

Selbst das positive Heck ist nur  
eine Option. Auf Wunsch wäre sogar  
eine moderne Form denkbar



**Lucky Dane**  
Vordingborg

# KLASSISCHE MODERNE

*Die Werft aus Estland in deutscher Hand bringt mit der SAARE 46 SEMI CUSTOM eine Mittelcockpitjacht, die traditionellen und modernen Bootsbau verbindet sowie maximale Eignerwünsche zulässt*

**K**lingt irgendwie unscheinbar: „sc“. Tatsächlich weist der Namenszusatz der neuen Saare 46 aber auf eine spannende, weil selten gewordene Eigenschaft hin.

Das Kürzel steht für semi custom, was sehr große Individualisierbarkeit durch den Kunden bedeutet. Der kann nicht nur zwischen verschiedenen Kielen und Riggs wählen wie bei einigen anderen Werften auch, sondern sogar die Heckform mitbestimmen, die Höhe des Cockpitbodens oder die Form der Fenster beispielsweise. Innen geht es weiter: zwei oder drei Kabinen, Oberflächen, Hölzer, Aus- und Einbauten – der Gestaltungs-

spielraum ist maximal. Die Baunummer 1 für einen ehemaligen dänischen Werftbesitzer und somit erfahrenen wie anspruchsvollen Kunden ist also lediglich eine denkbare Interpretation der modernen Mittelcockpitjacht, die mit einem Mix aus gemäßigten Linien und modernen Merkmalen am Markt gegen Entsprechendes von Hallberg-Rassy und Najad bestehen soll.

Die unzweifelhaft als renommiert zu bezeichnende Werft aus Estland von der Bootsbauerinsel Saaremaa hat sich über die Jahre durch die im Auftrag gebauten Finngulf-Typen hervorgetan und später durch die interne solide Fahrtenyachtreihe unter dem Eigennamen Saare den Sprung in die Unab-

hängigkeit geschafft. Die Esten bauen bislang eine 41er als Mittel- oder Achtercockpitjacht (Tests in Heft 23/08 und 7/13) sowie eine 38er (19/11) mit Plicht im Heck. Seit Kurzem untersteht der Betrieb einem deutschen Eigentümer: Der langjährige Händler Thomas Nielsen aus Eckernförde hat der Konzernmutter die Werft abgekauft.

Das neue Flaggschiff ist wie die Vorgängerinnen ebenfalls eine Konstruktion des Finnen Karl Johan Strählmann, die durchaus eigene Akzente zu setzen weiß. So baut die Werft zwar auf ein tiefes und geschütztes Mittelcockpit, bringt aber mit dem aufklappbaren Heck und integrierter Treppe sowie Rettungsinsel nach moderne Merkmale →

## GUTES VON VORN BIS ACHTERN



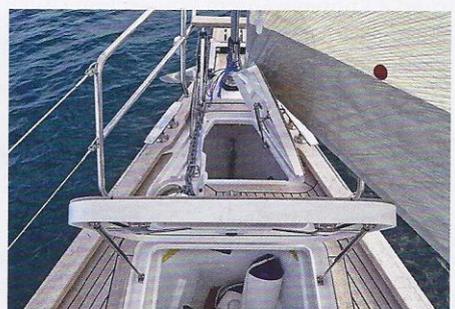
### FLEXIBLES HECK

*Klappen geben einen Rettungsinsel-Stauraum und eine komfortable Treppe frei, die zur Badeplattform herunterführt*



