

palstek 6-06

Technisches Magazin für Segler

Praxis für
Bootseigner

Sonderdruck aus
Nr. 6-06

22. Jahr

November/Dezember

palstek



Mehr Infos zum PALSTEK unter
www.palstek.de
Probeheft • Abo • Fachbücher

Test Sirius 32 DS



Große Vielfalt nahe an der idealen Fahrtenyacht

Sirius 32 DS

Die Sirius 32 DS ist ein erstaunliches Boot, denn sie bietet dank eines lückenlos durchdachten Designs einen Komfort und ein Raumangebot, wie man es sonst nur von deutlich größeren Yachten kennt. Gleichzeitig erweist sie sich als waschechte Segelyacht mit einer soliden Grundkonstruktion und einwandfreien Verarbeitung. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Leo Agthe)

Wir haben bislang noch keine zwei absolut identischen Yachten dieses Typs gebaut“, berichtet Torsten Schmidt, als wir ihn zum Teststermin in der Ancora-Marina bei Neustadt treffen – und bringt damit auch gleich eine der wesentlichen Besonderheiten der von ihm geführten Sirius-Werft auf den Punkt. Denn die etablierte Plöner Bootsschmiede, die mit 48 Mitarbeitern eher zu den kleineren im Serienyachtbau zählt, gibt sich äußerst flexibel. Nahezu jedes Bauteil wird in Eigenproduktion gefertigt, wodurch man sehr weit auf individuelle Kundenwünsche

eingehen kann. Während der vier- bis sechsmonatigen Bauphase kann der künftige Eigner unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung von Design, Ausrüstung und Ausbau nehmen. Zielvorstellung dieser gemeinschaftlichen Entwicklungsarbeit – bei der die Werft ihrerseits eine mehr als 35-jährige Bootsbautradition einbringt – ist eine auf die individuellen Ansprüche des Eigners maßgeschneiderte Yacht. Unterstrichen wird diese Firmenphilosophie durch den kompletten Verzicht auf ein Händlernetz, wodurch man einen entsprechend engen Kontakt zum Kunden realisieren will.

Wir erhalten vor Ort bereits einen Eindruck davon, dass dieser selbst erklärte Anspruch nicht bloß eine hohle Werbebotschaft repräsentiert: Insgesamt acht Sirius 32 DS können wir in Neustadt am Steg besichtigen, die alle unterschiedliche Design- und Ausbaukonzepte aufweisen – darunter eine Vier-Kojen-Standardversion, die ganz neue Vier-Kojen-Komfortversion, eine „For 2“-Variante mit Technikraum (und eingebautem Weinkühlschrank) sowie eine „For 2“-Version mit Technikraum und separatem Dushraum. Gleichzeitig treffen wir auf zwei verschiedene Kielausführungen, fünf unterschied-

liche Riggvarianten sowie diverse Farbvarianten.

In insgesamt 13 teilweise grundlegend verschiedenen Ausbaupvarianten wurde die Sirius 32 DS bereits gefertigt – dem Gestaltungsspielraum scheinen kaum Grenzen gesetzt. Als weiteres Beispiel für die vielfältigen Ausbaumöglichkeiten verweist Torsten Schmidt auf eine „For 2“-Version mit nordischer Trockensauna für zwei Personen, die sich gerade auf den Weg zu den neuen skandinavischen Eignern gemacht hat. „Wir versuchen wirklich, jedem auch noch so ausgefallenen Kundenwunsch gerecht zu werden“, lautet sein Credo, und man nimmt es ihm angesichts der bereits realisierten Lösungen ab.

Auf der Hanseboot in Hamburg soll nun die neue Vier-Kojen-Komfortversion erstmals dem breiten Publikum vorgestellt werden, die sich laut Werft gerade zum aktuell meistgeordneten Modell entwickelt – nach der ebenfalls sehr erfolgreichen „For 2“-Version. Mit dem neuen Modell will die Werft erneut beweisen, wie viel Individualität und Lebensraum sich auf gerade einmal 32 Fuß realisieren lassen – denn auch in puncto Raumaussnutzung können

die Yachten aus Plön durchaus Maßstäbe setzen.

Deckssalonkonzept verbindet Lebensräume

Bei diesem Variantenreichtum fällt es zugegeben nicht leicht, allgemeingültige Aussagen zum Yachttyp zu treffen. Doch es gibt durchaus auch typische Sirius-Attribute, die sich bei allen Booten gleichermaßen finden. Zu diesen Charakteristika zählt vor allem das Deckssalonkonzept. Die Werft zählte diesbezüglich zu den Vorreitern in Deutschland und setzt es noch heute konsequent um. Sämtliche Sirius-Yachten sind unter Deck auf mehreren Ebenen angelegt, wobei Salon und Innensteuerstand – wie die Bezeichnung „Deckssalon“ bereits impliziert – praktisch auf einer Ebene mit dem Cockpit liegen und dementsprechend freie Rundumsicht nach draußen eröffnen.

Nach außen spiegelt sich dieses Konzept in dem ebenfalls typischen Deckshaus wieder – das auf den ersten Blick ein wenig an Motorsegler erinnern mag, doch die Werft versteht ihre Boote durchaus als „reinrassige Segelyachten“. Und das

wird auch spätestens beim zweiten Blick deutlich, denn Segelausstattung und Deckslayout machen einen uneingeschränkt durchdachten und praxisgerechten Eindruck – aber dazu später mehr.

Vom Cockpit in den Salon ist es nur ein kleiner Schritt durch den mit einer festen Tür mit Fenster verschließbaren Niedergang, auf den diese Bezeichnung eigentlich nicht wirklich zutrifft, denn man bleibt schließlich auf gleicher Ebene. Ein kurzes Schiebeluk im Kajütdach erleichtert den Einstieg – bei Regen ist ein Durchstieg aber durchaus auch bei geschlossenem Luk möglich.

