

LANGFAHRT

Wie aus einem Probeschlag
eine Weltumsegelung wurde

SEITE — 60

SCHLAUCHBOOT

Werkstatt: Löcher und Risse
reparieren wie ein Profi

SEITE — 90

SEESTIEFEL

10 Modelle im Vergleich:
Nur die Hälfte hält dicht

SEITE — 80

30-SEITEN-SPEZIAL

BESSER CHARTERN

- ♦ Die besten Oneway-Törns
- ♦ Verträge: Fallen im Kleingedruckten
- ♦ Boote von privat – die Alternative?
- ♦ Tipps für Skipper und Crew

SEITE — 20

EXKLUSIV-TEST SK2

Neigekielsportboot
für jedermann

SEITE — 78

OLYMPIA-REVIER

Kiel, Rostock und Lübeck
kämpfen um die Spiele

SEITE — 66

AUSRÜSTUNG

Kompakt und günstig:
Strom für kleine Boote

SEITE — 86

DEUTSCHLAND 4,90 EURO

A: 5,65
EURO 4 190744 004900 07

CH: 9,60
FRANKEN

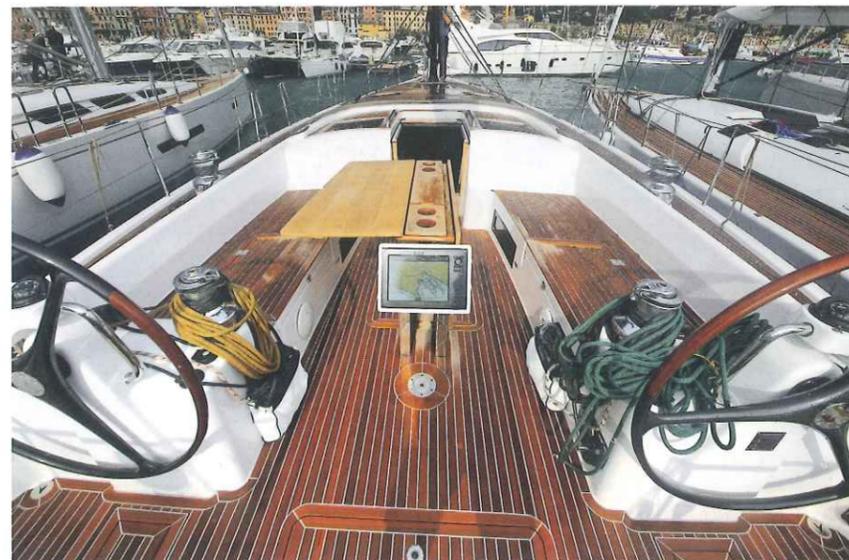
BelLux 5,80 € – Italien 6,60 € – Spanien 6,60 € – Frankreich 6,60 €
Slowenien 6,60 € – Griechenland 7,00 € – Dänemark 54,00 DKK –
Ungarn 2130 Ft. – Printed in Germany – H 74 40

DER SCHWAN DES SÜDENS

*Umwerfende Optik, tadellose Qualität und diverse Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung: Ist die **EUPHORIA 54** aus der Türkei die mediterrane Alternative zu finnischen Edelyachten?*

Zeitlose Eleganz. Die gefälligen Linien kommen aus dem Büro von Germán Frers. Charakteristisch ist der keilförmige Kajütaufbau

ÜBERSICHTLICH UND UNVERBAUT



Das mächtige Heck ist nicht zu verwechseln. Die schwach ausgeprägten Chines fallen kaum auf



GEWALTIG
Die Badebühne sucht ihresgleichen. Eine integrierte Leiter überwindet die Abstufung



KOMPAKT
Gearbeitet wird nur achtern. Die Winschen sind an dieser Position gut erreichbar

Die **LANGEN UND BREITEN DUCHTEN** laden ein zum Sonnenbaden. Der Niedergang bleibt frei und unverbaut, und die Führung der Großschot ist auf das Kajütdach verbannt

Vor fünf Jahren hatte Sirena Marine aus der Türkei angekündigt, neben den Motorbooten der Marke Azimut fortan auch Segelboote in Eigenregie bauen zu wollen.

