

Motor



Yacht mit Vergangenheit: 99 Meter mißt die „Christina O“ in der Länge und war das Lieblingsspielzeug des großen Onassis. Einst war sie Kriegsschiff, dann Treffpunkt einstiger High-Society, und jetzt kann man das Boot mieten.

Die Geliebte des O.

Die alte Motoryacht des Tankerkönigs Onassis hat eine einzigartige Geschichte. Seit der Renovierung ist die „Christina“ zu mieten.

VON WALTER WILLE

Das Besondere ist eigentlich ja auch nichts Besonderes mehr. Man muß nur mal in die Buchten und Häfen von Cannes oder Antibes, von Palma oder Porto Cervo gucken: Yachten, Superyachten, Megayachten. Jede Menge davon, fast ist es schon so weit, daß man das Stauen verlernt. Sogar zu mieten sind viele der weißen Luxusriesen. Inzwischen gibt es, wie man von Charteragenten hört, geradezu ein Überangebot an solchen schwimmenden Palästen mit beflissenem, gut gebrühtem Dienstpersonal. Erschwerend kommt hinzu, daß eine Woche ganz schön ins Geld geht und mehrere hunderttausend Dollar oder Euro kosten kann, weshalb dem Kreis möglicher Kunden gewisse Grenzen gesetzt sind. Daher ist es von Vorteil, wenn ein Anbieter das Besondere durch etwas ganz Besonderes übertrifft kann.

„Christina O“ ist schwer zu übertreffen. Nicht allein wegen ihrer Größe, die sehr beeindruckend ist: 99 Meter lang, 2250 Tonnen schwer ist die Yacht, die mal ein Kriegsschiff war und deshalb ganz anders aussieht, als moderne Yachten heute aussehen. Es ist vor allem der „Geist“, der das Schiff umweht und so einzigartig macht. „Christina O“ war, als sie noch „Christina“ ohne „O“ hieß, das Lieblingsspielzeug des großen Onassis, der Treffpunkt der High-Society vor einem halben Jahrhundert, einer der glamourösesten, schlagzeilenträchtigen Orte des Erdballs. Mit so einem Geist läßt sich heute eine Marktnische füllen.

Zufälle gibt's: Just am Tag unseres kurzen Besuchs auf „Christina O“ im Sommer 2005 fällt unser Blick auf eine aktuelle Zeitungsmeldung, die unter diesen Umständen wirklich ulkig anmutet: Ein Europa-Politiker sieht sich kritischen Fragen ausgesetzt, nachdem herausgekommen ist, daß er auf der Privatyacht eines griechischen Unternehmers einen Urlaub verbracht hat. Empörend, wie Parlamentsmitglieder finden. Aristoteles Onassis würde sich wohl totlachen über solche Erbsenzählerei, wäre er nicht schon 1975 im Alter von 69 Jahren gestorben. Bei Onas-

sis war das ganz normal: Kreuzfahrt im sonnigen Mittelmeerklima und dabei das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden. Winston Churchill soll häufig dabeigewesen sein. An Bord lernte er auch John F. Kennedy kennen.

Onassis versammelte die Mächtigen und die Berühmten, die Reichen und die Einflußreichen auf seinem Schiff. 1954 hatte er es für den Schrottwert von 34 000 Dollar gekauft, für die damals enorme Summe von vier Millionen Dollar (was heute etwa 30 Millionen entspricht) umgebaut und auf den Namen seiner Tochter getauft. Es war 1943 als „Stormont“ in Dienst gestellt worden, eine kanadische Fregatte, die im Zweiten Weltkrieg als

schätzte – täglich. Es ist kein Wunder, daß „Christina“ zum Treffpunkt der „oberen Zehntausend“ wurde. Und ein dezenter Hinweis an die Presse hier und da sorgte für die angemessene Publizität.

Adel und Politiker, Marilyn Monroe und Frank Sinatra, Elizabeth Taylor und Richard Burton, Rockefeller und Getty, John Wayne, Bette Davis, Greta Garbo, der Aga Khan, Nurejew und viele andere waren zu Gast. Auf der „Christina“ nahm die jahrelange Affäre zwischen Onassis und der Operndiva Maria Callas ihren Anfang, die beider Ehen zerstörte. Zwei aufsehenerregende Hochzeitsempfange fanden an Bord statt: der von Fürst Rainier und Grace Kelly sowie 1968 jener von Onassis selbst und seiner zweiten Ehefrau Jacqueline Kennedy, der Witwe des ermordeten amerikanischen Präsidenten.

Heute ist die Yacht nicht Sitz eines Unternehmers, sondern Unternehmen selbst: The Christina Limited Partnership, beheimatet in Irland, vermarktet den Oldtimer und baut nicht nur auf exklusives Ambiente und Sternküche, sondern setzt auch gezielt und massiv die Historie des Schiffs ein, das unter Panama-Flagge läuft, vorwiegend im Mittelmeer und in der Karibik. 36 Passagiere können in 18 Gästezimmern untergebracht werden, verchartert werden nicht einzelne Zimmer, es gibt immer nur das ganze Schiff. Tagespreis ungefähr 55 000 Euro, Mindestmietdauer eine Woche.