Im Deckssalon finden auf dem halbrunden, U-förmigen Sofa an Backbord bis zu sechs Personen einen komfortablen Sitzplatz mit Logenblick um den großen Salontisch. Dieser lässt sich bei Bedarf absenken und das Ganze zu einer großzügigen Gästekoje umwandeln (Liegefläche: 2,07 mal 1,37 Meter). Der mit feinen Intarsien verzierte Salontisch dient gleichzeitig als Kartentisch für die Navigation – an der Unterseite wurde ein entsprechendes Kartenfach angebracht.

Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich der obligatorische ►



Auch bei einer frischen Brise lässt sich die Yacht noch sicher führen – mehr noch als die Segeleigenschaften überzeugen jedoch das funktionelle Deckslayout und vor allem das Ausbaukonzept, das die Sirius zum wahren Raumwunder macht (auf den Fotos segeln wir eine Version mit Radsteuerung – der anschließende Testschlag erfolgte auf einem Modell mit standardmäßiger Pinne – die Kuttertakelung ist ebenfalls optional, die Selbstwendefock wiederum Standard)

Innensteuerstand (Navi-Ecke mit Kartentisch optional gegen Aufpreis) mit einem bequemen Sitz, einem kleinen Steuerrad und einer darüber angeordneten Instrumentenkonsolle für Einbaugeräte wie beispielsweise einen Kartenplotter. Seitlich lassen sich weitere Geräte in die Kajütwand einbauen – wie zum Beispiel ein UKW-Funkgerät (das in der Standardausstattung bereits enthalten ist) oder ein Radio. Hier wurden auch das zentrale Schaltpanel für die Bordelektrik und eine zweite Einheits-Maschinensteuerung angeordnet. Damit lässt sich das Boot prinzipiell komplett aus dem Deckssalon

steuern. Die breite Fensterfront mit ihren drei großen Scheiben sorgt für gute Sicht voraus – über das transparente Schiebeluk ist ebenso ein Blick ins Rigg möglich.

„Eine einheitliche Augenhöhe beziehungsweise Sichtachse in allen wichtigen Bereichen des Schiffes gehört zu den wichtigsten Aspekten der Konzeption der Sirius 32 DS“, erklärt Schmidt die dem Design zugrunde liegende Philosophie. „Wir sprechen in diesem Zusammenhang von der Verbindung von Lebensräumen.“ Eine durchaus treffende Umschreibung, denn wer kennt nicht die Situation, dass sich gerade

auf längeren Seeschlägen die Crew irgendwann zerstreut – sich der eine mit einem Buch in den Salon zurückzieht und der andere vielleicht nur einmal für ein Stündchen Ruhe vor Wind und Wetter haben möchte. Schnell teilt sich dann selbst eine kleine Yacht in mehrere „Parallelwelten“ auf. Bei dem Deckssalonkonzept der Sirius bleibt dennoch der Kontakt zu Steuermann und verbliebener Cockpitcrew erhalten – man befindet sich weiterhin in gegenseitiger Sicht- und Hörweite, was gerade für die Kommunikation zwischen Rudergänger und Navigator von Vorteil ist.



Kleine Auswahl der vielen bemerkenswerten Detaillösungen an und unter Deck: 1.: Bugspriet mit Trittstufe, Genua-Rollanlage am Kutterstag (optional), Leiter und Ankerführung unter Deck, 2.: Fallenkasten unter der zentralen Arbeitswisch auf dem Kajütdach, 3.: Innensteuerstand mit Instrumentenkonsolle, 4.: Niedergang mit fester Tür, 5.: aufklappbarer Cockpittisch und Heckkorbsitze (optional) in der Version mit Pinne, 6.: Winschkurbel als Hebel für die Maschinensteuerung, 7.: optionales Cockpitzelt bei einer Version mit Radsteuerung (die praktischen Schwalbennester sind Standard), 8., 9. und 10.: ebenso durchdachte wie umfassende Stauraumausnutzung im gesamten Schiff – ob unter den Trittstufen, hinter Sitzlehnen oder unter der Kojе

Und man sitzt außerdem unter Deck eben nicht „im Keller“ – wie es Deckssalon-Fans gern mit Blick auf moderne Serienrisse etwas süffisant umschreiben – sondern genießt auch im Salon und bei der Navigation ungetrübten Ausblick (was insbesondere Menschen zu schätzen wissen dürften, die anfällig für Seekrankheit sind).

Vorbildliche Raumausnutzung in vielfältigen Varianten

Wirklich „unter Deck“ begibt man sich erst, wenn man eine der Kabinen oder die Nasszelle aufsucht. Sie liegen eine Ebene tiefer – bieten aber immer noch gesunde Stehhöhen um 1,85 Meter (im Salon sind es 2,02 Meter). Unsere Testyacht ist eine Vier-Kojen-Version, bei der sich die eigentliche Eignerzimmer unter dem Salon befindet. Diese Kajüte wird jedenfalls von den meisten Eignern bevorzugt, da sie am bewegungsärmsten und in der Regel auch ruhigsten Ort des Schiffes untergebracht ist. Hier findet sich eine großzügige Doppelkoje mit einer Länge von 2,04 Meter und einer beinahe durchgehenden Breite von 1,40 Meter (verjüngend auf 1,35 Meter). Das sind für ein 32-Fuß-Schiff schon fast Luxusabmessungen – und dies bei durchweg angenehmer Kopf- und Beinfreiheit. Vor der Koje stehen ebenfalls 1,85 Meter Stehhöhe zu Verfügung – und ausreichend Platz, um sich beispielsweise selbst zu zweit ohne Gedränge umziehen zu können. Ein großer Kleiderschrank mit Wäschefächern, mehrere Schapps mit Schiebetüren sowie eine kleine Sitzbank runden die Kabinenausstattung ab – wobei hier, wie bereits erwähnt, jeweils individuellen Eignerwünschen Rechnung getragen wird. Nicht weniger gemütlich gestaltet sich die Vorschiffskabine mit Dreieckskoje (Länge: 1,96 Meter, Breite: 1,55 Meter, verjüngend auf 0,29 Meter). Auch hier stehen diverse ebenso praktische wie seegerechte Staumöglichkeiten zur Verfügung – bemerkenswert sind vor allem die langen, komplett ausziehbaren



