

Das Schiff des Chefs

Wertboss Peter Schmidt erfüllte sich seinen Traum: Eine 38 DS in Langfahrtausführung

SIRIUS 38 DS

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Georg Nissen
CE-Entwurfskategorie	A ⁺ -Hochsee
Lüa (Rumpflänge)	11,40 m
Gesamtlänge	12,00 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,65 m
Breite	3,50 m
Tiefgang/Testschiff	1,60/1,80 m
Theoret. Rumpfgeschwindigkeit	7,54 kn
Gewicht	8,3 t
Ballast/-anteil	2,9 t/40 %
Masthöhe über WL (Testschiff)	15,85 m (16,70 m)
Großsegel (Testschiff)	29,6 m ² (32,2 m ²)
Rollgenau (Testschiff)	37,6 m ² (46,8 m ²)
Segeltragezahl (Testschiff; $\frac{A}{V}$)	4,2 (4,7)
Maschine/Testschiff	MD 2040/DV 48; 38 kW/48 PS
Kraftstofftank	Edelstahl/150 l
Frischwassertank	Edelstahl/235 l
Fäkalientank	Edelstahl/70 l

Rumpf- und Decksbauweise Handauflegeverfahren mit Isophthalisäureharzen unter Verwendung von Roving und Matten. Rumpf als Massivlaminat. Deck in Sandwichkonstruktion mit Balsaholzern. Auf Wunsch gegen Aufpreis mit GL-Zertifikat. Epoxid-Osmosebehandlung auf Wunsch (7 Jahre Garantie).

HEBELARMKURVE



Die Kurve bezieht sich auf das Standardschiff mit 1,60 m Tiefgang. Das größte aufreichtende Moment liegt bei 57 Grad. Der theoretische Kenterpunkt liegt bei 122 Grad. Das maximale Aufreicht-Moment ist mit 5,2 tm angegeben.

► MESSWERTE (INNEN)

Maße für Standardschiff und Testschiff identisch	
Koje/Eignerkoje (6-K-Version)	2,00 x 1,65/1,60 m
Koje/Vorschiff	2,00 x 1,55/1,00 m
Koje achtern	2,00 x 1,50/1,30 m
Stauraum Vorschiff	ca. 2100 l
Stauraum Salon/Navigation	ca. 1130 l
Stauraum Pantry	ca. 1500 l
Stauraum Achterkammer	ca. 950 l
Stauraum Backskiste	ca. 2400 l
Stauraum Nasszelle/Werkstatt	ca. 400/400 l
Höhe Vorschiff	1,90 m
Höhe Salon	2,00 m
Höhe Achterkammer	1,90 m
Höhe WC-Raum	1,90 m
Höhe Duschaum	1,80 m

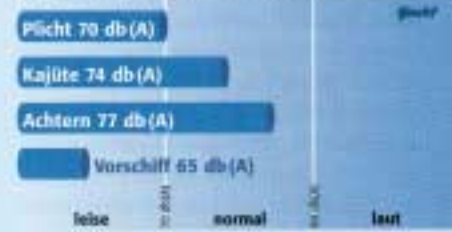


Viel Platz für Aggregate: Im Werkstatt-Raum befindet sich die 230-Volt-Station

► MESSWERTE (MOTOR UND SEGEL)

SCHALLDRUCKPEGEL

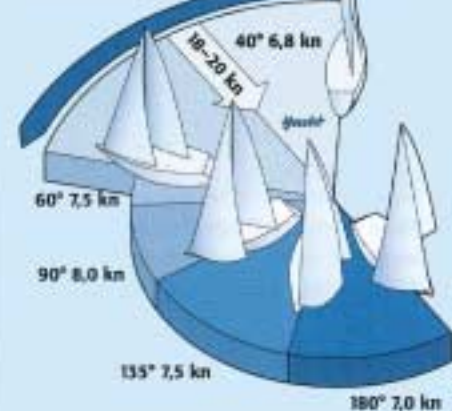
Gemessen in Marschfahrt (60 % der Höchstzahl): 7,5 kn, 2300 min⁻¹



Dank der starken Motorisierung wird die wirtschaftliche Marschfahrt bei 60 % der maximalen Drehzahl erreicht; dadurch ergibt sich ein geringer Geräuschpegel

