

Sirius 32 DS

Yacht

Sonderdruck

aus Heft 24/03 und 14/96



Verwandlungs-Künstler

Die Sirius 32 DS gibt es inzwischen in sieben Grundversionen und diversen individuellen Ausbauten. Das neueste Modell ist für nur zwei Personen konzipiert, die viel Platz wollen

Vorn spitz, in der Mitte breit, hinten abgeschnitten – Yachten ähneln sich, im Grunde. Dennoch ist das Spektrum riesig, besonders hinsichtlich der Kosten. Der Lohnanteil an einem Schiff vom fränkischen Großserienhersteller Bavaria beträgt durchschnittlich elf Prozent vom Verkaufswert – worauf Werftchef Winfried Herrmann zu Recht stolz ist. Geschäftsführer Torsten Schmidt von Sirius aus Plön in Schleswig-Holstein kalkuliert mit einem Lohnanteil von 30 bis 40 Prozent, je nach Schiffstyp, und ist ebenfalls glücklich mit seinem Konzept: „Wir bauen in ganz kleinen handwerklichen Serien. Das ist natürlich deutlich teurer, aber wir können sehr viel individueller fertigen. Und das ist unsere Stärke“, sagt der Bootsbaumeister. Was den relativ hohen Preis erklärt: Mit 129 900 Euro kostet die 9,60-Meter-Sirius etwa so viel wie eine 2,60 Meter längere Bavaria 41.

Aber anhand der Sirius 32 wird der mögliche Variantenreichtum einer kleinen Serie besonders deutlich: Allein von diesem Grundmodell gibt es fünf sehr unterschiedliche Versionen. Im YACHT-Test 14/96 haben wir die Normalausführung mit vier Kojen und Normalrigg vorgestellt. Zwei Kojen befinden sich im Vorschiff, zwei weitere unter dem Deckssalon. Im Gegensatz dazu ist die hier getestete, neueste Sirius-Spielart bemerkenswert: Sie hat nur zwei feste Luxuskojen im Vorschiff sowie zwei herrichtbare Schlafplätze im Deckssalon.

Der Kunde gestaltet immer mit

Das Testschiff wurde speziell für ein Paar entwickelt, das in der Regel allein unterwegs sein will. Nur gelegentlich sollen auch mal bis zu zwei Gäste an Bord schlafen können. Die Eigner wollen nicht permanent mit sechs ausgewachsenen Kojen durch die Gegend fahren, wenn sich der Raum besser nutzen lässt.

„Sirius 32 DS for 2“ nennt Werftchef Torsten Schmidt diese Ausführung. An-

gestrebt ist ein maximaler Wohn- und Schlafkomfort für zwei.

Darüber hinaus soll diese Sirius auch schon bei leichten Winden auf Binnenrevieren ordentlich unterwegs sein. Also verlängerte man den Mast und vergrößerte die Segelfläche am Wind von 47,9 auf 58,0 Quadratmeter. Damit wuchs die rechnerische Segeltragezahl von moderaten 4,02 auf effektivere 4,42.

Auch in Sachen Tiefgang ist die Werft flexibel: 1,10, 1,30 oder 1,60 Meter sind möglich. Das Testboot war mit der 1,30 Meter ins Wasser ragenden Flosse bestückt, die 2,15 Tonnen gehärtetes Blei auf die Waage bringt und damit einen Anteil von Ballast zum Gesamtgewicht von 42,2 Prozent bewirkt.

Maxi-Power an der Propellerwelle

Auf Sicherheit und Reserve setzt die Werft ebenfalls beim Motor: Die Sirius soll zwar beileibe kein Motorsegler sein – dennoch ist die Leistung, die der Volvo Penta 2030 abgibt, nicht weit weg von einem Motorsegler-Standard. Mit 5,9 PS

pro Tonne kommt das Schiff denn auch locker auf satte 7,5 Knoten bei 3400 Umdrehungen. Diese Fahrt liegt bereits einen halben Knoten oberhalb der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit, was eine mächtige Hecksee nach sich zieht. In der Regel wird die Crew diese Geschwindigkeit nur im Notfall brauchen.

Bei sehr ruhigen und vibrationsarmen 2400 Umdrehungen macht die Sirius immer noch gut 6 Knoten Fahrt. Der angenehme Schallpegel liegt nun im Salon unter 70 und im Cockpit bei 74 Dezibel (A). Mit diesen Werten lassen sich getrost lange Strecken zurücklegen, und sie deuten auf eine gute Schallisolierung hin. Mit dem Normaltank aus Edelstahl und einer Kapazität von 100 Litern ist ein Aktionsradius von mindestens 170 Seemeilen gegeben. Das genügt beispielsweise für die Strecke von Kiel nach Anholt lediglich unter Motor und ohne Zwischenstopp. Wer ein noch größeres Kraftstoffvolumen wünscht, kann zusätzliche Tanks bestellen; Platz dafür ist unter Deck reichlich vorhanden. ▶



Guter Ablauf, aber wenig Raum: Für heutige Verhältnisse ist das Heck extrem schlank



Praktisch: Der Anker wird per Kette gegen die Rohre gedrückt



Komfortabel: Für zwei bis vier Personen reichlich Raum im Cockpit. Im Heckkorb befinden sich zwei weitere bequeme Sitzplätze



Opulent: Der Niedergang wird mit einer Tür geschlossen

Überraschende Fahrt unter Segeln

Beim Test am Starnberger See weht eine untypisch stetige, steife Brise von 10 bis 14 Knoten im Mittel. Wie sich herausstellt, ist das gerade richtig, um mit der Sirius unter voller Garderobe an den Start zu gehen.

