

# STURIËR 620

**WasserSport**  
**An Bord**



Steht der STURIËR 620 CS gut zu Gesicht, der leicht angehauchte mediterrane Look im stählernen Kleid. Fotos: Breitenfeld/Werft

Einer der treffendsten Slogans von Sturiër Yachts, der den Nagel auf den Kopf trifft, ist zweifelsohne „wertbeständige Investition ins Vergnügen“. Eine Sturiër ist nicht irgendein Schiff, es ist eben eine Sturiër – nicht mehr und nicht weniger. Claus D. Breitenfeld war an Bord des jüngsten Sprosses, dem Typ „620 CS“ und hat, wenn man so will, die Jungfernfahrt miterlebt. Bei satten 42 Knoten Wind auf dem Ijsselmeer. Ein Erlebnis der besonderen Art.

**W**er im Internet nach „Sturiër“ stöbert, wird zuweilen auch mit einem völlig anderen Begriff konfrontiert, nämlich „Shipyard Volharding Staveren“. Auch Werftchef Auke van der Werff führt diese Bezeichnung auf seiner Business Card. Etwas verwirrend, wie man meinen könnte, dennoch völlig einleuchtend, gab es schon `mal einen „Auke van der Werff“, den Großvater des heutigen Sturiër-Bosses Auke, der die Werft bereits 1918 aus der Taufe hob. Und die hieß eben „Volharding Staveren“. Daran hat sich bis zum heutigen Tag nichts geändert, obwohl „der junge Auke“ zuweilen darüber nachdenkt, aus marketingstrategischen Überlegungen heraus, ob es nicht sinnvoller sein könnte, das Produkt Sturiër noch mehr in den Mittelpunkt zu stellen.

Wie dem auch sei, egal, auf welche Firmierung der auf fast hundert Jahre Erfahrung zurückblickende Traditionsbetrieb künftig auch den Schwerpunkt setzt, an drei Grundprinzipien wird unbeirrbar und kompromisslos festgehalten: Sicherheit, Qualität und Exklusivität. Der Ehrgeiz dieses Familienunternehmens, handwerkliche Spitzenleistung von der Kiellegung bis zum Masttopp künftigen Eigner abzuliefern, wird in jeder Phase einer Sturiër deutlich, egal, wo man auch hinsieht. Und daher ist es auch in keiner Weise überzogen zu behaupten, dass die Investition in eine Sturiër fraglos von höchster Wertbeständigkeit geprägt ist.

**W**er in diesem Zusammenhang in der Rubrik „technische Daten“ die übliche Aussage „Preis ab €...“ vermisst und sich mit dem Hinweis „auf Anfrage“, konfrontiert

sieht, dem sei anheimgestellt, direkt mit der Werft in Verbindung zu treten, denn bei einem Custom-Build Projekt dieser Größenordnung ist es kaum möglich, eingrenzende, monetäre Aussagen zu treffen. Die sprichwörtlichen „goldenen Wasserhähne“, aber auch Technik vom Feinsten lassen alle Grenze nach oben offen. Als Faustregel in den Raum gestellt: Unter einer Million Euro ist da nix drin. Dafür spricht schon allein die Zeitspanne von Planung und Bau, die mit rund einem Jahr veranschlagt werden muss.

## **➔ Fahreigenschaften**

**W**indgeschwindigkeit in Böen bis zu 42 kn, das sind rund 78 km/h, dieses „Gebälse“ wird auf der Beaufort-Skala in die Kategorie „9“ (75 – 88 km/h), Sturm, einge-

# CS

## Eine kommt durch – bei Wind um 42 Knoten plus ...



**Achtersteven mit Innenleben: Jet-angetriebenes Williams-RIB in der Heckgarage mit elektrohydraulischer Luke, Länge 3,85 m.**



**Ein Piloten-Steuerstand, wie er perfekter nicht sein könnte.**



**Radar, Satelliten-Antennen etc. auf dem elektrisch zu klappenden Aluminiummast.**



**Zwei Aufbau-Ankerwinschen haben die Ankerketten souverän im Griff.**



**Konnten ihre Funktionalität unter Beweis stellen, die drei Parallelscheibenwischer.**

ordnet. Äußerst unangenehm, besonders auf einem Gewässer wie dem IJsselmeer, das im Testrevier vor Stavoren gerade mal eine Wassertiefe von sechs bis acht Metern aufweist. Die sich dabei aufbauende Grundsee produziert dann schon Wellenhöhen von einhalb bis knapp zwei Meter. Und so war es schließlich auch. Lediglich ein einsamer Segler und die Fährschiffe wagten sich parallel zu unserem Testprobanden aus dem Hafen.