SEGELLEISTUNGEN ohne Abdrift

Wendewinkel 80°



Das Testschiff war mit einer doppelten Roll-Vorsegelanlage ausgerüstet. Die Werte wurden mit vollem Loten-Großsegel und voller Genua gemessen

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 18–20 kn
Windstärke 5 Bft, Wellenhöhe 0,5 m

Segelfläche

Großsegel 32,2 m², Vorsegel 46,8 m²

Die gemessenen Geschwindigkeiten beziehen sich auf diese Bedingungen

► AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	429 900 Mark
Motor (Volvo Penta), Großsegel, Genua, Schoten, Relling, Pos.-Beleuchtung, Kompass, Polster, Pantry/Kocheher, Lenzpumpe, WC, Anker/Leine, E-Kühlschrank, Faltpropeller, Antifouling-Anstrich	inklusive
Fäkalientank	2620 Mark
Segelkleid	675 Mark
Fender und Festmacher	250 Mark
Zuwaterlassen/Übergabe	1995 Mark
Preis (nach YACHT-Definition)	435 040 Mark
Darüber hinaus im Preis enthalten (Auszug) Teakdeck, E-Ankerwinde, Lot, Log	
Testschiff-Aufpreis	157 000 Mark
Testschiff-Ausstattung (Auszug) Bugspriet, 5-Fock, 2 Roll-Vorsegel, Kugellager-Rutscher, GPS-Kartenplotter, Windmessanlage, UKW, Autopilot mit Fernbed., Heizung, Heckanker, Landanschluss, Warmwasser-System, Grauwassertank, Mahagoni/Ahorn, Werkstatt-Raum, Rettungsinsel plus zirka 100 Einzelpositionen	
Osmosegarantie (Extrabehandlung)	5 (7) Jahre
Generelle Garantie	2 Jahre
Werft	Sirius-Werft GmbH, 24306 Plön, Tel. 04522/45 65, Fax 45 61; Internet: www.sirius-werft.de

Yacht - BEWERTUNG

Gutes Design und ein sehr sorgfältiger Ausbau sichern der Sirius 38 DS eine lukrative Marktnische. Sie segelt gut, lässt sich sicher unter Maschine fahren und bietet unter Deck einen durchdachten Wohnraum mit vielen schönen Detaillösungen. Ein Schiff für die lange Fahrt.

► Konstruktion

- Linienführung
- Raumaufteilung
- Konzept
- Relativ schmale Seitendecks
- Keine Sprayhood über Schiebekiel

► Segelleistung und Trimm

- Segel Eigenschaften
- Praxiserrechter Segelplan
- Leichtes Manövrieren/Innensteuerstand
- Wenden mit der Genua

► Wohnen und Ausbaugüte

- Gelungener Deckssalon
- Hoher technischer Standard
- Maschinen-Installation
- Sehr große Fensterflächen/starker Sonneneintat

► Ausrüstung und Technik

- Solides John-Rigg
- Gut stehende Segel
- Sehr gutes Oberflächen-Finish
- Kein Traveller
- Wenig Licht/Lüftung im Werkstatt-Raum

FOTOS: H.-G. BENSSEL/LAYDOUT: N. CAMPB

Mehr geht nicht: Die 38er ist mit allem bestückt, was man auf langen Reisen benötigen könnte

Sonderdruck aus *Yacht* 10/2001

Peter Schmidt aus Schleswig-Holstein scheint nach 30 Dienstjahren am Ziel seiner Träume angelangt zu sein: Zeitgleich mit der Übergabe seiner Sirius-Werft ließ sich der Plöner eine 38er nach seinen ganz persönlichen Wünschen bauen – für die lange Fahrt, versteht sich. Vor dem Start hatten wir Gelegenheit, diese mit allen Raffinessen ausgestattete Sonderausführung exklusiv zu testen. Das Chef-Schiff entstand aus der 11 Meter langen und bewährten 36er. Es ist 40 Zentimeter länger und mit 7,25 Tonnen genau 300 Kilogramm schwerer. Das gelungene Grundkonzept von Designer Georg Nissen indes ist gleich geblieben: eine gut segelnde Deckshaus-Yacht mit Innensteuerstand für vier bis sechs Personen.

