

Segel wie Du willst

Außen eine schnelle Yacht, innen ein schlaues Modulsystem – die überarbeitete **Azuree 33C** aus der Türkei hat das Potenzial, verschiedene Seglertypen anzusprechen

Gefestet von:
Jan Maas

Diese Überarbeitung war mehr als nur Kosmetik. Die Azuree 33C differenziert sich in entscheidenden Eigenschaften von ihrem Vorgängermodell Azuree 33. Die Urversion hatte die türkische Werft Sirena Marine 2010 vorgestellt, und sie gewann auf der Messe in Genua gleich den Preis als Boot des Jahres. Der renommierte und erfolgreiche Yachtdesigner Giovanni Ceccarelli hatte mit durchgezogenen Kimmkanten, breitem Heck und Doppelruderanlage deutliche Anleihen bei Rennyachten genommen.

Nach fünf Jahren unterzog der Konstrukteur dann Deckslayout, Innenausbau, Kiel, Laminatplan und Segelplan einer grundlegenden Erneuerung, die der Azuree 33C einige ihrer wesentlichen Charakterzüge verlieh. Zum einen bekam die Yacht ein neues, größeres und aufgeräumteres Cockpit, das besonders für 33 Fuß erstaunlich viel Platz bietet. Zum anderen setzte Ceccarelli die Anregung der Werft um, den Innenausbau in Modulbauweise anzubieten und so flexibel und planbar zugleich zu sein.

Auf Basis ein und desselben Rumpfes kann die Azuree 33C so zum luxuriösen Daysailer, zur

TESTDATEN

Testrevier:

Neustädter Bucht

Test-Bedingungen:

Um 15 Knoten,
in Böen bis 24 Knoten

Konzept:

Variabler Innenausbau
in schnellem Rumpf

Preis:

Ab 138.040 Euro inkl. MwSt.
ab Werft – Testschiff 149.500 Euro
inkl. MwSt. ab Neustadt

minimalistischen Regattayacht oder zum gemütlichen Familienkreuzer werden. Und ganz gleich, für welche dieser Varianten die Entscheidung fällt – man erhält auf jeden Fall einen schnellen und ausgewogenen Segler. Am Testtag vor Neustadt überfordern wir die Yacht tendenziell etwas – wir lassen Vollzeug stehen, obwohl es im Mittel mit 15, in Böen bis zu 25 Knoten weht. Aber das ist kein großes Problem.

Auch völlig übertakelt läuft das Boot wie auf Schienen und zeigt kaum Druck auf dem Ruder. Nur einmal schießen wir in die Sonne – weil wir den Traveller aus Versehen in Luv stehen lassen –, aber das geht natürlich auf unsere Kappe und nicht auf das Konto des Designs. Eine Familiencrew oder jede andere Fahrtenbesatzung hätte längst geréift gehabt,

Druck rausgenommen und die spürbare Krängung reduziert. Aber auch auf unserem Kamikazekurs vermittelt die Azuree 33C jederzeit ein Gefühl von Sicherheit.

Das ist wohl einer der Vorteile der Doppelruderanlage. Die

Ruderblätter befinden sich weit außen am Rumpf und sind abgewinkelt, somit stehen sie bei Krängung annähernd lotrecht und sind vollkommen benetzt. Bei einem vergleichbar breiten Brot – 3,66 Meter bei 9,99 Metern Länge – mit zentralem

Ruderblatt würde schon eine geringe Krängung den oberen Teil des Ruderblatts aus dem Wasser heben, seine Effektivität verringern und schließlich ziemlich schnell zum Strömungsabriss führen.

Dank unserer Segelfläche

von 68 Quadratmetern sind wir selbst am Wind oft über der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit von 7,5 Knoten unterwegs. Raumschots kommen wir in einer Böe auf 8,8 Knoten, obwohl die Azuree 33C mit über fünf Tonnen laut Liste nicht

gerade ein Leichtgewicht ist. Sie macht auch keine Anzeichen, irgendwo auszubrechen. Das Testschiff ist zwar nicht voll ausgerüstet, aber auch mit Pütt und Pann wird Ceccarellis Design ziemlich sehr wahrscheinlich immer noch schnell segeln.

Dabei ist die Yacht keineswegs überempfindlich oder nervös. Ganz im Gegenteil, sie verhält sich in den Wenden eher ein wenig behäbig. Rigg und Segel ziehen, aber in Details gäbe es noch etwas Potenzial zum Verbessern oder Nachrüsten. Die stark ge-

»Ganz gleich für welche Variante die Entscheidung fällt – man erhält auf jeden Fall eine schnelle und ausgewogene Segelyacht«



TECHNISCHE DATEN



Design: Ceccarelli Yacht Design
Werft: Sirena Marine
CE-Konstruktionsklasse: A
Länge über alles: 9,99 m
Länge Wasserlinie: 9,56 m
Breite: 3,66 m
Tiefgang: 1,90 m
Verdrängung: 5.156 kg
Ballast: 1.550 kg
Großsegel: 38 qm
Fock: 28 qm
Kojenzahl: 4
Wassertank: 200 l
Fäkalientank: 60 l
Dieseltank: 96 l
Motor: Volvo-Penta D1-20 (14 kW/19 PS)
Preis: Ab 138.040 Euro inkl. MwSt. ab Werft – Testschiff 149.500 Euro inkl. MwSt. ab Neustadt

Stehhöhen:
Pantry: 1,86 m
Salon: 1,86 m
Vorschiff: 1,85 m (unter dem Luk)
Nasszelle: 1,83 m
Achterkabine: 1,84

Kojenmaße:
Vorschiff: 2,05 m mal 1,83 m bzw. 0,46 m
Achterkabine: 2,01 m mal 1,40 m bzw. 1,07 m

Vertrieb:
 Nordic Yachting, Neustadt i. H.
 Internet: www.nordic-yachting.com

Werft:
 Sirena Marine, Türkei
en.sirenamarine.com.tr/marine/

DECKSLAYOUT

Sehr geräumiges Cockpit dank breitem Heck

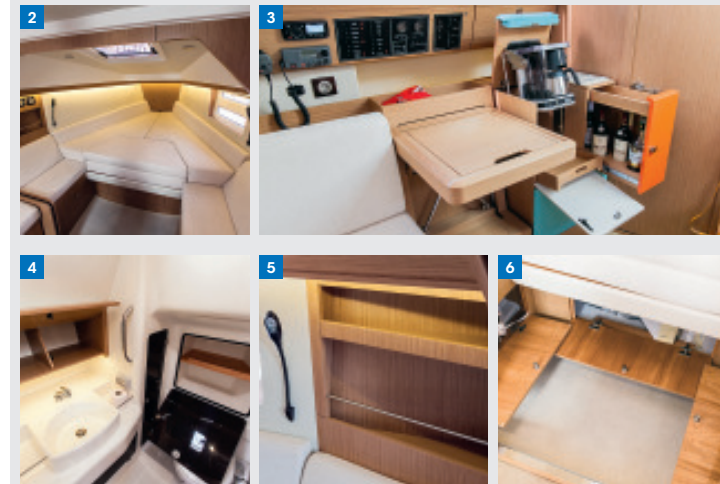


1. **Ruder:** Der Hauptsteuerstand an Steuerbord mit Gashebel und Instrumenten
2. **Spiegel:** Mit einer Talle lässt sich das Heck in eine Badeplattform verwandeln
3. **Cockpit:** Der Tisch lässt sich vollständig in den Fußboden versenken
4. **Umlenkung:** Fallen und Strecker verschwinden in Kanälen im Aufbau



UNTER DECK

Klassische Raumaufteilung, pfliffige Details, etwas spärlicher Stauraum



1. **Salon:** In dieser Variante wirkt die Azuree 33C offen und lichtdurchflutet. Optional lässt sich das Vorschiff auch abtrennen
2. **Hell:** Auch wenn das Vorschiff abgetrennt wäre, ließen die Rumpfenster an Steuerbord noch genügend Licht hinein
3. **Module:** Die kardanisch aufgehängte Kaffeemaschine und Flaschenschublade ergänzt die Pantry. Der Navitisch lässt sich absenken und wird dann zu einem Sitzplatz
4. **Waschraum:** Der Stauraum in der Nasszelle ist ordentlich dimensioniert
5. **Vorschiff I:** Die Stauräume sind in dieser Ausbauparvariante spärlich gesät und auch relativ klein
6. **Vorschiff II:** Der Zugang zu den Staufächern ist eher klein geraten



DIE TESTDATEN

Wichtige Ergebnisse

Segeltragezahl: **4,77**

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen über 5.

 $\sqrt{\text{Segelfl. } 68 \text{ m}^2} : \sqrt{\text{Verdr. } 5,156 \text{ t}} = 4,77$
Ballastanteil: **30 %**

Mit ihrem Ballastanteil von knapp einem Drittel der Verdrängung liegt die Azuree 33C im üblichen Bereich und bietet durch ihren Tiefgang und die große Breite genügend Stabilität.

