

immkanten, breite Hecks, eckige Aufbauten, verborgen laufende Fallen, reduzierte Deckslayouts sind längst Standards. Ebenso nüchterne Interieurs mit hellen Hölzern und großem Kunststoffanteil. Kann man mögen, muss man aber nicht. Und das bevorzugen, was gute Boote ebenfalls auszeichnet: Langlebigkeit - nicht nur in der Bauweise, sondern auch im Stil. Bedeutet: gemäßigte Breite, leicht geneigter Steven. weniger Rumpfvolumen, kleinere Fensterflächen. Dunkleres Holz, schiffigerer Ausbau, dazu viele praktische Details.

Typische Vertreter dieses Bootstypus sind skandinavische Nobelwerften vom Schlage Hallberg-Rassy, Najad, Malö oder auch Sunbeam aus Österreich. Sie haben Konkurrenz bekommen, aus Estland, wo mit der Werft Saare Paat ein Hersteller längst auf Augenhöhe arbeitet und spannende Alternativen anbietet. Die Esten von der Insel Kuressaare starteten mit der Mittelcockpitvacht Saare 41 (siehe YACHT 23/2008), legten zwischendurch die Achtercockpityacht Saare 38

überarbeitete 41 ebenfalls mit der Plicht im Heckbereich an.

Das Schiff präsentiert sich durchweg konservativ: eingezogenes Heck mit kleiner Öffnung, maßvolle Breite, in den Rumpf integrierte Fußreling, ausgeformte Scheuerleiste - alles Merkmale des zeitlosen Bootsbaus. Beim zweiten Blick fällt das Bemühen nach Segelleistung auf: Das durchgesteckte (optional an Deck stehende), fraktionale

DAS BOOT IST LANGLEBIG - IN **DER BAUWEISE UND IN DER GESTALTUNG** 

(19/11) auf und bieten nun die komplett und verjüngte Zweisalingsrigg von Seldén ist hoch und wird über recht kurze Salinge mit innenliegenden Wanten gehalten. Das erlaubt ein überlappendes Vorsegel und in Kombination mit den auf dem Dach montierten Vorsegelschienen enge Schotwinkel. Nebenbei bleibt so das Deck schön frei, und das Rigg lässt sich gut passieren.

#### SCHNELLER, ALS SIE AUSSIEHT

In der Tat: Mag das Boot traditionell wirken, seglerisch ist es auf der Höhe der Zeit, wie der Test zeigt. Es beschleunigt gut, setzt mehr Wind zügig in ein Plus an Geschwindigkeit und Druck um, es wendet schnell. Und vor allem: Das Steuern ist ein Hochgenuss. Die Jefa-Anlage überträgt die Befehle reibungsarm und schlupffrei per Schubstange auf das freistehende Blatt mit selbstausrichtenden Lagern und Edelstahlschaft.

Das Ruder arbeitet dabei direkt genug, 1,75 Umdrehungen sind es von Anschlag zu Anschlag. Das Rad misst 1,37 Meter im Durchmesser, eine kleinere Version wäre machbar, wenn auch seglerisch weniger

# **VON SEGLERN FÜR SEGLER**

Die Saare 41 AC begeistert. Bei Windbedingungen zwischen 16 und 18 Knoten, in den Böen 22. und glattem Wasser lassen sich Kreuzgeschwindigkeiten von gemittelt 7 Knoten erzielen, das Ganze bei einem Wendewinkel von 80 Grad. Dazu haben auch die gut stehenden Segel aus Elvströms Membran-Serie Epex beigetragen. Raumschots geht's auch ohne buntes Tuch auf über 8 Knoten, bei zunehmendem Wind über 9. Prima! Verhalten und Werte kennzeichnen das Schiff eher als echten Performance-Cruiser denn als konservatives Fahrtenschiff skandinavischer Prägung. Die mittlerweile aufkommenden Wellen nimmt es ebenso souverän, wie es plötzliche Drücker ohne Kontrollverlust wegsteckt.

Was sich weiter zeigt: Das Boot lässt sich auch seitlich sitzend mit gutem Blick nach vorn auf Welle und Windfäden optimal steuern. Der Rudergänger hat dabei immer eine der beiden Großschotwinschen des German-Cupper-Systems im Griff. Mit langem Arm könnte er die Genuawinschen erreichen. Mehr noch erfreut die Tatsache, dass diese als Harkens 50er-Modelle ausgeführt und somit ordentlich groß sind.

Auch mit den übrigen Bedienelementen lässt sich vorbildlich arbeiten. Das Achterstag wird über einen Kurbelspanner unter Zug gesetzt. Es gibt einen duchthohen Traveller vor der Steuersäule, Letztere nimmt auch Plotter, Kompass und ein Instrumentendisplay auf. Die Genuaholepunkte sind leinenverstellbar, die Trommel der Rollreffanlage arbeitet im Verborgenen.

