

Schick und schnell



Die Sly 42 ist eine auf Segelleistung und Eleganz getrimmte Yacht.

Die Sly 42 wurde „Europas Yacht des Jahres“ in ihrer Klasse, obwohl sie doppelt so teuer wie der Mitbewerber, die Oceanis 43, war. Und selbst die X-41 One Design des nördlichen Nachbarn Dänemark ist gegen die Sly 42 noch geradezu preiswert.

Von **Michael Krieg**

Nur wer sich bei einem segelfertigen Boot von rund 338 000 Euro (ohne MwSt.) über dessen Finanzierung

ernsthafte Gedanken macht, kann es sich sowieso nicht leisten. Die Sly 42 soll Regattafreaks und Fahrten-

segler gleichermaßen begeistern. Dass dieser oft angestrebte, aber nur selten gefundene Kompromiss gelungen schien, musste man nach dem Urteil der Juroren, die alljährlich über den begehrten Titel zu entscheiden hatten, annehmen.

Umso gespannter waren wir, wie die erst vor drei Jahren gegründete italienische Werft Sly Yachts, die schon fünf Modelle von 38 bis 61 Fuß im Programm hat und sich ganz auf den Bau moderner Cruiser-Racer spezialisiert, diesen Spagat bewältigt hat. Antwort

sollte ein Test mit der Bau-Nr. 13 des Performance Cruisers auf der Kieler Außenförde bringen, den Geschäftsführer Toby Sachs des Laboer Yachtvertriebs Vento Yachts zur Verfügung stellte.

Das „Kaiserwetter“, wie der Kieler sagen würde, passte ausgezeichnet zu der italienischen Schönheit, die gerade mal 6,5 Tonnen auf die Waage bringt: blauer Himmel bei drei bis vier Windstärken. An ihrem schwarzen, alles überragenden Mast war sie im Hafen nicht zu übersehen gewesen. Eine



„dolle“ Yacht, schießt es durch den Kopf, wenn man ins Cockpit mit seinem offenen Heck und den zwei filigranen Carbonrädern an Bord steigt. Cruiser? Alles, was man sieht, deutet erst einmal auf einen Racer hin, der in dieser Ausstattung ebenso Regattaansprüchen genügen würde: Ein kurzes, flaches Kajütdach ermöglicht ein großes und ergonomisch gut eingerichtetes Cockpit, in dem eine Regattacrew ausreichend Platz zum Werkeln hat.

Der Traveller verläuft quer über den Cockpitbo-

den, die Großschot wird im sogenannten German-Mainsheet-System vom Traveller über die Baumnock zum Mast und an beiden Seiten unter (!) Deck zu den hinteren Winschen zum Cockpit geführt. So kann das Großsegel von beiden Seiten getrimmt werden und Steuermann und Trimmer sitzen eng beieinander. Auch bei einer kleinen Crewbesetzung kommt der Steuermann so an die für ihn wichtige Großschot zum Fieren und Dichtholen heran.

Die Beschlagsausrüstung ist komplett von der US-

Firma Harken, Mast, Baum und „Rüssel“ sind aus Kohlefaser. Zu erwähnen sind außerdem das Rod-Rigg, Schoten und Fallen aus Dyneema oder Vectran, ein hydraulischer Achterstagspanner und die Furler TD, eine im Vorschiff versenkte Rollreiffanlage.

Und unter Wasser? Auch das schlanke Ruder und der Ruderschaft sind aus der teuren Faser, dazu gibt es flache Linien im Unterwasserschiff und einen tiefgehenden T-Kiel mit Blei-Antimonbombe. Nicht zu vergessen, das schon erwähnte geringe Gesamtgewicht der Yacht. Wer es nicht ganz so aufwändig will, kann sich einen L-Kiel anhängen lassen.

Nichts deutet – bis auf das schön anzusehende Teak-Laufdeck und der aus gleichem Material gefertigten Fußleiste – im ersten Moment auf eine Yacht hin, mit der man auch auf große Fahrt gehen könnte. Doch als zu einem Vorgespräch im Cockpit der im Boden integrierte Tisch (Option) herausgezogen und aufgestellt ist und aus dem Kühlfach (Standard) in der Pantry das erste Kaltgetränk gereicht wird, kommt neben dem mediterranen Flair schon eher die Stimmung auf, die man als Fahrtensegler nach Ankunft in fremden Häfen beim Sundowner an Deck genießt.