Das Deckshaus wirkt trotz seines Volumens keineswegs klobig – die Linienführung vermittelt den Eindruck eines schlüssigen Gesamtkonzeptes

Schubladen unter dem Bett. Alle Kojen sind zudem mit hinterlüfteten Massivholzwegerungen versehen. In der neuen Vier-Kabinen-Komfortversion (Aufpreis: 4.525 Euro inklusive 16 Prozent Umsatzsteuer) wird der Vorschiffskammer an Steuerbord noch mehr Raum zugeschlagen, der dann bis ans Hauptschott reicht. Dadurch lässt sich hier eine sehr komfortable 2,03 Meter lange Koje

mit seitlichem Einstieg und 70 Zentimeter langen Schubfächern unter dem Bett realisieren. Hinzu kommt ein kleiner Ledersessel sowie viel Platz zum Umziehen.

Zwischen Vorschiff- und Eignerzimmer liegt die Nasszelle, die standardmäßig über ein Pump-WC mit Kugelventilen (und Fäkalientank), einen großen Waschtisch mit Spiegel und einen Toilettenschrank sowie großzügige Ablagen mit Schlingengerleiten verfügt. Auf Wunsch baut die Werft gegenüber auch noch einen separaten Duschraum ein – wohl einmalig bei einer 32-Fuß-Yacht (Aufpreis je nach Ausbaversion zwischen 2.150 und 2.885 Euro). Ein großzügigeres Bad ist in der „For 2“-Version vorgesehen, bei der dafür die Eignerzimmer unter dem Salon entfällt. Dafür erhält man hier dann ebenfalls eine Vorschiffskabine mit wahrhaft luxuriösen Abmessungen für eine 10-Meter-Yacht sowie entsprechend ausgedehnten Kojenmaßen und Staumöglichkeiten (Aufpreis der „For 2“-Version mit entsprechendem Vorschiff: 5.995 Euro).

„Wir haben uns auch hier an den tatsächlichen Bedürfnissen unserer Kunden orientiert, die überwiegend als Zwei-Personen-Crews unterwegs sind“, erläutert Schmidt, „und vor diesem Hintergrund entgegen dem Branchentrend, auf immer kleineren Schiffen immer mehr Kojen unterzubringen, eine konsequent auf die Anforderungen einer ►



Lauf- und Oberdeck sind mit einem sauber verlegten Teakbelag versehen – sämtliche Fallen und Strecker werden auf eine Fallenstopperbank vor der zentralen Arbeitswinde umgelenkt und lassen sich aus dem Cockpit bedienen. Auch der Schlitten für die Selbstwendefock ist Standard

Zwei-Personen-Crew ausgerichtete Ausbauvariante entwickelt.“ Diese bietet dafür umso mehr Bewegungsfreiheit und Stauraum, was gerade auf längeren Schlägen nicht zu verachten ist. Und falls Gäste an Bord kommen, steht ja immer noch die schnell einzurichtende Salonkoje zur Verfügung.

Die Pantry ist längsseits an Steuerbord sozusagen im Durchgang zwischen dem Salon und den Kabinen angeordnet – und liegt damit auf einer Art „Zwischenebene“. So bleibt auch hier der Kontakt zur Salonebene erhalten. Die Ausstattung lässt nichts zu wünschen übrig: Ein halbkarndanisch aufgehängter Zweiflamm-Gasherd mit Backofen gehört ebenso zur Grundausstattung wie ein Kühlschrank (49 Liter) mit Eisfach, eine Niro-Doppelspüle (Druckwasseranlage serienmäßig) sowie geräumige Unterschränke und Schubladen. Weitere großzügige Schubfächer sind in die Trittstufen zum Salon eingelassen. Und wem das immer noch nicht ausreicht, der kann auch unter den Bodenbrettern



Logenplatz: Aus dem Deckssalon genießt man ungetrübten Ausblick – der Tisch lässt sich absenken und so eine großzügige Salonkoje für Gäste einrichten

der Pantry noch einiges unterbringen – hier finden bei Bedarf sogar Getränkeboxen Platz.

Der Stauraum unter Deck ist bei der Sirius insgesamt vorbildlich ausgenutzt – hier wurde nirgendwo etwas verschont und jedes Schapp und jede Schublade zudem absolut

durchdacht ausgestaltet. Gleiches gilt für den zur Verfügung stehenden Lebensraum – in beiden Punkten haben manche deutlich größeren Yachten effektiv weniger zu bieten. Auch an der Qualität und handwerklichen Ausführung des Ausbaus gibt es nichts zu meckern. Vor allem die



In der Vier-Kojen-Version findet sich unter dem Salon am bewegungsärmsten Ort im Schiff eine ebenso geräumige wie gemütliche Eignerzimmer

Holzarbeiten fallen bis ins kleinste Detail makellos aus.

