



Die Türkei ist nur selten Ziel für Sportboote. Das mag auch daran liegen, dass hier weniger Sportboote gebaut werden als im Rest Europas. Dafür gibt es in der Türkei Werften, die größere Segel- und Motoryachten bauen – wie Sirena Marine. Die nahe Istanbul ansässige Werft ist international vor allem durch Segelyachten der Marken Amore und Euphoria bekannt. Weit weniger bekannt sind die Motoryachten der jungen Werft, die unter dem eigenen Namen Sirena Yacht angeboten werden. Dazu hat die Galgenfels-acht mahayachts.com, mit der Sirena SB und der Sirena SM zwei Rivale auf dem Wasser kennenzulernen – und natürlich auch zu fahren.

Sirenen im Wind



THE YACHTS DEPARTMENT
FOR THE BROWN, YACHTS DEPT.

Unsere Probefahrt in den ersten Frühlingstagen beginnt in der Peniké Marina, einem großen und modernen Yachthafen auf der asiatischen Seite von Istanbul. Im Hafen liegen zwei Motoryachten, die Sirena 58 und Sirena 64. Beide

Schiffe wurden im Studio von Tommaso Spadolini entworfen – und zeigen erkennbar die Handschrift eines Konstrukteurs, dessen Renommee sich auf Entwürfen im Superyachtbereich aus vier Jahrzehnten gründet.

Ich bin den beiden Riesen bereits

während des Cannes Yachting Festival im vergangenen September begegnet. Aber es ist etwas anderes, mit diesen Schiffen auf offener See zu fahren als mit einem Dutzend anderer Gäste in der Schlinge zu stehen, um an Bord zu kommen.

Eine Überraschung auf dem Vordeck

Die Sirena 64 ist die erste große Motoryacht, die von Sirena Yachts gebaut und 2014 eingeführt wurde. Der Entwurf ist damit streng genommen mehr als drei Jahre alt. Das macht aber in diesem Segment nicht so viel, denn als Semi-Custom-Schiffe unterscheiden sich alle ausgestatteten Boote stark im Design. Stoffe, Holz, Rumpffarbe und Innenverkleidung werden individuell gewählt.

Angetrieben wird die gefahrere Sirena 64 durch Zwillingmotoren der Typs CAT C12.9 mit je 800 PS. Es braucht einige Zeit, um in Fahrt zu kommen. Bis zum Erreichen der Gleitfahrt, ja, das geht tatsächlich, vergehen 13 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 Knoten – bei 2.350 U/min und einem Kraftstoffverbrauch von 142 l/h pro Motor, in Summe 324 Liter pro Stunde. Da braucht es schon das nötige Kleingeld.

Es mag merkwürdig klingen bei diesen Dimensionen, aber in jeder Geschwindigkeit ist das 64-Fuß-Schiff einfach zu fahren. Der Gashebel ist für rechten Arm zu weit vom Steuerbord entfernt und auf der linken Seite platziert. Das wirkt zunächst seltsam. Doch eigentlich gefällt mir die Position, die sich beim Fahren als ziemlich komfortabel erweist.

Der Kunde fragte, ob er nicht einen Whirlpool auf dem Vorschiff haben konnte. Warum nicht?

Die von uns gefahrere Sirena 64 wurde für einen Eigentümer in Mexiko gefertigt, der auf dem Vorschiffdeck anstelle der Sonnenliegefläche lieber einen Whirlpool haben wollte. Etwas lauziti ganz vorn ist sicher nicht die am einfachsten umsetzbare Idee, da sich damit die Gewichtsverteilung des Boots ändert, wenn man zusätzlich 200 kg Gewicht auf Bockdeck stellt. Aber der Kunde ist manchmal ein König, warum also nicht?

Als modernes Trawlergeschiff ist die Sirena 64 mit drei oder vier Kabinen plus einer Doppelkabine für die Crew lieferbar. Eine unglaubliche Größe hat das Flybridge-Deck. Die standardmäßig vorhandene Dusche befindet sich im Antenn-



Blattseite 100
Blattseite 100
Blattseite 100
Blattseite 100
Blattseite 100

raum. Zur Standardausstattung aller Sirena-Yachten gehört auch die hydraulische Badeplattform. Und es gibt sie auch mit einem klappbaren Antennennmast, um niedrige Brücken passieren zu können.

EINE KABINE KLEINER IST IMMER NOCH HILFICH
Nach dem Test der 64 wechselte wir die Boote und gehen an Bord der Sirena 58, dem neuesten Modell. Das hat alles, was das größere Schwestermodell – abgesehen vom lauziti auf dem Deck – bietet und