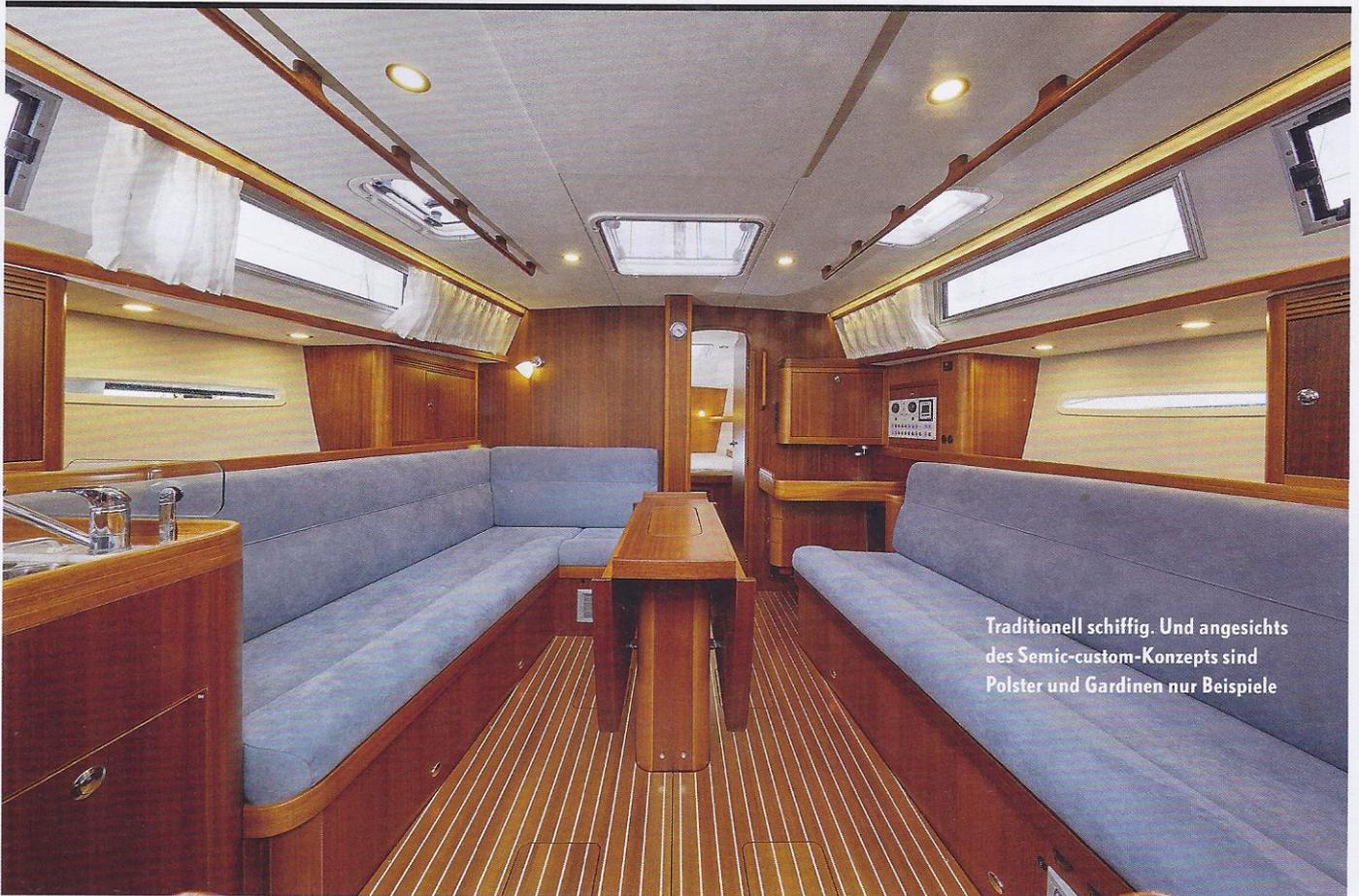
### EDLE SCHEIBE

*Der große Wetterschutz aus Sicherheitsglas kommt mit wenigen Streben aus, die zudem aus rostfreiem Stahl gefertigt sind*



### SINNVOLLER STAU RAUM

*Die Ankernuss läuft an Deck. Dahinter schließt sich eine voluminöse Segellast an, die den Gennaker und viele Fender aufnimmt*



Traditionell schiffig. Und angesichts des Semic-custom-Konzepts sind Polster und Gardinen nur Beispiele

mit. Gelungen ist die feste Scheibe aus gewölbtem Sicherheitsglas mit einem Edelstahlrahmen und wenigen senkrechten Streben. Weiter fällt außen die in der Rumpfform laminierte und verstärkte Scheuerleiste auf sowie das serienmäßige und sauber verlegte, mit Epoxidharz verklebte Teakstabdeck und die vier Lüfter.