Das Wetter wird zur Nebensache

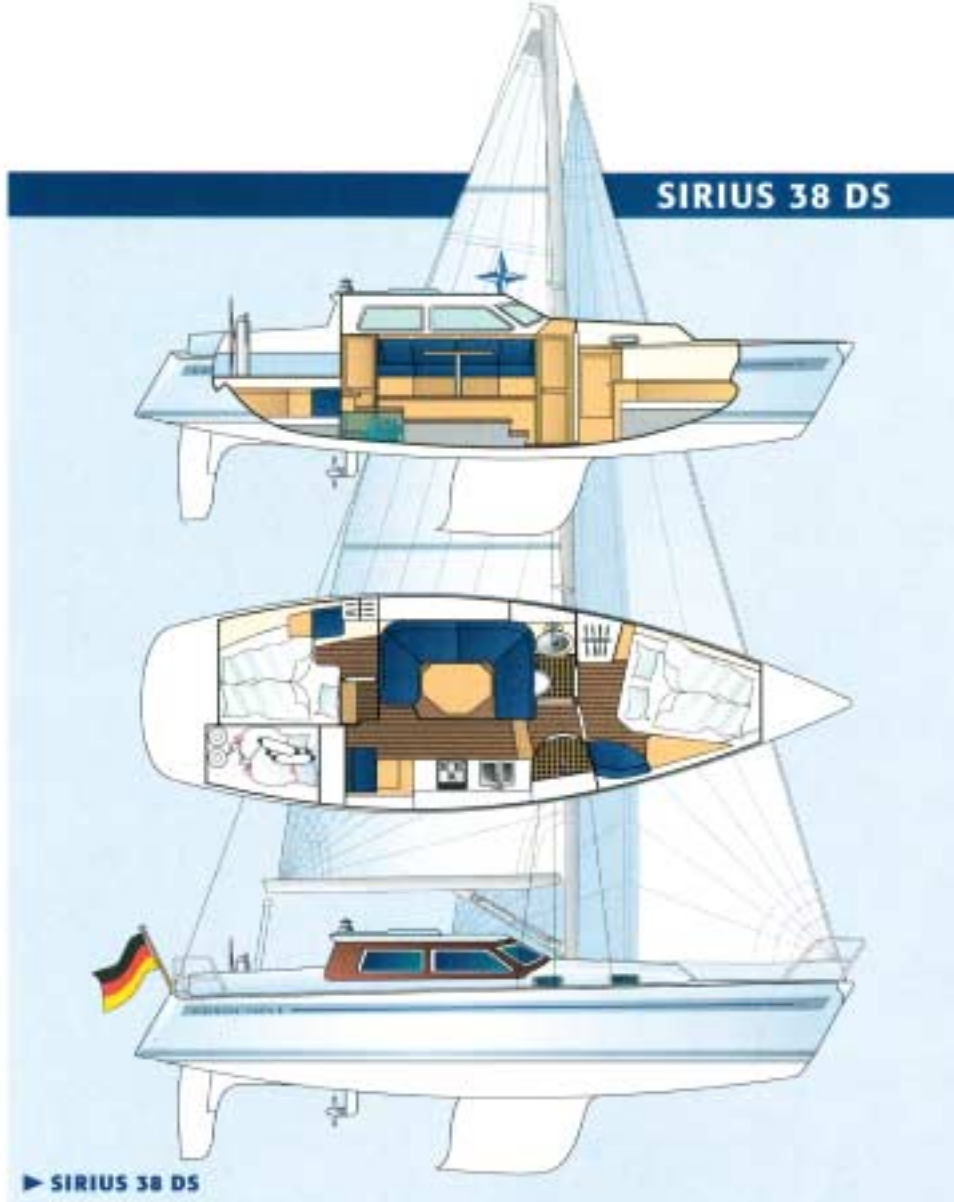
Generell folgen alle Sirius-Yachten der jüngeren Generation ausnahmslos denselben Grundprinzipien: Moderne Unterwasserschiffe, gepaart mit effektiven Segelplänen einerseits, und großvolumige Innenräume mit komfortablen Deckssalons andererseits sollen angenehmes Segeln und Reisen unter allen Wetterbedingungen ermöglichen. Die starken Motorisierungen sind bei Flaute ebenso hilfreich wie bei kräftigem Wind oder mächtiger Strömung gegenan.