Das Wasser zeigt nur geringe Wellen, und hoch am Wind beschleunigt die Sirius auf knapp über 6 Knoten. Das ist ein guter, ja angesichts der etwas betulichen Optik der Deckshausyacht geradezu überraschender Wert. Mit zirka 20 Grad Lage verlängert sich die Schwimm-Wasserlinie deutlich, und der Wasserablauf zeigt keine außergewöhnlichen Turbulenzen. Bei halbem Wind unter Blister beschleunigt das Schiff auf bis zu 7,4 Knoten. Das lederbezogene Ruderrad ist groß genug, um damit im Cockpit oder auf dem Süll sitzend steuern zu können. Der Ruderdruck ist auch bei extremer Lage nicht zu stark, und die 32er lässt sich locker auf Kurs halten. Jedes Hochluven kann der Steuermann mit dem Rad abfangen.

Die Abmessungen im Cockpit gehen voll in Ordnung. Zu viert kann man bequem auf lange Reisen gehen. Die im Heckkorb integrierten Sitze mit entsprechenden Ausbuchtungen der Rohre mögen zwar für Europäer noch etwas gewöhnungsbedürftig sein, bequem sind diese US-amerikanischen Erfindungen allemal.

Das Einzige, was wirklich stört, ist das am Ende des Cockpits in der Mitte angreifende Achterstag. Ein geteilter Draht wäre sinnvoller. Außerdem würde dann der Ausstieg über das Heck etwas bequemer sein.

Der Blick nach vorn ist bei Lage nicht gestört, wenn man in Luv seitlich am Aufbau vorbeischaud – dann sitzt man auf dem Cockpit-Süll. Ohne Schräglage aber zwingt das große Deckshaus den Rudergänger, durch die Scheiben von achtern nach vorn hindurchzusehen. Das ist bei gutem Wetter kein Problem, bei nassen Fenstern und Dunkelheit allerdings weniger schön. Bei Niederschlag wird der Rudergänger jedoch vorzugsweise bequem und trocken von innen steuern, denn der gläserne Aufbau ist ja nicht nur allein als bequemer Salon, sondern quasi als zweites Cockpit zu nutzen.

Mit den beiden kleinen Rädern an und unter Deck lässt sich die Sirius locker auf Kurs halten und zielgenau manövrieren. Allerdings muss man beim Steuern aus dem Deckssalon eine spürbare Massen-

träge des Systems in Kauf nehmen, denn das Rad im Cockpit ist direkt gekoppelt und läuft immer mit. Aus diesem Grund hat das Schiff auch keine Notpinne – die normalerweise erforderlich wäre –, weil immer zwei mechanische Steuersysteme im Einsatz sind.

Wer von innen steuert, muss auf Sichtkontakt zum Großsegel nicht verzichten: Ein großes Luk über dem Steuerstand verschafft den Durchblick.

Eine Sprayhood ist auf einer Sirius 32 DS nicht notwendig – entweder sitzt man in Lee des Aufbaus oder steuert vom innen liegenden Ruderstand. Wenn es regnet, lässt sich der per Tür verschließbare Niedergang auch begehen, ohne das Schiebeluk zu öffnen; der Ausschnitt an der Hinterkante des hohen Deckshauses ist groß genug, um nach unten wegtauchen zu können.

Als sehr positiv ist im Cockpit die Verarbeitung des Teakholzes hervorzuheben. Stäbe und Rahmenhölzer sind makellos gefertigt und verlegt. Diese Auflagen sind für Jahrzehnte gemacht. Der Cockpittisch aus Teak verdient ein besonderes Lob: Er ist schnell ausgeklappt, sauber verarbeitet und gut nutzbar.

Natürlich gibt es auch Negatives: Die Stauräume im Cockpit sind zwar riesig, die dazugehörigen Deckel aber etwas zu klein. Sperrige Schlauchboote oder Klappfahräder muss die Crew deshalb woanders unterbringen.

Serienmäßiges Teakdeck

Als Rettungs- oder Badeleiter ist im Heck eine ordentliche Plattform mit ▶

► SIRIUS: SOLIDES HANDWERK



Der Bootsbaumeister Torsten Schmidt hat Anfang 1998 den Werftbetrieb in Plön von seinem Vater Peter Schmidt übernommen. Auch er folgt dem alten Leitsatz: Qualitäts-

handwerk ist oberstes Gebot bei Sirius. Über 570 Yachten sind in den vergangenen 34 Jahren ausgeliefert worden. Zurzeit sind fast 30 Mitarbeiter am Plöner See in Schleswig-Holstein tätig. Acht bis zehn Yachten – je nach Größe – können sie pro Jahr fertigen. Neben den Neubauten hat man sich auf Nachrüstungen und Totalrefits von alten Sirius-Typen spezialisiert. Zu sehen sind die Yachten auf den Messen in Hamburg und Düsseldorf.



Für schlechtes Wetter: Der Innensteuerstand ist vollwertig



Für gemütliche Stunden: Ein Deckssalon für bis zu fünf Personen. Neben dem Sitzbereich beträgt die Stehhöhe zwei Meter



Für lange Reisen: große Schubladen im gesamten Schiff

Teak-Auflage und Niro-Leiter installiert. Hier kann man gut stehen und über zwei GFK-Stufen bequem an Deck gelangen.

Neben der guten Teak-Arbeit im Cockpit findet der Kunde auch auf den Laufdecks und dem Kajüt-Aufbau eine entsprechende Ausstattung. Das ist bereits im Standardpreis enthalten, wodurch er sich um rund 20 000 Euro relativiert.

