

# Der YACHT Fahrbericht

## Sirocco 9,03-m-See- kreuzer aus GFK

**Mit einem modernen Rumpf in Halbtonnergröße und tourenmäßigem Innenausbau zählt die Sirocco zu den schnellen Fahrten-schiffen, die auch in Regatten erfolgreich abschneiden können.**

Kein Schuß, keine Startflagge — nichts! Und trotzdem: Start! „Abfallen“, Winschen rasseln, „Schot dichter!“ Wir liegen schön frei, noch 24 Stunden, dann sind wir im Ziel...

Für diesen YACHT-Fahrbericht hatten wir uns etwas Besonderes ausgedacht. Da die Sirocco als Halbtonner angeboten wird, sollten die Regattaeigenschaften etwas mehr aufs Korn genommen werden. Also meldeten wir das Boot zu

einer 24-Stunden-Regatta auf dem IJsselmeer, bei der es darum ging, innerhalb dieser Zeit — unter Beachtung vorgeschriebener Bahnmarken — möglichst viele Meilen abzusegeln. 60 IOR-vermessene Boote hatten gemeldet, und so hofften wir, während des Regattaverlaufs ausreichende Geschwindigkeitsvergleiche zu bekommen.

Das Vorführboot war allerdings mit einigen zusätzlichen Ausrüstungsgegenständen (Gewicht!) versehen, so daß unsere Erwartungen „auf Sieg“ gedämpft blieben. Dieses Vorurteil war falsch! Schon bald sahen wir von unserem Start nur noch die grün-roten Positionslampen, denen wir raumschots, bei 2 Windstärken, stetig davonzogen. Diese Leichtwetter-Überlegenheit stellten wir später auch beim Kreuzen und auf Vormwindkursen fest. Das funktioniert natürlich nur, wenn man versteht, mit „lockeren Schoten und Segeln“ zu fahren. Möglichkeiten zum Verändern der Liekspannungen sind vorhanden.

Auch bei Mittelwetter hatten wir gegenüber vergleichbarer Konkurrenz beste Chancen. Die Segel standen gut, und das Boot lag auf jedem Kurs sicher auf dem Ruder. Eines beeindruckte uns besonders: Der exzellente Wasserablauf! Die geringe Wellenbildung am Heck zeugt vom Talent des bekannten englischen Yachtkonstrukteurs Angus S. Primrose. Natürlich interessierte uns auch das „Durchstehvermögen“ raumschots unter Spinnaker; bei wieviel Grad Schräglage läuft das Boot aus dem Ruder? Wir probierten es unter den verschiedensten Bedingungen und stellten bei einem scheinbaren Windeinfallswinkel von 90 Grad fest, daß diese Grenze erreicht ist, wenn das Leedeck knapp eine Handbreit über dem Wasserspiegel liegt. Das kann sich sehen lassen!

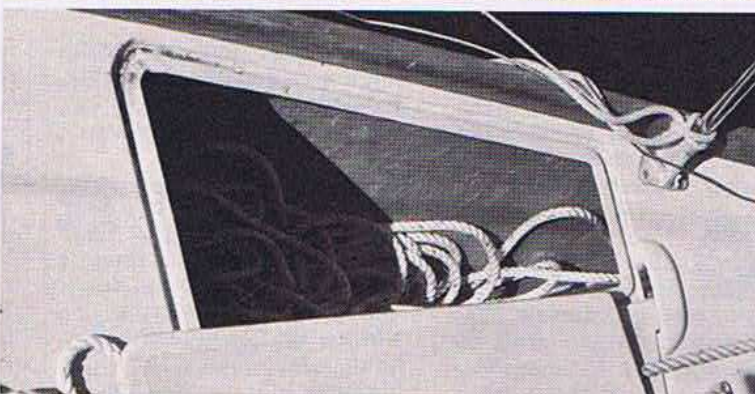
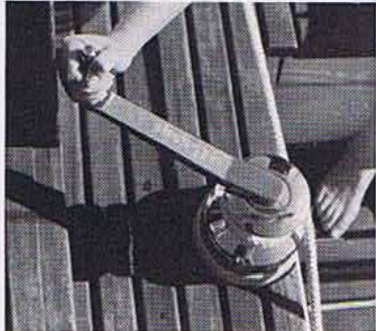
In härteren Böen und bei noch spitzer einfallendem Wind mußten wir abfallen und die Leeschot fieren. Als letzte Möglichkeit blieb dann noch das totale Fieren. Bei diesen Experimenten, besonders im Seegang, verwünschten wir die Pinnenanlage. Eine maximale Auslenkung des Ruderblatts von 32 Grad genügt einfach nicht. Man muß hin und wieder mal mehr Ruder legen, auch auf die Gefahr hin, daß die laminare Strömung am Blatt abreißt und eine bremsende Wirkung eintritt. Durch die geringe Pinnenauslenkung fühlten wir uns auch bei Hafenmanövern unter Segel eingeschränkt.



