



RASK: Under optimale forhold har Euphoria 68 en toppfart på 18 knop for seil.

Sikter mot toppskiktet

CANNES, FRANKRIKE: Sirena Marine ble etablert i 2006, etter at Azimut og Swan tok med seg noen modeller til Bursa som de lot tyrkerne bygge.



PÅL SILBERG
MOTOR@FINANSVISEN.NO

Hvem det nyetablerte tyrkiske verftet lærte mest av, vet vi ikke, men mye tyder på at Swan gjorde mest inntrykk. Swan forsvant ut i 2008 da det ikke var veldig stor etterspørsel etter noen form for lystbåter.

På to ben

I 2010 ble Azimut kastet ut av den nybygde fabrikk i Bursa. Sirena Marine satset på eget seilbåtmerke. I tillegg, for ikke å være altfor avhengig av et båtmarked som i løpet av noen måneder beveger seg fra all time high til en bunnløs, kundeforlatt henge-my, har Sirena utviklet en divisjon som produserer deler i stål og kompositt til jernbane, bil og forsvar.

– Da vi bestemte oss for å satse på egne båtmerker i 2010 hadde vi en omsetning på cirka 300 millioner kroner. Sirena er eid av Kiraca Holding som har solid økonomi og mulighet til å investere i utviklingen av Sirena, forklarer Ipec Kiraca.

Kvinnelig skipper

Ipec Kiraca er kvinne, men hun er ikke som de andre vi stort sett møter over alt ellers i båtbedrifter rundt Middelhavet, PR-sjef. Kiraca er Sjefen. Så vidt vi vet er det bare en annen større produksjonsbedrift i båtbransjen som har kvinne på toppen, Monte Carlo Yachts. Det er et underbruk av Beneteau med fokus på større, luksuriøse yachter, og styres av Carla Demaria. Og selvsagt har vi Annette Beneteau-Roux som har utviklet familiebedriften fra en ubetydelig produsent av fiskebåter til en av verdens største verftsgrupper i lystbåtsektoren.

Da Sirena begynte å bygge egne båter ble det ikke tatt kjenne snarveier eller gjort hederlige forsøk på å kopiere andre. Kiraca tok kontakt med de to anerkjente konstruktørene German Frers og Rob Humphreys. Begge har lang og solid erfaring med å utvikle seilbåter og yachter i forskjellige kategorier og størrelser. Både Frers og Humphreys har skapt legendariske modeller og vært involvert i utviklingen av America's Cup-båter. Begge har livnæret seg med å konstruere båter og yachter for dem som vil seile fort, men ikke ekstremt, dem som liker velskapte linjer og ikke banebrytende løsninger og for dem som skal ha en praktisk båt med fornuftig oppdeling under dekk.

– Vår målgruppe definerer vi som dem som ønsker seg noe mer enn en serieprodusert standardløsning som ofte består av mange kompromisser. Vi vil at våre modeller skal kunne kalles cruise-racere. De skal kombinere gode seilegenskaper og et bra fartspotensiale med en komfortabel innredning som egner seg til turbruk, sier Kiraca.

Høy pris

Kiraca legger også vekt på at verftet hele tiden bruker avanserte





SATSER PÅ KVALITET: Sirena Marine satser på å bygge tyrkiske seilbåter med god kvalitet og topp utstyr.



LETTSEILT: Hydrauliske vinsjer gjør det enkelt å seile 68-foteren med lite mannskap. Rattene er koblet til doble ror og rormannen har fin kontroll.



materialer og lamineringsprosesser for at båtene skal bli lette, stive og sterke. Sirena gjør alt selv. Verftet støper, lager kjøler og bygger innredningen. Teknisk utstyr kjøpes inn fra anerkjente leverandører som Harken, Lewmar, Selden og Raymarin.

Kundene kan stort sett få en skreddersydd båt, men med noen begrensninger når det gjelder oppdelingen under dekk. Siste skudd på stammen til Sirena er en 68-foter med tre mulige innredningsløsninger. På dette punktet er nok de franske serieprodusentene og tyske Hanse kommet lengre. De bruker moduler som kan kombineres på mange måter. Sirena gir imidlertid kundene fler valg når det gjelder det tekniske utstyret og hvordan materialene i innredningen skal være. De leverer i utgangspunktet også en mer velutstyrt båt.

