

Innovativer Fahrtenraum

Aufwendig gebaut, sauber verarbeitet und überraschend innovativ – die Saare 38 ist erst die zweite Yacht der noch jungen estnischen Werft Saare Paat, erinnert aber in vielem an die edlen skandinavischen Kleinserien

Getestet von
HINNERK STUMM

Eckernförde-Stadthafen, früh am Morgen: Fischer verkaufen den Fang des Tages, begleitet vom Geschrei hungriger Möwen, und erste Gäste schlürfen ihren Morgenkaffee an der alten Bootswerft. Leider steht das maritime Treiben im Gegensatz zur momentan noch lauen Windsituation, aber Saare-Händler Thomas Nielsen verspricht Besserung: „Spätestens in einer Stunde setzt die Thermik ein.“

Zeit genug, sich einen Überblick über die Neuentwicklung der noch jungen estnischen Werft zu verschaffen, die wir heute testen wollen; erst 2008 kam mit der Saare 41 das Werft-Debüt auf den Markt und den Linien scheint Hausdesigner Karl-Johann Strålmann auch bei der neuen 38er treu zu bleiben: Der zeitlose, aufsteigende Rumpf mit integrierter Scheuerleiste und tiefem V-Spant, die eckigen Fenster und das sich markant absetzende Oberdeck mit der festen Glasscheibe sprechen die gleiche Formensprache wie beim Erstling. In ihrem klassischen Äußeren erinnert die Estin an die edlen skandinavischen Yachten wie von Hallberg-Rassy oder Najad, – auch dies eine gehobene Fahr-

tenyacht, ausschließlich für den Eigenermarkt also?

Vom Mittel- zum Achtercockpit Die auffälligste Neuerung gegenüber dem Debüt ist die Umgestaltung des Decksayouts vom Mittel- zum geschlossenen Achtercockpit – eine für diese Größe sinnvolle Änderung. Denn sicherlich hat das Mittelcockpit Vorteile: Eine luxuriöse Eigenerkabine achtern wird möglich, und man sitzt schiffsmittig geschützt, weshalb vergleichbare, klassische Langfahrkonzepte (beispielsweise C-Yachts, Sunbeam oder Hallberg-Rassy) seit Langem darauf setzen. In dieser Größe aber kommt das Konzept an Grenzen: Das Cockpit wird zu klein, die Yacht-Linien weniger schnittig und das Anlegen mit kleiner Crew wird unnötig kompliziert, wenn der Steueremann jedes Mal sein Rad verlassen muss, um die Heckleinen über den Poller zu legen. Und mal ehrlich: Wie viele Segler bewegen sich wirklich im Blauwasser?

Kraftvoll unter Motor Der 55 PS starke Volvo-Penta gibt sich schon unter Marschfahrt (2.200 Umdrehungen) äußerst kraftvoll: Mit sieben Knoten ziehen wir am Eckernförder Leuchtturm vorbei (Vollgas 8,1 Knoten), ein Vollstopp aus

dieser Geschwindigkeit heraus ist in unter eineinhalb Bootslängen erreicht. Schnell wird klar: Es würden auch die 38 PS im Standard reichen. Gut zugänglich und isoliert, erweist sich der laufruhige Antrieb als voll fahrtentauglich, dank 220 Liter Diesel auch auf größeren Touren. Der etwas kleine 200 Liter-Wassertank kann auf 300 Liter erweitert werden.