Unter dem Markennamen Azuree wurden Anfang 2011 zwei Performance-Cruiser von 33 und 40 Fuß Länge (Doppeltest in YACHT 5/11), später die größere Azuree 46 vorgestellt (Test in YACHT 3/14). Damit entwickelte sich die Werft in Bursa am Marmarameer zum ersten Serienhersteller für Segelboote in Vorderasien.

Mit der 46er als gehobenem Performance-Cruiser hatten die Yachtbauer einen Brückenschlag zum damals bereits angekündigten Luxusprogramm unter dem Namen Euphoria Yachts geschaffen – eine Marke für exklusive Ansprüche. Den Anfang für die neue Reihe macht nun die Euphoria 54, eine Konstruktion aus dem Rechner von Germán Frers. Der renommierte Yachtarchitekt aus Argentinien hat der Yacht ein besonders elegantes Äußeres verliehen. Augenfällig ist der langgezogene, flache Kajütaufbau, welcher

übergangslos ins Vorschiff ausläuft. Dazu kommen die gestreckten, keilförmigen Fensterflächen.

Die Optik mag vielleicht auf den ersten Blick nicht mehr ganz dem Zeitgeist entsprechen. Aber: Derartige Linien galten schon immer als schön und elegant – und sie sind es auch heute noch.

AUS DER HAND VON FRERS

Das Erscheinungsbild der Euphoria erinnert ohne Frage an die Yachten von Nautor's Swan. Die offensichtlichen Gemeinsamkeiten kommen nicht von ungefähr: Einerseits steckt hinter dem Projekt Euphoria Yachts der Brite Pat Lilley. Als langjähriger Händler und einer der wichtigsten Vermittler für Nautor's Swan kennt er die Produkte aus der finnischen Nobelschmiede bestens. Zum Anderen hat Konstrukteur Frers seinerseits zahlreiche Projekte für Swan Yachts umgesetzt – seine spezielle Linienführung hat den charakterstarken Auftritt vieler der eleganten Schwäne geprägt. Sein Stil ist nun auch bei den Entwürfen für Euphoria Yachts unverkennbar.

Typisch Frers ist zum Beispiel das flächige, harmonisch gerundete Heck, das zudem schräg nach achtern abfällt, ebenfalls ein nicht dem Trend entsprechendes, sondern zeitloses Gestaltungsmerkmal. Viele moderne Rümpfe gleichgroßer Schiffe sind hinten deutlich breiter gebaut, und die Spiegel fallen meist lotrecht ab. Die Linien der Euphoria 54 bleiben klassischer, konservativer, und die nur ganz schwach ausgeprägten Kimmkanten fallen kaum ins Auge.

Der hochgeschlossene Heckspiegel lässt sich als Badeplattform elektrisch ausklappen und wird damit zu einer echten Seeterrasse, wohl eine der größten, wenn nicht sogar die größte in dieser Längensklasse. Geöffnet liegt die riesige Badebühne nur wenige Zentimeter über der Wasseroberfläche; zum Baden in der ruhigen Bucht ist das sehr angenehm, wie auch zum Verstauen des Dingis. In der Heckgarage kann ein Beiboot mit 2,80 Meter Länge inklusive angehängtem Außenborder quer gelagert werden.

Bisher hat Sirena Marine erst ein Boot vom Typ Euphoria 54 gefertigt, ein zweites ist derzeit im Entstehen. Der Prototyp wurde

mit einem sehr schön gebauten Kohlefasermast von Hall Spars ausgestattet, dazu mit einem sogenannten Park-Avenue-Großbaum, ebenfalls aus Carbon. Allein diese beiden Sonderpositionen belasten das Budget mit über 120 000 Euro extra, zusätzlich zum Basispreis ab Werft von stattlichen 892 500 Euro brutto.

Allerdings: Der Versuch, die Preise für Yachten dieser Größenordnung und Ausrichtung einzuordnen, ist generell schwierig. Zwar basiert die Euphoria 54 – wie ein herkömmliches Serienboot – auf einem definierten Standard, baut aber auf eine Menge Optionen im Sinne eines Semi-Custom-Angebots, bei welchem fast alle individuellen Wünsche des Eigners berücksichtigt werden können.