Den 68-foteren vi ser litt nærmere på her, har en basispris på 16 millioner kroner.

Det avskrekker nok noe potensielle kjøpere. De kan få en Jeanneau 64 for rundt 10 millioner kroner. Samtidig er Sirenas båt billigere enn for eksempel båter fra prestisjemerkeene Oyster og Swan.

Plass til mannskap

Den serien med mindre båter som Humphreys har utviklet kalles for Azuree. De større båtene, konstruert av German Frers, heter Euphoria. Nykommeren i denne serien har en skroglengde på 23,05 meter. Bredden er 5,58 meter. Båten veier 32 tonn. Med standard kjøler, som gir et dypgående på 3,80 meter, er ballastvekten 10 tonn. Verftet tilbyr tre alternative kjølkonfigurasjoner. Seilføringen er på 267 kvadratmeter.

Interiøret i Euphoria 68 er utviklet av Design Unlimited. Av de tre løsningene kundene kan velge mellom, har vi mest tro på det som kan omtales som eierversionen. Akter er to mindre lugarer slått

Det er plass nok til mannskap hvis eieren skulle finne ut at han eller hun har lyst til å delta i for eksempel Færderseilasen



FIN ARBEIDSPASS: Navigatøren har god oversikt og alt innen rekkevidde fra plassen ved nedgangen fra cockpiten.



LYS OG LUFTIG: Det er god plass i salongen. Finishen og detaljene er forseggjorte, men innredningen virker litt kjønnsløs.

sammen til en stor lugar som har en liten sittegruppe, en liten kontorplass, to store garderobeskap og baderom. En gjestelugar er rimelig grei og båten har lugarplass til fire personer til. Det betyr at det er plass nok til mannskap hvis eieren skulle finne ut at han eller hun har lyst til å delta i for eksempel Færderseilasen med båten.

På babord side ved nedgangen fra cockpiten har 68-foter en svært så rommelig og velutstyrt bysse. Navigatøren har god arbeidsplass på styrbord side ved cockpittrappen. Salongen er to-delt. I hoveddelen er det god plass til seks rundt bordet. Forskipet er utnyttet til en stor og to små gjestelugarer. I alle lugarene, på badene og i salongen og

byssa er det uttak for 220-V strøm som kommer fra en generator på åtte kilowatt. Generatoren gir også strøm til de fire hydrauliske hovedvinsjene ombord. Skal båten utstyres med airconditionanlegg, bør generatoren oppgraderes til en enhet som yter 20 kW.

Basisen under dekk er en lys innredning med paneler og dørk i eik. Design Unlimited valgte en moderne stil. Interiøret er pent og enkelt, men det mangler etter vår mening det særpreget en liten produsent som Sirena Marine trenger for å fremstå som et bedre og mer gjennomført produkt enn de båtene som kommer fra serieprodusentene. De er også lyse, moderne og temmelig kjønnsløse.



TRE ALTERNATIVER: Akter kan man få en stor lugar eller to som er mindre. Det er også mulig å endre layouten i forskipet.



GARASJE: I hekken er det plass til en lettått som er 2,6 meter lang.



EFFEKTIV: To Caterpillar-motorer med en effekt på 850 hester gir den nye 64-fots motorbåten til Sirena Marine en toppfart på 27 knop.

Satser på motorbåt

Sirena Marine bestemte seg tidlig i 2016 også for at de ville bygge motorbåter. Den første modellen fra det tyrkiske verftet er nå klar. Det er en båt som er 64 fot lang. Skroget, som er utviklet av Frers, ble grundig tanktestet før Sirena gikk i gang med å bygge formene. Verftet påstår at skrogformen som ble valgt

gir en besparelse i drivstoffbruket på 20 prosent i 16 knops fart. Det tror vi er helt avhengig av hva og hvem man sammenligner med. Motorbåten er formet som en miks av mini-ekspedisjonsyacht og amerikansk trawler. Det er Studio Spadolini som har hatt ansvaret for eksteriøret og oppdelingen under dekk.