Für die Praxis bedeutet dies: Bei schönem Wetter sitzt die Crew im großen Achtercockpit. Wenn es regnet oder stürmt, zieht sich die Mannschaft in den Deckssalon zurück, von wo ein kleiner Joystick die Kursbefehle des Steuermanns auf das Ruder oder die Selbststeueranlage überträgt. Alternativ erhält der Kunde einen kompletten Innensteuerstand mit großem Rad und separatem Sitz.

Natürlich lässt sich dieses Raumkonzept nicht bei flachbordigen Schiffen mit konventionellem Aufbau erreichen, und so sind denn die Sirius-Yachten in der Regel etwas höher als die üblichen modernen Fahrtenyachten. Das Verhältnis von Schiffslänge zu Freibordhöhe aber ist ausgewogen, was der Sirius auf dem Wasser und insbesondere unter Segeln eine sehr ordentliche Figur verleiht.

Solider Bau mit Balsa-Sandwich

Rumpf und Deck entstehen aus handaufgelegtem Laminat unter Verwendung von Rovings und Isophthalsäureharzen, was eine gute Osmose-Resistenz bewirkt.



SIRIUS 38 DS

Ein gemäßiger, moderner Riss mit langer Wasserlinie von Designer Georg Nissen aus Laboe. Das Ruder wird sicher an einem Halbskeg geführt. Dank des großen Ruderblatts ist das Manövrieren trotz des deutlichen Abstands zwischen Prop und Ruder noch gut möglich. Das Topp-Rigg verlangt wenig Trimmarbeit. Als Standard wird eine Roll-Genua angeboten. Das Testschiff war mit doppelten Rollvor-segeln ausgerüstet, was eine optimale Anpassung an die verschiedenen Windgeschwindigkeiten erlaubt. Die großen Fensterflächen des Deckssalons ermöglichen eine optimale Rundumsicht.	Lüa (Rumpflänge) 11,40 m LWL (Wasserlinienlänge) 9,55 m Breite 3,50 m Verdrängung 8,3 t Segelfläche 67,2 m ² Segeltragezahl! (Groß u. Genua)... 4,23 Preis* 435 040 Mark Gebaut seit 1999 Stückzahl 6
--	--

Der Rumpf wird massiv laminiert. Das Deck ist eine Sandwich-Konstruktion mit einem Kern aus Balsaholz. Der Kiel wird mit Flansch untergebolzt; das Ruder ist sicher an einem halben Skeg geführt.

Ein Bukh-Diesel mit 48 PS und Saïldrive-Antrieb sitzt direkt unter dem Niedergang. Das Rigg stammt aus Dänemark von John, die Segel von Moritz aus Lübeck. Das Standardschiff hat ein 29,6-Quadratmeter-Latten-Großsegel und eine 37,6-Quadratmeter-Rollgenua. Die Schmidtsche Langfahrt-Edition dagegen weist zwei Rollvorsegel auf: eine selbstwendende Kreuzfock und eine Genua.

Leicht und locker auf dem Ruder

Mit etwa 20 Knoten pfeift der Wind durch das hohe Rigg der 38er im Geltinger Hafen an der Ostsee. Kaum hörbar zieht der gut isolierte Diesel das Schiff aus der Box. Trotz des großen Schlauchboot-Tenders, der an seinen Davits ordentlich Wind fängt, zieht die Sirius rückwärts zielgenau aus der Box des engen Hafens. Das große Ruderblatt macht's möglich.

Draußen vor der Einfahrt schiebt die Yacht unter Vollgas mit mächtiger Heckwelle deutlich über Rumpfgeschwindigkeit durch das Wasser. Für Marschfahrt reichen zirka 60 Prozent der maximalen

Drehzahl. Bei zirka 2300 Umdrehungen an der Kurbelwelle schafft das Schiff immer noch etwa 7,5 Knoten Fahrt. Jetzt machen sich die großen Leistungsreserven positiv bemerkbar – die Sirius ist mit 6,6 PS pro Tonne sehr gut bestückt. Der Diesel ist in diesem Drehzahlbereich kaum zu hören. Die Vibrationen halten sich ebenfalls sehr in Grenzen.