Der Achterstagspanner könnte größer sein, es spannt sich dann leichter

Bug- und Heckkorb sowie der Rest des „Seezauns“ machen einen strapazierfähigen Eindruck

An der Fockwisch-Kurbel kann es blutige Hände geben, man kollidiert mit der Kajütwand





stabiles, wasserdichtes Alu-Luk auf dem Kajütdach. Gut zu erkennen die nach achtern laufenden Fallen

Der gute Wasserablauf erklärt sich durch das jollenförmige Unterwasserschiff



occo: L<sub>ü</sub>a 9,03 m, LWL 7,03 m, Breite 2,82 m, Tiefg. 1,68 m, tr. 2,97 t, Ballast 1,4 t, Segelfl. Fock 29,2 m<sup>2</sup>, mit Genua 46 m<sup>2</sup>, nnwert nach IOR 21,5 ft, Preis Standardausführung 47 100 DM ei Vertrieb Schlender-Yachten, 405 Mönchengladbach, Werft ufacturas Mistral S.A./Spanien

und Ankertampen können eige teilten Ankerkasten int untergebracht werden

Wie verhält sich dieses etwa drei Tonnen schwere Boot bei härterem Wetter? „Hartes Wetter“, das heißt in unserem Fall: Windstärke 6 mit kurzem, ruppigem Jsselmeer-Seegang. Ganz gleich, ob wir das Boot mit unnötig viel Segelfläche gegen die Wellen preßten, oder nach den Regeln guter Seemannschaft mit kleinem Vorsegel und gerefftem Groß kreuzten, stets setzte das Vorschiff weich in die See ein. Ruderdruck machte sich erst mit vollem Großsegel und Genua I bemerkbar, dann kam auch Wasser an Deck. Das mag zum Teil an der etwas zu bauchigen Genua gelegen haben – es fehlt dem Boot unserer Meinung nach aber auch der notwendige Ballast. Das Vorsegel muß deshalb rechtzeitig gegen das nächstkleinere gewechselt werden.

Das Reffen des Großsegels funktionierte zufriedenstellend, Vor- und Achterliek werden zum Baum heruntergezogen, das dazwischenliegende Tuch mit (zu dünnen!) Bändseln festgezurt. Beim Reffmanöver ging uns eine Fallwisch-Kurbel über Bord; die Großfallwisch am Mast hatte keine Arretiervorrichtung für die Kurbel. Hat man die Segelfläche derart verkleinert, daß nur hin und wieder Wasser an Deck kommt, liegt das Boot ausgezeichnet auf dem Ruder. Besonders viel Spaß machte es, bei etwa Windstärke 5, raumschots mit großer Genua und ungerefftem Großsegel auf den Wellen zu surfen. Wird es auf diesem Kurs mal zu hart, lohnt es sich unserer Meinung nach, zuerst das Großsegel zu reffen und dann für Vorsegelverkleinerung zu sorgen.

Das Rigg machte unter allen Bedingungen einen soliden und vernünftigen Eindruck, die beiden Oberwanten waren lediglich einen Tick zu lang geraten. Der Alu-Mast steht in einer Niro-Wanne auf dem Kajütdach, der Mastdruck wird unter Deck sicher aufgefangen. Der Achterstagspanner sollte eine Nummer größer gewählt werden.

Die Standard-Decksausrüstung und der Bedienungskomfort über Deck entsprechen mehr als dem üblichen Tourenboot-Niveau. Die außen am Mast laufenden Fallen für Vorsegel, Spinnaker sowie Spinnaker-Toppnant und -Niederholer werden über Deck nach achtern zum Cockpit geführt. Das alles bewährte sich gut. Zum Regattasegeln sollte man einige Klampen gegen Kamm- oder Curry-Klemmen austauschen.

Anfangs kamen wir mit der Zweigang-Fockwisch auf dem Brückendeck nicht zurecht. Der

Griff der Winskurbel schwenkte sehr dicht an der Kajütwand vorbei, so daß es abgestoßene Handknöchel gab. Später faßten wir die Kurbel so an, daß beim Drehen immer noch ein paar Millimeter Zwischenraum blieben. Das selbstlenzende Cockpit ist groß genug für drei bis vier Personen bei Schwerwetter und bietet bei Flaute etwa sechs Personen genügend Bewegungsraum. Die beiden Backskisten haben weit übergreifende Deckel, so daß auch bei hartem Wetter kein Wasser hineingelangt. Der achtere Teil des Cockpits ist für eine Rettungsinsel vorgesehen; ein idealer Platz beim Tourensegeln, zum Regattasegeln jedoch ungeeignet, da sich das Massenträgheitsmoment des Bootes vergrößert. Die serienmäßig gelieferten Spinnakerwinschen achtern im Cockpit sind richtig dimensioniert und stabil montiert. Nur der Heckkorb verhinderte eine 360-Grad-Drehung der Kurbel.