**A**uke van der Werff sah das alles relativ gelassen. Leinen los und raus. Schließlich lässt er seine Schiffe nicht von ungefähr für die CE-Kategorie „A“, Hochsee, zertifizieren. 700 U/min, Getriebe eingekuppelt, die niedrigste Drehzahl der beiden John Deere-Diesel liegt an, die hydraulischen Bug- und Heckquerstrahlruder drücken etwa 50 (!) Tonnen Testgewicht vom Steg weg. Mit 4,4 km/h (2,4

kn) schiebt sich die „620“ in Richtung Hafenausfahrt. Noch liegen die knapp 19 Meter Stahlbrettflach im Wasser. Einen Zahn draufgepackt, 1.000 U/min, 9,1 km/h (4,9 kn) signalisiert der steuerbordseitige Flatscreen. Zum ersten Mal zeigen Wind und Wellen wer Herr im Hause IJsselmeer sein will. Doch wie schon eingangs darauf hingewiesen, eine Sturiër wäre nicht eine solche, würde sie nicht dagegen halten. Van der Werff drückt den „alles entscheidenden Knopf“ und vorbei ist's mit der Rundspant-Rollerei. Die Stabilisatoren haben ihren Dienst angetreten. Unvergleichlich ruhiger liegt die Sturiër nun im Wasser.

**N**ach dem Motto „wenschon – denn schon“, arbeiten wir uns in 200er-Drehzahlprüngen gen Vollast mit 2.450 U/min und haken dabei auch gleich den Dichtigkeitscheck von Fenstern, Luken und

Schiebedach ab. Da die „620“ voll gegen Wind und Wellen andampft, wundert es nicht, dass die Brecher komplett übers Schiff hinwegfegen. Und als wenn das auch noch nicht genug wäre, es schüttet dazu wie aus Kannen, der Regen prasselt quer in der Luft liegend gegen die Scheiben. Schwerstarbeit für die Parallel-Wischer, die jedoch problemlos für klare Verhältnisse sorgen.

**U**nbeirrt hält der Rumpf den ihm vorgegebenen Kurs bei manueller Steuerung, aber auch der Autopilot lässt sich von den widrigen Verhältnissen nicht aus der Ruhe bringen, selbst dann nicht, als die Sturiër in Gegenrichtung dreht und wir die Wellen dwars abbekommen. 18,9 km/h (10,2 kn) bei Vmax lesen wir vom Bord-GPS ab, das sind exakt sechs Zehntel an km/h über der theoretisch errechenbaren Rumpfgeschwindigkeit



**Der riesige Salon**



**Wird die Rückenlehne der Beifahrerbank gekippt, komplettiert sich die Dinette an Bb.**



keit. Chapeau, das kann nicht gemeckert werden, wobei „schnell fahren“ immer eine relative Sache sein wird und das Gesamtgewicht im Verhältnis zur Motorisierung gesehen werden muss. Immerhin haben wir es hier mit 50 Tonnen zu tun, die von 338 kW (460 PS) bei Laune gehalten werden wollen.

**F**reut sich der Eigner über perfekte Ausnutzung der Power, würden ihm mangelhafte Manöviereigenschaften das Fahrvergnügen hingegen ordentlich verhaseln. Aber auch in diesem Punkt bewies die Sturiër Souveränität. Gerade `mal eine Bootslänge fordert der Rumpf ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckquerstrahlruder und ohne gegenläufige Maschinen, um voraus und nach achtern einmal um 360° zu drehen. Auch am exakten Kurshalten achteraus gibt es nichts zu bemängeln. Diese Wendigkeit ist dem extremen Ruderblatteinschlag von um die 50° zuzuschreiben, die durch lediglich sechs Umdrehungen am Steuerstand bewirkt wird. Der Einsatz von Querstrahlern und kontroversen Propellerdrehrichtungen macht den Tanz auf dem Teller perfekt.