Betrachtet man die Sache pragmatischer, kann festgestellt werden, dass die Yacht im Cockpit für längere Fahrten über ausreichend Stauraum verfügt, dazu mit einem im Boden versenkten separaten Staufach für die Rettungsinsel und Gasflasche.

Die 40 PS des Volvo-Diesels bringen die Yacht schon bei nur 2000 U/min auf sieben Knoten Fahrt. Das Aggregat ist ausreichend schallgedämmt, sodass weder im Cockpit noch unter Deck der Schallpegel als zu laut empfunden werden kann. Vorbildlich gestaltet sich die Wartungsmöglichkeit der Maschine. Klappt man den dreistufigen Niedergang hoch, liegt das

Fahrbericht Sly 42

Aggregat vor einem. Noch besser kommt man von den Seiten der Achterkabinen ran.

Segeltechnisch ist die Yacht so konzipiert, dass sie von nur zwei Crewmitgliedern bedient werden kann. Alle Fallen und Strecker sind in Tunneln verdeckt nach hinten geführt. Für die überflüssigen Leinen gibt es keine Aufbewahrungsmöglichkeit. Sie können aber – ohne nachhaltig zu stören – direkt vorm Niedergang liegen bleiben.

Mit Hilfe einer der 44er-Winschen auf dem Kajütdach neben dem Niedergang lässt sich das Hightech-Groß von UK-Sails (Tape Drive Carbon) relativ leicht am 18,50 Meter langen Mast mit seinen zwei um 20 Grad nach achtern gepfeilten Salingspaaren setzen. Noch leichter ist die 108-Prozent-Genua entrollt.

Was dann folgt, ist Segelspaß pur! Die Trimmeinrichtungen des Performance-Riggs greifen optimal. Die Yacht verlangt förmlich danach, aktiv gesegelt zu werden. Nachdem bei mittelschiffs eingestelltem Großbaum das Achterstag leicht und der Baumniederholer etwas stärker durchgesetzt ist, hämmert die Yacht los.

Kommen die Böen härter, fährt der Baum nach Lee und das Groß wird leicht geöffnet, sodass der Ruderdruck immer moderat bleibt, ohne dass sich die Yacht stärker auf die Seite legt. Aber selbst, wenn sie mal stärker wegkrängt – ausklappbare versenkte Fußrasten geben guten Halt – bleibt sie bei weiterhin moderatem Ruderdruck, jederzeit kursstabil und lässt sich ohne großen Kraftaufwand steuern. Hier machen sich der hohe Ballastanteil von fast 37 Prozent des Gesamtgewichtes der Yacht und der 2,50 Meter tiefgehende T-Kiel mit seiner über zwei Tonnen schweren Bombe bemerkbar, die gegen die 110 qm Segelfläche wirken.

Die bei der Konstruktion des Bootes errechneten Geschwindigkeiten werden auf



Ein großes Cockpit, das sich sowohl für das Fahrtsegeln als auch für den Regattaeinsatz eignet.



Nicht riesig, aber sehr ansprechend ist der Salon.



Versenkbarer Cockpittisch.

Wohnen

Widmen wir uns jetzt dem, wofür die Yacht noch konzipiert wurde, dem Fahrtsegeln. Da spielen andere Gesichtspunkte als Schnelligkeit eine Rolle. Wie steht es also mit dem Wohnkomfort unter Deck? Über drei, bei Lage der Yacht aber etwas zu kurze Stufen gelangt man unter Deck. Durch die Rumpfbreite von 3,80 Meter gibt es grundsätzlich Platz unter Deck. Interessant ist, wie dieser genutzt wird.

