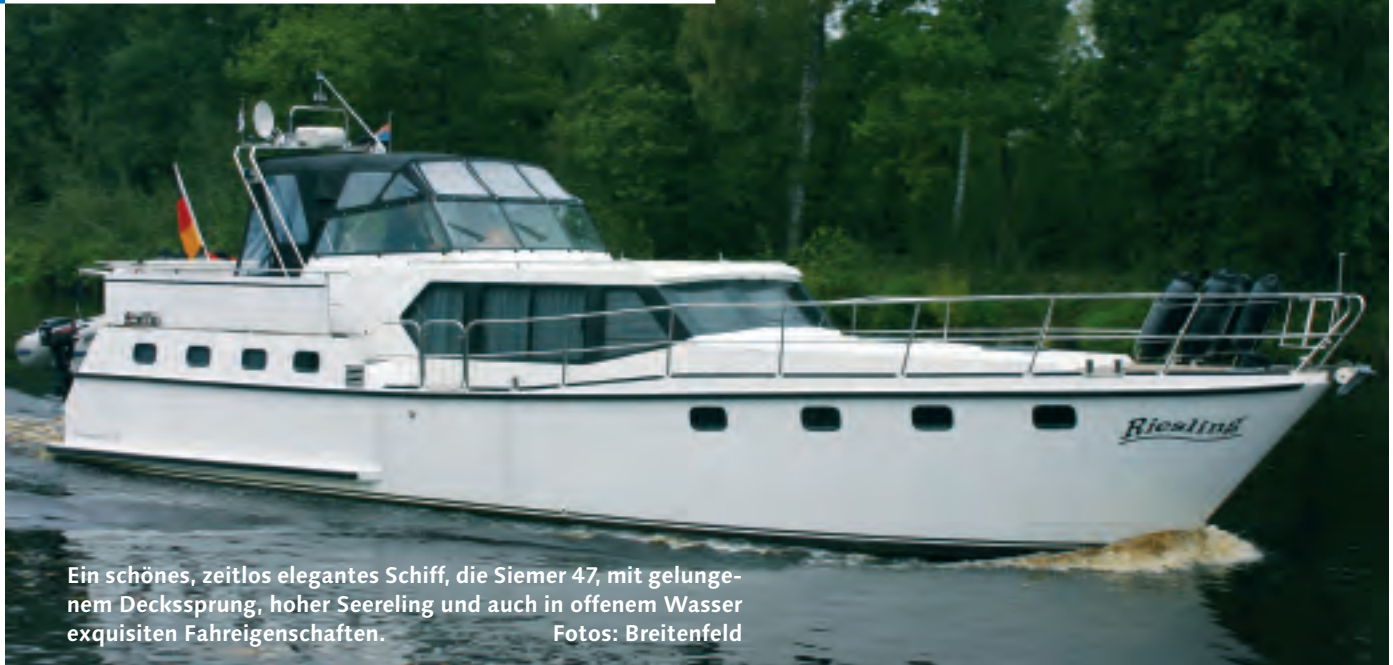


Elegante

Langtörn-Motoryacht
zum fairen Preis

Siemer 47



Ein schönes, zeitlos elegantes Schiff, die Siemer 47, mit gelungenem Deckssprung, hoher Seereling und auch in offenem Wasser exquisiten Fahreigenschaften. Fotos: Breitenfeld

Wer rund ums Boot versorgt sein möchte, der liegt bei Siemer richtig – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Entweder direkt vor der Haustüre am Elisabeth-Fehn-Kanal unweit Oldenburgs oder hoch und sicher auf dem Trockenen im Winterlager. Denn außer Schiffsbau steht hier auch der Rundumservice am Boot ganz hoch im Kurs.

Claus D. Breitenfeld hat sich die Werft und die „Siemer 47“ 'mal näher angesehen.