Dafür wird etwas geboten, was manchem unbezahlbar erscheint. Die Kunden – gelegentlich Unternehmen, meistens aber Privatleute – suchen die spezielle Atmosphäre dieses Vergnügungsdampfers mit musealem Touch und kennen in aller Regel seine Vergangenheit. Er steckt voller Erinnerungstücke: alte Passagierlisten, Bücher, Zeitungsausschnitte in der Bibliothek, ein historisches Grammophon, Ölporträts gewesener Promis, eine goldene Schallplatte der Callas, ein Renoir im Speisesaal, das berühmte Onassis-Omega-Mosaik im Treppenhaus, wie sich ein Boulevardblatt erläuterte, sondern auch Zentrale seines aus dem Nichts aufgebauten Imperiums. Der Grieche, knallharter Geschäftsmann, war größter Privatreeeder der internationalen Schifffahrt, ihm gehörten Tanker-, Frachter- sowie bis 1956 auch Walfangflotten. Er gründete Olympic Airways, besaß Hotels und Spielbanken in aller Welt. Sein Einkommen wurde später auf eine viertel bis eine dreiviertel Million Mark ge-



Der Reeder und die Diva, Onassis und die Callas, die Lust an einem Leben zwischen See und Sensation.

Foto dpa

Begleitschiff für die Konvois auf dem Atlantik eingesetzt worden war. In der Kieler Howaldt-Werft wurde dann aus der Fregatte eine Yacht, für damalige und selbst für heutige Verhältnisse opulent ausgestattet mitsamt Wasserflugzeug, das per Kran an Deck gehoben wurde, mehreren Speedbooten und einem bordeigenen Auto. Ein Fiat 500, persönliches Geschenk von Gianni Agnelli.

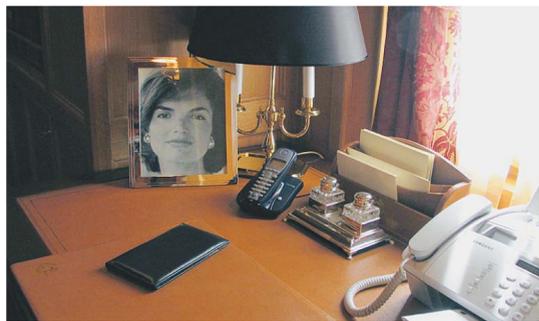
„Christina“ war über Jahre hinweg Onassis' Lebensmittelpunkt, nicht nur „das Schiff der süßen Sünden“, wie sich ein Boulevardblatt erläuterte, sondern auch Zentrale seines aus dem Nichts aufgebauten Imperiums. Der Grieche, knallharter Geschäftsmann, war größter Privatreeeder der internationalen Schifffahrt, ihm gehörten Tanker-, Frachter- sowie bis 1956 auch Walfangflotten. Er gründete Olympic Airways, besaß Hotels und Spielbanken in aller Welt. Sein Einkommen wurde später auf eine viertel bis eine dreiviertel Million Mark ge-



Mosaik zum Wandeln: Tanzfläche oder Pool, je nach Position der Fläche



Der ruhige Klang: Das Steinway-Piano klingt noch heute nach einst



Tage des Erinnerns: Funktionsfähiger Schreibtisch mit Symbol-Foto

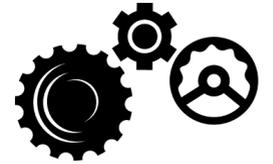
Der stimmungsvollste Ort auf dem Schiff ist Ari's Bar, eine Edelspeilunke mit einer Theke aus dem Holz einer gesunkenen spanischen Galeone. Zähne von Killerwalen mit eingravierten Motiven der Odyssee dienen als Haltegriffe am Tresen, und man sieht ihnen an, daß sie oft benutzt wurden. Legendar sind die fünf Barhocker, deren Lederbezug aus der Vorhaut des Wals besteht. Weibliche Besucher soll der Gastgeber mit seinem berühmtesten Humor gefragt haben, ob sie denn wüßten, worauf sie gerade säßen. Sie sind vertrocknet, spröde, abgewetzt, die Vorhauthocker, weswegen immer eine Schutzhülle drübergestülpt wird. Alles ist vergänglich.

Nach dem Tod von Aristoteles Onassis ging die Yacht an seine Tochter Christina, die sie an den griechischen Staat weiterreichte. Der konnte oder wollte nichts damit anfangen, das Schiff verrottete zwei Jahrzehnte lang in einer Marinbasis, bis sich eine Investorengemeinschaft die Restaurierung zur Aufgabe machte. Es dauerte länger und wurde teurer als geplant, zwischen Januar 1999 und April 2001 wurden dem Vernehmen nach 1,2 Millionen Arbeitsstunden hineingesteckt sowie mehr als 500 Tonnen frischer Stahl. Manches von der ursprünglichen Einrichtung war erhalten geblieben, anderes verschwunden oder in den Jahren des Verfalls unbrauchbar geworden, so daß stilschöner Ersatz zu beschaffen war. Moderne Elektronik für Navigation und Unterhaltung zog ein, das ehemalige Dampfschiff erhielt zwei aktuelle MAN-Dieselmotoren mit jeweils 2775 PS Leistung. Das reduzierte den Platzbedarf für den Antrieb erheblich, ein zusätzlicher Speisesaal konnte eingebaut werden sowie ein Aufzug über zwei Decks. Fitness- und Massageraum, Frisierstudio und Kinderspielzimmer kamen ebenfalls hinzu, und aus „Christina“ wurde „Christina O“.