Und dann gibt es da noch so ein paar beinahe verblüffende Lösungen. Hierzu zählt vor allem der sogenannte Technikraum in der Bootsmitte direkt über dem Kiel. Dort sind nicht nur sämtliche Aggregate und Tanks gleichermaßen gewichtsoptimiert wie gut zugänglich untergebracht – mittendrin lässt sich zudem ein Sitz vor einer kleinen Werkbank anordnen, um kleinere Reparatur- oder Wartungsarbeiten an Bord durchführen zu können (in der „For 2“-Version). Sogar an einen Schraubstock ist gedacht. Der Einstieg erfolgt von oben durch den Salon.

Eine weitere schöne Detaillösung bildet der Ölzeugschrank neben dem Niedergang. Wollte man sämtliche optionalen Ausbaudetails mit aufzählen, würde dies wohl jeden Rahmen sprengen.

Solide Konstruktion in eigenwilligem Design

Das Decksdesign wird von dem mächtigen Aufbau dominiert – das Deckshaus reicht mit seinen großen Seitenfenstern (zwei zu öffnen, einmal gegen Aufpreis) und den abgeschragten Frontscheiben bis an den Mast heran. Dahinter schließt



Auch im Vorschiff steht eine gemütliche Doppelkabine mit „gesunder“ Stehhöhe und komfortabler Koje zur Verfügung



Die Panoramaaufnahme zeugt von dem großzügigen Raumangebot auf gerade einmal 32 Fuß – der Salon wirkt licht und gestaltet sich zudem sehr komfortabel. Die großen Fensterfronten sorgen für viel Tageslicht unter Deck

sich ein vergleichsweise flacher Kajütaufbau bis etwa zur Mitte des Vorschiffs an, der ebenfalls mit Seitenfenstern und Decksluken versehen ist (bei der Testyacht: ein Seitenfenster an Steuerbord und zwei an Backbord sowie drei zu öffnende Skylights). Auf Wunsch kann man zudem ein Schiebeluk für die Eigenerkabine ordern (Aufpreis: 515 Euro). Diese Decksgestaltung sorgt neben den bereits erwähnten großzügigen Stehhöhen ebenso für viel Tageslicht im Innenraum.

Die Optik muss man hingegen mögen – die Sirius ist vielleicht nicht unbedingt als ein sonderlich schnittiges Schiff zu bezeichnen, zumal wenn man beispielsweise an die Linienführung moderner Cruiser-Racer denkt. Aber sie wirkt durchaus schiffig und das Design in sich gleichermaßen stimmig. Der „milde“ Yachtstevan und das gerundete Heck versprechen zudem ein gutmütiges Seeverhalten.

Unter Wasser präsentiert sich die Sirius als gemäßigter Kurzkieler – der Bleikiel mit 2.250 Kilogramm Ballast ist mit 8 Nirobolzen (M20) durch einlaminierter Stahlbolzenwrangen verbolzt, woraus sich eine sehr solide Aufhängung ergibt. Insgesamt drei Kielvarianten stehen zur Auswahl: mit 1,65 Meter (Standard), 1,35 Meter oder 1,15 Meter Tiefgang. Die Ruderanlage ist mit Vollskeg ausgeführt (mit

durchgehender V4A-Welle, vierfach gelagert in Polyamidbuchsen) – oder optional als Spatenruder am Halbskeg. Das Heck mit seinen eingefallenen Seitenkanten sorgt insbesondere bei Krängung für eine lange Wasserlinie – in der Mitte ist hinter dem senkrechten Spiegel eine Badeplattform integriert.

Rumpf und Deck werden in eigener Fertigung im Handauflegeverfahren aus GFK-Laminat unter Einsatz von im Bootsbau zugelassenen Harzen und Isophtalsäure-Feinschichten sowie Glasfasermatten und Rovinggewebe hergestellt – der Rumpf aus Massivlaminat, das Deck teilweise als Sandwichkonstruktion mit einem Kern aus Balsaholz. Sämtliche Schotten sind laut Werft allseitig am Rumpf anlaminieren und damit ebenso wie Rumpf und Deck zu einer Einheit verbunden.

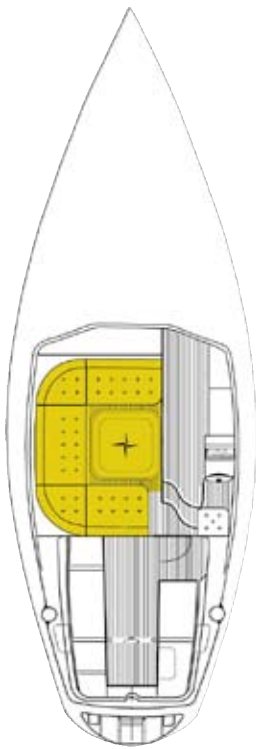
Zusammengefasst: Mag das Design auch etwas eigenwillig ausfallen und eher Individualisten ansprechen – unter konstruktiven Gesichtspunkten stellt die Sirius 32 DS ein grundsolides Konzept dar, das seiner HochseeEinstufung uneingeschränkt gerecht werden dürfte und zudem eine hohe Wertbeständigkeit erwarten lässt.

Ergonomische Decksausstattung – optimiert für kleine Crews

Und in Bezug auf die Decksausstattung generiert sich das Boot außerdem als waschechte Segelyacht. Vor allem das Cockpit präsentiert ▶

Variantenreichtum ohne Grenzen

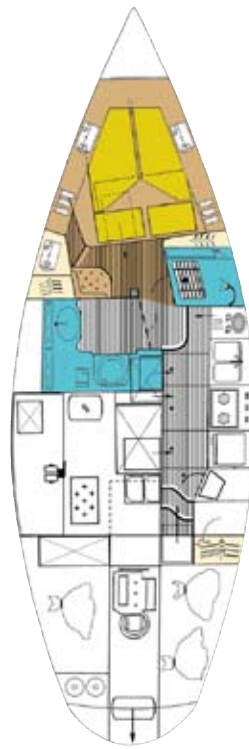
Individueller kann Serienbootsbau kaum sein. Die Werft bietet für Ihr 32-Fuß-Modell allein fünf Riggvarianten, drei verschiedene Tiefgänge, ein durch Vollskeg geschütztes Ruder oder ein leistungsorientiertes Spatenruder und mehr als 14 verschiedene Ausbauversionen an.



