

# Variationen à la carte

## Siemer 42

Man nehme eine ordentliche Portion Erfahrung, mixe sie zu gleichen Teilen mit robuster Technik sowie handwerklicher Präzision und würze diese Mischung schließlich mit verschiedenen erlesenen Kundenwünschen. So in etwa lassen sich die Grundzutaten der Siemer 42 in kulinarischen Worten definieren.

**N**achdem dieses Basiskonzept des Schiffes unseren Appetit nun gehörig angeregt hat, wollen wir uns das Ganze jetzt natürlich auch in der Praxis auf der Zunge zerge-

hen lassen. Und das tun wir direkt bei Siemer Jachtservice. Die erst seit 2001 bestehende Werft liegt in Barßel bei Oldenburg ganz im Nordwesten Deutschlands. Schon der erste Eindruck ist positiv. Denn in der reizenden Kanaldylle konzentriert sich der moderne Familienbetrieb nicht allein auf den Yachtbau.

Die „Speisekarte“ ist größer. Man bietet den Kunden darüber hinaus einen Komplettservice mit Umbau, Reparatur, Wartung und Winterlager an. Herr über den Stahlbau und die Technik ist der Senior und Maschinenbaumeister Anton Siemer. Sein Sohn Alexander hält nicht nur als Geschäftsführer die Fäden in der Hand, sondern plant und realisiert als Tischlermeister auch die gesamte Innenausstattung. Und last but not least: Bei der Kundenbetreuung und der organisatorischen Abwicklung steht Elfie Siemer in der Verwaltung an vorderster Front.

### Konstruktion und Technik

Am Steg vor der Werft heißt es dann für uns: „Es ist angerichtet.“ Wir legen ab und zunächst kommt die Spezifikation als eigentliches Rezept für den Bau der Siemer 42 auf den Prüfstand. Die Außenhaut des 12,60 Meter langen Knickspanthers ist durchgehend aus 4 mm dicken Stahlplatten gebaut. Sie wird durch drei Hauptschotten und Spanten im Abstand von 33 cm verstärkt. Die Scheuerleiste und der Auspuff sind in Edelstahl ausgeführt. Achtern sorgt eine integrierte Badeplattform für einen ausgesprochen eleganten Ab-

schluss. Die Bugpartie ist für einen Stahlverdränger außergewöhnlich scharf geschnitten, was sich positiv auf die Geschwindigkeit und Kurstreu auswirkt.

Bemerkenswert sind die großen Tankkapazitäten des Schiffes. Der quer vor dem Motor liegende Brennstofftank aus Stahl füttert die Maschine aus seinem Reservoir von 1200 Litern, die aus Edelstahl gefertigten Frischwasser- und Fäkalientanks schlucken 600 bzw. 400 Liter. Wenn die gesamte Stahlkonstruktion fertig zusammengeschweißt ist, wird sie zunächst komplett gestrahlt und anschließend innen und außen dreimal grundiert. Dann folgt die Garnierung mit einem Zweikomponenten-Endlack auf Epoxy-Basis.

Bereits in der Serienausstattung bietet das Testschiff ein ausgesprochen gutes Techniksoriment, für das man oft zusätzlich in die Tasche greifen muss. Zu diesen Sahnehäubchen zählen die 8-PS-Bugschraube und das komplett verschließbare Cabrioverdeck mit einem Warmluftauslass für die Heizung. Auch das GPS-Navigationssystem mit integriertem Kompass und zwei Steckdosen für 12 V und 230 V gehören am Fahrstand zum Standard.

Der Motor ist zweifellos die wichtigste Zutat einer Yacht. Serienmäßig wird die Siemer 42 von einem Iveco-Diesel 8061 M14 angetrieben. Der robuste Sechszylinder-Diesel bringt eine Leistung von 107 kW (145 PS) und treibt den Vierblatt-Bronzpropeller am Heck über eine flexible Kupplung und eine wahlweise fett- oder wassergeschmierte Welle aus Edelstahl an.

Zur Inspektion von Motor und Filtern klappt man den hinteren Niederengang im Salon hoch und gelangt so in den Maschinenraum. Er ist komplett entdröhnt und schallisoliert, so dass man im Salon direkt darüber von der Maschine bei voller Fahrt maximal 78 dB(A) zu hören bekommt. In Marschfahrt bei 2100 min<sup>-1</sup> sind es dann nur noch 73 dB(A). Noch leiser wäre es im Schiff, wenn der Motorraum über eine Luke im Fußboden von oben zu erreichen wäre. Durch ihr größeres Gewicht und eine wirksamere Dichtung könnte das Geräuschniveau weiter reduziert werden.

### Praxis und Fahreindrücke

Jetzt sollen die Yacht und ihr Antrieb im täglichen Bordleben ihre Qualitäten



Treffpunkt im Salon: Die Sitzgruppe in U-Form lädt zur gemütlichen Runde ein



Prägnante Linie: Das große Achterdeck kann komplett verschlossen werden. Am Heck führt eine Wendeltreppe auf die Badeplattform





Variationen sind möglich: Die Siemer 42 präsentiert sich als gelungene Kreation

beweisen. Mit der Gasstellung „Dead Slow“ zuckeln wir fast im Leerlauf durch den Kanal. Hier darf der Rumpf zunächst seine verlässliche Spurtreue unter Beweis stellen. Sehr schnell weiß man unter diesen Fahrbedingungen die gute Übersicht am Fahrstand zu schätzen. Sie sorgt gerade in engen Gewässern für ein sicheres Gefühl. Schon nach kurzer Zeit hat man das Schiff mit seinen handlich angeordneten Bedienungsvoll im Griff.

Bei den anschließenden Drehkreismessungen muss sich die Siemer 42 ebenfalls nicht verstecken. Über Backbord und Steuerbord meistert sie die 360 Grad mit dem Radius von einer Bootslänge. Im Fall der Fälle kommt Hilfe beim Manövrieren vom Bugpro-

peller und der zusätzlich erhältlichen Heckschraube. Damit kann man das Schiff buchstäblich „auf dem Teller“ drehen.

Nach so viel Feinarbeit kann der Iveco-Diesel auf der Teststrecke nun endlich zeigen, was in ihm steckt. Zunächst entfaltet er seine Kraft aus 5,9 Litern Hubraum noch verhalten. Bei 1500 min<sup>-1</sup> stehen 5,0 Knoten auf der Anzeige. Doch dann würzt er die bis dahin geschmacksneutrale Fahrvorstellung durch sein hohes Drehmoment. Bei 2100 min<sup>-1</sup> liegt bereits die Marschfahrt von 6,3 Knoten an, die uns wesentlich besser schmeckt.

Bezeichnend für die ausgezeichnete Abstimmung von Rumpf und Maschine ist die Tatsache, dass die Siemer 42

im oberen Drehzahlbereich noch einmal richtig zulegt. Von 7,4 Knoten bei 2700 min<sup>-1</sup> beschleunigt sie mit nur 300 zusätzlichen Umdrehungen auf ihre Höchstfahrt von 8,3 Knoten mit 3000 min<sup>-1</sup>. Vom Festsaugen des Hecks, dem typischen Anzeichen für eine Übermotorisierung, gibt es selbst bei voller Drehzahl keine Spur. Da unsere Fahrtmessungen bei einer Wassertiefe von nur etwa drei Metern stattfinden, ist sicher, dass das Schiff in offenem Wasser locker noch die Neun-Knoten-Marke knacken wird.

Durch die Platzierung des Brennstofftanks quer vor dem Maschinenraum und des Frischwassertanks unter der Doppelkoje in der Achterkabine er-



Volle Übersicht auf dem Achterdeck: Der Fahrstand ist gut gestaltet und bietet genug Platz für weitere Instrumente

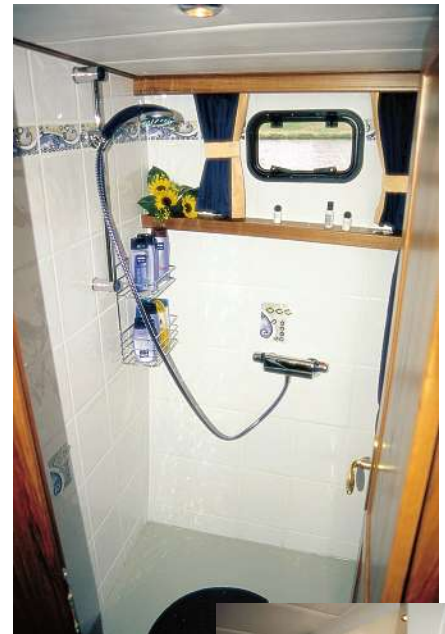


Aufgelockertes Bild: Der geschwungene Niedergang harmoniert gut mit dem aufwendig gearbeiteten Sideboard





**Zweite Wohnlandschaft im Vorschiff: Statt einer Schalkabine liegt hier eine U-Sitzgruppe, die auch als Doppelbett dienen kann**



**Pflegeleicht durch Fliesen: Die Duschkabine liegt vom übrigen Sanitärbereich getrennt**

**Waschtisch in Kombination mit der Toilette: Der Sanitärbereich bietet Komfort wie zu Hause**



**Unter dem Podest der vorderen Sitzgruppe liegt dieser leicht zugängliche Stauraum**



TECHNISCHE DATEN
Länge ü.A.: 12,60 m
Breite: 4,10 m
Durchfahrtshöhe: 2,95m
Tiefgang: 1,15 m
Gewicht: 13000 kg
CE-Kategorie: C
Brennstofftank: 1200 l
Wassertank: 600 l
Septiktank: 400 l
Testmotorisierung: Iveco 8061 M14, SEchszylinder-Diesel, Leistung 107 kW (145 PS)
Preis: ab 215 000 €

#### AUSSTATTUNG STANDARD (Auszugsweise)

Bugschraube 6 kW, 230 V-Landanschluss, Warmluftheizung, Gasherd (4-flammig), Kühlschrank (90 l), Echolot, GPS-Navigationsgerät, Kompass, Cabriovertdeck

#### LIEFERBARE EXTRAS (Auszugsweise)

Heckschraube (6 kW), Teakdecks, elektrische Ankerwinde, Generator, Mikrowelle, Davits, Zertifizierung nach CE-Kategorie B

#### MESSUNG SCHALL + FAHRT

Leerlauf	55 dB(A)	0 kn	Revier: Küstenkanal, Crew: 4
900 min <sup>-1</sup>	58 dB(A)	2,5 kn	Personen, Luft
1200 min <sup>-1</sup>	64 dB(A)	4,5 kn	8°C, Wind: 2 Bft.,
1500 min <sup>-1</sup>	67 dB(A)	5,0 kn	Tanks: Brennstoff
1800 min <sup>-1</sup>	70 dB(A)	5,5 kn	30 % voll, Wasser
2100 min <sup>-1</sup>	73 dB(A)	6,3 kn	100 % voll
2400 min <sup>-1</sup>	75 dB(A)	7,0 kn	
2700 min <sup>-1</sup>	77 dB(A)	7,4 kn	
(Vollast) 3000 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	8,3 kn	

#### WERFT & INFO

**Siemer Jachtservice Hunte-Ems GmbH**, Schleusenstr. 149 b, 26676 Barbel-Reekenfeld, Tel.: 0 44 97-92 68 26, E-Mail: siemer-jachtservice@gmx.de, [www.siemer-jachtservice.de](http://www.siemer-jachtservice.de)

reicht die Werft einen sehr tief liegenden und gewichtsneutralen Schwerpunkt in der Konstruktion. Weil die Tanks abhängig vom Inhalt ein wechselndes Gewicht haben, wirkt sich diese Anordnung vor allem bei hohen Geschwindigkeiten positiv auf die stabile Trimmung des Schiffes aus.

### Einrichtung und Ausstattung

Obwohl die Geschmacksrichtung der Siemer 42 schon durch die Hauptzutaten vorgegeben ist, kann ihr Rezept durch viele Variationen noch ganz nach persönlichen Gusto verfeinert werden. Das gilt sowohl für die Inneneinteilung, als auch für die Auswahl der Accessoires und der Materialien für die Einrichtung.

Und so bevorzugten die Eigner dieses Schiffes ein Mobiliar aus Teakholz, statt sich mit dem serienmäßigen Mahagoni-Interieur zu umgeben. Der

Teak-Ausbau wirkt garniert mit der Kombination der in frischem Blau und Gelb gehaltenen Textilien für die Polster, Gardinen und Accessoires ausgesprochen freundlich und strahlt einen Hauch von Eleganz aus.

Normalerweise wird die Siemer 42 mit Vorderkabine mit versetzten Etagenbetten und einer Achterkabine für den Eigner geliefert. Der zentrale Wohnbereich zwischen diesen Kabinen wird vom Salon mit einer Sitzgruppe in U-Form und einem Sideboard sowie dem kulinarisch bestimmten Vorschiff mit V-förmiger Küche und vier-sitzigem Essplatz gebildet. Für alle Crewmitglieder steht achtern vor der Eigenerkabine ein zweigeteilter Sanitärbereich zur Verfügung. Ein Raum ist mit Toilette und Waschbecken ausgestattet, der andere entpuppt sich als geräumige, separate Duschkabine.

