

# OCEAN-GOING

Nach der im Rahmen der boot Düsseldorf erfolgten »Weltpremiere« erlebte die Baunummer 1 der Sturier 565 OC vor wenigen Wochen ihre Erstwasserung. Wir wollten wissen, was die hochseetüchtige Premium-Motoryacht aus den Niederlanden in der Praxis zu bieten hat.

**G**ebaut wird die Sturier 565 OC in der ältesten der elf friesischen Städte, nämlich in Stavoren am Ostufer des IJsselmeers. Die zuständige Yachtwerft, die ihre Wurzeln in der Berufsschiffahrt hat, heißt Volharding Staveren Shipyard und gehört zu den traditionsreichsten Bootsbaubetrieben unseres westlichen Nachbarlandes. Seit dem Gründungsjahr 1918 – jetzt im Juni steht also ein wirklich stolzes Jubiläum an, über das wir in der kommenden Ausgabe von SKIPPER Bootshandel berichten werden – liefern hier jahrzehntelang hauptsächlich stählerne Fischkutter vom Stapel. Seit Mitte der 90er-Jahre konzentriert sich das angesehene Handwerksunternehmen unter der Leitung von Inhaber Auke van der Werff (52) auf die Produktion seegängiger Luxusyachten. »Volharding« ist das niederländische Wort für Ausdauer oder Standhaftigkeit. Bezogen auf die über jeden Zweifel erhabene Qualitätsanmutung der auffällig robust konstruierten Stahlkreuzer, trifft dieses Motto den berühmten Nagel auf den Kopf. Zum 100-jährigen Bestehen hat die niederländische Renommierwerft, die sich übrigens noch immer im Besitz der Gründerfamilie befindet, eine Yacht-Palette der Extraklasse anzubieten. Das Portfolio gliedert sich in drei Baureihen, wobei mit der von 60 bis 80 Fuß reichenden Dutchman-Explorer-Range eine brandneue vierte Serie gerade in den Startlöchern steht. Schon das aktuelle Einstiegsmodell, die 14,98 m lange Sturier 500 CS, präsentiert sich als feiner seefester Tourenverdränger mit einem beachtlichen Aktionsradius. Alle weiteren Entwürfe von Volharding Staveren Shipyard erfüllen die Einstufungskriterien für die CE-Zertifizierung A, folglich gibt es hinsichtlich der Revierwahl keinerlei Einschränkungen. Jedes Jahr werden lediglich vier bis fünf Sturier-Einheiten auf Kiel gelegt, so dass man mit Fug und Recht von einem Exklusivprodukt sprechen kann. Damit nun zu unserer

Unterwegs im Heimatrevier – die 17,50 m lange Sturier 565 OC erreicht während der Testfahrt auf dem IJsselmeer einen Maximum Speed von beachtlichen 10,3 Knoten



17,50 x 4,95 m messenden Testkandidatin, die bei einem Tiefgang von stattlichen 1,50 m ebenso stattliche 40 Tonnen auf die Waage bringt. Das aus jeder Perspektive sehr harmonisch proportionierte Schwergewicht mit 3,49 m Durchfahrts Höhe wird von zwei jeweils 147 kW (200 PS) leistenden John-Deere-Turbo Dieseln angetrieben. Auke van der Werff favorisiert die als zuverlässig und sparsam geltenden Sechszylinder, die aus 6,8 Litern Hubraum ein enormes Drehmoment an den Tag legen. Nur auf besonderen Kundenwunsch werden notfalls andere Motorenfabrikate installiert ... An Bord des klassisch-schönen Rundspant-Verdrängers geht es durch die beidseitig vorhandenen Reling-Durchstiege oder über den 138 cm tiefen Hecksteg, der, wie bei der seit Kurzem in Privatbesitz befindlichen »Tulip« der Fall, mit einer schwenkbaren Gangway ausgestattet werden kann. Trittstufen führen ins offene Achtercockpit, das mit einer in U-Form

1. Der Salon der neuen Sturier präsentiert sich als gediegen eingerichtete Wohlfühloase. Die Qualität der Holzverarbeitung ist Spitzenklasse
2. Steuerstand mit steil stehendem Ruder, elektronischer Motorenschaltung, optionalem Roll Stabilizer und feiner Navigationstechnik. Die Bänke für Skipper und Beifahrer sind mit schwarzem Leder bezogen
3. Die ausreichend bemessenen Nasszellen wurden, getrennt von den Toiletten, sowohl der Bug- als auch der Mittelkabine angegliedert
4. U-förmige Salonsitzgruppe mit elektrisch absenkbarem Edelholz-Tisch
5. Gegenüber der Kombüse – die Dinette bietet Platz für sechs Personen
6. Ein Traum für jeden Smut. Die Küchenzeile ist exakt 270 cm lang
7. Der Saloneingang befindet sich unter einem beleuchteten Überstand
8. Die Mittelkabine begeistert mit schlichter Eleganz und viel Komfort
9. Im Januar war die Sturier 565 OC anlässlich der Boot Düsseldorf als Weltpremiere zu bestaunen. Die Baunummer 1 konnten wir nun testen