Einen Ballastanteil unter 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit geringerem Tiefgang und höherem Gewichtsschwerpunkt aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht haben.

Längen-Breitenverhältnis: **2,72 : 1**

Bei modernen Fahrtenyachten mit der Wasserlinienlänge der Azuree 33C liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfschwindigkeit: **7,5 kn**

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 8,8 kn
Windgeschwindigkeit: 12 kn
Lage: 15 bis 20°

 $2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 9,56 \text{ m}} = 7,5 \text{ kn}$


»Wir lassen Vollzeug stehen, obwohl es im Mittel mit 15, in Böen mit bis zu 25 Knoten weht.«

pfeilt Salinge etwa schamfilen raumschots ziemlich bald am gefierten Großsegel. Hier sind zumindest Schoner Pflicht. Und die Fockschotleitschienen liegen eine Idee zu weit innen. Auf dem Aufbau wäre auch noch weiter außen Platz.

Das Achterstag endet in einer Hahnepot, deren Parten jeweils genau hinter den Steuerständen enden – an den äußeren Füßen des Heckkorbs. In bestimmten Sitz- oder Stehpositionen hat sich der Rudergänger dann an Backbord mit der Talje oder an Steuerbord mit dem Draht zu arrangieren. Ein zentrales Achterstag kommt wegen des Segelplans und der Badeplattform

nicht infrage. Aber ansonsten segelt es sich recht bequem auf der Azuree 33C.

Prägend am Cockpit ist die schiere Größe – viel Platz für 33 Fuß dank der großen Breite. Die beiden Steuerräder ermöglichen einen bequemen Durchgang. Die beiden Fußrasten auf den helfen, bei Lage das Gleichgewicht zu halten. Bei längerem Stehen wäre allerdings eine dritte, mittig angebrachte Fußraste eine echte Entlastung. Sie könnte leicht in die Form der Luke zwischen den Steuerrädern integriert werden, unter der der Raum für die Rettungsinsel ist. So eine Fußraste lässt sich aber auch in Holz leicht nachrüsten.

Das Cockpitsüll ist mit 25 Zentimetern Höhe über dem Polster relativ niedrig. In solchen Details kann die Azuree 33C ihre mediterrane Herkunft nicht verbergen. An sommerlich flauen Tagen, an denen die Yacht auf raumen Kurs dahingleitet und die Crew auf dem Vorschiff lümmelt, wird das nicht weiter auffallen. Aber wir kennen ja auch andere Ostseesommer, und in denen könnte es auf langen Schlägen hoch am Wind im Cockpit etwas ungemütlich werden.

Ansonsten ist das Cockpit ergonomisch nicht für Einhandsegler ausgelegt. Natürlich kann der Autopilot helfen, aber der

und den bündigen Tankdeckeln. Nirgends lauern Stolperfallen. Ein sehr schönes Detail ist der versenkbare Cockpittisch. Nichts wackelt oder verkantet sich in irgendwelchen Backskisten – alles ist zur Stelle und ebenso schnell hoch- wie runtergefahren.

Unter Deck beginnt die große Flexibilität. In jedem Fall bietet die Azuree 33C einen großen offenen und hellen Innenraum. Ganz gleich, für welche Module man sich entscheidet: Zwei doppelte Rumpfenster an jeder Seite sorgen immer für genügend Licht unter Deck. Größer könnte der Kontrast zu dem auf älteren Fahrtenyachten verbreiteten Gefühl, man steige einen U-Boot-Turm hinab, kaum sein. Dazu tragen auch die hellen Flächen und Eichenfurniere bei.

Grundsätzlich bietet die Yacht eine klassische Raumaufteilung mit zwei Kabinen. Steuerbord neben dem Niedergang befindet sich Platz für verschiedene Module, gegenüber liegt die L-förmige Pantry. Steuerbord achtern ist die Nasszelle untergebracht, gegenüber die Achterkabine mit Doppelkoje. Im Salon gibt es zwei Sitzbänke – in der Standardvariante zu kurz für Kojen. Im Vorschiff befindet sich eine Doppelkoje und davor ist wieder Platz für verschiedene Module.