Außerdem schon in der Basisversion inbegriffen: lange Genuaschienen, große Mittelklampen, fester Rohrkicker und eine massive, umlaufende Reling aus rostfreiem Edelstahl. Eine derartige Ausführung findet man sonst nur auf weitaus größeren und teureren Yachten.

Ebenfalls sehr gut gelungen ist der begehbare Bugspriet aus Edelstahl, an dem sich die Halsleine des Blisters fahren lässt und dessen Unterzüge den Steven vor dem Anker schützen. Allerdings ver-

langt die Werft dafür und für den verlängerten Bugkorb einen Aufpreis von insgesamt 3570 Euro.

Alles in allem: Diese 32er ist sehr sauber gebaut, verfügt über gute Beschläge und segelt mit der vergrößerten Segelfläche deutlich besser, als man beim bloßen Anblick vermuten würde. Sie lässt sich leicht auf Kurs halten und bietet vier Personen reichlich Platz. Das relativ schlanke Heck schafft auch bei Lage einen guten Wasserablauf, verfügt aber naturgemäß über weniger Raum als vergleichbar große, aber modernere Risse.

Leben auf zwei Ebenen

Kleine Werften haben wie gesagt große Gestaltungsspielräume. Die neue Sirius 32 DS, die es im Standardprogramm mit vier festen oder vier plus zwei Kojen gibt, ist mit zwei festen und einer doppel-

ten Notkoje im Salon für Paare gedacht, die sich eine noch überschaubare Yacht wünschen, die trotzdem viel Raum und Wohnkomfort bietet.

Anstelle der sonst üblichen Doppelkoje unter dem Deckssalon hat die Werft dort einen recht großzügigen Technikraum mit Werkbank installiert. Durch diese Maßnahme konnte der WC-Raum an Backbord weiter nach achtern verlegt werden, was wiederum den Vorschiffsalon der Eigner erheblich vergrößerte. Um derart viel Platz zu bieten, muss man zwangsläufig in die Höhe bauen. Auf nur einem Deckshöhen-Niveau wäre das nicht machbar. Daher die Zwei-Stufen-Lösung: Der Bereich für die Kabine, das WC, die Pantry und den Werkraum liegt auf der unteren Ebene. Deckssalon und Steuer-

▷



Für Bastler: Der Werkraum liegt unter der Sitzgruppe



Für die Kontrolle: Der Schaltkasten lässt sich ganz einfach nach vorn klappen – zur Inspektion oder zum eventuellen Nachrüsten



Für Laufruhe: Der Volvo 2030 mit Saildrive ist gut isoliert



Für hohe Schräglage: Diese Halb-Kardanik reicht immer



Für lange Nächte: Die Doppelkoje ist deutlich über zwei Meter lang, der Kunde kann die Abmessungen und Formen selbst bestimmen



Für Frische am Morgen: großes Waschbecken und gute Lüftung

stand befinden sich eine Stufe höher. Auf einen separaten Navigatorplatz hat man dort verzichtet. Die Karten befinden sich im unteren Fach des großen Salontisches, auf dem auch navigiert wird.

Diese Raumaufteilung hat zur Folge, dass man für den Eigner des Testschiffs 2,14 Meter lange Kojen im Vorschiff unterbringen konnte. „Das muss aber nicht sein. Wer mehr Standfläche haben will, der kann die Kojen entsprechend verkürzt bekommen“, erzählt Torsten Schmidt.

Gleich neben dem Schlafgemach findet man den großzügigen WC-Raum mit ordentlichem Waschbecken und Dusche. Diese Nasszelle konnte so groß ausfallen, weil die Werft nicht den Durchgang zur sonst hier untergebrachten Doppelkoje einplanen musste. Verbleibt also noch viel Platz direkt unterhalb des Deckssalons, der nun ausgezeichnet als kombinierter Raum zum Werkeln, Stauen und für die Technik verwendet werden kann. Bei der Testversion war die Aufteilung dieses Bereichs noch nicht optimal gelungen. In Zukunft wird der Werkstisch mit dem fest installierten Schraubstock näher an den Einstieg verlegt; die Zusatz-Aggregate wie Boiler, Heizung oder Generator wandern ein Stück weiter in Richtung der Nasszelle.

Beeindruckend ist im Werkraum wie auch in anderen Bereichen die sorgfältige Gestaltung und Bauausführung. Bei diesen Begehungen kann der Beobachter nachvollziehen, warum der Lohnanteil bei einer Sirius zirka 40 Prozent beträgt. Jedes Detail ist sorgfältig geplant und gebaut. Nichts wird dem Zufall überlassen.

Das gilt auch für die unzähligen Schubladen mit Auszug über die volle Länge. Das bedeutet: Die Schublade läuft auf seitlichen Schienen und kann auf das komplette Maß ihrer Tiefe herausgezogen werden. So findet man auch das Staugut im hinteren Teil sofort. Auf der Sirius gibt es keine zufälligen Stauräume, die als Überbleibsel des Innenausbaus entstehen.

Maßgeschneidertes Schiff

Gäste schlafen auf dem Salontisch. Dieser wird dazu auf ein Niveau unterhalb der Sitze herabgelassen, die sehr hochwertigen Rückenpolster kommen auf den Tisch, und fertig ist die bequeme 2,18 Meter lange und 1,38 Meter breite Doppelkoje für die Mitsegler. Neben dem gewonnenen Platz durch wenige feste Kojen sieht der Eigner einen weiteren Vorteil: „So kann man immer behaupten, dass es eigentlich nur zwei Kojen gibt. Bei uns kommt nur mit, wer auch mit soll.“

Die Pantry ist jedenfalls permanent auf Gäste ausgelegt, das heißt groß genug, und lässt nichts vermissen. Die üppige Arbeitsfläche, der ausreichend nach beiden Seiten schwenkbare Kardan-Kocher, viel Stauraum und ein guter Eisschrank runden den Eindruck ab. Jedoch steht der Kühlschrank quer zur Fahrtrichtung, und bei Lage dürfte das Herausnehmen oder Hineinlegen des Stauguts einige Schwierigkeiten bereiten.