angeordneten Open-Air-Sitzgruppe aufwartet. Flankiert von 43 cm breiten Seitendecks, präsentiert sich der Decksalon als elegant und edel eingerichtete Wohlfühloase. Tolle Details sind die gemütliche backbordseitige Fernsehcouch nebst elektrisch absenkbarem Tisch, das dimmbare LED-Spot-Ensemble im 204 cm hohen Alcantara-Look-Himmel, ein

innerhalb von 15 Sekunden öffnendes Webasto-Schiebeluk, das funktionale Jalousien-System und der meisterhaft verlegte Teak-Fußboden. Eine Augenweide auch der steuerbordseitige Kommandostand mit modernster Navi-Elektronik und perfekt postierten Bedienelementen. Ein kleines Manko ist, dass die waagrecht montierten Einbauinstru-

1. An Bord eines modernen Klassikers darf auch eine Schiffsglocke nicht fehlen
2. Im begehbaren Maschinenraum machen sich die John-Deere-Triebwerke breit
3. Sämtliche Decksbeschläge zeigen sich perfekt verarbeitet und ideal positioniert
4. Der gesamte Außendeckbereich der Stahlyacht ist mit Flexiteek belegt
5. Die Gangbordbreite der Sturrier wurde mit praxistgerechten 43 cm vermessen
6. Der Hecksteg ist stolze 138 cm tief und auf Eignerwunsch mit einer hydraulischen Gangway ausgestattet



mente, welche die Maschinenfunktionen überwachen, etwas beschwerlich abzulesen sind. Manövriert der Skipper allerdings im Stehen, ist das Problemchen auf der Stelle gelöst. Lobend erwähnen möchten wir noch die großflächige Salonverglasung, wobei die 18 cm breiten Dachpfosten in der Scheibenfront aus statischen Gründen unverzichtbar sind. Lob verdient sich die Sturrier mit ihrer doppelsitzigen, gen Bug ausgerichteten Beifahrerbank, zumal diejenigen, die hier auf schwarzem Leder Platz nehmen, einen »eigenen« Simrad-Multifunktionsplotter zur Verfügung haben. Wir orientieren uns nun in die fünf Treppenstufen tiefer gelegene Wohnabteilung und erblicken backbords die winkelige Kombüse mit Ceranherd, Kühlschrank, Backofen, Spüle und Ge-

schirrspüler, wobei die elektrischen Küchengeräte ausnahmslos von Bosch stammen. Gegenüber macht sich die rechteckige Dinette breit, die in jeder Hinsicht das Prädikat »vom Feinsten« verdient. Der große Wandschrank mit der fachmännisch verlegten Bordkabelanlage wird inspiziert – alles blitzsauber, mehr geht nicht. Die bis zu 225 cm hohe Bugkabine beherbergt eine ergonomisch flach angesetzte, 200 x 165 m messende Schlafstatt mit Lattenrosten und Komfortmatratze, für angenehmes (Tages-)Licht sorgen gleich zwei quadratische Skylights, ansonsten lässt sich der Raum mittels sieben LED-Spots, zwei Nachtlämpchen und einer tollen indirekten Beleuchtung illuminieren. Dusche und WC sind getrennt, die beiden Räume bieten viel Bewegungsfrei-



heit. Fürs Eignerpaar reserviert ist die Mittelkabine, die sich über die volle Schiffsbreite erstreckt. Dem gediegen designten First-Class-Zimmer mit King-size-Koje, TV-Entertainment, Privacy-Verglasung und einer Frisierkommode sind – wie sollte es anders sein – ebenfalls zwei getrennte Sanitärabteile angegliedert. Im WC-Raum kommt, im Schrank versteckt, eine Waschmaschine mit Trockner zum Vorschein. Die John-Deere-Aggregate werden gestartet, wir legen mithilfe der genialen Remote Motor Control zentimetergenau ab. Infolge des

üppigen Drehmoments liegen mit eingekuppeltem Gang und synchronen 720 min<sup>-1</sup> schon 4,2 kn an, während sich der Schallpegel bei superleisen 50 dB(A) einpendelt und der Brennstoffverbrauch beider Maschinen mit 5,0 l/h angezeigt wird. Angesichts einer Bunkerkapazität von 4.500 Litern ergibt sich eine außergewöhnliche Reichweite. Erhöht man auf 1.300 min<sup>-1</sup>, verköstigen die Triebwerke bei einer »defensiven« Marschfahrt von 7,2 Knoten zusammen 12,4 l/h – in Anbetracht der zu bewegenden Masse immer noch ein hervorragender Wert.