## **➡ Ausstattung & Verarbeitung**

**E**igentlich ist es müßig, sich in diesem Kapitel mit detaillierten Qualitätswürdungen auseinandersetzen zu wollen. Bei Investitionen jenseits der Millionemarke und Revier-Zertifizierung der Kategorie „Hochsee“, ist entsprechender Gegenwert und Materialeinsatz bester Auswahl vorausgesetzt. Hinzu kommt, dass Schiffe dieser Art stets Unikate sein werden, denn es ist kaum anzunehmen, dass individuelle Vorstellungen zweier Eigner auf einen Nenner zu bringen sind. Unterm Strich: Hier stimmt einfach alles, begonnen bei der edlen Teakverarbeitung (auch andere Hölzer selbstverständlich) an und unter Deck, über die komplette Technik, Elektronik, Mechanik, das Finish in Sa-

chen Stahl, Farbanstrich, Handling im Beschlag-, Poller- und Relingsbereich und vor allem die allgemeine, großzügige Gesamtkonzeption mit unter anderem Stauraum ohne Ende wo immer nur möglich. Konzentrieren wir uns daher auf das allgemeine Erscheinungsbild und die Einteilung im Großen und Ganzen.

**V**on achtern betrachtet präsentiert sich die „620 CS“ mit normaler Badeplattform und seitlichen Niedergängen. Der Gag ist jedoch das Innenleben dieses Schiffsbereiches. Per Funkfernsteuerung öffnet sich die Heckpartie und ein Williams-Jet-RIB von fast vier Metern Länge rauscht aus der Garage. Fahrspaß pur garantiert. Derweil können die übrigen Crewmitglieder entspannt im großen Cockpit ihren Sundowner genießen oder auf den breiten Gangbords rund ums Schiff lustwandeln.

Großflächige, leicht gerundete Schiebetüren in VA-Rahmen machen den Weg frei in den riesigen Salon, kombiniert mit Ruderhaus. Steuerbords ein üppiges Sofa-U, gegenüber das Sideboard mit darin versenkbarem Flachbild-TV. In Fahrtrichtung die Dinette, deren vordere Rückenlehne zur Beifahrerbank umklappbar ist. Spiegelbildlich an Stb. die perfekt ausgestattete Pantry. Highlight ist jedoch der nicht nur optisch als totaler Hingucker sich präsentierende Steuerstand mit elektronischer Zweihebelschaltung, zweimal



**Vom Allerfeinsten, der multifunktionell verstellbare Recaro-Steuerstandstuhl.**

Flatscreens, jeder Menge Drucktasten zur Aktivierung der unterschiedlichsten Bordfunktionen und selbstredend natürlich auch alle erforderlichen Überwachungssysteme, sei es in analoger sowie digitaler Variante, zur sicheren Schiffsführung.

**I**n die teilweise äußerst großzügig gestalteten Crewgemächer im Basement des Schiffes einen Stock tiefer geht's schließlich an Stb. Die Gästekabine im Vorschiff mit Doppelbett und separatem Sanitärbereich wird nur noch getoppt von des Eigners Reich in der middle-



**Mitschiffs die riesige Master-Cabin mit französischem Bett.**



**Manch einer würde sich über so ein Badezimmer zu Hause freuen.**

ren Sektion, das schon fast einem Appartement gleichkommt. Wellnessfreaks werden ihre helle Freude am Badezimmer mit Doppelwaschbecken, Dusche, elektrischem WC und Bidet haben.

**U**nd wer sich bislang noch nicht sattgesehen hat, dem sei der Abstieg in den Maschinenraum vom Cockpit aus empfohlen. Zwei Luken machen es möglich. Neben den

beiden Maschinen, vollgepackt mit Aggregaten von der Bilge bis unter die Decke, werden Technikfreaks beim Anblick sauberster Installation leuchtende Augen bekommen.

**Zusammenfassung**

**E**ine Sturiër nicht nur zu fahren, sondern sich dessen rühmen zu können, auch

deren Eigner zu sein, das hat schon etwas. Dabei geht es nicht nur darum, anerkennen des Kopfnicken Gleichgesinnter zu ernten, nein, eine Sturiër spiegelt die ganz persönliche Philosophie des jeweiligen Besitzers wider. Wenn man so will, im klassischen Sinn, eine Harley auf dem Wasser. Ein Schiff, das sich dieses Prädikat seit Jahrzehnten verdient hat.