Ob vom Wasser her kommend oder an Land, die orangefarbenen Werfthallen der „Siemer Jachtservice Hunte-Ems GmbH“ in Barßel-Reekenfeld sind kaum zu übersehen. Idyllisch gelegen, unweit hinter dem Abzweig des Elisabeth-Fehn-Kanal vom Küstenkanal, steht rechter Hand der Gebäudekomplex mit eigenem Bootssteg und 16-Tonnen-Kran. Dass der Betrieb erst 2001 aus der Taufe gehoben wurde, sollte keine zweifelnden Rückschlüsse auf die Qualität und Erfahrung des noch relativ jungen Unternehmens aufkommen lassen, denn Werftchef Alexander Siemer ist vom Fach, arbeitete Jahrzehnte als Schiffsbauingenieur und darf sich rühmen, 2005 als Existenzgründer des Jahres gekürt worden zu sein, ausgezeichnet von der örtlichen Industrie- und Handelskammer.

Expansion wird bei Siemer groß geschrieben, die Hallenkomplexe wachsen und wachsen, je nach Größe können dort derzeit bis ca. 150 Boote die kalte Jahreszeit verbringen. Dass dabei der Service eine große Rolle spielt, versteht sich von selbst. Neben dem Neubau werden sämtliche nur erdenklichen Re-

paraturarbeiten erledigt, egal, ob es sich um Metall oder Holz, Lack oder Elektrik, Motor oder Sanitär, GfK oder komplette Refits handelt.

Drei Basistypen von 12,60, 13,60 und 14,80 m Länge legt die Werft momentan auf Kiel, die „47“ ist derzeit das Topmodell. Dass dabei alles Custom-Build über die Bühne geht, versteht sich selbst. Und wer „schnell `mal“ auf eine Siemer umsteigen möchte, der muss schon sehr früh aufstehen, denn mehr als vier Schiffe pro Jahr verlassen die Werft nicht. Zwar ließen sich die Kapazitäten sicherlich aufstocken, doch Siemer stellt die Qualität grundsätzlich über die Quantität. Und das soll auch so bleiben.

Fahreigenschaften

Um es gleich vorweg zu sagen, ein kleines Manko haftet diesem Test an: Wir hätten fahrtechnisch gerne die Zertifizierungskategorie „B“ ausprobiert – außerhalb von Küstengewässern – aber in der Kürze der Zeit war das einfach nicht möglich, zumal der Dampfer gerade eben eine Reise durch halb Deutsch-



land über den Rhein abgespult hatte und der Eigner wieder seinen Geschäften nachgehen musste. Also blieb für uns nur das Binnenrevier, der Küstenkanal, mit einer Wassertiefe von lediglich drei Metern.

Sieben Ruderumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, das Gas voll reingeschoben, der Chronist legt die Stirn in Falten, der Juniorchef lehnt sich locker zurück. „Das klappt schon, man zu!“ So um die 1,5 bis zwei Schiffslängen misst der Radius des Drehkreises voraus und die Siemer 47 ist rum. Ohne dabei bemerkenswert zu krängen oder aus dem Ruder laufen zu wollen. Wohlgermerkt, wir sprechen von Volllast, die geradeaus bei 17,2 km/h (9,3 kn) liegt. Das überzeugt. Gleiches passiert in Gegenrichtung, das leichtgängige, hydraulische Ruder arbeitet präzise, die sechs Zylinder der beiden knapp Sechs-Liter-Ivecos wuchten bei 3.000 U/min mächtig Drehmoment auf die Kurbelwelle, ohne dabei einen Turbolader bemühen zu müssen. Wir haben es mit reinen „Saugern“ zu tun.

Schenkt man in diesem Zusammenhang dem Logbuch des Eigners Glauben und wird die Drehzahl auf Marschfahrtgeschwindigkeit reduziert, gut 12 km/h, dann werden bei etwa 2.000 U/min für beide Maschinen rund zehn bis elf Liter Diesel durch die Einspritzdüsen gepresst. Damit lassen sich dann mit einer Tankfüllung gut 140 Betriebsstunden abspulen. Das sollte für eine Saison ausreichen. Die Marschfahrtmarke wird nach ca. 20 Sekunden erreicht, voll liegt weitere 20 Sekunden später an. Die niedrigste Gasstellung pendelte sich bei 800 U/min ein. Beide Maschinen beschleunigten die gut 20 Tonnen Testgewicht auf 5,5 km/h. Da war es natürlich nicht uninteressant zu checken, wie sich die Geschwindigkeit bei nur einem treibenden Propeller reduziert. Und das überraschte. Egal, welche Maschine auf Leerlauf gepolt, mit einem Propeller lag die Fahrt über Grund immer noch bei 4,2 km/h. Nicht schlecht und zudem sparsam.