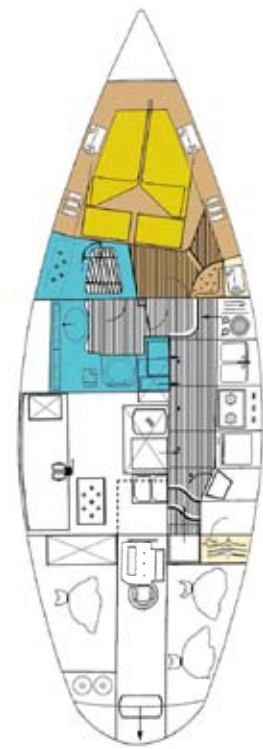
Deckssalon und Cockpitenebene



for2 Grundversion

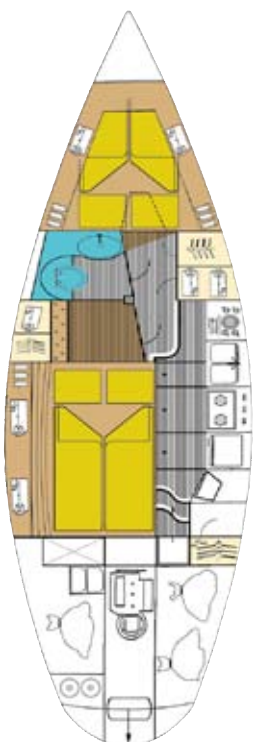


for2 mit Dusche

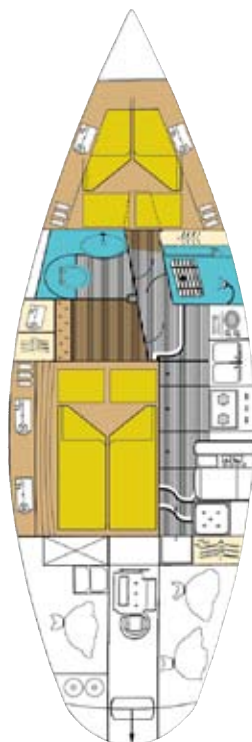


for2 mit 1,90 m hoher Dusche

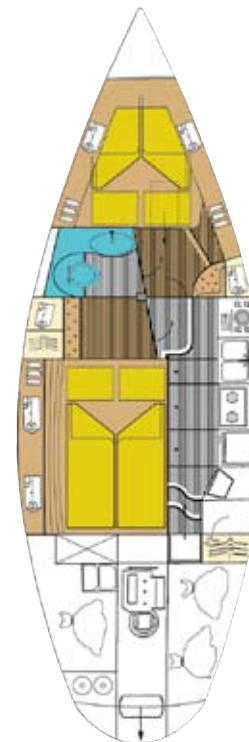
„Wir haben noch nie zwei gleiche Kunden gehabt und daher auch noch nie zwei gleiche Schiffe gebaut,“ sagt Werftchef Torsten Schmidt und beschreibt seine Freude daran, die Ideen, Wünsche und Vorlieben der zukünftigen Eigner in intensiven Gesprächen richtig kennenzulernen. Gemeinsam mit Ihnen werden Ihre Erfahrungen und die der Werft in die Konzeption und Ausrüstung der Yacht, auch im Hinblick auf