Die Einteilung unseres Testschiffes präsentiert sich dagegen ein wenig anders. Im Achterschiff und im Salon

blieb das Konzept weitgehend erhalten, doch im Vorschiff tat sich einiges. Weil dieses Siemer-Exemplar vorwiegend als Zweipersonenschiff genutzt wird, liegt hier nun ein zweiter, sehr großzügig angelegter Wohnbereich anstelle der Bugkabine und des Essplatzes. Er ist als U-Sitzgruppe gestaltet und dient der Besatzung gleichzeitig auch als „Eßzimmer“. Im vorderen Bereich ist passend dazu eine Bar eingebaut. Wie multifunktionell die Sitzgruppe ist, beweist die Tatsache, dass sie sich nach dem Absenken des Tisches und Einlegen eines Polsters als ein vollwertiges Doppelbett präsentiert. Das Podest unter diesem Wohnbereich wird als Stauraum genutzt. Man erreicht ihn ganz bequem über eine Klappe mit Gasdruckdämpfer.

Weil der Weg vom Topf zum Teller unter kulinarischen Gesichtspunkten natürlich möglichst kurz sein soll, ist die Bordküche an den beiden Schenkeln der Sitzbank gleich mit integriert. Bei dieser zweigeteilten Variante steht der „Küchenchef“ immer mitten im Geschehen. Es gibt vor allem viel Platz zum Stauen. Im Testschiff hat man beispielsweise Apothekerschänke und einen bis unter die Salonsitzbank reichenden Geschirrschrank. Ergänzend kommen ein vierflammiger Gasherd, ein 90-Liter-Kühlschrank und eine Edelstahlspüle im Standard hinzu. Im Testschiff gibt es dazu noch ein paar Dinge extra. Als Beispiele seien das mit Gas befeuerte Keramikfeld und die Kombi-Mikrowelle genannt.



Die Bordküche hat zwei Bereiche: Steuerbords liegt die Spüle umgeben von praktischen Staumöglichkeiten...

## Verarbeitung und Anmerkungen

Obwohl alle Werften bekanntlich nur mit Wasser kochen, hat es die Siemer-Werft verstanden, dieses Wasser bei der Siemer 42 durch entsprechende Würze und fachmännische Reduktion zur Consommée zu verfeinern. Uns beeindruckt vor allem die professionellen technischen Lösungen und der peinlich saubere Holzausbau. Es wurden viele Detaillösungen wie die aufwendigen Apothekerschänke, elegante Vorhangschienen, dekorative Glastüren, solide Türbeschläge in die Innenarchitektur eingebunden und zu einem homogenen Ganzen verschmolzen. Auch die Verbannung der Heizung in den Maschinenraum, statt sie wie oft üblich einfach hinter der Salonsitzbank zu installieren, sprechen für den durchdachten Aufbau des Schiffes. Die gesamte Bordelektrik ist in einem zentralen Schaltschrank im Salon unter dem Steuerstand montiert. Alles ist dort sauber abgedeckt und professionell verlegt. Sehr praktisch ist auch die kleine „Werkstatt“ im Vorschiff hinter der Vorpiek. Ein weiteres Plus der Siemer 42 ist die Tatsache, dass sie für ein Schiff ihrer Größe sehr viel Stauraum an Bord bietet.

Zwei wirklich verbesserungswürdige Dinge sind uns trotzdem aufgefallen. Zum einen sind es die glatten Edelstahlkanten auf den Stufen des Gangbords. Bei ihnen ist besonders bei nassen Decks die Gefahr des Abrutschens



...während die Kochmulde und der große Kühlschrank an Backbord untergebracht sind



Umgeben von stilvoll verarbeitetem Holz: In der Eignerkabine herrscht eine angenehme Atmosphäre



Geräumig und wartungsfreundlich: Der Blick in den Maschinenraum offenbart einen Teil der penibel aufgebauten Technik an Bord

Fotos: Skipper/Picksak

sehr groß. Und dann ist da noch die zweiteilig gefaltete Einstiegsklappe oben am Salonniedergang, die den Zugang unter Deck unnötig erschwert und bei Notsituationen zum Sicherheitsrisiko werden kann. Bei der Manöverkritik nach dem Test hat uns die Werft aber versichert, dass diese neuralgischen Punkte umgehend abgestellt werden.

## Überblick

Doch diese abschließende Kritik bietet nur wenig Anlass dazu, unseren positiven Gesamteindruck zu trüben. Wenn man sich den Basispreis der Siemer 42 von 215 000 € ansieht und sich dazu die zu diesem Preis gehörende Spezifikation auf der Zunge zergehen lässt, wird klar, dass dieses Schiff sein Geld wert ist. Um im Bild zu bleiben, steht den Variationen à la carte nichts entgegen. Und wer mehr will, kann sich bei Siemer auch à la chef verwöhnen lassen. Aber dies geschieht natürlich wie im richtigen Gourmet-Tempel nur gegen ein entsprechendes „Trinkgeld“ für die Extras in der Menüfolge.

Klaus D. Picksak