#### FREUDE TROTZ GEWICHT

Unter Segeln baut die Saare 46 bereits ab rund 8 Knoten wahrem Wind schon Druck auf und wird lebendig. 5,5 Knoten sind dann auf der Kreuz bei typischen 90 Grad Wendewinkel drin, über 6 auf raumen Kursen. Bemerkenswerter ist dabei jedoch, wie angenehm und präzise sich das Boot steuern lässt. Die Kraftübertragung der Jefa-Anlage erfolgt vom zentralen Rad aus über Kardanwellen und mehrere Gelenke durch den Maschinenraum – ein aufwändiges, aber hervorragendes System, weil leichtgängig und spielfrei. Damit wird Steuern zur Freude selbst bei wenig Wind, eine Eigenschaft, die nicht jedes große Fahrtenboot mitbringt.

Für die gute Performance helfen auch Elvströms optionale Membran-Segel aus der

Epex-Reihe. Das Testboot war mit einem Rollmast bestückt, ebenfalls ein Extra.

Die Genua wird auf dem Kajütdach geschotet, was durch die innen angeschlagenen Wanten funktioniert. Somit ist der Schotwinkel klein und das Deck unverbaut. Die Genuawinschen sind elektrifiziert, was sinnvoll erscheint, auch wenn sie als 60er schon sehr kräftig ausfallen. Weil die Trommeln weit außen montiert sind, lassen sie sich aus dem Cockpit nur mit langen Armen und somit kraftraubend bedienen.

## DER DEUTSCHE IMPORTEUR IST JETZT DER CHEF VON SAARE YACHTS

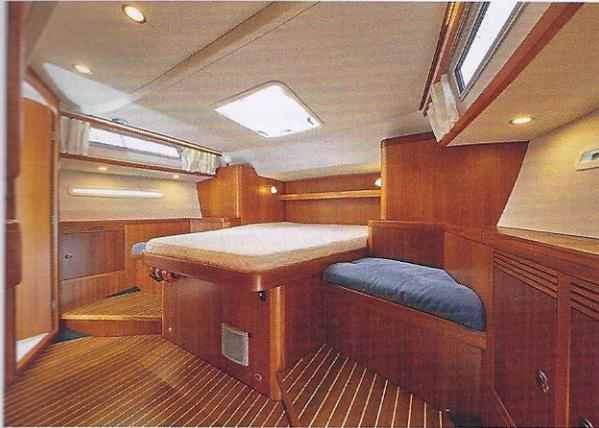
In der tiefen Plicht sitzen Crew und Steuermann gut geschützt und bequem an das zwischen 40 und 53 Zentimeter hohe Stüll gelehnt. Mit einer Duchtenlänge von 143 Zentimetern wird es im zentralen Cockpit jedoch bei voller Bootsbelegung eng.

Was sich im Sinne des Semi-custom-Konzeptes ändern ließe. Das Deck ist sogar eine Einzelfertigung, jedwede Modifikation wäre also gegen entsprechenden Aufpreis denkbar. Insgesamt ist das Boot sehr hochwertig gebaut. Der Rumpf entsteht im Vakuum-Infusionsverfahren mit Vinylesterharz, was für einen definierten hohen Faseranteil in einem blasenfreien homogenen Laminat und eine große Osmose-Resistenz sorgen sollte. Das Sandwich-Laminat mit 25 Millimeter starkem Airex-Schaum steht neben hoher Festigkeit für gute thermische und akustische Isolierung. Selten mittlerweile: Die Deck-Rumpf-Verbindung ist verklebt und mehrlagig überlaminiert.