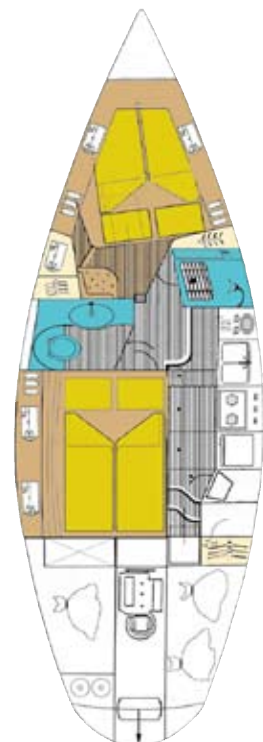
4-Kojen Grundversion



4-Kojen Version mit Dusche



4-Kojen Komfortversion

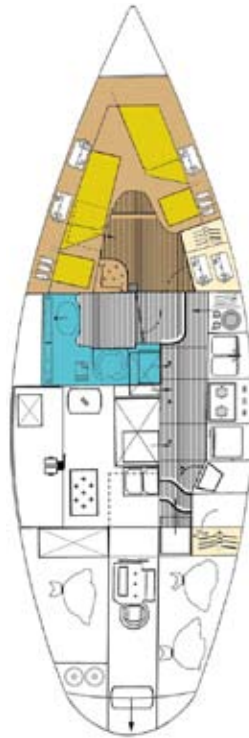


4-Kojen Komfort Version mit Dusche

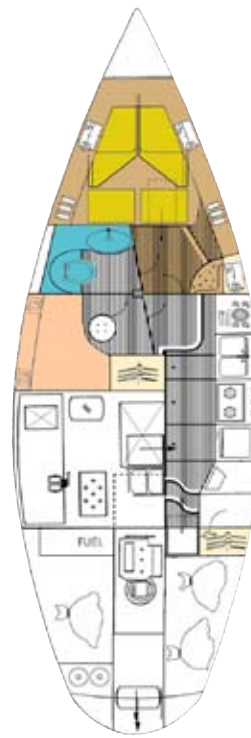
Variantenreichtum ohne Grenzen



for2
mit Mittelleinstieg



for2 mit
versetzten Kojen

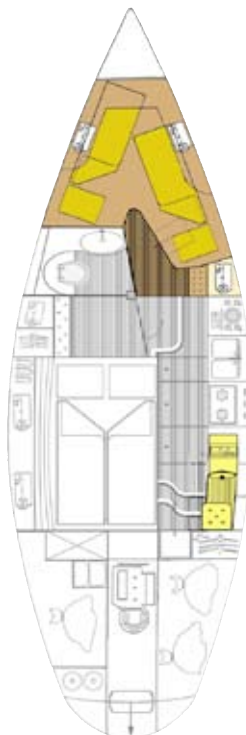


Office Room
in *for2* Version

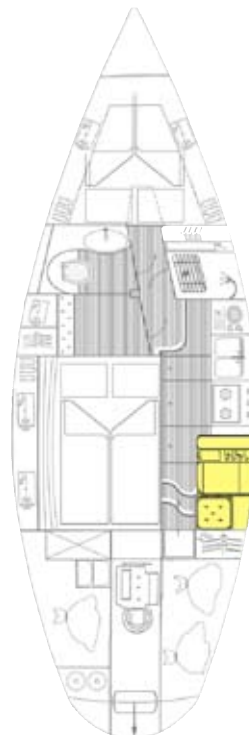


Gästekojen
in *for2* Version

das jeweilige Fahrtgebiet oder die späteren Wunschreiviere abgestimmt. Natürlich finden sich nicht nur die speziellen Ausbau-, sondern auch die Designwünsche der Eigner in den Sirius Yachten wieder. So bietet die Werft einen hellen, modern in Ahorn gehaltenen oder einen klassischen Ausbau in Mahagoni an und gestaltet das Schiff in jeder gewünschten Decks-, Rumpf- und Streifenfarbe.



Versetztes 4-Kojen-Vorschiff
und Innensteuerstand



Kartentisch
Version



Panoramablick aus Salon, Pantry und den beiden Steuerständen



So unterschiedlich wie ihre Eigner, so individuell gestaltet sind Sirius-Deckssalonyachten

sich uneingeschränkt seegerecht. Die sehr hohen Süllkanten bieten rundherum optimalen Schutz und gleichzeitig eine komfortable Rückenlehne beim Sitzen auf den Cockpitbänken. Bei Lage kann man sich mit den Füßen wunderbar an der gegenüberliegenden Bank abstützen. Die Großschot setzt in der Standardversion an einem Bügel mit Block und Klemme am Cockpitboden an und wird über eine Talje aus der Hand gefahren.

Die ebenfalls standardmäßige form schön gestaltete Pinne ist von der Ducht aus gut zu erreichen – um auch von der Süllkante bequem steuern zu können, sollte man allerdings einen Ausleger anbringen lassen, der auf der Testyacht fehlt (optional ist auch eine Radsteuerung mit Steuersäule und achterem Rudergängersitz erhältlich, bei der die Großschot an einem Bügel vor der Steuersäule ansetzt; Aufpreis: 3.465 Euro).

Die Sicht voraus wird zwar prinzipiell durch das Deckshaus etwas gemindert – durch welches man aber dank der zahlreichen großen Fenster zumindest bei gutem Wetter problemlos hindurchsehen kann und so auch sitzend ausreichenden Überblick behält. Bei Krängung findet man ebenso auf den breiten, teakbelegten Süllkanten einen guten Sitzplatz, von welchem man dann auch am Deckshaus vorbeischaun kann. Die beiden bequemen Heckkorbsitze der Testyacht sind Sonderausstattung (Aufpreis: 1.695 Euro). Zwei geräumige Backskisten, ein

Zwei-Flaschen-Gasfach und Schwalbennester bieten auch in der Pflicht viele praktische Staumöglichkeiten. Eine Sprayhood ist in der Standardausstattung nicht vorgesehen, denn vor Wind und Gischt sollte das Deckshaus bereits ausreichenden Schutz bieten – als Sonderzubehör erhält man jedoch auch ein komplettes Cockpitzelt.

Cockpitboden und -bänke sowie Lauf- und Oberdeck sind standardmäßig mit einem 10 Millimeter starken massiven Teakbelag versehen (verklebt und teilweise zusätzlich verschraubt). Hinzu kommen massive Holzscheuerleisten am Rumpf. Eine solide Seereling und stabile Haltegriffe am Kajütdach sichern den Weg aufs Vorschiff ab.

Als pfiffig erweist sich der ebenfalls teakbelegte Bugspriet der Testyacht aus Edelstahlgestänge (Aufpreis: 4.560 Euro). Er erleichtert beim Boxenanleger den Sprung an Land und dient gleichzeitig als Befestigungsplattform für ein zweites Vorstag. Auf dem Testschiff mit Kuttertakelung findet sich hier die Rollanlage für die Genua (Aufpreis Kutterstag mit Rollanlage: 3.250 Euro). Das standardmäßige Vorstag setzt an dem massiven Bugbeschlag an, dessen Unterzüge zudem den Steven vor dem Anker schützen. Letzterer hängt unter Deck in einem Stevendurchlass – Ankerrolle und -winde sind im Ankerkasten integriert.