Claus D. Breitenfeld



**Testfahrt im strömenden Regen, daher das geräumige, klatschnasse Cockpit mit abgedecktem Halbrundsitz.**

**Technische Daten**

**Herstellerland:** Holland  
**Werft:** Shipyard Volharding Stavoren bv (STURIËR Yachts), Kooyweg 8, NL-8715 EP Stavoren, Tel.: 0031-(0)-514-681207, www.sturier.nl

**Boot:** CE-Zertifizierungs-Kategorie „A“ (Hochsee)

Länge ü. A. (m): 18,50  
 Rumpflänge (m): 17,80  
 Länge WL ca. (m): 16,50  
 Breite ü. A. (m): 5,29  
 Tiefgang ca. (m): 1,50  
 Freibord ca. (m): 2,00  
 Höhe ü. WL ca. (m): 3,90 (Mast geklappt), 6,20 Mast stehend  
 Kabinenhöhe (m): 2,07  
 Gewicht leer ca. (t): 45  
 Testgewicht ca. (t): 50  
 Baumaterial: Stahl  
 Stahlstärke (mm): 8 – 6 – 5 – 4  
 Spantenabstand (m): 0,50  
 Rumpfform/Aufkimmung: Rundspant  
 Standardmotorisierung TestkW (PS): 2 x 169 (2 x 230)  
 Motorisierung von – bis kW (PS): nach Eigenabstimmung

Motorenart: Diesel  
 Antriebsart: Welle  
 Kraftstofftank (l): 5.000  
 Frischwassertank (l): 2.000  
 Fäkallientank (l): 400  
 Grauwassertank (l): 250  
 Zuladung/Nutzlast (kg): 2.000  
 Personen, zul. max.: 8  
 Schlafplätze: 6  
 Kabinen: 3 + Salon  
 Preis ab und Testboot: auf Anfrage

**Testmotorisierung:**  
 Hersteller/Modell/Motorenart: John Deere, 6068TFM Diesel  
 Bauart/Zylinder: Reihen-6-Zylinder  
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 169 (230)  
 Drehmoment (Nm): 693  
 Hubraum (cm<sup>3</sup>): 6.848  
 Bohrung/Hub (mm): 107 x 127  
 Arbeitsweise: 4-Takt  
 Drehzahl, max. (U/min): 2.600  
 Drehmoment (Nm): 693  
 Kraftstoffsystem: elektronisch kontrollierte Einspritzung  
 Verdichtung: 17,6 : 1  
 Kühlkreise: 1  
 Generator (A): 80

Elektrik (V): 24  
 Gewicht (kg): 730 (trocken)  
 Propellergröße: 22 x 28", 4-Blatt, Bronze

**Motorendetails:** Wassergekühlter Turbolader und Auspuff, Wärmetauscher oder Kielkühlung, hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl, austauschbare Zylinderlaufbuchsen.

**Messwerte:**  
**Geschwindigkeit / Lautstärke**

U/min	km/h	(kn)	dB(A) <sup>6</sup>
700 <sup>1</sup>	4,4	(2,4)	51
1.000	9,1	(4,9)	54
1.200	10,7	(5,8)	59
1.400	13,0	(7,0)	62
1.600 <sup>2</sup>	14,6	(7,9)	63
1.800	15,4	(8,3)	64
2.000	16,7	(9,0)	65
2.200	17,8	(9,6)	68
2.450 <sup>3</sup>	19,2	(10,4)	71

**Testparameter:** (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Volllast; (4 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; Windgeschwindigkeit in Böen bis zu 42 kn (ca. 78 km/h =

Sturm); Erreichen der Marschgeschwindigkeit nach ca. 20 sec. aus ruhender Position, Vollast nach ca. 40 sec.; Wellenhöhe 1,5 – 2 m; Drehkreise in Bootslängen: 1 mit zwei Maschinen voraus, auf dem Teller mit gegenläufigen Maschinen.

**Standardausstattung:** Auszug aus Baubeschreibung – MIG-Schweißverfahren, Badeplattform-Verlängerung, hydraulische Bugschraube, Bootsgarage achtern, legbarer Alumast, Antifouling, Teak-Komplett-Ausstattung, PU-Schaum-Vollisolierung, extreme Schallisolierung, Kabola-Diesel-Fußbodenheizung, Feuerlöschanlage, Bosch-Backofen, Weinkühler, Waschmaschine/Trockner, Komfort-Bäder, 24-V. elektrische Schiebedächer, extra stabile VA-Seereling, exklusives Ankergeschirr, Radar, Autopilot.

**Mögliche Extras:** Unter anderem hydraulische Heckschraube, Geschirrspüler, elektrisch ausfahrbare Markise über Cockpit, digitales TV-System 40" mit Lift, Klimaanlage. Darüber hinaus alles, was in Absprache mit der Werft realisierbar ist und die Schiffssicherheit nicht beeinträchtigt, Stabilisatoren.