Erfreulich sind auch die Eindrücke unter Segeln. Nach dem Setzen des Lattengroß und Ausrollen der Genua nimmt das Schiff behände Fahrt auf und legt sich hoch am Wind auf die Backe. Es ist spürbar, dass die volle Segelfläche bei 5 Beau-

fort zu groß ist. Jedoch ist das eine willkommene Gelegenheit, die Yacht im Grenzbereich kennen zu lernen und zu testen, ob die Luvgerigkeit beherrschbar bleibt. Leicht und locker lässt sich das Schiff auf Kurs halten. Trotz maximaler Krängung von rund 30 Grad ist keinerlei übertriebene Tendenz zum Hochluven zu verspüren.

Mit leicht aufgefierten Schoten liegt die Maximal-Geschwindigkeit bei locker 8 Knoten; manchmal zittert der Zeiger noch etwas darüber. Da kommt Segelfreude auf, die sich auch in des Eigners Miene deutlich widerspiegelt. „Das ist 'ne

echte Segelyacht – trotz Deckssalon“, zeigt sich Peter Schmidt begeistert. Im Handumdrehen lässt sich die Genua ein- und die Fock ausrollen. Sofort geht die Schräglage am Wind deutlich zurück. Dennoch wird's bei dem vorherrschenden Wind nicht viel langsamer.

Zwei Vorstagen und zwei verschieden große Rollvorsegel sind besonders auf Langfahrt-Yachten von Vorteil. Der einzige Nachteil dieser Anordnung ist das Kreuzen mit der Genua. Die muss bei der Wende dann zum großen Teil eingerollt werden, damit sie vor dem zweiten Stag entlang geführt werden kann. Dann ist es auf kurzen Kreuzschlägen besser, mit der kleineren Kreuzfock zu segeln, selbst wenn die natürlich bei leichten Winden weniger Vortrieb erzeugt.

Bei den 5 Beaufort während des Tests reicht die Selbstwendefock locker aus, um gut voranzukommen. Die Wenden sind in wenigen Sekunden abgeschlossen – ohne dass die Crew auch nur einen Zentimeter Schot verändern müsste; lediglich der Steuermann ist in dem Manöver noch gefordert. Wenn das Wetter mitspielt, können es sich die Mitsegler an Deck bequem machen. In den Heckkorb sind zwei ergonomisch ausgeformte Sitze eingepasst, die sogar bei viel Lage sicheren Halt bieten. Auch an diesen Details zeigt sich der Feinschliff einer erfahrenen Werft.

Kurzum: Das Segeln mit der Sirius macht Spaß. Selbst die anfängliche Furcht vor Sichtbehinderung durch den Aufbau stellt sich als unbegründet heraus, weil es sich gut an der Seite vorbeischaun lässt. Und notfalls kann der Rudergänger durch die großen Scheiben hindurchsehen, was weniger problematisch ist, als durch die üblicherweise zerknitterten Sprayhood-Scheiben zu blicken.

Einwandfrei ist ebenfalls die Bedienung von Großschot, Ruderrad und Genuaschoten. Ein Traveller ist nicht vorgesehen, >



Leichtes Wenden: Kugellagerschiene für Selbstwende-Fock



pfiffiger Innensteuerstand



Besser Anker: integrierter Bügelanker und Elektro-Winch



In voller Fahrt...



...das stilvolle Wohnambiente genießen...



...und Segelspaß pur erleben

daher wird der Twist über den kräftigen Rohrkicker eingestellt. Das Achterstag wird mittels Spindelspannern getrimmt.

Saubere deutsche Wer(f)tarbeit

Der Ausbau der Sirius ist wie gewohnt besonders sorgfältig ausgeführt. Hier setzt Bootsbaumeister Törsten Schmidt eine lieb gewordene Tradition des Vaters fort: Nicht Masse, sondern Klasse ist das Credo der Werft.

Egal, ob Teakdeck, Holzaufbau oder Interieur: Bei dieser Yacht kann man wahrlich in alle Ecken sehen. Alle Türen schließen tadellos, alle Schubladen gleiten leicht, alle Bodenbretter lassen sich ohne zu klemmen hochheben. Ebenso muster-gültig ist die technische Installation – sei es die der Flektrik, des Wassersystems oder der Maschine.

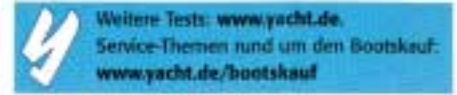
Die Oberflächenbehandlung der außen liegenden Holzteile besteht aus dem seit Jahren bewährten Benar-Lacköl, das in vierfacher Schicht aufgetragen wird. Dies hat gegenüber einer reinen Lackierung den Vorteil, dass die Beschichtung nicht vollständig durchhärtet, elastischer bleibt und nicht von Wasser unterlaufen werden kann. Außerdem lässt sich diese Oberfläche sehr leicht nachbehandeln. Der Mahagoni-Ahorn-Ausbau innen wird mit einem sehr harten, einkomponentigen Siegelack mehrfach beschichtet.

Das Schiff ist mit vier oder sechs Kojen zu haben, aber auch andere Aufteilungen sind realisierbar. Das ist der Vorteil einer mittelgroßen Werft, die dank Einzelfertigung noch in großem Maße auf Kundenwünsche eingehen kann.

Für die technische Ausstattung kauft Sirius nur bei namhaften Groß-Herstellern. Die Standard-Maschine stammt von Volvo (MD 2040). Der auf dem Testschiff installierte Bukh-Diesel ist speziell für den Werft-Chef geliefert worden, der sich mit diesen Aggregaten seit vielen Jahren bestens auskennt.

Die hohe Nachfrage nach der 38-Fuß-Yacht belegt, dass der Standardpreis von 435 000 Mark marktgerecht kalkuliert ist. Und es liegen schon Bestellungen für die immerhin 157 000 Mark teurere „Chef-Ausführung“ vor.

Michael Naujok



WENN DER WERFTCHEF DIE WAHL HAT ...



Peter Schmidt, mit 60 Jahren ein sportlich durchtrainierter Aussteiger, segelt seit seiner frühesten Jugend. Er war über Jahre hinweg in der Jollenkruzer-Szene ein viel beachteter Regatta-Teilnehmer und brachte es 1991 bis zum deutschen Vizemeister. Segeltrimm und Segelspaß stehen heute ganz oben auf seiner Prioritätenliste. Dennoch möchte er auf Maximal-Komfort nicht verzichten: „Mit der 38er will ich bei jedem Wetter unterwegs sein, ausgedehnte Reisen machen und lange auf dem Schiff mit meiner Crew leben. Diese Ziele kann man nur mit einer Deckshaus-Yacht realisieren.“

Die erste Reise führte unter Motor von der Ostsee über Elbe-Trave-Kanal, Elbe-Seiten-Kanal, Mittelland-Kanal sowie über Rhein und Maas durch Holland, Belgien und Frankreich schließlich über die Rhône und deren Zubringer nach Marseille. Insgesamt 320 Schleusen mussten bewältigt werden. Zwei Monate dauerte die Reise in den Süden. Dabei war besonders die Technik unter Deck gefordert. Das Rigg folgte per Lkw nach. Jetzt will Peter Schmidt mit seinem Traumschiff das Mittelmeer bereisen. Hier sollen die großen Solar-Kollektoren und das integrierte Sonnensegel voll zum Einsatz kommen.



Hoch montiert: Unter dem Edelstahlbügel versteckt sich das Bimini-Verdeck



Viel Platz: Der Bügel nimmt Solarzellen, das Hecklicht und die Radarantenne auf



Tief gestapelt: ein Extra-Staufach für die einfache Ladung der Klappfahrräder



Mehr Licht: Der luftige und gehoben ausgestattete Deckssalon bietet Platz für sechs



Hobbykeller: die komplett eingerichtete Werkstatt



Ordentliche Stauräume: Spezialfächer für Ausrüstung



Navi-Ecke: Der Laptop hat ein eigenes Schiebefach