In Sachen Segel und Rigg stehen wiederum diverse Varianten zur Auswahl. Die Testyacht ist mit einer



Pantry mit Salonkontakt

Selbstwende-Rollfock (standardmäßig 18,1 Quadratmeter) und einer zusätzlichen Genua (35,6 Quadratmeter) am optionalen Kutterstag ausgestattet. Hinzu kommt ein gelattetes Großsegel (standardmäßig mit 21,5 Quadratmeter) mit zwei Reffreihen (Einleinenreffsystem) sowie Lazy-Jacks und -Bag. Das toppgetakelte Zwei-Salings-Rigg ist für Binnenreviere optimiert, da das Schweizer Eignerpaar die Yacht vorzugsweise auf heimischen Gewässern nutzen möchte. Aber wie schon ausgeführt: Hier sind ebenso wie bei der Segelgarderobe diverse Varianten denkbar – vom leichten Raumwindsegel bis zur Mastlegevorrichtung.

Die Trimmeinrichtungen wurden auf kleine Crews ausgelegt – sämtliche Fallen und Strecker sind ins Cockpit umgelenkt und lassen sich über eine selbstholende Arbeitswinde mit vorgelagerter Fallenstopperbank auf dem Kajütdach aus der Pflicht bedienen. Hinzu kommen auf der Testyacht zwei selbstholende Genuawinschen auf den Süllkanten, die auch vom Rudergänger gut zu erreichen sind. Rohrkicker und Achterstagspanner sind Standard. Kurzum: Eine sehr ergonomische Decksrüstung, die sich auch mit wenigen Händen effektiv bedienen lässt.

Seeverhalten einer waschechten Segelyacht

Nach der eingehenden Inaugenscheinnahme sind wir gespannt,



Das Deckshaus bietet ebenso wie die hohen Sülls guten Schutz, sodass eine Sprayhood überflüssig wird – der Deckssalon erhält den Kontakt zwischen aktiver und passiver Crew

wie sich diese auf den ersten Blick so durchdacht gestaltete Yacht im Praxiseinsatz auf See verhält. Schon beim Ableger fällt uns ein weiteres Detail ins Auge: die Einhebelschaltung im Sill, bei der als Hebel eine Winkerkurbel zum Einsatz kommt. Vorteil: Unter Segeln wird der störende Hebel einfach entfernt – hier kann man sich dann nicht mehr stoßen und auch nichts mehr unklar kommen.

In der Lübecker Bucht erwartet uns an diesem sonnigen Sommertag eine mäßige, später auffrischende Brise (4 bis 5 Beaufort) – also ideales Segelwetter. Unter Vollzeug (Großsegel und Genua) kreuzen wir zunächst etwas auf. Auf maximaler Höhe – die wir in dem böigen Wind zwischen 40 und 45 Grad zum Wind ermitteln – läuft das Boot 4,7 Knoten Fahrt.

Mit weiter auffrischendem Wind nähern wir uns dabei allerdings zunehmend der Reffgrenze. Wir rollen daher die Genua ein und wechseln für die weitere Testfahrt auf die Selbstwendefock – gleichzeitig stecken wir ein Reff ins Groß. Auf optimaler Höhe bei etwa 55 Grad zum Wind kommt die Yacht unter dieser Besegelung auf 5,7 Knoten Fahrt – mit etwas aufgeschrickten Schoten bei etwa 60 Grad zum Wind sogar auf 6,2 Knoten. Nach dem Abfallen auf Halbwindkurs ermitteln wir unseren Topspeed des Tages mit 6,7 Knoten. Im Raumgang schieben wir auch ohne Vorwindsegel mit immerhin 6,4 Knoten durchs Wasser.

Der Ruderdruck gestaltet sich auch beim Segeln am Reffpunkt jederzeit problemlos beherrschbar. Allerdings braucht es schon ein wenig Druck gegen die Pinne, um die Yacht dabei in die Wende zu bewegen – was jedoch weniger an der Betakelung oder am Segeltrimm liegen dürfte, sondern vielmehr an der insgesamt etwas trägen Steuerung, die beständig einen gewissen Widerstand spüren lässt. Als Ursache kommen sowohl das nicht vorbalancierte Ruder am Vollskeg als auch der fest am Ruder montierte Autopilot in Frage. Vor diesem Hintergrund dürfte die Pinnensteuerung wohl noch die beste Wahl sein – was sie bei Booten dieser Größe für ein gefühlsvolles Steuern aber eigentlich

ohnehin ist. Wir probieren zum Vergleich auch noch einmal das kleine Rad des Innensteuerstandes aus – und hier macht sich dann die Trägheit des Systems erwartungsgemäß auch besonders deutlich bemerkbar. Ein wirklich feinfühliges Steuern erscheint am kleinen Rad daher nur sehr begrenzt möglich. Wer also keinen allzu großen Wert auf dieses Feature legt, sollte vielleicht eher den optionalen Kartentisch wählen und sich mit einer Pinnensteuerung im Cockpit begnügen (sowie vielleicht zudem das optionale Spatenruder ordern) – aber das ist letztlich eine Gewissensentscheidung. Denn der erhöhte Widerstand im System stellt die Segelbarkeit der Yacht keineswegs in Frage und dürfte daher mit etwas

erstaunlich nahe. Letztere kann es angesichts der Vielzahl unterschiedlicher seglerischer Ansprüche zwar nicht wirklich geben – aber gerade dieser Tatsache trägt die Werft durch Variantenreichtum und Flexibilität Rechnung.

Das Boot vereint gleichzeitig viele Attribute, die von typischen Fahrtencrews immer wieder als wichtige Anforderungen genannt werden. Schon allein das Zusammenspiel von Größe und Raumausnutzung setzt diesbezüglich Maßstäbe – denn bezogen auf die rein äußerlichen Abmessungen sind 10 Meter für die meisten Fahrtencrews mehr als genug.

