

Für welchen Zweck?

Konstrukteur Heribert Streuer ging es beim Entwurf der Sirius 26 offenbar darum, auf knapp acht Meter Länge ein Maximum an Komfort unterzubringen, gleichzeitig jedoch die Segeleigenschaften nicht zu vernachlässigen. So etwas muß notgedrungen zu einem Kompromiß führen, der aber unserer Meinung nach gut gelungen ist. Nachdem wir uns auf der Hamburger Bootsausstellung außerdem überzeugen konnten, daß einige Unzulänglichkeiten inzwischen beseitigt wurden, kann man die Sirius als weitgehend ausgereiftes Fahrtenschiff bezeichnen, das einer Crew von drei bis vier Personen auch auf langen Törns ausreichenden Lebensraum bietet. Dank einem separierbaren Vorschiff verdient sie zudem das Prädikat „kinderfreundlich“. Das Boot wird als trailerbar angepriesen; dies gilt freilich nur bei abgeschraubtem Kiel.

Kosten unter der Lupe

Vier Versionen der Sirius 26 stehen zur Wahl: Kielschiff mit Dinette (34 200 Mark) oder L-Koje (34 900 Mark) und Kielschwerter mit Dinette (34 800 Mark) oder L-Koje (35 500 Mark). Im Test hatten wir die Kielausführung mit L-Koje. In den Preisen fehlen einige Dinge, die unserer Ansicht nach ein segelfertiges Schiff ausmachen, vor allem Seereling mit Bug- und Heckkorb. Insgesamt sind noch etwa zwei Tausender erforderlich. Ein Schiff dieser Größe kann zwar mit Außenborder gefahren werden, besser wäre aber in jedem Fall ein Einbaudiesel. Rechnet man den noch hinzu, ferner getestete Beleuchtung, Sturmfock, Genua und Batterie, so kommt man auf einen Preis von ca. 45 500 Mark. Da zum urlaubsklaren Schiff noch etliche Dinge mehr gehören, dürfte sich die Endabrechnung schließlich auf 48 200 Mark belaufen.

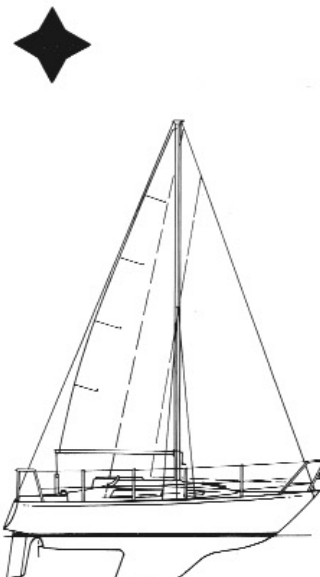
Auf einen Blick

Gut

Wohnliche Einrichtung
Geräumiger WC-Raum
Kompakte Pantry
Reichhaltiger Holzausbau
Gute Manövrierfähigkeit unter Motor

Schlecht

Luvgiebigkeit bei starkem Wind
Starke Motorvibrationen
Bilge schwer zugänglich
Spüle zu klein



Lüa 7,90 m, LWL 6,10 m, Breite 2,75 m, Tiefgang 1,25 m, Verdrängung 2,1 t, Ballast 0,92 t, Segelfläche 28,1 m², Werft Grell, Lübeck, Vertrieb Yachtagentur Peter Schmidt, 3101 Lachendorf, Gockenholzer Weg.

Segeleigenschaften

Relativ geringer Tiefgang in Verbindung mit Dickbäuchigkeit und an der Außenhaut angreifenden Wanten führt notgedrungen dazu, daß die Höhe am Wind durchschnittliche Werte aufweist. So ermittelten wir denn auch bei der Sirius nur 45 Grad. Aber selbst diese Höhe läuft das Schiff nicht sonderlich gern; es marschiert erst richtig los, wenn man noch ein paar Grad abfällt. Dann freilich erreicht es seine Rumpfgeschwindigkeit von rund sechs Knoten schon bei etwa Windstärke 4. Blies der Wind dann noch stärker – wir probierten das Schiff auch bei 5 bis 6 aus –, so machte sich eine recht starke Luvgiebigkeit bemerkbar, die aber sofort verschwand, wenn man vier oder fünf Ringe ins Großsegel eindrehte. Diese Höhe am Wind bedeutet, daß man mit der Sirius auf Regatten nichts bestellen kann, doch dazu ist sie ja wohl auch nicht gedacht. Für die



Sirius 26: Gutes Segelvermögen durch hohen Ballastanteil und breiten Rumpf

Fahrtensegelei reicht es allemal, da man sich ohne weiteres von einer Küste freikreuzen kann.