Mit gegenläufigen Maschinen auf der Stelle zu drehen, kein Thema und wenn's wirklich mal eng werden sollte, dann steht auch noch ein elektrisches Querstrahlruder der Marke „Cuper“ mit einer speziellen Kühlung zur Verfügung, bei dem man nicht befürchten muss, dass es im Dauerbetrieb den Geist aufgibt. Die Hacke unter den Propellern schützt im Falle von Untiefen die Flunken. So ausgestattet sollte jede Reise ohne Probleme abgespult werden können.

Ausstattung & Verarbeitung

Dass preiswerte Schiffe nicht spartanisch ausgerüstet oder gar mangelhaft verarbeitet sein müssen, das spiegelt unser Testproband in aller Deutlichkeit wider. Denn bereits in der Grundausstattung bekommt man bei Siemer ein komplettes, fahrfertiges Schiff, bei dem es dem Eigner jedoch schlussendlich obliegt, wie weit er die „Aufrüstung“ seines schwimmenden Eigenheimes treiben möchte. Im Prinzip

kann (fast) jeder Custom-Build-Wunsch realisiert werden, soweit es den nautischen Sicherheitsstandards nicht abträglich ist. Dass Extrawünsche dabei logischer Weise auch gesondert zu Buche schlagen, versteht sich von selbst. So hat der Eigner in diese Siemer zusätzlich noch mal rund 100.000 Euro an Optionen investiert, bewegt dafür aber auch ein Schiff, dessen Ausstattung einem Eigenheim an Land in kaum etwas nachsteht.

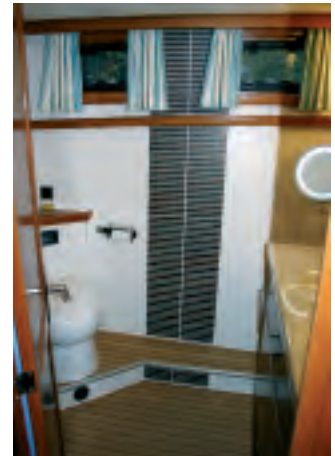
Beginnen wir unseren „Stubendurchgang“ unter Deck. Die Innenausstattung präsentiert sich komplett in Teak-Echtholz, wobei zwischen den auf Hochglanz lackierten Türen und Flächen matte Elemente bewusst erhalten blieben, was einen reizvollen Kontrast entstehen lässt. Sämtliche Trittplächen sind mit „Flexi-Teak“ ausgelegt, ein besonders strapazierfähiges, gegen vielerlei Umwelteinflüsse resistentes Kunststoffmaterial, das jedoch traditionellem Teak täuschend ähnlich sieht, allerdings völlig problemlos zu pflegen ist, bzw. keiner Pflege bedarf. Und sollten jemals Schadstellen auftreten, dann kommt

Individualität und Flexibilität in jeder Phase

die Heißluftpistole als Reparaturwerkzeug zum Einsatz. Ein weiterer Vorteil gegen über Holz, Flexi-Teak ist absolut dicht. Vor allem dann, wenn es so wie beim Testschiff außenbords vollflächig verlegt wurde.

Im Vorschiff die große V-Kabine mit dem dick gepolsterten Doppelbett, darunter jede Menge Stauraum, der sich in Schränken, Schüben und Ablagefächer fortsetzt. Steuerbords schließt sich die üppig bemessene Dusche mit Pump-WC und Waschbecke an. Echte Fliesen vermitteln Home-Style-Atmosphäre. Ganz bewusst wurde eine der beiden Toiletten an Bord manuell ausgelegt, damit, falls die Elektrik mal streiken sollte, zumindest ein Örtchen funktionsfähig bleibt. Ausreichend Lüftungsluks, künstliche Lichtquellen in den mit heller Paneele verkleideten Decken, die von Klettbandern gehalten werden, runden das Bild der sauberen Verarbeitung ab.