Alles Weitere ist offen. Wer in erster Linie die Segeleigenschaften ausnutzen und Regatta segeln möchte, der braucht unter Deck vielleicht gar nicht viel mehr und investiert lieber in die Performance mit anderem Mast, anderem Kiel und anderen Segeln. Wer das Boot aber als Daysailer oder Weekender nutzen möchte, könnte dagegen zum Beispiel das Modul Day & Night wählen, das auch auf der Testyacht eingebaut ist: Eine ausklappbare kardanisch aufgehängte Kaffeemaschine und eine Flaschenschublade.

Der weitere Durchgang nach vorne ist schön frei, weil die Püttinge außen am Rumpf beziehungsweise innen am Aufbau sitzen. Auch sonst ist das Deck frei, bis hin zum bündig eingebauten Luk im Vorschiff

Traveller und die Fockwinschen auf dem Kajütdach liegen erstmal außerhalb der Reichweite des Rudergängers. Solide ist die Sprayhood mit Edelstahlbügeln, die ordentlich angepackt werden kann. Der Spritzschutz ist bis zur Achterkante Aufbau gezogen, direkt daneben liegt schon der erste von zwei Handläufen. So kommt man bequem und sicher aus dem Cockpit auf das Seitendeck.

Daneben befindet sich auf der Testyacht das Modul 2 in 1 – ein faltbarer Navigationstisch, der

KOMMENTAR
segeln -Tester Jan Maas

Modularität als Konzept

Ihre Vielseitigkeit und ihre Segeleigenschaften machen die Azuree 33C zu einer sehr interessanten Yacht. Das Boot hat das Potenzial, verschiedene Seglertypen anzusprechen, die alle Interesse an einem gut segelnden schnellen Rumpf haben, aber Unterschiedliches damit vorhaben.

Mit den Modulen kann der Eigner seine Azuree zu einem Daysailer machen, zu einer Regattayacht oder zu einem Familienkreuzer. Dabei ist der flexible Ausbau im Prinzip nichts Neues. Interessant an der Variante, die Sirena Marine anbietet, ist die Passgenauigkeit der Module. Die pure Flexibilität kann auch überfordern.

Die Module dagegen, die für die Azuree 33C zur Verfügung stehen, sind ziemlich gut auf die verschiedenen Interessengruppen zugeschnitten. Das reduziert die Komplexität der Entscheidung: Es ist nur die Frage zu beantworten, welcher Typ Segler man eigentlich ist und kann sich die entsprechenden Module herauspicken.

Und das zu einem attraktiven Preis. Die Störfaktoren, die sich in einigen Details verbergen, lassen sich in vielen Fällen durch Nachrüstung eliminieren.

abgesenkt das Steuerbordsofa auf Kojenmaß verlängert und einen zusätzlichen Sitzplatz schafft und ausgeklappt ein Navigationstisch mit Sitz auf dem Sofa und Blick nach achtern ist. Anstelle dieser beiden Module könnte eine Familiencrew, die Urlaubstörms anpeilt, beispielsweise das Modul Chef on Board wählen. Dieses Modul liefert zusätzlichen Stauraum in Form von Schubladen gegenüber der Pantry.

Das Vorschiff kann entwe-

der offen sein oder mit einem Vorhang abgetrennt werden oder mittels des Moduls Privacy mit einem Schott samt Tür zu einer echten Kabine verwandelt werden. Zwischen Schott und Doppelkoje befinden sich zwei Sitzplätze, an deren Stelle jedoch auch das Modul Shipshape treten könnte – ein Kleiderschrank, der zusätzlichen Stauraum schafft. Denn das ist der Preis für die Offenheit: in der Standardversion ist der Stauraum ziemlich überschaubar.

Die Nasszelle profitiert – wie der ganze Innenraum – von der großen Breite. In den Schapps ist gut Platz, und es findet sich sogar ein Wet Locker für das nasse Ölzeug – keine Selbstverständlichkeit, besonders nicht auf 33 Fuß. Intelligent ist der gekippte Spiegel, der auf begrenztem Raum trotzdem einen guten Überblick über den äußeren Zustand erlaubt. Ein Boiler mit 22 Liter Fassungsvermögen ist Standard und erlaubt der Crew an kalten Tagen wenigstens eine kurze warme Dusche.

DAS FAZIT

Gut segelnde, vielseitige, modular ausbaubare Yacht

PRO

- Segelt schnell
- Liegt gut auf dem Ruder
- Variabler Innenausbau
- Hochwertige Verarbeitung

CONTRA

- Salinge schamfilen schnell
- Fockholepunkte zu weit innen
- Achterstag stört