Wem die vielen Schubladen und Schränkchen immer noch nicht genügend Platz bieten, der findet unter den Bodenbrettern in der recht tiefen Bilge weiteren Stauraum. Auch dort sieht man bestes Fi-

nish und saubere Flächen, die hervorragend mit Topcoat versiegelt sind.

Wer mehrere Sirius 32 gesehen hat, spürt jedenfalls, dass Torsten Schmidt seine Schiffe mit viel Liebe zum Detail baut und dennoch immer wieder Dinge findet, die sich weiterentwickeln lassen. Dies und die langen Fertigungsphasen seiner Yachten sind die Gründe für die ständigen Verbesserungen. Eigentlich ist somit jede Sirius ein Unikat, weil schon beim nächsten Projekt wieder Einzelheiten verändert sein werden.

Mit einem Preis von über 131 000 Euro (segelfertig nach YACHT-Definition) liegt die 32 DS for 2 deutlich über dem Durchschnitt. Individualität, Kleinserie und gehobene Grundausstattung haben eben einen entsprechenden Preis – besonders im Yachtbau. Eine spezielle Segelyacht der Extraklasse ist zwar schön, aber auch schön teuer.

Und somit wird die 32 DS Individualisten vorbehalten bleiben, die ein maßgeschneidertes Schiff suchen, aber keinen Einzelbau wollen.

Michael Naujok

Auf der boot 2004 in Düsseldorf wird in Halle 17, Stand B19 neben der 32er auch eine 38er in der so genannten Weltreisen-Ausführung ausgestellt. In diesem Typ sind die Erfahrungen im Mittelmeer von Werftgründer Peter Schmidt verwirklicht, der seit vielen Jahren mit seinem Schiff unterwegs ist.



Weitere Testberichte vergleichbarer Segelyachten finden Sie unter: www.yacht.de

SIRIUS 32 DS FOR 2

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	H. Streuer/T. Schmidt
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	9,60 m
Gesamtlänge	10,15 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,33 m
Breite	3,18 m
Tiefgang/Testschiff	1,10; 1,60/1,30 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,01 kn
Gewicht	5,1 t
Ballast/-anteil	2,15 t/42,2 %
Masthöhe über Wasserlinie	15,00 m
Großsegel	27,0 m ²
Rollgenau (140 %)	31,0 m ²
Segeltragezahl ($\sqrt{S/V}$)	4,42
Maschine	Volvo Penta 2030, 21 kW/30 PS
Kraftstofftank	Edelstahl, ab 100 l
Frischwassertank	Edelstahl, ab 170 l
Fäkalientank	Edelstahl, ab 100 l
Kojen normal/Testschiff	4 + 2/2 + 2

Bauweise Handauflegeverfahren unter Verwendung von Isophthalsäure-Harz. Der Rumpf ist massiv laminiert. Das Deck entsteht als Sandwich mit einem Kern aus Balsaholz. Der Aufbau ist aus massivem Mahagoni, handverlegtes Teakdeck (serienmäßig)

► MESSWERTE (INNEN)

Koje Vorschiff (extra lang)	2,14 x 1,52/0,70 m
Koje Salon	2,18 x 1,38 m
Koje unter Salon (Standardschiff)	2,00 x 1,50 m
Stauraum Vorschiff	ca. 1100 l
Stauraum Technikraum	ca. 500-2000 l
Stauraum achtern	ca. 2 x 500 l
Stauraum Pantry	ca. 150 l
Höhe Eignersalon vorn	1,87 m
Höhe WC-Raum	1,85 m
Höhe Salonbereich (Mitte)/Pantry	2,05 m
Höhe im Deckssalon (Sitzbereich)	1,57 m

► AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	129 900 Euro
Motor, Großsegel, rollbares Vorsegel, Schoten, Reling, Positions-Beleuchtung, Kompass, Polster, Pantry, Kocher, Lenzpumpe, WC, Fäkalientank, Anker/Leine, E-Kühlfach, Antifouling	inklusive
Festmacher	145 Euro
Fender	185 Euro
Zuwasserlassen/Übergabe	995 Euro

Preis segelfertig
(nach YACHT-Definition) **131 225 Euro**

Darüber hinaus im Grundpreis enthalten (Auszug)
Komplettes, handverlegtes Teakdeck mit Fisch und Butten, Selbstwendefock-Einrichtung, Ankerwinde, Innensteuerstand

Osmosegarantie 5 (7) Jahre
Generelle Garantie 2 Jahre

Werft Sirius Werft GmbH, Ascheberger Straße 68, 24306 Plön; Telefon 04522/45 65, Fax 04522/45 61; www.sirius-werft.de

Vertrieb direkt durch die Werft



Moderat: Das Unterwasserschiff mit Flossenkiel und Vollskeg sorgt für gute Kursstetigkeit

► SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFT U. STROM

Am Wind (ca. 40 Grad)	6,2 kn
60 Grad Windeinfall	6,5 kn
90 Grad Windeinfall	7,0 kn
130 Grad Windeinfall	6,0 kn
180 Grad Windeinfall	5,5 kn

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 12 kn
Windstärke 4 Bft., Wellenhöhe 0,2 m

► SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt
(70 % der Höchstdrehzahl): 6,0 kn, 2400 min⁻¹