Nach dem Schott zum Vorschiff an Bb. eine Pantry, die diesen Namen auch verdient. Große Arbeitsflächen, Spüle im Haushaltsformat, vierflamiger Ceranfeld-E-Herd, Tiefkühlbox, Spülmaschine, Kühlschrank, Mikrowelle und Stauraum satt. Die gegenüberliegende Dinette steht auf einem flachen Podest mit Stauraum, der Tisch absenkbar, kann in Verbindung mit den Sitzbänken zu einem Doppelbett umgewandelt werden. Staufächer und Inspektionsluks verbergen sich unter dem Fußboden, wobei die „Kellerbar“ mit Flaschenhalter wohl das meist frequentierte Luk sein dürfte. Pauschal sei an dieser Stel-





Technische Daten

Herstellerland: Deutschland

Werft: Siemer Jachtservice, Schleusenstraße 149 b, D-26676 Barßel-Reekfeld, Tel.: 04497-926826, www.siemer-jachtservice.de

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 14,80
Länge WL (m): 14,00
Breite ü. A. (m): 4,30
Tiefgang ca. (m): 1,25
Höhe über VL ca. (m): 3,00
Gewicht ca. (kg): 19.000
Testgewicht ca. (kg): 20.500
Baumaterial: Stahl
Rumpfform und Konstruktion: Knickspant, Rumpfteile aus einem Stück
Spantenabstände (m): 0,33
Motorisierung kW (PS): 1 x 107 – 2 x 107 (1 x 145 – 2 x 145)
Testmotorisierung kW (PS): 2 x 93 (2 x 126)
Kraftstofftank ca. (L): 1.500
Wassertank ca. (L): 600
Fäkalientank ca. (L): 400
Zuladung/Nutzlast ca. (kg): 2.000
Max. Personen: 10
Schlafplätze: 4 + 2
Kabinen: 3 inkl. Salon
Preis ab ca. €: 280.000,-
Preis Testboot ca. €: 380.000,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: 2 x IVECO 8061 M 14, Saugmotor
Bauart/Zylinder: Reihen-6-Zylinder
Leistung Kurbelwelle kW (PS): 93 (126)
Hubraum (cm³): 5.900
Arbeitsweise: 4-Takt
Starter: elektrisch
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.900
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Saugmotor
Getriebeuntersetzung: 2,98 : 1
Kühlkreise: 2
Elektrische Anlage (V): 12 / 24
Drehstromlichtmaschinen: 12 V, 45 oder 65 A; 24 V, 35 A
Gewicht (kg): 490
Steuerung: Fernschaltung
Antriebswelle (mm): 45
Propeller: 4-Blatt Bronze, 22 x 17", gegenläufig

Motorendetails: Direkteinspritzer, Graugussblock, Graugusszylinderkopf, Drehrichtung auf Schwungrad gesehen links, Wärmetauscher Standard (Motor wird aktuell nicht mehr von IVECO gebaut)

U/min	km/h	(kn)	dB(A)*
800	5,5	(3,0)	57
800	4,2	(2,3)	58
1.000	6,5	(3,5)	60
1.400	9,4	(5,1)	61
1.600	10,2	(5,5)	63
1.800	11,3	(6,1)	66
2.000	12,6	(6,8)	68
2.250	13,7	(7,4)	70
2.500	14,5	(7,8)	73
2.750	16,3	(8,8)	74
3.000	17,2	(9,3)	76



le erwähnt, dass sämtliche Möglichkeiten des Stauens bis in die letzte Ecke genutzt wurden, sowohl in den Wegerungen, wie unter den Sitzflächen aber auch im Bodenbereich.

Ein zweistufiger Niedergang führt auf die Salonebene. Dahinter verbirgt sich der Zugang zum Maschinenraum, der zwar relativ flach ausfällt, es aber dennoch gut zulässt, die notwendigen Tagesinspektionen durchzuziehen und an beiden Maschinen zu arbeiten. Dieser Einstieg hat den Vorteil, dass beim Blick in den Motorraum nicht permanent der Salon komplett umgeräumt werden muss. Folgende Tech-

Sauberste Verarbeitung und optimale Fahreigenschaften

nik wurde darüber hinaus dort platziert: Warmwasserboiler, Generator, Staubsauger für die zentrale Absauganlage, Deckswaschpumpe, Ladegerät, Inverter, Klimaanlage und Kugelventil für die Toilettennutzung mit Frisch- bzw. Seewasser.