Die Manövrierfähigkeit unter voller Besegelung ist zufriedenstellend, während man unter Groß allein doch ge-

wisse Schwierigkeiten hat, das Schiff unter Kontrolle zu halten. Diese Beobachtungen wurden durch die gefahrenen 360-Grad-Drehungen noch unterstrichen: Wir schafften sie je nach Wind in 70 bis 105 Sekunden, benötigten also verhältnismäßig viel Zeit. Das Seeverhalten des Schiffes war angenehm. Weder schlug es im Seegang heftig, noch nahm es viel Spritzwasser über. Auch die Wiederaufrichtebewegungen nach dem Einfallen einer Bö waren weich.

Unter Motor – das Testschiff hatte einen zweizylinderigen Volvo-Diesel von 10 PS (7,36 kW) – verblüffte uns die Wendigkeit. Man konnte die kompliziertesten Manöver zentimetergenau fahren, vorwärts und rückwärts. So gut die Manöviereigenschaften unter Motor, so schlecht die Schallisolierung: Bei 2000 UpM 90 dB im Cockpit und 85 bis 90 dB in der Kajüte und im Vorschiff. Hinzu kamen in bestimmten Drehzahlbereichen unangenehme Vibrationen.

Wie steif ist das Schiff?

Die Sirius 26 hat infolge ihrer rundspantigen Form nur wenig Formstabilität zu bieten, kann aber dessen ungeachtet als ausgesprochen steifes Fahrzeug bezeichnet werden. Diese Eigenschaft verdankt sie ihrem relativ hohen Ballastanteil von 45 Prozent, der sich inzwischen allerdings auf rund 44 Prozent verringert hat, und zwar durch Vergrößerung des Kieflflossengewichts von 0,86 auf 0,92 Tonnen bei gleichzeitiger Heraufsetzung des Gesamtgewichts von 1,90 auf 2,10 Tonnen. Zieht man noch die verhältnismäßig große Breite in Betracht, so wird einem klar, woher das gute Segelvermögen kommt: Bis etwa Windstärke 5 konnten wir die Genua fahren – mit gerefftem Groß allerdings.

Diese Erfahrungen und unsere Berechnung, die ein starkes aufrichtendes Moment ergab, veranlaßten uns, auf den Krängungsversuch zu verzichten. Unter norma-

ohne Verrenkungen waschen kann. Und das sogar in völliger Abgeschlossenheit, denn durch die Schranktür läßt er sich zum Salon hin und durch die WC-Tür zum Vorschiff hin abschließen. Zu der Bequemlichkeit trägt auch das herausziehbare Waschbecken bei. Im Gegensatz zu den häufig verwendeten Ausführungen in Spucknapfgröße ist jenes der Sirius durchaus zur Körperpflege geeignet. Diesen Vorteil werden all jene zu schätzen wissen, die schon in diversen Häfen verzweifelt, aber vergebens nach einer akzeptablen Waschgelegenheit suchten.

Gut gelöst ist unserer Ansicht nach auch die Pantry. Sie bietet auf engstem Raum alles Nötige: Kocher, Arbeitsplatte, Stauräume, Müllbehälter und eine runde Spüle. Letztere ist freilich mit 20 bis 27 Zentimeter Durchmesser etwas klein geraten. Der Kocher (Spiritus) wird fest montiert geliefert, so daß eine Benutzung auf See nur unter bestimmten Bedingungen möglich ist. Sind alle Öffnungen abgedeckt, so kann auf der Fläche Navigation gemacht werden, ebenso natür-

lich auf dem Salontisch. Auf den Einbau eines Pseudo-Kartentisches wurde erfreulicherweise verzichtet. Stauraum ist in ausreichender Menge vorhanden, da alle Möglichkeiten genutzt wurden. Gleich neben dem Niedergang an Stb befindet sich sogar ein kleiner Ölzeugschrank, der zwar nicht sonderlich viel aufnehmen kann, aber immerhin doch besser ist als nasses Ölzeug im Wohnbereich.

ne und 32 Zentimeter achtern zum Sonnenbaden eben ausreicht. Ganz bequem können beim Segeln auf einer Seite drei Personen sitzen, notfalls geht's aber auch zu viert. Infolge der sehr kurzen Pinne muß der Rudergänger sich ganz achtern aufhalten, getrennt von der übrigen Crew durch einen Reitbalken.