In der Einteilung ist keine Alternative vorgesehen, das heißt, wir finden sechs Kojen in drei Kabinen, zwei recht kleine Nasszellen sowie Pantry und eine kleine Navigationsecke. Der zentrale Salon mit U-Sofa und Salonbank fällt im Vergleich zu anderen

Yachten in dieser Größenordnung kleiner aus, was aber gerade der Gemütlichkeit unter Deck eher zuträglich ist.

Wird der Salontisch vollständig aufgeklappt, haben um ihn bis zu acht Personen genügend Platz zum Speisen. Diese zwei zusätzlichen Personen fänden auch noch einen Schlafplatz, wenn man sich für eine absenkbare Variante des Tisches entscheiden würde.

So könnte man das U-Sofa zu einem Doppelbett erweitern. Bei dieser Crewstärke stieße dann aber wohl die L-förmige Pantry an der Backbordseite neben dem Niedergang an ihre Grenzen. Für die Versorgung von vier bis sechs Personen sind deren Arbeitsflächen und Staumöglichkeiten groß genug.

Den durch den kleineren

Salon gewonnenen Raum finden wir in der angenehm großzügigen Eignerkabine im Vorschiff wieder. Hier stehen zwei Personen über vier Quadratmeter Bett zur Verfügung. Zudem ist die Doppelkoje so weit zurückgesetzt worden, dass auch im Fußraum in der Breite noch zwei Meter zur Verfügung stehen. Entsprechend viel Platz bleibt somit im Bug für einen großen Ankerkasten und einen separaten Stauraum für die Segel.

Etwas kleiner sind dagegen mit 2,00 × 1,32 Meter die Kojen in den beiden Achterkammern. Dank knapper 1,80 Meter Stehhöhe und ausreichend Platz vor den Schränken kommt auch hier kein beengtes Gefühl auf.

Licht und Lüftung ist ausreichend vorhanden, gut zugänglicher Stauraum unter

den Polstern ebenfalls.

Ein Kompromiss zwischen klassischer und elektronischer Navigation bietet der relativ kleine Navi-Platz. Der 0,65 × 0,54 Meter große Tisch reicht für Sportbootkarten oder zum Abstellen des Rechners, während der Plotter neben einem an der Wand hängt.

Nur sitzt man – und damit nicht gerade „seegerecht“ – am Ende des Längssofas mit Blick nach achtern. Bleibt die inzwischen immer mehr diskutierte Frage, ob man in Zeiten elektronischer Navigation nicht ganz auf den Navi-Platz verzichten könnte. Dann bliebe mehr Platz, den man der hinteren Nasszelle für ein separiertes Duschabteil oder einen Nassschrank für Ölzeug – der fehlt nämlich – zuschlagen könnte.



Die Detaillösungen sind liebevoll gemacht.



allen Kursen voll erreicht. Bei halbem Wind und mit Unterstützung der durch Schiffsverkehr mitlaufenden Wellen bewegen wir uns konstant im 9-kn-Bereich. Geht es gegen die Welle, kommt vorn schon mal Wasser über. Die leichte Yacht fährt nicht nur einfach durch, sondern „tanzt“ eher wie ein Jollenkreuzer über die kabbelige See. Verantwortlich für die Geschwindigkeiten der Sly sind eben nicht nur die Performance des Riggs, seiner Segel, das flache Unterwasserschiff mit seinen optimierten Rumpfanhängen als Ergebnis ausgiebiger Schlepptankversuche, sondern zusätzlich die konsequent leichte Bauweise der Yacht.

Auch im Rumpf steckt alles, was gut und teuer ist, ein kompromissloser Einsatz hochwertiger Materialien.

Die GFK-Sandwich-Konstruktion von Rumpf und Deck wird aus E-Glas mit Epoxidharz im Vakuum-Injektionsverfahren gefertigt, hochbelastete Stellen werden mit Kohlefaser unterfüttert und in die Rumpfschale einlaminierte weitere Verstrebungen aus E-Glas und Carbon sorgen für zusätzliche Festigkeit. Allein angesichts dieser Tatsachen relativiert sich der Basispreis der Yacht von knapp 400 000 Euro.