„Onassis initiierte das moderne Yachting, er hob es auf eine globale Ebene“, sagt Michel Blanchi, der Geschäftsführer von Christina Limited. „Etwas Mystisches umgibt dieses Schiff nach wie vor.“ Für John Enright, den Kapitän aus Neuseeland und Chef über 36 Mann Besatzung, ist sie „eine echte Lady“, schlank, elegant und schnell. 17,5 Knoten seien möglich. „Und sie ist heute noch so berühmt, daß überall, wo wir auftauchen, die Leute kommen und Fotos schießen.“

Im Internet: www.christina-o.com; Charteragentur in Deutschland: Logemann Yachting, Bremen, 04 21/3 46 96 50, www.logemann-yachting.de

AUTONOM



Shit happens

VON GERT HACK

Wolfgang Bernhard, der neue Markenvorstand von Volkswagen, ist ein Mann der klaren Worte. Der respektlose Kommentar („Shit happens, Jürgen“) zum Mitsubishi-Deaster seiner Ex-Chefs Jürgen Schrempf soll maßgeblich zu seinem Rauswurf bei Daimler-Chrysler beigetragen haben. Nun ist Bernhard nicht „Mister Mercedes“ geworden, sondern „Mister Volkswagen“. Klingt nicht ganz so gut, ist aber mindestens so bedeutend. Seine Bilanz nach einem halben Jahr bringt er mit gewohnter Kaltschnäuzigkeit auf den Punkt: VW verdient nichts, die Herstellungskosten sind um 40 Prozent zu hoch, die Qualität ist zu schlecht. Was kann Bernhard dagegen tun? Die kostspieligen Luxusmodelle einstampfen? Geht nicht. Auch kann er schlecht die eigentliche Cash-Cow des Konzerns, den VW Golf, umkonstruieren. Denn der noch unter Ferdinand Piëch vom heutigen Audi-Chef Martin Winterkorn entwickelte Golf V ist zu teuer geworden. Das zugegebene beste Auto seiner Klasse leidet unter dem hohen technischen Anspruch seiner Schöpfer. Die lasersgeschweißte Karosserie, die aufwendige Radaufhängung und teure Motoren (FSI-Technik) vermessen den Deckungsbeitrag. Produktionsvorstand Folker Weißgerber und Motorenchef Helmut Endres mußten schon gehen. Denn laut Bernhard kehrt man die Treppe „von oben nach unten“. An den Kosten des Golf wird dies (vorläufig) nichts ändern. Und wer die Qualität zur Chefsache macht, sollte sich dieser Sisyphusarbeit bewußt sein. Schon Piëch und Winterkorn bissen sich daran die Zähne aus. Im letzten J. D. Power-Report jedenfalls, der wichtigsten Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstudie, landeten die VW-Produkte wieder einmal weit hinten. Shit happens.

AUTOSZENE

Limousinen-Angst

VON GERT GREGOR FETH

Nun ist es raus: Porsche wird 2009 das viertürige Sport-Coupé Panamera als vierte Baureihe bringen. Coupé? Viertürig? Wie geht das eigentlich zusammen. Ein Coupé ist per definitionem „ein zwei-“, häufig auch vierstürziger zweitüriger geschlossener Kraftwagen“. Viertürig sind Limousinen. Hier ist sie wieder, Porsches alte Angst vor der eigenen Courage. 1989 durfte der damalige Porsche-Chef Heinz Brannitzki eine fertig entwickelte viertürige Limousine nicht einmal zeigen, geschweize denn bauen. Vielleicht stört schon die Phonetik, weil sich die vier Silben einer „Limousine“ bräsig und schwerfällig anhören. Wendelin Wiedeking sonnt sich in stolzem Selbstwußtsein des Erfolgreichen und wagt jetzt die beiden komfortablen Nischen der Sportcoupés und der Sport-Geländewagen zu verlassen. Die alte Porsche-Idee des viertürigen Coupés gibt es mittlerweile bereits außerhalb Weissachs: Der Alfa Romeo 156 tarnte verschämt seine hinteren Einstiege. Audi zeigte mit der schwungvollen Dachlinie im Vorgänger A6, wie seine Limousinen künftig aussehen werden – „coupéhaft“. Und die Krone dieser Spezies trägt der Mercedes-Benz CLS mit seiner flott gezeichneten Silhouette. Offenbar traut sich nur mehr der BMW 7er eine Limousine zu sein.