Reichel-Mast mit Fallwischen und „Volksreffer“. Die Reifeinrichtung funktionierte ohne Störungen

che schlagen. Erstaunt hat uns allerdings die Tatsache, daß die Teile auf den Cockpitbänken fest angeschraubt waren, so daß Schmutz, der sich bestimmt über kurz oder lang ansammelt, nur mühselig zu entfernen ist. Abgesehen von diesem Schönheitszubehör und den bereits erwähnten Teilen braucht man die Liste der Extras nicht sehr zu bemühen. Es ist vieles schon serienmäßig vorhanden, und zwar in guter Qualität und richtig angebracht. Besonders angetan waren wir von dem sogenannten Volksreffer. Das ist eine durch den Mast geführte Welle, an deren vorderem Ende eine Kurbel und am hinteren Ende ein Gelenk sitzt. Der Griff der Kurbel dient gleichzeitig als Arretierung – er wird einfach in den Mast geschoben. Die Vorrichtung funktionierte bestens und scheint uns vor allem wenig anfällig für Störungen zu sein.

Vermißt haben wir an Ausrüstungsteilen eine Lenzpumpe und Handläufe an und besonders unter Deck. An Deck wäre ein kleiner Handgriff gleich am Beginn des Kajütdachs wünschenswert, doch tut es auch die Seereling, sofern sie mitbestellt wurde. Unter Deck griff ein Tester im Seegang nach dem Gardinenbrett – und hielt es gleich darauf in der Hand. Grund: Unzulängliche Befestigung.

Durch die breite wegnehmbare Niedergangstreppe – es handelt sich dabei um ein Formstück aus Glasharz – ergibt sich eine ausgezeichnete Zugänglichkeit des Maschinenraums. Zudem ist der Motor gut von Hand drehbar, wenn die Batterie mal infolge Nachtsegelei ihren Geist aufgeben sollte. Bei weggenommenem Niedergang kann man auch den Kraftstoffvorrat prüfen: Der unter dem Cockpit montierte Tank ist nämlich aus Glasharz. Zwar wäre es aus Gründen der Sicherheit sehr viel besser, den Tank in der Backskiste unterzubringen, getrennt vom Motor durch ein hölzernes Schott, doch bliebe der Raum unterm Cockpit dann ungenutzt.

Ein Minuspunkt, der unbedingt beseitigt werden sollte, betrifft die Bodenbretter: Sie sind fest einlamiert, und die

Deckel, durch die man an die Bilge gelangen kann, werden mit Hilfe zahlreicher Holzschrauben verschlossen. Wir meinen, daß lose eingelegte Deckel sehr viel vorteilhafter wären.

Neben den üblichen Dingen findet man auf der Zubehör-Liste auch ein sehr ungewöhnliches Extra: Hundekojen. Wer will und ein Schiff mit Dinette wählt, kann eine solche Koje an Backbord für 380 Mark oder an Steuerbord für 250 Mark einbauen lassen.

Konstruktion

Wäre dieser Bericht unmittelbar nach unseren Testfahrten erschienen, so hätten wir im Rahmen dieser Rubrik einige Hinweise auf unserer Ansicht nach notwendige Konstruktionsänderungen geben können. Doch die Entwicklung steht im Laufe eines Jahres nicht still, und so bleibt uns im wesentlichen nur die Aufzählung der Änderungen, die uns von der Yachtagentur Peter Schmidt kürzlich mitgeteilt wurden: Der Luvgierigkeit ging man mit einem achtern um 0,3 Quadratmeter vergrößerten Kiel sowie einem um 1,3 Quadratmeter kleineren Großsegel und einer entsprechend größeren Fock zu Leibe. Der Rumpf wurde durch zwei Lagen verstärkt (1 x 450-g-Matte und 1 x 580-g-Roving). Auch das Deck erhielt eine Mattenlage mehr. Decksform und Salondeckenform wurden zwecks Erzielung eines besseren Finishs erneuert. Im Vorschiff sind serienmäßig Schwalbenester eingebaut, und auch den von uns vermißten Handlauf unter Deck liefert man gleich mit. Selbst wundgeschlagene Knie soll es nicht mehr geben, denn die Schwalbenester im Salon schließen jetzt bündig ab.

Es dauert im allgemeinen einige Jahre, bis Serienschiffe ausgereift sind – einige erreichen dieses Stadium nie, weil deren Erbauer Änderungen aus Kostengründen scheuen. Die Sirius-Leute sind da offenbar anders: In knapp einem Jahr schafften sie auf dem Weg der Vervollkommnung Riesenschritte. Dafür gebührt ihnen Anerkennung.

*Testbericht:
Herbert Pielbaum*

Die Teakteile im Cockpit sind „Extras“. Der Rudergänger muß wegen der kurzen Pinne ganz achtern sitzen

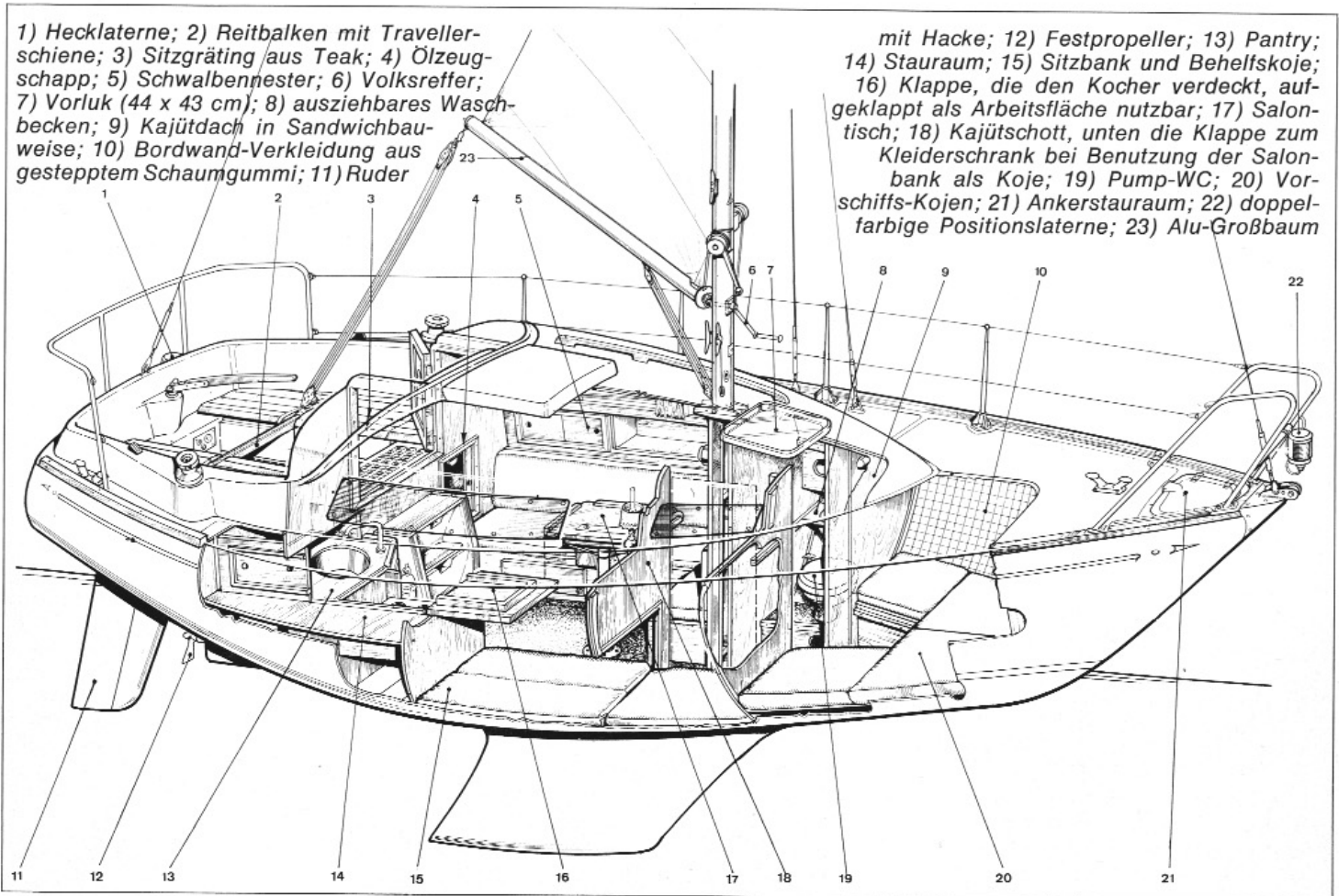


Ausrüstung

Ausgehend von der Überlegung, daß die Sirius 26 nicht nur auf Seerevieren zum Einsatz kommt, wo attestierte Lampen vonnöten sind, hat ihr Verkäufer dieses Zubehör auf die Liste der Extras gesetzt. Das ist verständlich. Dort findet man allerdings auch Bugkorb, Seereling und Heckkorb, Ausrüstungsteile also, die unserer Ansicht nach auf keinem Familien- und Fahrten-schiff fehlen sollten.