Zum Schluss soll die Frage beantwortet werden, ob sich der äußere Stil dieser Yacht auch unter Deck fortsetzt. Ja, das tut er. Er ist zeitgemäß minimalistisch, modern mit klaren Linien und viel hellen Flächen. Freie Wahl bietet die Werft in der Anordnung der Beleuchtung, der Hölzer sowie Farben der Polsterbezüge. Wer es „yachtiger“ und somit etwas klassischer mag,

wird sich bei den Hölzern für Teak oder Mahagoni entscheiden. Helle, gekalkte Eiche, die ebenfalls zur Wahl steht, ist nicht unbedingt jedermanns Geschmack. Bei dieser südländischen Yacht hätte ich mir allerdings schon im Standard z. B. Alcantara-Polsterbezüge in gedeckten Farben als die qualitativ sicher robusten Stoffbezüge in ihrem recht „lauten“ Rot gewünscht.

Dass der gesamte Innenausbau aus leichten und lediglich furnierten Compositplatten besteht, zielt auch im Innenausbau einzig auf Gewichtsreduzierung ab. Diese verkleiden in einer hellen Ausführung und geschlitzt als Imitat einer Latten-Wegerung die inneren Bordwände in den Kabinen. Alles ist sauber und ohne Dehnungsfugen verarbeitet. Die Furniere sind aus einer Platte geschnitten, sodass eine gleichmäßige Maserung gewährleistet ist. Schön sind die massiv wirkenden vielen Schapps, deren Klappen mit verdecktem Mechanismus von oben zu öffnen sind und somit z. B. in der Pantry im geöffneten Zustand gleichzeitig als Stellfläche nutzbar sind.

Fahrbericht Sly 42



Zahlen

12,80 m	Länge über alles
11,15 m	LWL
3,80 m	Breite
2350 kg	Ballast
6400 kg	Gewicht
2,25 m	Tiefgang
64 m ²	Großsegel
47 m ²	Genua 108 Prozent
8,1 kn	theor. Rumpfgeschw.
6 (+2)	Kojen
Volvo D2-40	Motor
1,92 m	Stehhöhe
Stu. Lostuzzi	Konstrukteur
402 270 €	Preis o. Segel

Vertrieb: **Vento Yachts, Toby Sachs, D-24235 Laboe**

Werft: **Sly Yachts SRL I-47023 Cesena**
www.sly-yachts.com

Fazit

Die Sly 42 ist ein exquisiter, sehr individueller Performance-Cruiser mit Regattaleistung möglicherweise für Segler, die, so Sachs, aus der aktiven Regattaszene kommen, es nun aber ein bisschen komfortabler haben möchten. Wer sich diese Yacht leisten kann, für den spielt es keine Rolle, ob er noch mal rund 45 000 Euro für Segel, Heizung, Elektronikpaket und aufstellbaren Tisch im Cockpit zuzahlen muss. Es ist bekannt, dass Werften zusätzlich und gut am oft notwendigen Extra aus der Zubehörliste verdienen. Entsprechend schlaufgestellt ist diese – und vielleicht eine Antwort auf die Frage nach dem Sinn der Namensgebung ihrer Renner: sly (engl.) heißt nämlich schlaue. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Standardausstattung (Auswahl):

Kohlefasermast, -baum und -ruder, Rod-Rigg, Harken-Beschläge, leinenverstellbare Holepunkte, Rohrkicker, Achterstagsspanner, separates Staufach für Rettungsinsel im Cockpit, Volvo Penta D1-40 oder Yanmar, Saildrive + 2-Blatt-Faltpropeller, Ladegerät + Landanschluss mit FI-Schalter, 230- u. 12-V-Steckdose, Anker, Ankerkette, elektr. Ankerwinde, Druckwassersystem Warmwasser, Dusche in den WC-Räumen und Cockpit, Fäkalientank incl. Absaugung, elektr. Kühlfach.

Extras (Auswahl): Antifouling/Epoxid, Teak im Cockpit und Laufdeck, klappbare Fußstützen, ausziehbarer Cockpittisch, vollständiges Elektronikpaket, Heizung

Stärken und Schwächen

- + Segelgemeinschaften
- + Design
- + Verarbeitung
- + Cockpit
- Platzangebot
- sehr hoher Preis