Scharfkantige Beschläge, Holzteile oder Kunststoff-Formen mit besonders eckigen Kanten fanden wir nicht an Deck. Alles war hübsch abgerundet und körperfreundlich. Das ist besonders wichtig, wenn man Kinder oder Gäste an Bord hat, und trägt zur Langlebigkeit des eigenen Özeugs bei.

Unter Deck gelangt man ohne größere Verrenkungen über das durchgehende Brückendeck und die Niedergangstreppe. Es ist alles vorhanden, was eine urlaubsreife Mannschaft so braucht. Die Stehhöhe im Salon beträgt maximal 180 Zentimeter. Die fünf Kojen sind bequem und über zwei Meter lang, die Vorschiffskojen lassen sich ohne viel Umstand in eine großflächige „Liegewiese“ umbauen. Auch die Doppelkoje in der Dinette ist in wenigen Sekunden hergerichtet.

Wochenendtouren können durchaus zu fünf unternommen werden, längerdauernde Törns besser mit kleinerer Mannschaft; je nach Platzanspruch. Nach dem dritten Grog ließ sich am Dinette-Tisch gemütlich zu fünf sitzen, beim ausgiebigen Frühstück langte der Platz dann nur noch für drei. Der vierte fand Platz auf der gegenüberliegenden Hundekoje.

Außergewöhnlich großflächig ist die Pantry. Der zweiflammige, halbkardanisch aufgehängte Gaskocher (Gasflasche im Cockpit) sowie Spüle und Ablagefach erwiesen sich im Hafen genauso zweckmäßig wie beim Segeln. Stauraum für Bestecke, Geschirr, Töpfe und Pfannen befindet sich in unmittelbarer Nähe darunter. Nahrungsmit-tel lassen sich entweder in der Kühlbox, in den sechs Fächern unter Deck (unterhalb der Fenster) oder auch unter den Kojen stauen.

Die mit massiven Holzklappen verschlossenen sechs Fächer unter den Seitendecks haben den Nachteil, daß sie sich bei starker Sonneneinstrahlung auf das Deck sehr aufheizen. Ein luftdurchlässiger Verschluss würde Abhilfe schaffen. Staumöglichkeiten für persönliche Sachen wie Pullover gibt's entweder im kleinen Kleiderschrank oder in sechs weiteren abgeschlossenen Schapps im Vorschiff. Für Waschsachen ist im WC-Raum geschlossener Platz vorgesehen.

Obwohl das (kalte) Duschen mit einer Handbrause in diesem groß genug bemessenen Raum möglich ist, fanden wir keinen Gefallen daran, dafür ist der Platz denn doch etwas eng. Aber eine gute Möglichkeit wäre, die Handbrause einfach durch das runde Lüftungsfenster an Deck zu geben und dann dort zu duschen. Die Zuleitung müßte dafür nur etwas länger sein. Ein zweites Bull-eye befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite über dem Kleiderschrank.

Der verstellbare Kartentisch an Backbord über der Hundekoje ist angenehm groß, das nicht benutzte Kartenmaterial kann innerhalb des Tisches aufbewahrt werden. Noch ein Wort zum Motor. Der 7,4 kW (10 PS) Volvo Diesel ist gut isoliert, durch Entfernen der Niedergangstreppe ausreichend zugänglich und tat seine Arbeit stets zuverlässig; auch rückwärts.

Zusammenfassend läßt sich sagen: Solide Handwerksarbeit, kunststoffbezogene Polster, stabile Handgriffe (zum Festhalten bei Seegang), isolierte Decksinnenschale im Kajüt- und Vorschiffsbereich, getönte Fenster sowie Verzicht auf Schnickschnack machen die Kajüte zu einem zweckmäßigen und wohnlichen Innenraum.

Weniger wohnlich wurde es allerdings bei massiv überkommendem Spritzwasser, das bei Schräglage durch den Kajütseinstieg bis in die Kajüte schoß. Ein Wellenbrecher auf dem Kajütdach oder ein Süll um den Kajütseinstieg würde hier helfen.

Bleibt zum Schluß noch zu berichten, daß es im Verlauf der Wettfahrt noch ordentlich aufbruste und wir nach 23 Stunden und 56 Minuten nach berechneter Zeit fünftes Boot wurden.

Testbericht: Peter Schweer