Besonders schön fanden alle die Grätings aus Teakholz für Cockpitboden und Bänke, die mit 245 beziehungsweise 395 Mark zu Bu-

Der mit am häufigsten benutzte Platz an Bord eines Bootes ist das Cockpit. Jenes der Sirius hat mit 1,72 Meter nur knappe Liegelänge, während die Breite der Bänke mit 46 Zentimeter vor-

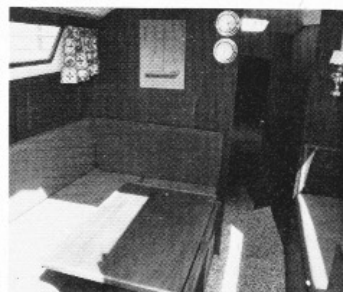


len Bedingungen kann die Kielversion der Sirius 26 als absolut kentersicher angesehen werden.

Komfort an Bord

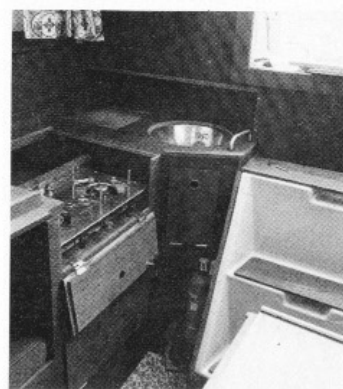
Da es sich bei „Komfort“ um einen relativen Begriff handelt, kann man darüber streiten, ob es möglich ist, auf einem Schiff von knapp acht Meter Länge eine komfortable Einrichtung unterzubringen. Trotzdem wagen wir es, der Sirius 26 eine Bequemlichkeit zu bescheinigen, die zweifellos überdurchschnittlich ist und auch höheren Ansprüchen gerecht wird.

Erreicht wird das in erster Linie durch das geräumige Innere, das wiederum nur erzielt werden konnte, indem man in die Breite und in die Höhe ging. So ergibt sich im Salon eine Stehhöhe von 1,71 bis 1,76 Meter, während unter dem Luk sogar 1,83 Meter vorhanden sind. Vorteile bringt diese dickbäuchige Bauweise natürlich auch den Kojen, denen ja auf einem



Salon der Sirius 26. Nach Entfernen des Rückenpolsters ergibt sich eine breite Koje

Fahrtenschiff, das gleichzeitig in erster Linie der Erholung zu dienen hat, besondere Bedeutung zukommt. Die Bb-Salonkoje weist nach Wegnahme des Rückenpolsters bei 1,99 Meter Länge eine Breite von 73/79/75 Zentimeter auf, dürfte also auch solchen Schläfern genügen, die nachts mal eine Drehung riskieren. Leider reichte auf dem Testschiff die Sperrholzplatte, die die Vorderseite der Schwalbennester bildete, tiefer als nötig, so daß ein Tester beim



Pantry in betriebsbereitem Zustand. Die Klappe unter der Spüle gibt einen Müllbehälter frei

Probeschlafen sich beim Anziehen der Knie eine schmerzhafte Prellung einhandelte. Wir empfehlen daher allen Sirius-Eignern, diese Kante, sofern noch nicht geschehen, zu entschärfen. Die Steuerbordkoje ist wegen der Pantry etwas kürzer geraten, nämlich 1,80 Meter. Ihr Fußende reicht zudem in den Kleiderschrank hinein, und zwar ist im Schott eine Klappe von 48 Zentimeter

Breite angeordnet, die aber nur dann ohne Schwierigkeiten in den Schrank hinein geöffnet werden kann, wenn darin keine oder nur wenige Kleidungsstücke hängen. Da zudem die Oberkante der Öffnung im Schott 30 Zentimeter über dem Polster liegt, man sich also auch hier Knie oder Schienbeine rampönieren kann, möchten wir diese Liegestatt nur als Kinder- oder Behelfskoje gelten lassen. Demgegenüber sind die Vorschiffskojen mit 2,04 Meter Länge und 70 Zentimeter Breite am Kopfende beziehungsweise 12 Zentimeter am Fußende zur vollsten Zufriedenheit ausgefallen. Ein Schlafplatz erster Güte ergibt sich hier insbesondere dann, wenn man das Einsatzstück verwendet, das aus dem Vorschiff eine einzige große Liegestatt macht, deren Breite am Kopfende 1,99 Meter beträgt.

Spezielles Lob verdient der WC-Raum. Er ist mit 1,64 Meter Höhe und 74 Zentimeter Breite so geräumig ausgefallen, daß man sich darin