Plicht 74 dB(A)

Kajüte 69 dB(A)

Vorschiff 67 dB(A)

LEISE 70 dB(A) NORMAL 80 dB(A) LAUT

Der Volvo-Penta-2030-Motor mit Saildrive ist gut schallisoliert. Die Erreichbarkeit für Wartung und Reparatur ist akzeptabel. Saubere Installation

Yacht - BEWERTUNG

Deckshaus-Yachten in dieser Länge sind rar – mit der 32 DS ist ein guter Wurf gelungen. Sie bietet viel Platz, schöne Details und ist in verschiedenen Versionen zu haben

► Konstruktion und Konzept

- + Viel Nutzraum unter Deck
- + Mit zwei bis sechs Kojen zu haben
- Blick nach vorn eingeschränkt

► Segelleistung und Trimm

- + Ordentliche Segelwerte
- + Gute Beschläge, vernünftige Dimensionierungen
- Kein optimaler Segelstand

► Wohnen und Ausbauqualität

- + Großer Deckssalon
- Kleine Standflächen unter Deck

► Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Verarbeitung
- + Beste Beschläge und Produkte

Werftportrait

Die seit 1970 am Markt etablierte Sirius-Werft beschäftigt heute im Herzen des schleswig-holsteinischen Plön 28 engagierte Bootsbauer, Tischler und Techniker, welche in ausschließlich eigener Fertigung pro Jahr 10 - 11 Sirius-Deckssalonyachten in höchstgradig individuell ausgerichteter Kleinserie herstellen. Dieses langjährige Bestehen am Markt, die hervorragenden Ausbaukonzepte und der Anspruch, stets höchste qualitative Anforderung zu erfüllen, haben den kleinen Familienbetrieb trotz der geringen Anzahl von 570 Schiffen in 34 Jahren zu einem festen Qualitätsbegriff in der Branche werden lassen.

Das 1988 von der SIRIUS-Werft erstmalig am Markt vorgestellte Konzept einer reinrassigen Segelyacht (als Basis diente hierzu das original Rigg, der Rumpf und das Unterwasserschiff der als schneller Segler bekannten Sirius 31 S) wurde bis heute konsequent weiterentwickelt, mit der Sirius 38 DS auch von Hauskonstrukteur Georg Nissen aufgenommen, und sichert dem Betrieb bis heute einen Entwicklungs- und Designvorsprung in der Konzeption ausgereifter, ohne Einschränkung Sicherheit und Segelspaß vermittelnder Deckssalonyachten.

Die seit 1995 von Bootsbaumeister Torsten Schmidt, Sohn des Firmengründers, geführte Handwerkscrew freut sich des stets zunehmenden Interesses der Kundschaft an der aktiven, individuellen Mitgestaltung, die jede einzelne Sirius zu einem facettenreichen und unverwechselbaren Fingerabdruck der Eigner werden läßt.

Zu diesem Erfolg trägt sicherlich die ungewöhnlich starke Kundenbindung, die beispiellose Motivation und das persönliche Engagement der Mitarbeiter bei:

- 6 von 11 gebauten Sirius 38 DS gingen an Eigner, die zuvor eine 31 oder 32 besaßen
- Durch die Ruhe und die Zeit, die sich die Werft für die intensiven Gespräche und den Erfahrungsaustausch mit ihren Interessenten nimmt und die meist sehr zahlreichen Besuche der Eigner während der 5-7 monatigen Bauphasen, nimmt der Kunde direkt Einfluß auf die individuellen Design-, Ausrüstungs- und Ausbauvarianten und bekommt so am Ende eine auf seine Bedürfnisse maßgeschneiderte Yacht.
- Die Motivation des Sirius-Teams, ein Großteil der Ideen und Erfahrungen, die in den Booten steckt, und der Spaß, den man ihnen bei ihrer Arbeit anmerkt, lebt von dem engen Kontakt, dem Austausch und dem, zumeist nach recht kurzer Zeit, eher freundschaftlichen Verhältnis, das sich während der Bauphase zwischen den Eignern und den Mitarbeitern der Werft einstellt.
- Die hierbei entstandenen Freundschaften führten jüngst dazu, dass drei Eigner von neuen Sirius 38 Deckssalonyachten das gesamte 28 köpfige Team zu einem Tagesausflug auf ihren Yachten einluden und danach der begeisterten Crew ankündigten, dass dies nun alljährlich wiederholt werden soll.
- Trotz der geringen Stückzahlen gelingt es der Werft, gleich zum ersten Sirius-Cup 2002 dreißig Schiffe an den Start zu bekommen. Darunter:
 - 12 der 16 bis dahin überhaupt nur in der Ostsee beheimateten 32er
 - Eigner, die eigens aus Dänemark, Schweden und teilweise weit über 100 sm aus dem Osten und der Nordsee angereist sind (so machte sich bereits zum 2. mal eigens zur Teilnahme am Sirius-Cup eine Sirius 26 den langen Weg aus der Elbe durch den Nord-Ostsee-Kanal bis zum Austragungsort des Sirius-Cups in der Ostsee)
- Diese Veranstaltungen mit bis zu 170 Teilnehmern werden in Idee, Planung, Organisation und Durchführung aus purem Enthusiasmus, nur für die Freude am Austausch mit den Eignern und der Mitsegelgelegenheit von den Mitarbeitern auf freiwilliger Basis in ihrer Freizeit in kompletter Eigenregie durchgeführt (3-tägige Veranstaltung samt Frühstücks-, Fisch-, Salatbuffett, Getränkeauschank, Tombola und Wettfahrtleitung).
- Mit 4 Auszubildenden pro Jahrgang wachsen jedes Jahr frische und konstruktive Ideen und neue Motivation nach. Nicht selten stellt die Sirius-Werft beim Abschneiden in den Gesellenprüfungen die vorderen Plätze.

Diese Kombination aus Kontinuität, steter Qualitätsverbesserung, Kundenbindung, Mitarbeitermotivation und persönlichem Einsatz steht hinter dem Erfolg eines der letzten Betriebe in Deutschland, der in diesem Segment in handwerklicher Kleinserie qualitativ hochwertige Yachten produziert.

Egal, was das Wetter sagt. Mit der Sirius ist man immer bestens unterwegs. Entweder sitzt man im luftigen Cockpit oder warm und geschützt im festen Deckshaus.



Eine alte Bekannte i

Daß die Sirius 32 DS von einem langbewährten Modell abstammt, merkt man ihr nicht an. Sie ist eine gut segelnde und moderne Deckssalonyacht.



DATENBLATT

Schiffstyp	Sirius 32 DS
Konstrukteur	Heribert Streuer
Lüa (Rumpflänge)	9,60 m
Gesamtlänge	9,60 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,33 m
Breite	3,18 m
BWL (Wasserlinienbreite)	2,87 m
Theor. Rumpfgeschwindigk.	7,1 kn
Längen-Breiten-Verhältnis	3:1
Takelungsart	Topprigg
Großsegel	21,5 m ²
Genua	26,3 m ²
Segeltragezahl (\sqrt{S}/\sqrt{V})	3,95
Tiefgangsvarianten	1,10; 1,30 oder 1,60 m
Gewicht	5,1 t
Ballast	2,25 t
Ballastanteil	44 %
Kiel	Blei
Masthöhe über Wasserlinie ...	13,20 m
Maschine	30 PS/21 kW
Tankkapazität Frischwasser	170 l
Tankmaterial	V4A Edelstahl
Kojen	4/6

Rumpf- und Decksbauweise In allen Bereichen wird im Handauflegeverfahren laminiert. Rumpf in GFK-Massivbauweise; Deck ist eine Sandwich-Konstruktion mit Balsaholzkern.

Standardpreis ab Werft einschließlich MwSt.: 199 800 Mark.

Preis mit Grundausstattung 209 615 Mark mit folgendem Zubehör (Auszug): Motor, Großsegel, Genua, Fock, Segelkleid, Schoten, Reling, Anker, Festmacher, Fender, Beleuchtung, Polster, Kocher, Feuerlöscher, WC, Lenzpumpe, Unterwasseranstrich, Fäkalientank.

Werft/Vertrieb Sirius Werft Peter Schmidt, Ascheberger Str. 68, 24306 Plön. Tel. 04522/45 65 Fax. 45 61.

Konzept Die Sirius 32 DS aus dem holsteinischen Plön ist eigentlich eine alte Bekannte. Ihr Rumpf stammt von der vielfach gebauten Sirius 31, doch wurde das Heck durch eine Badeplattform verlängert. Auch das Vorgängermodell gab es in einer Deckshausversion, die 32er erhielt jedoch ein ganz neues Outfit, und das ist optisch ausgezeichnet gelungen. Es fügt sich gut in das Gesamtlayout des jetzt gestreckter wirkenden Rumpfes ein, und unter ihrem Dach verbirgt sich wesentlich mehr Platz.

Das Deckshaus ermöglicht den Einbau einer „Unterflurkajüte“ mit einer geräumigen Doppelkoje, so daß insgesamt sechs Kojen in drei Kabinen zur Verfügung stehen. Der Deckssalon bleibt dem Wohnen und Navigieren vorbehalten, wenn man nur zu viert auf Törn geht.

Konstruktion Alle GFK-Arbeiten werden auf der Werft ausgeführt, wodurch eine straffe Qualitätskontrolle möglich ist. Laminiert wird in ungeteilten Formen, wobei nur für den Bootsbau zugelassene ISO-Harze und -Feinschichten zur Verarbeitung kommen. Das Sandwichdeck hat einen Kern aus Balsaholz, der zusammen mit dem Teakstabdeck (zehn Millimeter stark) eine gute Isolierung bewirkt. Die untergehängten Decken aus heller Esche verstärken den Effekt noch. Alle Seitenflächen erhalten Holzwegerungen. Beim Test trat nirgendwo, trotz der kalten Außentemperaturen, Schwitzwasser auf.

Das Holz-Deckshaus sowie der massive Innenausbau zeugen von fachgerechter, guter Bootsbauarbeit. Die Deck-Rumpf-Verbindung erfolgt in unausgebautem Zustand durch das innenseitige Aufbringen von acht Lagen Gewebe und Matte, absolute Wasserdichtigkeit ist so garantiert. Auch die Schotten sind solide durch GFK-Lamine mit dem Rumpf verbunden. Hervorzuheben ist der Bleikiel, der mit acht rostfreien Bolzen (M 20) an einlaminieren Bodenwrangen aus Stahl sicher aufgehängt wird.

Segel- und Manöviereigenschaften

Die Sirius 32 DS zeigt das typische Manövierverhalten einer ständigen Fahrt-yacht. Sie ist dank ihres ausgeprägten Skegs, der bis zur Ruderhacke reicht, ausgesprochen kursstabil, so daß man beim Segeln ruhig mal die Pinne oder das Rad im Ruderhaus loslassen kann. Der Ruderdruck ist selbst bei stärkerer Krängung

m neuen Outfit

Sonderdruck aus **Yacht** 14/96



Ein feste Burg. Das Ruderhaus läßt sich mit einer massiven Holztür sicher verschließen.



Salon mit Seeblick. Auch vom Innensteuerstand aus lassen sich Manöver sicher fahren.



Kombüse für alle Fälle. Drei-Flammen-Herd, Kühlschrank, Doppelspüle, viel Stauraum.



Das Vorschiff für die Gäste. Die Eigenerkajüte liegt mittschiffs unter dem Deckssalon.



nicht übermäßig hoch, wodurch man mit der relativ kurzen Pinne im Cockpit ohne allzu großen Kraftaufwand den Kurs halten kann. Bei schnellen Drehmanövern hat das Boot dann allerdings Grenzen, es reagiert ziemlich träge, und man muß sich schon kräftig gegen die Pinne stemmen, um es zum Kurswechsel zu bewegen. Nach Aussage von Werftchef Peter Schmidt soll deshalb die Vorflosse künftig etwas verkleinert werden.

Die Sirius 32 DS ist sehr steif. Sie segelt bei mittleren und höheren Windstärken erstaunlich schnell (siehe Grafik) und ist damit weit entfernt vom immer noch vorhandenen Image eines Motorseglers. Das Topprigg ist mit durchgelattetem Großsegel und Rollgenau effektiv. Gewöhnungsbedürftig ist die Sicht voraus aus dem Cockpit. Beim Sitzen auf den Duchten muß man durch die vorderen und achteren Scheiben hindurch nach vorn sehen, was bei Regen nicht immer ganz problemlos ist. Das Trimmen auf den Seitendecks ist wegen des 45 Zentimeter hohen, gut schützenden Stüls nur schlecht möglich, so daß man beim Kreuzen in belebtem Fahrwasser oder im Hafen die Manöver besser stehend fährt.

Mit dem Volvo-Diesel vom Typ 2030 Sailerdrive (21 kW/30 PS) und Faltpropeller ist das Boot optimal motorisiert. Eine Zweikreiskühlung ist serienmäßig. Wir erreichten bei 2500 U/min eine Marschgeschwindigkeit von 7,1 Knoten, das entspricht exakt der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit. Alle Motormanöver ließen sich sowohl am Innenfahrstand als auch mit der Pinne problemlos fahren, wobei allerdings der achtern im Cockpit quer angebrachte Motorhebel irritiert. Man schaltet leicht in die falsche Richtung! Auf Wunsch wird die Motorschaltung aber auch geändert.

Wohnen und Ausbauqualität Werftchef Peter Schmidt hat es längst erkannt: Wer einmal eine Deckshausyacht mit allen ihren Vorzügen gesegelt hat, wird nie wieder in ein „Kellerschiff“ steigen. Tatsächlich ist die Lebensqualität auf der Sirius 32 DS ungleich höher als auf dem konventionellen „Urtyp“ Sirius 31. Man sitzt gemütlich auf den weichen Polstern des U-Sofas und hat alles, was ringsum passiert, im Blick.

Vier Personen können bequem am intarsienverzierten Salontisch essen, während es zu sechst schon recht eng wird.

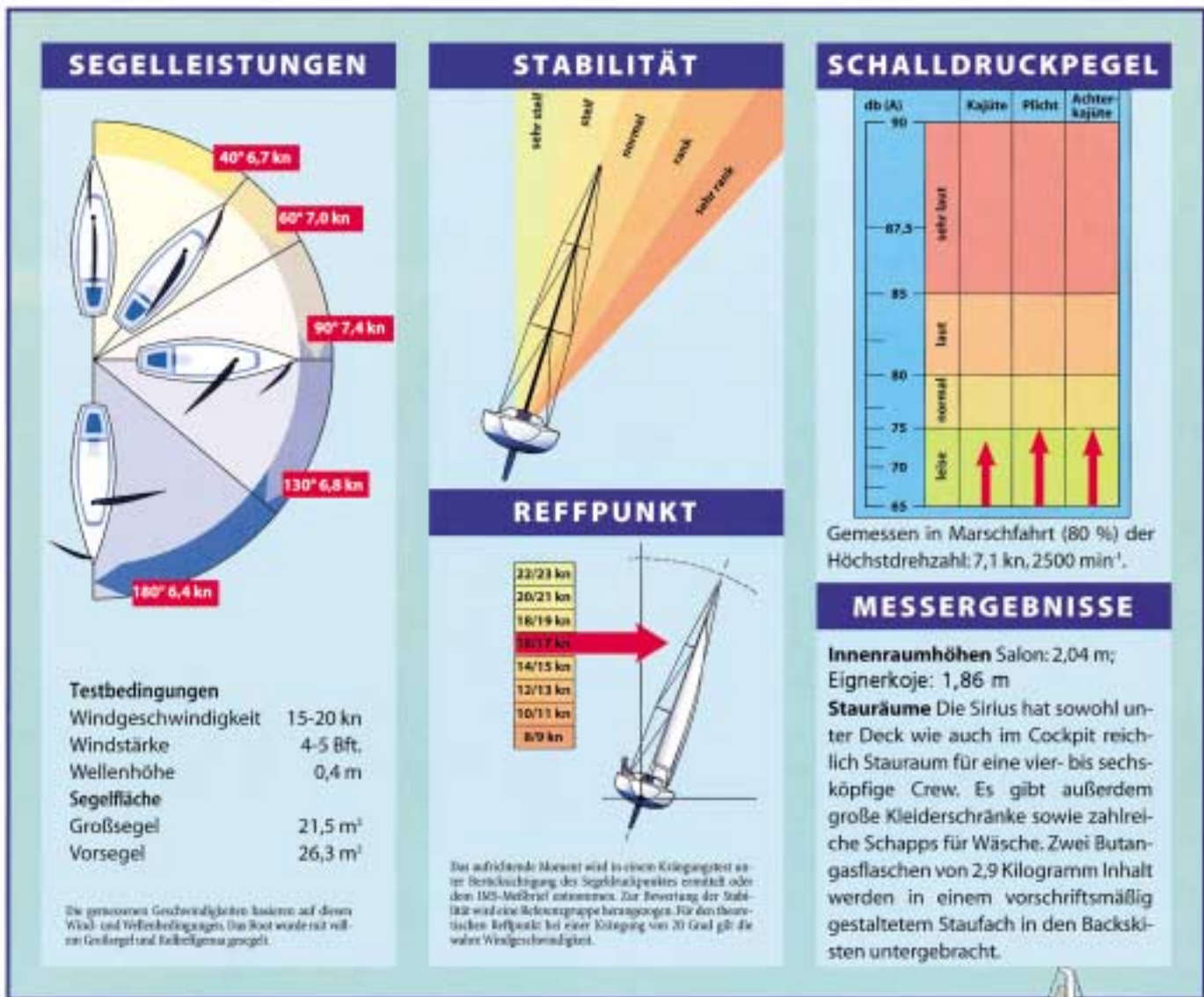
Zum Durchgang und zur tiefer gelegenen Pantry gelangt man über eine akzeptable Stufe. Hier hat der Smut guten Bewegungsraum und kann mit der übrigen Crew Kontakt halten. Zum Lüften wird ein Fenster über der Pantry geöffnet. Es gibt ausreichende Arbeitsflächen, viel Stauraum, einen halbkardanisch aufgehängten Zwei-Flammen-Gashernd mit Backofen. Mit 49-Liter-Kühlschrank, Niro-Doppelspüle und heißem wie kaltem Druckwasser ist das Schiff komfortabel ausgestattet.

Weiter vorlich gelangt man an Backbord durch eine Tür in die Eigenerkajüte. Sie ist im Gegensatz zum hellen Salon zwar etwas dunkel, doch bietet eine Stehhöhe von 1,84 Metern guten Platz zum An- und Ausziehen, und die 2,30 mal 1,52 Meter große Doppelkoje unter dem Salon-Fußboden läßt sich bequem getrennt erreichen. Ein großer Kleiderschrank schluckt die Landgang-Garderobe.

Der Durchgang zum Vorschiff wird durch das Schließen der beiden Verbindungstüren mit in den WC-Raum einbezogen, so daß sich geradezu üppige Proportionen ergeben. Gute Platzverhältnisse bietet auch die Vorschiffskammer, in der sich mit Klappen versehene Schwalbennester befinden. Die wirkungsvolle Permanent-Lüftung des Bootes erfolgt über das Ankerluk. Von hier aus wird Frischluft durch das ganze Boot geleitet. Einen Navitisch sucht man vergeblich. Dafür soll der Salontisch dienen, unter dem sich auch das Kartenfach befindet.

Ausrüstung und Technik Die Schallwerte des Motors liegen bei Marschfahrt alle im akzeptablen bis angenehmen Bereich. Ich hatte den subjektiven Eindruck, daß der Motor sehr leise ist. Schwierig ist es, an ihn heranzukommen. Entweder man klettert durch die (leere) Backskiste und durch ein seitliches Luk oder wählt den Weg aus dem Salon. Dann muß ein Sessel verschoben und ebenfalls ein Luk geöffnet werden. Das alles ist leider etwas umständlich. Die Motorinstallation ist ansonsten einwandfrei ausgeführt.

Zur Innensteuerung läßt sich das Ruderrad mit Hilfe einer einfachen Federkupplung, die über eine Leine achtern im Cockpit bedient wird, einkuppeln. Die getrennte Motorschaltung arbeitet präzise, sofern der nicht benutzte Schalthebel jeweils in die neutrale Position gebracht wird. Vorteilhaft ist das Luk im Dach des



Decksalons, durch das man gut die Segelstellung beobachten kann.

An den qualitativ hochwertigen Decksbeschlägen, ihrer Anordnung und Dimensionierung gibt es nichts auszusetzen. Die Winschen sind selbstholend, und alle Fallen und Strecker sind zum Cockpit umgelenkt und lassen sich auf dem Deckshaus beziehungsweise im Cockpit gut bedienen.

Ein dickes Lob hat die mustergültige Halterung des Bruce-Ankers verdient, dessen Schaft auf den Steven geführt ist. Die Ankerwinch wird im Ankerkasten montiert, wodurch das Deck frei bleibt.

Zur Standard-Segelgarderobe gehören das Groß und eine Selbstwende-Rollfock, die auf einer Schiene vor dem Mast geschotet wird. Für Windstärken bis zirka 4

Beaufort empfiehlt sich die Anschaffung der Genua I, die allerdings im Roll-Vorstag gegen die kleinere Selbstwendefock ausgetauscht werden muß.

Fazit Die Sirius 32 DS ist ein Musterbeispiel dafür, wie sich ein bewährter Rumpf durch Decksveränderungen an die Neuzeit anpassen läßt. Der Schritt zum Deckshaussschiff war logisch und dürfte erfolgreich sein, denn es wurde sehr viel gut nutzbarer Raum gewonnen. Das Boot ist optisch gelungen, wobei der aus Holz gefertigte Deckssalon sich harmonisch in die übrigen Linien einfügt. Die gute Bootsbauerarbeit und der massive Ausbau, ausgeführt von einer Werft mit langer Erfahrung, dürften einen guten Werterhalt garantieren. *Harald Schwarzlose*



Beispiellos Individuell: mehr als 7 nach Eignerwünschen gestaltete Einrichtungskonzepte