Wenn ein solches Boot dann aber trotzdem einen Komfort und ein Raumangebot bietet, wie man es



Das Cockpit erweist sich als ergonomisch – die Yacht ist auch mit wenigen Händen einfach zu bedienen. Der Steuermann hat trotz Deckshaus guten Überblick


Gewöhnung auch hinnehmbar sein. Ansonsten machen die Bedienung von Yacht und Trimmeinrichtungen keinerlei Probleme – alles erweist sich tatsächlich als absolut praxisgerecht. Die Segeldynamik lässt ebenfalls nichts zu wünschen übrig. Die Sirius spricht gut an und setzt jede Windzunahme und Böe brav in entsprechenden Vortrieb um – oder anders ausgedrückt: Sie erweist sich auch im Praxiseinsatz als waschechte Segelyacht.

Fazit

Die Sirius 32 DS kommt der viel beschworenen „idealen Fahrtenyacht“

sonst nur von deutlich größeren Yachten kennt, kommt dies Idealvorstellungen schon sehr nahe. Und bei der Sirius kommen außerdem noch eine solide Bauweise, eine hochwertige Verarbeitung, eine hochfunktionelle Ausstattung und ein rundherum durchdachtes Deckslayout hinzu.

Auf der Gegenseite steht nicht viel mehr als eine vielleicht etwas eigenwillige Optik, die aber durchaus ihren Charme hat.

Und der mit 146.500 Euro in der zugegeben reichhaltigen Grundausstattung dennoch recht stolze Preis. Doch in puncto Preis-/Leistungsverhältnis geht auch dieser absolut in Ordnung. 

Sirius 32DS

Technische Daten

Konstrukteur.....H. Streuer/T. Schmidt
 Takelungsart.....Sloop
 Bauweise..... GFK-Sandwich
 Länge über Alles.....9,60 m
 Länge Wasserlinie.....8,33 m
 Breite.....3,18 m
 Tiefgang.....1,65 m (1,30 m/1,10 m)
 Verdrängung (Leergewicht).....5.500 kg
 Ballast (Bleikiel).....2.250 kg
 Ballastanteil ca. 41 %

Masthöhe über WL 15 m
 Segelfläche am Wind*.....39,60 m²
 Großsegel Standard 21,50 m²
 Rollfock Standard (Selbstwendefock)..... 18,10 m²

Maschine.....Volvo (Saildrive) 21 kW (30 PS)
 Tankkapazität Diesel.....100 l**
 Tankkapazität Wasser.....170 l**

Anzahl der Kabinen ohne Salon.....2***
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....6
 Stehhöhe im Mittelca. 1,85 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....7,0 kn
 Längen/Breitenverhältnis 3,02/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis*.....3,57
 Spez. Segelfläche* 7,20 m²/t

* Segelfläche der Standardversion mit Standardgroß und Selbstwende-Rollfock (optionale Rollgenua: 26,3 qm, Rollgennaker: 65,0 qm), ** Mindestangaben (höhere Tankkapazitäten optional), *** je nach Ausbaversion (hier wurde die getestete Vier-Kojen-Version zugrunde gelegt)



Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 174.800 Euro inkl. 19% MwSt.
 Darin enthalten unter anderem: Rigg inkl. Baum, Rohrkicker, Achterstagsspanner, Großsegel (inkl. Einleinenreffsystem) und Selbstwende-Rollfock, Schoten, Fallen und Strecker, Bug-/Heckkorb, Seereling, Teak auf Lauf- u. Oberdeck, Cockpitboden u. -bänken, zentrale Arbeitswinsch, Pinnensteuerung, Maschine, Positionsleuchten, Vier-Kojen-Ausbau mit Eignerzimmer unter dem Salon, Innensteuerstand, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (66 Ah Starter- und 100 Ah Verbraucherbatterie), Druckwassersystem, Bugbeschlag, Anker mit Winde, Trosse und Kettenvorlauf, Holzausbau, Polster, Pantry mit Zwei-Flammen-Gaskocher und Backofen, Kühlschrank mit Eisfach und Niro-Doppelspüle, Nasszelle mit Waschtisch und Pump-WC mit Fäkalientank

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....40°-45° 4,7 kn
 Optimale Höhe.....55° 5,7 kn
 Aufgeschrickt60° 6,2 kn
 Halber Wind.....90° 6,7 kn
 Raumgang.....140° 6,4 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Großsegel im 1. Reff und Rollfock, Windgeschwindigkeit: ca. 14-18 kn, Wellenhöhe: rund 0,5 m

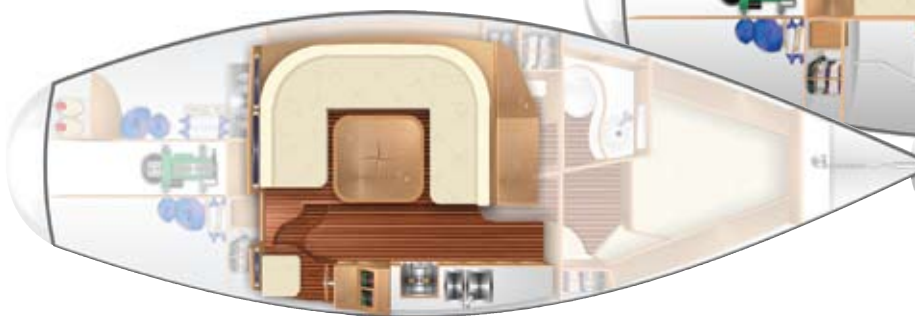
Werft

Sirius-Werft GmbH
 Ascheberger Straße 68, D-24306 Plön
 Telefon: 0 45 22 - 45 65, www.sirius-werft.de

Ausbau auf mehreren Ebenen: rechts die Ebene der Kabinen (Vier-Kojen-Version)...



Grafik: Michael Herrmann



... links die Ebene des darüberliegenden Deckssalons und die auf einer Art "Zwischenebene" angeordnete Pantry (mit direktem Kontakt zum Salon)