Beim Test unter Segeln macht das Schiff mit dem sportlichen Kohlefaserriegg eine gute Figur und zeigt ein ordentliches Potenzial an der Kreuz. Konkret heißt das für 10 Knoten Wind: 7,7 Knoten Fahrt durch das Wasser bei einem Wendewinkel von 85 Grad (42 Grad wahrer Windeinfall). Das sind akzeptable Werte angesichts der schwierigen Be-

dingungen am Testtag: Das unangenehm hohe Wellenbild passt weder zur Windstärke noch zur Windrichtung. Trotzdem lässt sich die Euphoria dank der bestens abgestimmten Steueranlage vom französischen Hersteller JP3 effizient und präzise dirigieren.

Die mit knapp 18 Tonnen Gewicht vergleichsweise leichte Yacht wirkt agil, kommt schön durch die Manöver und beschleunigt danach auch wieder gut. Mit der kurzen, nur leicht überlappenden Genua hat sie bei ach-

terlichem Wind aber Leistungsschwächen, denen sich nur mit einem zusätzlichen Genaker oder mit einem Code-Zero beikommen lässt.

EIN LAYOUT ZUM CRUISEN

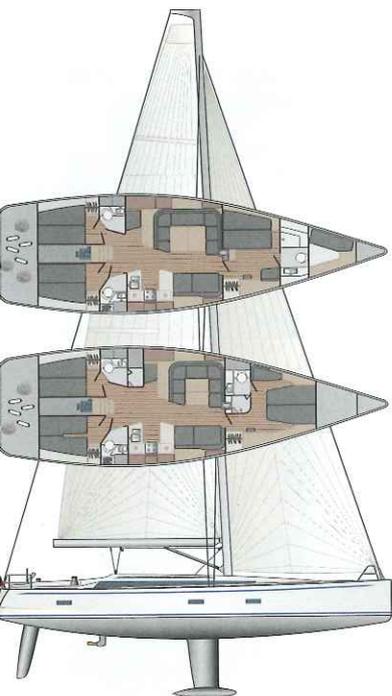
Das Cockpitlayout ist funktional. Fallen, Trimmleinen und die Schoten für das doppelt geführte Großschotsystem (German Cupper) werden unter Deck und im Süllrand auf die beiden großen und kräftigen Winschen vor den Steuerkonsolen geführt. Hier kann der Rudergänger auch einhand steuern und dabei in günstiger Arbeitsposition an den Winschen drehen.

Die Genua wird auf zwei weitere Winschen auf dem Süllrand geführt. Für die Mannschaft und auch für den Steuermann im Alleingang sind die weit außen liegenden Winschen im Manöver aber nur mit Verrenkungen erreichbar. Segler, die oft allein oder mit kleiner Crew unterwegs sind, können als Option eine Fock mit Selbstwende-Einrichtung ordern.

Dagegen ist ein Traveller im Cockpit offenbar auch als Extra nicht machbar. Wie →

DIE OPTISCHE NÄHE ZU DEN SWANS LÄSST SICH NICHT VERLEUGNEN

EUPHORIA 54



Sportlich: viel Segelfläche und schlanke Rumpfhänge. Ausbaualternativen sind speziell für das Vorschiff gegeben

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

42 Grad	7,7 kn
60 Grad	8,7 kn
90 Grad	9,1 kn
120 Grad	8,0 kn
150 Grad	6,7 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung ca. 1,0 Meter

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,9

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Das hohe und schlanke Rigg steht für ein sportlich orientiertes Boot, große Breite und viel Ballast für Stabilität

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,63/1,20 m
Achtern	1,97 x 1,55/1,26 m

Knapp

Durchschnitt

Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	.....	German Frers
CE-Entwurfskategorie	.....	A
Lüa (Rumpflänge)	.....	16,46 m
Breite	.....	4,90 m
Tiefgang/alternativ	.....	2,40/3,00 m
Gewicht	.....	17,9 t
Ballast/-anteil	.....	6,2 t/35 %
Großsegel	.....	95,0 m ²
Rollgenau (103 %)	.....	71,0 m ²
Maschine (Volvo Penta)	.....	56 kW/75 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion (E-Glass) mit Vinylesterharzen. Gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	.....	892 500 €
Preis segelfertig ²	.....	927 850 €
Komfortpreis ²	.....	960 110 €
Garantie/gegen Osmose	.....	2/2 Jahre

