

Prua al
LARGO
TOWARD the
HORIZON

UNA BARCA CHE INVOGLIA A NAVIGARE TANTO.
CARENA SEMIDISLOCANTE, COMFORT ASSOLUTO.
LINEE ELEGANTI. PER ARMATORI EVOLUTI
A BOAT WITH A SEMI-DISPLACEMENT HULL AND
STYLISH DESIGN THAT OFFERS TOTAL COMFORT
AND INSPIRES YOU TO SAIL AGAIN AND AGAIN.
DESIGNED FOR EXPERIENCED OWNERS

by Luca Sordelli
photo by © Pozitif Studio

21.4m

La formula piace, piace molto. Sirena Yachts nasce non molto tempo fa, nel 2017, ma da subito ha mostrato di avere le idee molto chiare su quello che voleva fare: barche eleganti, con carene semidislocanti, per armatori esperti, che hanno già avuto più imbarcazioni o magari vengono dalla vela. La recente data di nascita non deve però trarre in inganno. Il cantiere turco arriva da una collaudata e apprezzata storia di collaborazioni con grandi nomi della cantieristica mondiale. Obiettivo ultimo dei progetti Sirena Yachts? Il piacere di stare a bordo, di navigare. Poca esibizione, tanta sostanza. Una filosofia che si è dimostrata vincente: la sua crescita in questi anni è stata costante, la gamma ora va dai 58 agli 88 piedi di lunghezza. All'ultimo Salone di Cannes è stato presentato il quinto modello in listino, *Sirena 68*, la naturale evoluzione del 64. I padri di questo ventun metri sono l'argentino German Frers, per le linee esterne e carena, e l'olandese Cor D.Rover, per gli interni. Entrambi hanno lavorato di cesello per rendere una barca già vincente ancora più intrigante ed attuale. La piattaforma è la stessa del 64, la carena è uguale, variano 70 cm di lunghezza fuori tutto. «*I cambiamenti sono molti, ma i più evidenti riguardano il main deck che guadagna centimetri e che può contare su finestrature a tutta altezza e impavesate ora anche loro trasparenti*



Interior Designer
Cor D.Rover

Il design degli interni di Cor D.Rover è disponibile in tre combinazioni di colori e materiali.
The interior design by Cor D.Rover is available in three color and material combinations.

*in più punti», racconta German Frers. Il risultato, evidente non appena si sale a bordo, è che, oltre ai centimetri calpestabili, sono stati guadagnati molti “metri cubi percepiti”. La luce è l'assoluta padrona di casa. Nel salone principale, la vista sul paesaggio marino è quasi ininterrotta, grazie proprio alla parte alta delle murate in gran parte attraversabile dallo sguardo. Altro importante segno distintivo di questo ambiente è la grande cucina a vista che, come racconta Cor D.Rover: «*Sta diventando un luogo sempre più centrale a bordo. Abbiamo portato agli estremi questo concetto, la nostra cooking area aperta coniuga la funzionalità alla capacità di essere un rilassante luogo conviviale per gli armatori, la loro famiglia, gli ospiti*». Un approccio che mostra come il *Sirena 68* voglia essere una barca contemporanea, restando fermamente*

Per gli interni sono disponibili tre possibili decor che abbinano differenti legni e tessuti. La barca della prova, sulla base di legni chiari color miele con laccature semilucide, alternava inserti in legni scuri e tessuti chiari.
There are three options for the decor, each combining various woods and fabrics. The test boat alternated dark wood and light-colored fabrics against a background of honey-colored timber with translucent varnish.





La cabina armatoriale è a centro nave e sfrutta al meglio i quasi sei metri di baglio massimo. Anche qui, come nel salone, le grandi finestre garantiscono l'ingresso di molta luce naturale e l'immersione totale nel paesaggio marino.

The amidships owner cabin stretches across the full almost-six-meter beam. Here too, like in the saloon, the large windows admit a lot of natural light and provide total immersion in the marine landscape.

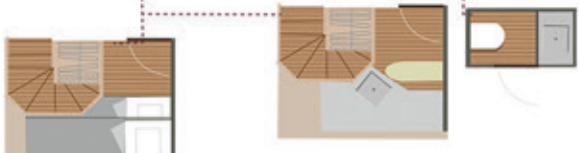
fedele al suo Dna di imbarcazione vera e per armatori evoluti, abituati al bello e attenti ai dettagli. Vivere la barca è infatti un piacere. I flussi a bordo sono studiati con precisione, e questo lo abbiamo sperimentato durante il nostro test. Nonostante fossimo in 17 a bordo, ci muovevamo con facilità. Inoltre i gradini sono pochi, i passavanti larghi, tutti gli angoli sono smussati, così come deve essere a bordo di una barca che, per quanto comoda e domestica, non è una casa. Molto bene i punti "operativi": le due postazioni di pilotaggio sono ben studiate, lo stesso vale per l'accesso alla sala macchine e

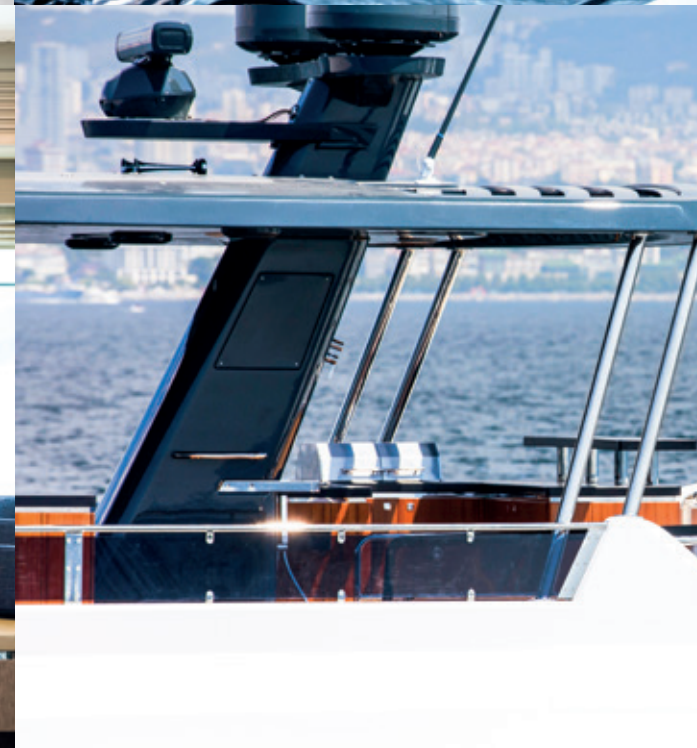


Layout

Il layout del ponte notte prevede, oltre all'armatoriale a centro barca, anche la Vip a prua e una cabina doppia a letti separati, entrambe con bagno dedicato. Optional il locale equipaggio a poppa con ingresso separato e una terza cabina con cuccette sovrapposte.

As well as the owner cabin amidships, the under deck also features a VIP cabin at the bow and a double cabin with twin beds, both with their private head. Optional crew quarters can be installed at the stern, featuring a separate entrance and a third cabin with upper and lower bunks.





Il nuovo *Sirena 68* si basa su una piattaforma di ingegneria navale ben collaudata con una forma dello scafo decisamente marina. La possibilità del cantiere di costruire imbarcazioni di serie altamente personalizzabili continua a riscuotere successo tra gli armatori nel mercato delle barche a motore di medie dimensioni.

The new Sirena 68 is based on tried-and-tested naval engineering and has a hull that undoubtedly looks built for the sea. The shipyard's ability to build highly customizable production boats continues to be popular with owners in the market for a medium-sized motorboat.





alle “isole” per l’ormeggio, sia a prua sia a poppa. Portare la barca, oltre che viverla, è molto semplice. Anche i dati rilevati durante la prova nel Golfo di Cannes non hanno tradito le aspettative, a bordo erano installati due Volvo Penta D13 da 1.000 cavalli ciascuno, la versione base prevede quelli da 900, con una classica trasmissione V-Drive. Va sottolineato che abbiamo navigato in un giorno di onda non molto alta, ma fastidiosa, e che eravamo a pieno carico sia di equipaggio sia di liquidi. Il valore relativo alla velocità massima è stato di 26 nodi, un buon dato, in linea con le previsioni di progetto, ma

che poco racconta di questa barca e della sua carena semidislocante. Molto più interessante sottolineare che in dislocamento, alla velocità da lunghe percorrenze di 10 nodi, si consumano 49 litri/ora e si hanno 1.100 miglia di autonomia. Geograficamente parlando significa che, partendo da Cannes, si può girare lo stretto di Messina e arrivare fino ad Ancona. Altrettanto importante è evidenziare la velocità di crociera una volta entrati in planata: 16 nodi con 160 litri/ora di consumi e circa 500 miglia di autonomia. Qui il comfort è ancora assoluto. Zero vibrazioni, nessuno scricchiolio molesto.

Sul ponte principale il triangolo di prua è occupato da un grande prendisole e da una zona conviviale con divano a U e tavolino. È prevista una versione “enclosed” con accesso diretto al ponte inferiore, per chi naviga in climi freddi.

The bow triangle on the main deck features a large sun lounger and a sitting area with a U-shaped sofa and coffee table. An ‘enclosed’ version is also available with direct access to the lower deck, for those traveling in colder climates.



Come tutti i Sirena, il 68 è costruito con uno scafo che coniuga perfettamente efficienza e prestazioni grazie alle linee di carena semidislocanti di German Frers che offrono una crociera confortevole e una autonomia di oltre 1.100 miglia nautiche a velocità di dislocamento di 10 nodi.

Like all Sirenas, the 68 is built on a hull that seamlessly marries efficiency and performance thanks to the innovative semi-displacement hull lines by German Frers that delivers comfortable cruising and a range of more than 1,100 nautical miles at the displacement speed of 10 knots.

Se l’obiettivo era accontentare gli armatori più esperti, quelli che sanno quello che vogliono, possiamo garantire che è stato raggiunto. Viaggiare a bordo del *Sirena 68* è un’esperienza per palati fini.

Sirena Yachts has come up with a formula that is proving popular. Very popular. The firm was founded not long ago, in 2017, but it immediately proved to have very clear ideas on what it wanted to produce: stylish boats with semi-displacement hulls for expert owners who have already owned several boats, or perhaps migrated from the world of sailing. Don’t let the company’s recent birth date deceive you, however. The Turkish shipyard has a tried and tested – and much-lauded – history of partnerships with big names in global boat building. The ultimate aim of Sirena Yachts’ designs is to make being on board and traveling a pleasure, putting substance over style. And this philosophy has proved to be successful: the company has grown consistently over the years, and the range now includes boats from 58 to 88 feet long.

VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

26



AUTONOMIA MN
RANGE NM

1,100



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

kg
kW



31.9

RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

3.62



PESO
FULL MASS
DISPLACEMENT



47

SIRENA YACHTS

34367 Nişantaşı, Istanbul
sales@sirenayachts.com
www.sirenayachts.com

PROGETTO

German Frers (design esterni)
Cor D.Rover (design interni)

SCAFO

Lunghezza f.t. 21,4 m • Lunghezza scafo 19,9 m •
Larghezza massima 5,9 m • Immersione 1,3 m •
Dislocamento a vuoto 39.500 kg • Dislocamento
a pieno carico 47.000 kg • Capacità serbatoio
carburante 5.250 l • Capacità serbatoio acqua 1.400 l

MOTORE

2 Volvo Penta D13 • Potenza 735 kW (1.000 cv) •
Numero di cilindri 6 • Alesaggio per corsa 131mm
x 158mm • Cilindrata 12,78 l • Rapporto di riduzione
1.964:1 • Regime di rotazione massimo 2300 giri/min
• Peso 1.635 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT A

PREZZO

A partire da 1.900.000 €

PROJECT

German Frers (exterior design)
Cor D.Rover (interior design)

HULL

LOA 21.4m • Length 19.9m • Maximum beam 5.9m
• Draft 1.3m • Light mass displacement 39,500 kg •
Full mass displacement 47,000 kg • Fuel tank volume
5,250 l • Water tank volume 1,400 l

MAIN PROPULSION

2 Volvo Penta D13 • Outlet mechanical power
735 kW (1,000 hp) • 6 cylinders • Bore&Stroke
131mm x 158mm • Swept volume 12.78 l •
Compression ratio 1.964:1 • Maximal rotational speed
2300/min • Weight 1,635 kg

EC CERTIFICATION

CAT A

PRICE

Starting from 1,900,000 €

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località // Place Cannes

Mare // Sea state Poco mosso // Little moved

Vento forza // Wind speed 5 nodi // knots

Direzione vento // Wind direction NE

Altezza onda // Wave height 30/40 cm

Persone a bordo // People on board 17

Combustibile imbarcato

Fuel volume on board 90%

Acqua imbarcata

Water volume on board 90%

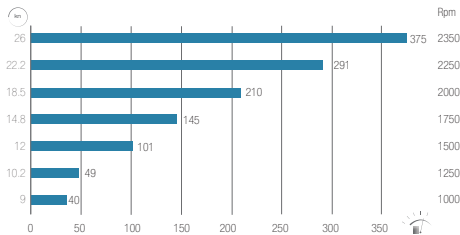
Eliche // Propellers 34"

Motore // Main propulsion 2 x D 13 Volvo Penta

Stabilizzatori // Stabilizers Seakeeper 600

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Velocità minima di planata 13,0 nodi a 1600 giri
The minimum gliding speed is 13 knots
at 1600 rpm

LITRO MIGLIO
(VELOCITÀ DI CROCIERA)
L/ NA MI
(CRUISING SPEED)



9.8

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi
1000	9	40	4.44	1.181
1250	10.2	49	4.80	1.093
1500	12	101	8.42	624
1750	14.8	145	9.80	536
2000	18.5	210	11.35	463
2250	22.2	291	13.11	401
2350	26	375	14.42	364



Engine room

In sala macchine, sul modello della prova, era installata una coppia di D13 Volvo Penta da 1.000 cv e trasmissione V-Drive.

La configurazione base prevede due D13 da 900 cv.

On the test model, a pair of 1,000 hp D13 Volvo Penta engines were installed in the engine room, with V-Drive transmission. The basic configuration has two 900 hp D13s.

The fifth model in the fleet, *Sirena 68*, the natural evolution of the 64, was presented at the most recent Cannes Boat Show. This 21-meter boat is the work of the Argentinian naval architect German Frers, who devised the external design and the hull, and the Dutch designer Cor D.Rover, who created the interiors. Both worked meticulously to make an already excellent boat even more interesting and up-to-date. The platform is the same as the 64, and the hull is identical, with a 70 cm difference in the overall length.

«We made lots of changes, but the most obvious involve the main deck, which has gained several inches and now has full-height windows and bulwarks that are also transparent in several places», German Frers notes. The result, apparent as soon as you set foot on board, is that the extra space feels much bigger than the few inches that have been added. Light dominates the boat. In the main saloon, the predominantly see-through upper sections of the walls provide an almost uninterrupted view over the marine landscape. Another major distinctive feature of this space is the large open galley which, as Cor D.Rover notes, «is becoming an increasingly key feature of boats. We have taken this concept to the extreme: our open cooking area is designed to be both functional and a relaxing, sociable place for boat owners and their families and guests». This approach reveals the *Sirena 68*'s aim for modernity, without straying at all from its DNA as a 'real' boat, designed for advanced owners who pay attention to details and who are used to beautiful objects. Traveling on this craft is a true joy. A lot of thought has gone into how people move around the space, and it showed during our test run: getting around was easy, despite there being 17 of us on board. There are few steps, the walkways are wide, and all corners are rounded, just like it should be on





Il ponte superiore è caratterizzato dalla seconda stazione di governo e da numerose sedute per gli ospiti. Particolarmente efficace il top in carbonio.

The upper deck comprises a second helmsman's station and numerous seats for guests. The carbon-fiber top is particularly effective.

board a vessel that, for all its comfort and homely feel, is a boat, not a house. The 'operational' areas are excellent: the two helmsman's stations are well designed, as is the access to the engine compartment and the mooring 'islands' at both the bow and the stern. Driving the boat is as simple as getting around on board. The stats we racked up during our test in the Gulf of Cannes did not disappoint: there were two 1,000 hp

Volvo Penta D13 engines installed on board, while the basic version uses 900 hp engines, with classic V-Drive transmission. It should be noted that we sailed on a day with taxing, albeit not overly high waves, and that we were fully stocked in terms of both crew and liquids. We achieved a maximum speed of 26 knots, a good result, in line with the designer's predictions, but which doesn't tell you much about this boat

and its semi-displacement hull. Much more interesting is the fuel consumption of 49 liters/hour, with a 1,100-mile range, at the displacement speed of 10 knots, designed for long journeys. Geographically speaking, this means you could set off from Cannes, travel through the Strait of Messina past Sicily, and get all the way to Ancona. The cruising speed once the boat is planning is also impressive: 16 knots at 160 liters/hour, with a range of approximately 500 miles. Even at this speed, there is no reduction in comfort levels, with zero vibrations and no irritating creaks. If the aim was to satisfy the most advanced boat owners – people who know exactly what they want – there is no doubt this has been achieved. Traveling aboard the *Sirena 68* is an experience for connoisseurs. ▴



Exterior Designer
German Frers

Frers ha curato l'architettura navale di tutti i modelli a motore di Sirena Marine.

Frers has devised the naval architecture for all of Sirena Marine's motor-powered models.