Im großen Salon an Bb. ein riesiges Sideboard mit zwei Glasvitrinen und elektrisch ausfahrbarem Flachbildschirm-TV, Stereoanlage etc. Gegenüber ein bequemes, sehr großes U-Sofa, davor ein massiver Tisch mit zwei Hockern. Das alles steht auf hellem Teppichboden. Optisch ein Highlight, pflegemäßig sicherlich nicht ganz unproblematisch, doch des Eigners Wille ist hier ebenso Programm, wie das nach des Eigners Vorstellungen konzipierte Design. Gegen neugierige Blicke schützen Jalousien und Vorhänge. Für Wärme an kalten Tagen sorgt die Webasto-Heizung 5000 D, Kühlung bringt die 5,8 kW Aircondition wenn's mal zu heiß ist. Die Elektrikzentrale verbirgt sich hinter einem großflächigen Bild an Stb. Der Weg an Deck führt über einen breiten Niedergang an Bb., verschließbar durch die einflügelige, massive Tür mit Klappluk.

Des Eigners Reich ist die Kabine im Achterschiff, großzügig bemessen mit Kingsize-Doppelbett, kleinem Sofa, einem Achterfenster, das fast einer Tür gleich kommt, jeder Menge Stauraum in Schränken, Sideboards und Ablagen. Backbords die zweite Nasszelle mit riesigem Waschtisch, elektrischem WC und an Stb. eine separate Dusche.

Komplett ausgestattet der Steuerstand, dessen Instrumente in doppelter Ausführung für beide Maschinen gefällig und übersichtlich in einem eigens angefertigten Armaturenbrett sitzen. Im Detail: Neben dem Raymarine-Plotter E120 diverse Kippschalter unter anderem für Scheibenwischer, Autopilot, Funk, Navi-Lichterführung usw. Von hier aus überwacht werden kann der Öldruck der Maschinen, die Wassertemperatur, Ladefunktion von vier Lichtmaschinen (2 x 24 und 2 x 12 V für insgesamt zehn Batterien à 200 A), Ruderlage, Drehzahl, Füllstände für Kraftstoff, Wasser und Fäkalen, Geschwindigkeit, Wassertiefe, Betriebsstunden etc.

An Stb. neben der für zwei bis drei Personen ausgelegten Rudergängerbank ein weiterer Külschrank, Stauraum und die Kartenablage. Absolut dicht schließt die Fahrpersenning im Zusammenspiel mit dem von Gasdruckfedern unterstützt legbaren VA-Geräteträger. Auf dem Achterschiff dominiert eine riesige Backskiste, backbords davon der Durchgang auf die tiefe Badeplattform mit Außendusche über eine halb gewendelte Treppe, an deren Ende eine hydraulisch zweifach klappbare Gangway ausgefahren werden kann. In der stabilen Davits das Beiboot sicher vertäut.

Der Weg aufs Vorschiff führt über stufige Gangbords, gesichert von hoher, zweireihiger, Vertrauen erweckender Seereling, vorbei an den Ver- bzw. Entsorgungsflanschen für Kraftstoff, Wasser und Fäkalen. Auf dem Vorschiff die elektrische Ankerwinde mit separatem Inspektionsluk, die Bugleiter, Fenderhalter vorn und achtern. Festmacherpoller, Ausstell- und Schiebefenster im Salon, runden das positive Erscheinungsbild dieses gelungenen Schiffes ab.

Zusammenfassung

Mit der Siemer 47 bekommt der Eigner ein Fahrtenschiff, das diesen Namen auch wirklich verdient. Hier spürt man die Individualität und Flexibilität der Werft in jeder Phase, denn jedes Boot, das die Produktionshallen verlässt, wird stets ein Unikat sein. Sauberste Verarbeitung, optimale Fahreigenschaften und die Realisierung der Wünsche des Eigners sind hier ganz oben angesiedelt. Und wem der bereits aufwändige Basisstandard als ausreichend erscheint, selbst der bekommt ein Heim auf dem Wasser, mit dem er ohne Nachrüstung auf Tour gehen kann.

Claus D. Breitenfeld