Der Ausbau erfolgt im klassisch-traditionellen skandinavischen Stil. Holzarbeiten und Installationen wirken wertig. Lediglich einige wenige Abschlüsse beispielsweise in der Deckenverkleidung und die großen →

## SPIELWIESE

*Besonders im Ausbau können sich gestaltungswillige*  
**EIGNER AUSTOBEN** – Kabinen und Komfortmaße sind  
*nahezu frei wählbar, Oberflächen sowieso*



**INSELKOJE**  
 Herzstück der Achterkabine ist das 1,60 Meter breite freistehende Bett. Dazu gibt es viel Licht, diversen Stauraum und den direkten Zugang in das ...

**NASSRÄUME**  
 ... eigene Bad – das nur von der Heckkabine aus zugänglich ist – und eine separierbare Duschkabine mit genug Bodenfläche und Stehhöhe sowie Klappfenstern



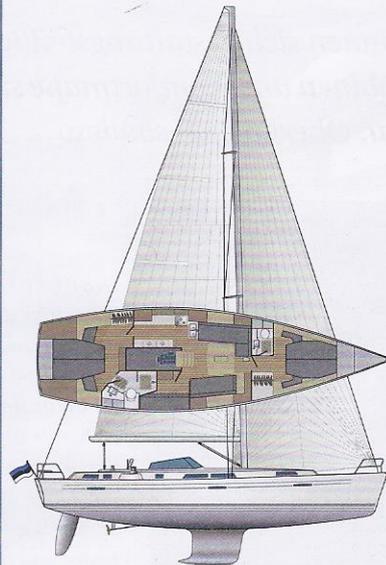
**SEEPANTRY**  
 Im Durchgang nach achtern lässt es sich auch bei Welle gut arbeiten. Schönes Detail: Fußpumpe für Seewasser, auch als Reserve für Trinkwasser nutzbar

Noch mehr Fotos: [www.yacht.de](http://www.yacht.de), webcode #110227



Mit überlappendem Vorsegel unterwegs. Auf Wunsch gibt es mehr Mast und Tuch

## SAARE 46 SC



Beispielsweise ... Der Kunde kann maximalen Einfluss auf das Interieur und sogar die Riggkonfiguration nehmen

### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur .....	K. J. Strählmann
CE-Entwurfskategorie .....	A
Rumpflänge .....	14,14 m
Breite .....	4,20 m
Tiefgang/alternativ .....	2,00/2,20 m
Gewicht .....	13,9 t
Ballast/-anteil .....	5,2 t/37 %
Großsegel .....	58,8 m <sup>2</sup>
Rollgenau (100 %) .....	48,3 m <sup>2</sup>
Maschine (Volvo) .....	53 kW/72 PS

**RUMPF- U. DECKSBAUWEISE**  
Rumpf Schaum-Sandwich, Vakuum-Infusionsverfahren, Vinylesterharz.  
Deck Balsa-Sandwich-Handlaminat

### PREIS UND WERT

Grundpreis ab Wert .....	557 600 €
Preis segelfertig <sup>2</sup> .....	571 727 €
Komfortpreis <sup>2</sup> .....	579 122 €
Garantie/gegen Osmose .....	2/5 Jahre

Wert Saare Yachts, Estland  
Vertrieb Yachtsport Eckernförde  
Thomas Nielsen; [www.yse.de](http://www.yse.de)

### MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE  
ABDRIFT UND STROM

45 Grad	5,5 kn
60 Grad	6,2 kn
90 Grad	6,5 kn
130 Grad	6,3 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 6-8 kn (2-3 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 0,1 Meter

### POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,3
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Im Standard maßvoll, lässt sich das Boot auf Wunsch aufrüsten

### KOJENMASSE

Vorschiff	2,01 x 1,37/1,16 m
Salon (Bb.)	2,03 x 0,75 m
Achtern	2,00 x 1,60/1,00 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

### Yacht - BEWERTUNG

Gute Bausubstanz und vielfältige Wahlmöglichkeiten bei dennoch fairem Preis machen die Saare im Segment hochwertiger Mittelcockpit-yachten zu einem sehr attraktiven und dennoch exklusiven Angebot

#### Konstruktion und Konzept

- + Hochwertige Bauweise
- + Extrem große Individualisierbarkeit
- + Gut geschütztes Cockpit

#### Segelleistung und Trimm

- + Großes Potenzial
- + Überzeugend bei Leichtwind
- + Sehr gute Kardan-Steueranlage (Jefa)

#### Wohnen und Ausbauqualität

- + Perfekte Qualität im Möbelbau
- + Raumaufteilung nach Wunsch
- Kleine Finishmängel im Detail
- Vorschiffskoje recht schmal

#### Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Komponenten
- + Sehr gute Grundausstattung

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt[3]{S^2/V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Must

## RASSY, NAJAD UND SAARE BEDIENEN EIN ÄHNLICHES MARKTSEGMENT

Spaltmaße der verschraubten Bodenbretter sind verbesserungswürdig.

Details wie lange Handgriffe unter der Decke, eine Seewasserpumpe in der Pantry oder ein seesicherer flacher Niedergang, die der Vergangenheit anzugehören schienen, zeugen von der Sachkunde der estnischen Bootsbauer. Die sich modernen Errungenschaften nicht verschließen, so sind Kabinen- und Schranktüren als Sandwich mit einem Wabenkern gefertigt, was Gewicht spart und Verwindungen reduziert. Ebenso zeitgemäß sind viele Steckdosen, auch für USB-Anschlüsse, direkte und indirekte LED-Beleuchtung, reichlich Fenster, selbst im Rumpf.

Die Raumaufteilung ist klassisch für eine Mittelcockpityacht: Gästekammer vorn, Eigenkabinen mit Inselbett achtern, jeweils beide bestückt mit Nasszellen. Vorn sind Dusche und WC-Raum getrennt. Die Pantry liegt im Durchgang. Seltener dagegen: Die Navigation ist am Hauptschott platziert. Auf dem

Testschiff war eine weitere Gästekabine mit Stockbetten ungefähr mittschiffs an Steuerbord untergebracht. Hier lassen sich alternativ ein Werkraum oder Waschmaschine und Trockner einbauen.

### IN GUTER GESELLSCHAFT

Auch für die Maschine besteht die Wahl, sogar zwischen einem 75-PS-Aggregat mit Saildrive oder einem 110 PS starken Motor mit Wellenanlage. Der Maschinenraum bie-

tet obendrein genügend Platz für weitere Batterien oder einen Generator. Tanks aus Edelstahl, ein dreiflügeliger Faltpropeller, die Warmluftheizung mit Ölzeugtrockenschrank oder Alcantarabezüge in der Serie sind weitere Belege für schöne Qualität.

572 000 Euro kostet die Saare segelfertig, gut 7000 kommen für das Komfortpaket hinzu – eine vergleichsweise geringe Differenz, die belegt, wie gut das Boot schon in der Basisversion ausgestattet ist. Damit liegt die Saare 46 auf Höhe des vergleichbaren Angebotes der etwas kleineren neuen Hallberg-Rassy 44 und unter der 450 CC aus der wieder auferstandenen Najad-Fertigung (Tests demnächst).

Beides Werften, die sich mit den Erzeugnissen von Saare Yachts messen lassen müssen, die durch die große Individualisierbarkeit zu punkten versteht.

**FRIDTJOF GUNKEL**