Der Komfort an Deck kommt auch nicht zu kurz: Zu erwähnen sind da diverse Handläufe. Im und oben auf dem Niedergang, seitlich an der festen Scheibe sowie auf dem Kajütdach sind solide Griffe montiert. Die Duchten sind mit 1,50 Meter zwar eher kurz, bieten aber durch das hohe Süll und die feste Scheibe sehr geschützte Sitzplätze. Der kleine Heckdurchstieg lässt sich durch einen Sitz schließen. Erfreulich ist weiterhin, dass zwischen Ankerkasten und Vorschiffskabine Segel gestaut werden können, sowie die konsequente Nutzung des Raums zwischen Achterkabinen und Spiegel.

Unter Motor kommt die Saare 41 AC bei normaler Geräuschentwicklung auf 7,5 Knoten in Marschfahrt und lässt sich unter Volllast auf 8.2 Knoten hochjucken, Serienmäßig ist Volvos D2 55 installiert, 75 PS sind optional ebenso machbar wie ein zusätzlicher



Die Saare überzeugt durch beste STEUERBARKEIT und eine gelungene BEDIENUNG, aber auch hinsichtlich der SICHERHEIT und der Bauqualität selbst an Deck

### FREUDE AM VERBORGENEN



LEINENFÜHRUNG Nur ein Beispiel für die exzellenten Stahlarbeiten, wie sie sich vielfach finden



Per Leinenzug öffnet sich das Heck, und die Rettungsinsel lässt sich auslösen



RAUMAUSNUTZUNG Selbst der Platz zwischen Kabinen und Spiegel steht als Stauraum bereit

Tank, der die Kapazität von 300 Litern um SO INDIVIDUELL, WIE DER KUNDE WILL weitere 100 erhöht. Serie ist ein Dreiblatt-Faltpropeller von Flexofold.

Überhaupt - das Schiff ist im Standard bereits sehr gut ausgestattet: Bleikiel, Dyneema-Fallen, Teak im Cockpit, auf dem Laufdeck und auf dem Kajütdach, feste Scheibe, Sprayhood, Dieselheizung, AGM-Batterien, Log, Lot und Unterwasseranstrich mit Epoxidprimer sind schon im Grundpreis enthalten.

Als weiteres Plus kommt eine sehr gelungene Innenraumgestaltung hinzu. Das Interieur wirkt traditionell-schiffig, was an einem konventionellen Fußboden, maßvollen Rundungen, Lüftungsschlitzen und dem verwendeten Mahagoniholz liegt. Die Verarbeitung ist sehr hochwertig, wie sich an der homogenen, siebenfachen Lackierung zeigt, an den knappen Spaltmaßen, an sauber verschliffenen und lackierten Hölzern selbst in Be- →

- 2013

wird Traditionalisten gefallen.

stelle des Ölzeugschranks.

Yachtsport Eckernförde.

oder eine zweite Nasszelle (1880 Euro) an-

beispielsweise drin, ein zweiter Kühlschrank

im Salontisch, ein weiterer Wassertank, ein

beleuchteter Barschrank oder ein Etagen-

bett in einer Achterkabine. Denn: Ein großes

Plus der Werft (siehe auch Porträt in YACHT

23/08) ist ihre Flexibilität. "Dank der Kleinserie können wir viele und auch besondere Eignerwünsche realisieren, die anderswo nicht möglich sind", verspricht D-A-CH- und Dänemark-Händler Thomas Nielsen von

GEHOBEN GEBAUT, GUT AUSGESTATTET

Nicht nur die Flexibilität der Werft über-

zeugt, sondern auch ihre Bauweise. So be-

stehen Türen beispielsweise aus furniertem

Honeycomb, Das spart reichlich Gewicht

und sichert die Verwindungssteifigkeit der

Bauteile. Durch Modifikationen des Plans

und wegen des leichteren Decks konnte die

Achtercockpityacht 800 Kilogramm leichter

thermische sowie akustische Isolierung, Im

Unterwasserbereich ist das Laminat massiv

ausgeführt. Die Bodengruppe wird aus uni-

direktionalen und multiaxialen Gelegen als

GFK-Konstruktion mit sehr eng stehenden

Bodenwrangen und Stringern gefertigt.

Deck und Rumpf sind verklebt und vollstän-

dig miteinander laminiert - ein hoher Auf-

als die Mittelcockpitversion ausfallen. Das Boot entsteht mit Vinylesterharzen in den äußeren Lagen zum Osmoseschutz und als Sandwich mit einem 19 Millimeter starken Balsaholzkern. Das bedeutet große Verwindungssteifigkeit und hervorragende

Auch eine größere Vorschiffskabine ist

### SAARE 41 AC



Das Boot ist in vielen weiteren Varianter lieferbar, beispielsweise mit Etagenkoje achtern (siehe Foto rechts)

### MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ARDRIFT HND STROM

Wellenhöhe: 0.2 Meter

Das Boot trägt außergewöhnlich viel

2,07 x 1,90/0,89 m

2,27 x 0,70/0,54 m

Segelfläche für seine Art

KOJENMASSE

POTENZIAL

STZ 1 = 4 7

40 Grad 60 Grad	7,1 kn 7,5 kn	Lüa (Rumpflänge) 12,50 m   Breite 3,92 m   Tiefgang/alternativ 2,00/1,80 m
90 Grad 130 Grad	8,4 kn 9,1 kn	Gewicht
180 Grad	6,5 kn	Großsegel
2 kn 4 kn	6 kn 8 kn 10 kn	Rollgenua (135 %)
Windgeschw.: 16	6-18 kn (5 Bft.), böig	Maschine (Volvo Penta) 40 kW/55 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE Sandwichlaminat mit Balsaholzkern Unter Wasser Volllaminat, Vinylester harz teilweise. GFK-Bodengruppe

TECHNISCHE DATEN

CE-Entwurfskategorie ..... A (Hochsee)

... Karl-Johan Strahlmann

### PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft	341	130	,
Preis segelfertig <sup>2</sup>	357	474	,
Komfortpreis <sup>2</sup>	368	880	•
Garantie/gegen Osmose	2/5	Jahr	r

WERFT Saare Paat, Nasva/Estland VERTRIEB Yachtsport Eckernförde, 24340 Eckernförde; www.yse.de

### Hacht-BEWERTUNG

7 --- 2013

Yachten von Saare sind kein Geheimtipp mehr, sondern echte Alterativen zu den etablierten Marken. Auch die Saare 41 AC erfüllt in iedem Punkt hohe Ansnriiche. Bauweise, Segeleigenschaften, Ausstattung und Individualisierbarkeit

Konstruktion und Konzept

- C Zeitlose Gestaltung
- Moderne Konstruktion
- Viele Varianten und Wünsche möglich

O Vergleichsweise niedriger Preis

### Segelleistung und Trimm

- O Hoher Speed, viel Höhe
- Gutmütig in Böen und bei Welle Sehr angenehm zu steuern
- Ordentliche Trimmeinrichtungen

Wohnen und Ausbaugualität Handwerklich sehr hohes Niveau

### Ausrüstung und Technik

Gute Standardausrüstung

O Solide Bauweise

Dimensionslose Zahl. Berechnung: 2/5/2/V. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). 2 Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteue

reichen, die normalerweise verdeckt sind. Liebe zum Bootsbau und große Erfahrung zeigen sich auch durch Scharniere an einigen Bodenbrettern, die obendrein auf Moosgummi gebettet sind und so immer gerade liegen und keine Geräusche erzeugen.

Und dergleichen mehr: Frisch- oder Seewasser lässt sich geräuscharm und stromsparend per Fußpumpe fördern. Die Bord-

durchlässe sind bündig in die Außenhaut eingebaut. Heizungsluft lässt sich auch in die Backskiste leiten. Es gibt einen dezidierten Bilgensumpf. Sämtliche Installationen und Komponenten wie Seeventile, Sicherungen und Pumpen sind einfach erreichbar. Es ist nur ein zentraler Seewasserzulauf für Toilette und Pantry installiert, was die Zahl der Rumpfdurchbrüche reduziert. Und

durch die Position des Zulaufs zentral in der Salonbilge lässt sich auf jedem Bug Wasser

Neben solchen Erfreulichkeiten, die sich vielfach erst im Gebrauch des Bootes hervortun und beim Messebesuch noch nicht auffallen, gibt es weitere Positiva: Alle zehn Aufbaufenster lassen sich öffnen, dazu kommen fünf Decksluken und vier Doradelüfter.

### VOM SCHÖNEN NUTZEN



SALON MIT PEIFF Der Milchglas-Barschrank und ein zweiter Kühlschrank im Tisch waren Sonderwünsche



EIGNERKARINE MIT PLATZ Viel Licht, große Doppelkoje und Stauraum im Überfluss kennzeichnen das Vorschiff



BILGE MIT NUTZEN Beispiel Weinkeller: Man beachte Aufsteller. Scharniere und das Moosgummi

## INNENTRÄUME



Das Boot ist durchaus TRADITIONELL ausgebaut - im positiven Sinn. Viele Dinge lassen sich nach KUNDENWUNSCH modifizieren und erweitern

#### **WIE ES GEFÄLLT**



ABGETRENNT Im zusätzlich möglichen zweiten Bad gibt es ein halb separiertes Duschabteil



UNTERTEILT Die Achterkabine lässt sich mit zwei Etagenkojen und mehr Stauraum ausstatten



ERWEITERT Werkraum, Notkoje und Backskiste anstelle einer zweiten Achterkabine

wand, den sich die meisten Serienwerften heute ersparen.

Exzellente, leicht abzurufende Segeleigenschaften, zeitlose Optik, gute Ausstattung, in Maßen flexible Innenraumgestaltung, saubere und gehobene Bauweise - viel mehr kann ein Boot nicht leisten. Umso erfreulicher, wenn auch der Preis ins Umfeld passt. 341 130 Euro sind für die Saare 41 AC

in der Grundausstattung zu zahlen, in der gediegenen Komfortausstattung 368 880 Euro. Damit liegt die Saare unter der vergleichbaren Konkurrenz, zum Teil deutlich,

Und ist damit, was schon ihre beiden anderen Typen aus Estland ausgemacht hat: ein richtig gutes Boot.

FRIDTJOF GUNKEL