Abgelesene 2.600 Touren in der Minute, 10,3 Knoten Spitzengeschwindigkeit und ein eher theoretischer Spritkonsum von 85 l/h bedeuten das Maximum. Dass diese für die Ewigkeit gebaute Motor-yacht nicht billig sein kann, liegt auf der Hand. Der Basispreis ab Stavoren beträgt 1.295.910 €. Wieviel sich – nach dem Vorbild der »Tulip« – mit kostspieligen Luxus-Bonbons summiert, teilt die Werft gern und diskret auf Anfrage mit. ■

Text: **Peter Mariefeld**

Fotos: Werft (2), Peter Mariefeld (14)

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 17,50 m  
**Breite:** 4,95 m  
**Durchfahrthöhe:** 3,49 m  
**Tiefgang:** 1,50 m  
**Gewicht:** 40.000 kg  
**CE-Kategorie:** A  
**Max. Personenzahl:** 8  
**Kojenzahl:** 4  
**Brennstofftank:** 4.500 l  
**Wassertank:** 1.500 l  
**Grauwassertank:** 150 l  
**Septiktank:** 300 l  
**Baumaterial:** Schiffbaustahl  
**Motorisierung:** 2 x Einbaudiesel mit Wellenantrieb, Leistung 2 x 147 kW (2 x 200 PS), andere Motorisierung auf Anfrage möglich  
**Grundpreis (ab Werft):** 1.295.910 €, den Preis des Testbootes inklusive diverser Extrazubehör teilt die Werft auf Anfrage mit

### MOTOREN IM TESTBOOT

2 x John Deere 6068 TFM75, Turbodiesel mit el. Kraftstoffeinspritzung, Leistung je 147 kW (200 PS), Zylinderzahl: 6 in Reihe, Bohrung x Hub: 106 x 127 mm, Hubr. 6,8 l, Nenndrehzahl 2.600 min<sup>-1</sup>

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Hydr. Ruderanlage, Innenausbau in Teak, Seereling, Schanzkleid mit integrierten Speigatts, 220-Volt-Landanschluss, Bugstrahler, Feuerlöschanlage im Maschinenraum, Kabola-Heizsystem mit Fußbodenheizung, Weinkühler, zwei el. Toiletten, Fenster mit Doppelverglasung, Badesteg, elektrohydr. Ankerwinde, Flexiteek-Decksbelag, Lieferpaket mit 1.000 Litern Diesel, sechs Fendern, Leinen und Flagge

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Generator, elektr. Gangway, Roll-Stabilizer-System, hydr. absenkbarer Geräteträger, Waschmaschine mit Trockner, Heckstrahlruder, Platinumbeschläge aus V4A, diverse Navigationselektronik (Preise auf Anfrage)

## SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

| (Leerlauf) | 720 min <sup>-1</sup>  | 49 dB(A) | 0 kn    |
|------------|------------------------|----------|---------|
|            | 720 min <sup>-1</sup>  | 50 dB(A) | 4,2 kn  |
|            | 1000 min <sup>-1</sup> | 50 dB(A) | 5,7 kn  |
|            | 1300 min <sup>-1</sup> | 52 dB(A) | 7,2 kn  |
|            | 1600 min <sup>-1</sup> | 57 dB(A) | 8,1 kn  |
|            | 1900 min <sup>-1</sup> | 60 dB(A) | 9,3 kn  |
|            | 2200 min <sup>-1</sup> | 63 dB(A) | 10,0 kn |
|            | 2500 min <sup>-1</sup> | 63 dB(A) | 10,3 kn |
| (Volllast) | 2600 min <sup>-1</sup> | 63 dB(A) | 10,3 kn |

**Revier:** IJsselmeer vor Stavoren (NL),  
**Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS,  
**Wasser:** 5° C, **Luft:** 9° C, **Wind:** 1-2 Bft.,  
**Tanks:** Diesel 1.900 l (42 %), Wasser 1.500 l (100 %)

- ⊕ Professionelle und auf Dauerhaftigkeit abzielende Verarbeitung
- ⊕ Klassisches Motoryacht-Design mit harmonischen Proportionen
- ⊕ Enorme Diesel-Bunkerkapazität erlaubt riesigen Aktionsradius
- ⊕ Perfekt auf diese Yacht zugeschnittene Standard-Motorisierung
- ⊕ Superbes Platzangebot im Deckssalon und in der Eignerkabine
- ⊕ Vorbildlich niedriges Geräuschniveau bis hin zur Vollastdrehzahl
- ⊕ CE-Klassifizierung A bescheinigt der Yacht Hochseetauglichkeit
- ⊕ Kundenwünsche werden im Rahmen des Machbaren realisiert

- ⊖ Türgriff der Bugkabine kann mit der WC-Raum-Tür kollidieren
- ⊖ Die Dachpfosten in der Scheibenfront könnten die Voraussicht beeinträchtigen

## INFORMATIONEN UND WERFT

**Volharding Stavoren Shipyard**, Kooyweg 8, NL-8715 EP Stavoren, Tel. 0031-514681207, [www.sturrier.nl](http://www.sturrier.nl)