit dem Seamaster-Award ausgezeichnet wurde. Ihm sei es zu verdanken, „dass mit dem Neander Shark ein deutscher Turbodiesel-Außenbordermotor Premiere feiern kann und weltweit für Furore sorgt“, hieß es in der Laudatio. Als besondere Ehre empfand Lester zudem die Einladung von Bundespräsident Joachim Gauck: 2014 durfte er das Staatsoberhaupt mit einer ausgesuchten deutschen Wirtschaftsdelegation beim Staatsbesuch in Kanada begleiten.

Im Sommer präsentiert Neander den Vorserienmotor „zu Hause“ auf der Kieler Förde, bevor dann Ende 2016 die Serienfertigung startet. „Wir wollen 5000 Motoren jährlich produzieren und bereiten außerdem eine 75-PS-Version des Motors vor.“ Mit dem Global Player Yanmar, der sich auch an Neander beteiligt hat, sicherte Lester den weltweiten Vertrieb und die Ersatzteilversorgung.

Und dann schüttelt der gebürtige Kieler noch ein Ass aus dem Ärmel: Traktoren-Hersteller in Asien interessieren sich für den Doppelkurbelwellen-Diesel – ein Millionen-Markt. Dazu passen die Visionen des stets optimistischen Managers: „Eine Motorenproduktion in Kiel, direkt an der Förde – das wär' doch was!“

## So funktioniert der Turbodiesel

Der Zweizylinder-Turbodiesel Dtorque III mit 800 ccm Hubraum verfügt über eine vibrationsausgleichende Doppelkurbelwelle, Direktein-spritzung und erfüllt bereits die Abgasvorschriften in Europa. Der 50 PS-Motor mit einem Drehmoment von III Newtonmeter beschleunigt Boote mit sieben Meter Länge auf über 50 km/h. Der Verbrauch liegt rund 20 Prozent unter dem eines vergleichbaren Benzin-Außenborders,



die Lebensdauer ist dreimal so hoch. Der Motor für die Kunden mit ihren kommerziellen Einsatzzwecken wird netto 30 000 Euro kosten.