Werft Sirena Marine, Bursa (Türkei);
www.sirenamarine.com.tr

Vertrieb www.euphoriayachts.com.tr

Yacht-BEWERTUNG

Eine echte Augenweide von Konstrukteur German Frers. Die Euphoria 54 aus der Türkei ist eine schicke, exklusive Luxusyacht mit großer Leistungsfähigkeit und einem ausgesprochenen Mittelmeer-Fokus. Exklusiv ist aber auch ihr Preis

Konstruktion und Konzept

- + Gelungene Formgebung
- + Robuste Bauausführung
- + Hohes, sportliches Rigg

Segelleistung und Trimm

- + Agil und lebhaft am Wind
- Großschotführung ohne Traveller

Wohnen und Ausbauqualität

- + Tadelloses Finish
- + Ausbauvarianten für das Vorschiff
- Wenig seegerechte Pantry

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertiger Ausstattungsstandard
- + Übersichtlich installierte Bordtechnik
- + Riesige Badeplattform

sonst nur bei Fahrtenyachten üblich, wird die Großschot auf der Euphoria 54 über eine geteilte Talje auf dem Kajütdach vor dem Niedergang gefahren, ohne Travellerfunktion. Damit ist das Cockpit zwar schön unverbaut; auf der Strecke bleiben aber die Trimmmöglichkeiten, trotz der standardmäßigen Hydraulik für Achterstag und Baumniederholer. Die tourenorientierte Großschotführung passt nicht zum leistungsstarken Rigg und nimmt dem Schiff viel von einem möglichen Regattapotenzial.

SCHIERER LUXUS UNTER DECK

Schick, modern, licht und von bester Machart: So präsentiert sich das helle und wohnliche Interieur der Euphoria 54, ausgebaut mit gekalktem Eichenholz im Standard. Alternativ verwenden die Türken Teak oder Walnuss.

Bezüglich des Layouts und der Ausbaumöglichkeiten zeigt sich die Euphoria 54 konventionell. Das heißt: zwei identisch große Kabinen im Achterschiff mit jeweils einem Bad, der Salon mit dem großen U-Sofa, dahinter Pantry und Navigation jeweils zur

Seite angeordnet. Varianten bietet nur das Vorschiff; Basis ist das gewöhnliche Layout mit zentralem Inselbett und großem Bad am Hauptschott. Machbar ist die seitliche Anordnung der Doppelkoje im Vorschiff, dann wandert die Nasszelle nach vorn in den Bugbereich. Und anstelle der Segellast könnte die Vorpiek als Kabine für einen Skipper ausgebaut werden.

Etwas eigenartig mutet die Anordnung der Pantry an, die in U-Form seitlich quer

zur Fahrtrichtung verläuft. Unterwegs und insbesondere mit starker Krängung nach Backbord oder gar Wellengang findet man somit keine einigermaßen günstige Arbeitsposition. Zudem geriet die Küchennische relativ eng: Beim Öffnen der Schubladen und Schränke im Fußraum steht man sich hier meist selbst im Weg.

Alles in allem: Euphoria Yachts will sein Erstlingswerk als Luxus-Blauwasserkreuzer verkaufen, so kommuniziert es die noch junge Werft. Für die wirklich langen Schläge auf hoher See ist das Boot allerdings reichlich sportlich ausgerichtet, und eine uneingeschränkte Blauwassertauglichkeit ist selbst über die vielen Optionen nur bedingt zu erreichen.

Was die Euphoria 54 auszeichnet, ist ihre sehr schöne Optik, die tadellose Qualität und ein Ausbaustandard von erster Güte. Sie ist eine schicke Luxusyacht, die auch den gehobenen Ansprüchen einer exklusiven Klientel gerecht werden kann. Dafür steht allerdings auch ihr hoher Preis.

UNTER DECK
BEGEISTERT
VOR ALLEM
DIE TADELLOSE
MACHART

MICHAEL GOOD

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer