

Mehr Varianz

Aufwändig gebaut, gut ausgestattet und betucht, dazu individualisierbar: Die neue Saare 38 aus Estland ist eine Alternative zu den übrigen nordeuropäischen Kleinserienyachten

Trotz fortschreitender Konzentration in der Werftenszene, wo mittlerweile nur noch zwei große Gruppen aus Deutschland (Bavaria, Hanseyachts) und eine aus Frankreich (Beneteau) den Löwenanteil der verkauften Einheiten unter sich ausmachen, gibt es sie noch: die kleinen, feinen Werften mit geringen Stückzahlen und großer Bootsbaukunst, eigenständig in der Handschrift, durabel und durchdacht deren Yachten, gefertigt in bester nordeuropäischer Tradition. Luffe, Faurby, Nordborg, Nordship, Vilma, Arcona, beispielsweise, gehören dazu. Und seit einiger Zeit auch die estnische Marke Saare Yachts, die für (die zu dieser Gruppe ebenfalls passende Werft) Finngulf komplette Boote baut.

Um von den Finnen unabhängig zu werden, schufen die Esten von der Insel Saaremaa ihre eigene Marke, Saare Yachts. Dem Namen mangelt es noch an dauerhafter Strahlkraft, aber die Expertise kann das kleine Team nicht nur durch die Finnland-Connection bereits aufweisen. 2008 brachten sie als Erstling die Saare 41, eine moderne, gehobene Mittelcockpit-Yacht für den Eignermarkt. Das Schiff fand ein gutes Echo und schaffte die Nominierung zu Europas Yacht des Jahres 2009/10.

Nun wird der zweite Typ gebaut, die Saare 38 mit Achtercockpit und ebenfalls zu einem sehr gefälligen Preis, wenn man sie gegen die Hallberg-Rassys 372 oder die etwas größere XC-38 von X-Yachts stellt.

Seglerische Güteklasse

Der Vergleich ist nicht nur wegen der klaren Ausrichtung auf Eigner, der bootsbaueischen Finesse und der Solidität des Bootes erlaubt. Zum Test im Hausrevier des Importeurs, Thomas Nielsen von Yachtsport Eckernförde, zeigt sich, dass auch das sehr gelungene und durchdachte Deckslayout

und die Segeleigenschaften in der Topliga mithalten können.

Beziehen wir Letzteres auf das Potenzial und mehr noch auf einen gewissen Wohlfühlfaktor an Wunsch und Rad. Das Schiff steuert sich schlichtweg perfekt. Bedeutet: Schon bei Windgeschwindigkeiten zwischen 5 und 8 Knoten gibt es die wünschenswerte leichte Rückmeldung vom Ruder, den gewissen Druck, der das Segeln an der Windkante vereinfacht, angenehm macht und Feedback auf Trimm und Tuch liefert. Dazu arbeitet die Jefa-Anlage per Schubgestänge völlig schlupffrei, leicht und mit eindreiviertel Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag direkt genug. Das macht alles viel Freude, da wird der Autopilot kaum zum Zug kommen.

Obendrein ist das Schiff in Manövern sehr agil, fühlt sich lebendig an und schafft schon bei den leichten Bedingungen an der Kreuz über 5 Knoten bei einem typischen

Wendewinkel von knapp 90 Grad. Designer Karl-Johan Stråhlmann aus Finnland hat dem Schiff vergleichsweise viel Tuch mitgegeben: Die Segeltragezahl kommt auf immerhin 4,6, damit ist die Yacht (wenn man denn nur diesen einen Parameter zu Rate zieht) schon der Theorie nach als schnelles Fahrtenboot einzustufen.

Freies Laufdeck

Ebenso wichtig: Die Ergonomie stimmt durchweg. Der Raddurchmesser von 1,36 Meter auf dem Testschiff war so bemessen, dass sich das Boot seitlich sitzend schön steuern lässt und man dennoch ohne Verlassen des Cockpits am Rad vorbeikommt. Auch stehend in Luv ist der Blick auf Windfäden und Welle gut gewährleistet. Und wer will, bekommt einen gewölbten Steuerermannssitz, der den teils offenen Spiegel oben schließt.



Sinnvolle Teile: ausgeprägte Scheuerleiste, feste Scheibe und eine gute Radgröße

Die Perspektive täuscht: Mit 3,66 Meter Breite ist das Boot nicht schmal

FOTOS: YACHTK. ANDREWS

Weiter ist genug Platz hinter dem Rad, was angesichts des geteilten Achtertags keine Selbstverständlichkeit ist. Von der Lenkung aus lässt sich die beidseits geführte Großschot (German-Copper-System) gut erreichen, was im Ausweichfall wichtig werden kann. Die durch Rohre geführte Leine zeigt kaum Reibung. Als Trimminstrument steht dem Rudergänger ein Traveller im Cockpit zur Verfügung, der nicht stört. Macht sich der Steuermann lang, kann er in der Wende die Leeschot des Vorsegels loswerfen.

Die Radsteuerung funktioniert **perfekt**: leichtgängig, schlupffrei und direkt genug

Die Genua und das Riggkonzept bleiben bei Bewährtem: Die Wanten des 7/8-getakelten Seldén-Mastes sind innen, dicht am Aufbau angeschlagen. Das ist die bootsbaureich aufwändigere, aber seglerisch für wenig Wind bessere Lösung. Denn sie ermöglicht ein überlappendes Vorsegel, in diesem Fall von immerhin 140 Prozent.

Für enge Schotwinkel und ein freies Deck sitzen die langen Genuaschienen mit Leinenverstellungen auf dem Kajütdach. Insgesamt

eine runde Maßnahme, die nebenbei die Begehrbarkeit des Decks verbessert. Auf See bei Welle ist der Gang nach vorne durch viele Handläufe aus rostfreiem Stahl und das mit Teak abgedeckte Schandeck als Fußleiste auch sicher.

Große Vorsegel bedeuten lange Schotwege, was wiederum mehr Arbeit mit sich bringt. Auf der Saare 38 wird das Thema mit vergleichsweise großen Winschen von Harken beantwortet. Wenn die Crew nicht mit den Schoten hantiert, sitzt sie durch die feste Scheibe und über 30 Zentimeter hohe Cockpitsills gut geschützt. Die 1,60 Meter langen Duchten liegen 79 Zentimeter auseinander, das ist recht viel bei mehr Lage. Kurzbeinige brauchen da noch eine Fußleiste zum Abstützen.

Ein anderes, heutzutage selbst bei Fahrtenyachten werftseitig gern weggelassenes Teil ist aber schon vorhanden: Es gibt eine markante Scheuerleiste, die in angemessener Höhe in GFK aus dem Rumpf geformt und mit einem Streifen aus rostfreiem Edelstahl ihrerseits geschützt wird. Dies in Kom-

bination mit der festen Scheibe, einem moderat hohen Aufbau und einzelnen Fenstern sowie Lichtschlitzen im Rumpf und den konservativen, maßvoll schrägen Rumpfen gefällt und ist in sich schlüssig. Ebenso die moderate Breite und das kräftige Heck. Die Maßnahmen lassen die Saare 38 schlichtweg zeitlos wirken, weder veraltet noch auffällig und modernistisch überstaltet.

Serienmäßiges Teakdeck

Viele Details sind erwähnenswert: Die haus-eigenen Edelstahlarbeiten zeugen von allerhöchster Güte, unsichtbare Schweißnähte inklusive. Wo nötig, schützen Niroleisten das Teakholz. Die Springklampen sind groß und kräftig. Es gibt Heckkorbsitze. Vier Doradelüfter sorgen für Permanentbelüftung in Salon und Vorschiffskabine. Die vorderen beiden werden durch einen teakholzbelegten Niro-Hocker geschützt, der als Tritt am Mast dient.

Überhaupt die Teakarbeiten: Die Hölzer sind von bester Qualität, handverlesen und per Epoxid und Vakuum sauber verklebt. Nebenbei: Das komplette Teakdeck ist



Aufgeräumtes Deck: Innensitzende Wanten erlauben eine große Genua, deren lange Schienen auf dem Kajütdach laufen

serienmäßig. Und der Stauraum an Deck erfreut das Eignerpaar ebenfalls. Zwei Fender kann der Ankerkasten mit aufnehmen. Die Backskiste an Steuerbord langt für weitere und für Festmacher. Der Bereich kurz vor dem Spiegel wurde ebenfalls genutzt. Hier ist sogar Platz für einen Kugelfender, und ein zentrales Schapp dicht am Heck nimmt eine Rettungsinsel auf. Aber der Clou liegt in der Backskiste an Backbord.

Die erstreckt sich fast über die Hälfte des Achterschiffs und ist vom Salon aus zugänglich. In dem Stauraum ist Platz für einen offenen Ölzeugschrank, natürlich reichlich Staugut bis hin zum Dingi und vor allem: Eine waagerechte Fläche macht die Backskiste besser nutzbar und lässt sich sogar per Polster zur Notkoje aufbrezeln. Ein prima Verbannungsort für einen Schnarcher etwa.

Gehobenes Interieur

Klar, dass sich die guten Eindrücke im Wohnraum fortsetzen. Die Formensprache ist recht einfach, der Holzanteil nicht zu hoch. Passungen und Spaltmaße zeugen von Ge-

schild und gutem Handwerk. Der Ausbau in siebenfach lackiertem Khaya-Mahagoni ist handwerklich von sehr hoher Qualität – sogar in vielen Bereichen, die nicht sofort einsehbar sind. Kojenaufgaben weisen beispielsweise Lüftungslöchern auf; diese sind wie andere Abschlüsse ebenfalls, an den Rändern schön gerundet und lackiert.

Auch unter Deck: Liebe zum Detail und hoher bootsbauerischer Anspruch. Die Schränke sind mit einer dezenten Permanentlüftung versehen. Es gibt solide Handläufe, aber außerhalb des Standbereichs. Jedes Seeventil ist durch eine schnell zu öffnende Klappe in den Bodenbrettern erreichbar.

Die Beschläge sind **gut gewählt**: Mit großen Winschen arbeitet es sich prima

Diese wiederum sind, ebenso wie die mit Skai bespannten Deckenpaneele, mit den pfiffigen Fast-Mount-Clips gesichert. Das ermöglicht schnellen Zugriff mit einem Ruck, die Flächen aber bleiben in jeder Lage perfekt an Ort und Stelle.

Am großen, teilbaren Salontisch ist Platz für vier bis sechs Personen. Die freuen sich des Abends über kurze Wege zum Bier: Im Tisch war auf dem Testschiff ein zweiter Kühlschrank installiert. Händler Nielsen: „Der reicht sogar fürs Wochenende, da lassen wir den großen einfach aus.“ Weiter hat Nielsen die Werft einen beleuchteten Barschrank einbauen lassen. Beides soll zeigen: Saare Yachts fertigt nicht von der Stange und geht „so weit wie technisch möglich“ (Nielsen) auf Eignerwünsche ein.

Im Salon fällt auf, dass die beiden Längssofas nicht exakt parallel liegen, sondern die Sitzfläche an Steuerbord zugunsten der Navigation weiter nach vorn verläuft und die an Backbord dem Bad

mehr Platz macht. Möglich wurde dies durch ein versetztes Hauptschott, das dafür entsprechend kräftig ausgeführt und komplett an Deck und Rumpf anlamiert ist.

Generell verdient die Bauweise Beachtung. Das Deck ist ebenso wie die Schot- ➤



Große Detailliebe: Doradelüfter mit Masttritt als Schutz auf dem Vorschiff



Schönes Trimmen: Die Großschotwinden sind vom Rad aus perfekt zu erreichen



Saubere Eigenanfertigungen: exzellente Arbeiten aus rostfreiem Stahl



Bequemes Sitzen: Ducht hinter dem Rad und Hocker im Heckkorb für Müßiggänger



Robuste Lösungen: große Klampen mit Scheuerschutz, Lenzrohr mit Sieb



Hilfreiche Option: Tritt mit Blisternase, Leiter und Ankerhalterung in einem

FOTOS: WACHTUM, ANDREWS

MESSWERTE

Segelleistungen

Am Wind (ca. 90 Grad)	5,2 kn
60 Grad Windeinfall	5,4 kn
90 Grad Windeinfall	4,2 kn
130 Grad (o. Gennaker)	3,5 kn
180 Grad (o. Gennaker)	2,5 kn

Windgeschwindigkeit: 5–8 kn (2–3 Bft.), Wellenhöhe: glattes Wasser

Potenzial

STZ ¹	4,59
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl ist im Vergleich zur Konkurrenz reiner Fahrtenyachten recht hoch, was auch an der großen, weit überlappenden Genua liegt

Kojenmaße

Vorschiff	2,00 x 1,55/0,47 m	
Salon	1,97 x 0,65 m	
Achternkammer	2,22 x 1,20/0,70 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

¹ Dimensionslose Zahl, Berechnung: $\sqrt{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Karl-Johan Stråhlmann
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	11,40 m
Wasserlinienlänge	10,16 m
Breite	3,66 m
Tiefgang/alternativ	1,95/1,80 m
Gewicht	8,3 t
Ballast/-anteil	3,0 t/35 %
Großsegel	41,1 m ²
Rollgenua (140 %)	45,2 m ²
Maschine (Volvo)	28 kW/38 PS

Rumpf- und Decksbauweise

GFK-Handauflegeverfahren in Sandwichbauweise mit Balsaholzkern unter Verwendung von Vinylsterharzlagen

PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft	242 860 Euro
Preis segelfertig ²	254 540 Euro
Komfortpreis ²	265 785 Euro
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre
Werft	www.saareyachts.com
Vertrieb	Yachtsport Eckernförde, 04351/752734; www.yse.de

YACHT-BEWERTUNG

Gut segelnde, qualitativ hochwertig gebaute und ausgestattete sowie zeitlose Fahrtenyacht für Individualisten zum fairen Preis

Konstruktion und Konzept

- Gelungenes Gesamtpaket
- Aufwändig und solide gebaut
- Individualisierbarkeit

Segelleistung und Trim

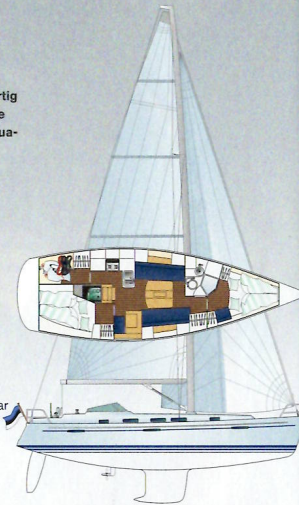
- Sehr gutes Steuerverhalten
- Agil und lebendig
- Funktionales Deckslayout

Wohnen und Ausbauqualität

- Handwerklich saubere Arbeiten
- Klare Ausrichtung auf Eignerpaar
- Gelungene Eignerzimmer
- Backskiste mit Ölzeugschrank
- Kojen achtern recht schmal

Ausrüstung und Technik

- Reichhaltige Ausstattung
- Ausgezeichnete Radanlage
- Saubere Installationen



Es gibt nur ein Innenlayout, aber das ist für Eigner überzeugend



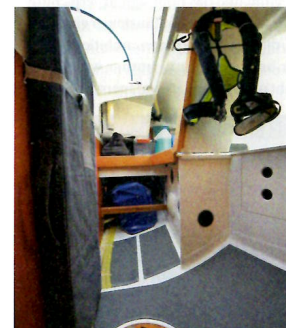
Hübsch hell und funktional: Der Salon entspricht gehobenen Anforderungen

Verschmerzbar bei einem Eignerschiff, vor allem, weil der Rest stimmt, das Paket: Seglerische Klasse, hochwertige Bauweise,

Ein starkes Argument für die Saare 38 ist weiterhin der Preis: 242 860 Euro kostet sie im Standard. Und da sind zwar noch

Fast alle Detaillösungen überzeugen. Die Erfahrung der Werft ist überall spürbar

schöne und funktionale Inneneinrichtung, gelungene Details und gute Ausstattung machen die Yacht zu einer echten Alternative zu den etablierten Marken.



Flexibler Raum: Backskiste, Werkraum, Ölzeugschrank und Notquartier

keine Segel dabei (was angesichts der oft trischen Erstausrüstung durchaus Sinn macht), dafür aber Teakdeck, Scheuerleiste, Bleikiel, LED-Beleuchtung, feste Scheibe und Sprayhood, Tankanzeigen, Heizung und ein Faltprop, beispielsweise. Komplette Ausstattung, sind es knapp 266 000 Euro, weitere teure Teile wie Autopilot, Windmessanlage und elektrische Ankerwinde sind inbegriffen.

Damit kommt die Saare 38 günstiger als die direkte Konkurrenz aus nordeuropäischer Fertigung, dies teilweise sogar erheblich. Zwar ist sie andererseits etwa doppelt so teuer wie ein gleich großes Schiff aus der Großserienfertigung, aber in vielen Punkten ist sie auch doppelt so gut. Siehe oben.

Fridtjof Gunkel

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de, webcode: #63417

ten anlaminiert. Der Rumpf wird mit einer Bodengruppe aus engstehenden Wrangen und robusten Stringern ausgesteift. Sie ist aus GFK mit hochwertigen unidirektionalen und multiaxialen Gelegen gefertigt, was als die bessere Lösung gegenüber Stahl gilt wegen der homogenen Eigenschaften von Rumpf und Verstärkungen. Die Profile der Bodengruppe sind selbst innen mit Topcoat ausgestrichen, und für die ersten Lagen hier, ebenso für die äußeren des Rumpfes, findet Vinylsterharz Verwendung, denn ein Boot kann bekanntlich auch in der Bilge Osmose bekommen. Das Unterwasserschiff wird außerdem mit zwei Lagen Epoxidanstrichen versehen.



Schöne Suite: Die Eignerkabine mit viel Schrankraum liegt im Vorschiff

Schön: Das Boot hat einen ausgeprägten Bilgenbrunnen. Ebenso: Der darunter sitzende Kiel besteht aus Blei. Das Unterwasserschiff ist ein Vollaminat, alles darüber wird als Sandwich mit 19 Millimeter starkem Balsaholzkern ebenfalls handlaminiert. Das erzeugt einen leichten, aber steifen Rumpf mit guter thermoakustischer Isolation. Türen und Klappen sind aus Honeycomb-Sandwich mit Furnieren gebaut. Das spart wieder Gewicht bei gleichzeitiger Verwindungssteifigkeit.

Günstiger als die Konkurrenz

Alles versteckte Werte, die für Langlebigkeit und Solidität stehen. Zu den offensicht-



Großes Bad: viel Belüftung, Trenntür zur Dusche und geruchdichte Schläuche

lichen Dingen gehört die gelungene Raumaufteilung, die den Salon nicht überbetont und den Eignern ein schönes Vorschiff mit viel Schrankraum und ein großes Bad lässt. Ebenso sind generell der Stauraum sowie die Abmessungen von Navigation und Pantry großzügig bemessen. Und die Stehhöhen dürften für die meisten Menschen reichen: In Vorschiff, Salon, WC betragen sie mindestens 1,85 Meter. Lediglich die Achternkabine ist mit 1,82 Meter etwas flacher, und hier müssen mitsegelnde Gäste mit einer recht schmalen Kojen (Schulterbreite 1,20 Meter) auskommen. Etwas knapp bemessen ist ebenso der Wassertank mit 220 Litern, aber es gibt eine Option auf 100 mehr.



Ordentliche Pantry: reichlich Schapps und ein wassergekühlter Kompressor

FOTOS: MICHEL ANDREWS; ZEICHNUNG: A. KOPPELMANN



Persönliche Törnberatung

Meeno Schrader und sein Meteorologenteam beraten Sie

Persönlich. Weltweit.

- ➔ individuell auf Ihre Bedürfnisse ausgerichtet
- ➔ detaillierte Vorhersage von Wind, Wetter, Wellen
- ➔ Wetterkarten mit Fronten
- ➔ Routenempfehlung

GRIB-View 2

Wettersoftware, die einfach mehr kann

Wetter, Wellen, Strömung

- ➔ extrem kleine Datenpakete
- ➔ intuitive Bedienung
- ➔ präzise Vorhersage
- ➔ Streckenwetter



WetterWelt GmbH
mail@wetterwelt.de
T +49 (0) 431 560 66 77