Varianz im Segelplan Konstante 12 bis 14 Knoten hat der Wind mittlerweile erreicht. Zeit, die Segel zu setzen! Leider klemmen die Standardrutscher etwas. Kugelgelagerte Rutscher würden ohnehin besser zu der ansonsten durchweg hochwertigen Standardausstattung passen, sind aber als Option erhältlich. Einmal gesetzt, bringen satte 86 Quadratmeter Segelfläche die immerhin 8,3 Tonnen schwere Yacht zügig auf Fahrt: Gut sieben Knoten laufen wir mit einem leichten Schrick in der Schot (60°), halbwinds sind es gar 7,5 Knoten. Schon die hohe Segeltragezahl von 4,6 unterstreicht theoretisch die sportliche Ambition dieser Fahrtenyacht. Allerdings segeln wir auch mit einer weit überlappenden Genua (135 Prozent), die nur dank der aufwendigeren Rigg-Konstruktion eng anliegender Wanten mög-



► TEST-FACTS

Testrevier:

Eckernförder Bucht und vor Kuressaare (S-liches Estland)

Testbedingungen:

10 bis 12 Knoten, kaum Welle

Konzept:

hochklassige Fahrtenyacht

Preis: ab 252.500 Euro,

(inkl. MwSt.), in umfangreicher Basisausstattung über dem Standard, ohne Segel



»Nach ein paar Kreuzschlägen ermitteln wir einen Wendewinkel von 85 Grad – ein guter Wert für eine Fahrtenyacht.«

lich wird. Lange Traveller-Schienen auf dem Kajütdach sorgen für enge Schotwinkel, die eine gute Höhe ermöglichen und Platz auf dem Laufdeck schaffen. Nach ein paar Kreuzschlägen kommen wir auf einen Wendewinkel um 85 Grad (ohne Welle) – ein guter Wert für eine Fahrtenyacht. Eine weit überlappende Genua gilt zwar mittlerweile als unmodern, doch ist diese Segelgarderobe beim Fahrtensegeln eine gute Variante, da das große Vorsegel auch noch auf

raumeren Kursen und bei wenig Wind gut zieht; in unserem Fall 7,1 Knoten bei 120 Grad zum Wind.

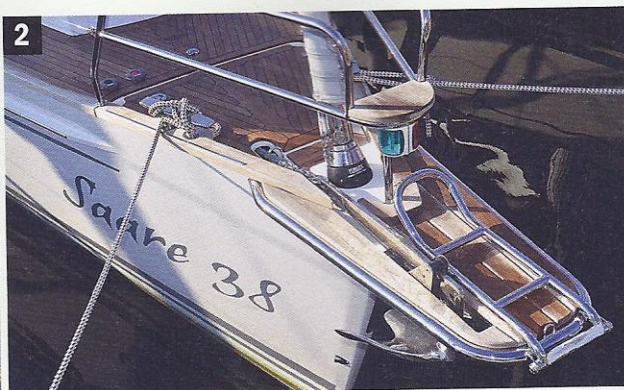
Dem gegenüber steht natürlich, dass die meisten Crews zu zweit sind und nicht unbedingt Lust haben, Meter für Meter Genuaschot beim Wenden dichtzuholen. Saare bietet daher alternativ auch eine kleine Fock (106 Prozent) an. Die Wendemanöver werden auf diese Weise leichter, auf raumen Kursen muss die Crew jedoch früher zu Segel-Alternativen

wie Code Zero, Gennaker oder Spinnaker wechseln. Auch letzterer ist gutmütig zu fahren und deckt einen großen Windwinkel ab. Kleiner Wermutstropfen auf der Testyacht sind die scheuernden Spi-Blöcke, die allerdings laut Thomas Nielsen auf künftigen Booten der Serie umpositioniert werden sollen. Somit hat der Käufer quasi die Qual der Wahl, denn auch eine Selbstwendefock oder ein Rollgroß sind orderbar, wodurch Saare Paat für jeden Eignerwunsch

die passenden Segel anbietet. Im Grundpreis inbegriffen ist jedoch keine der Garderoben.

Zumindest mit dem großen Vorsegel wirkt die Saare solide ausbalanciert und zeigt keinerlei Luvgerigkeit. Das große Rad (137 Zentimeter Durchmesser) ermöglicht auch Steuern von der hohen Kante und gibt Steuerbewegungen dank spielarmer Schubstangensteuerung sehr sensibel und direkt ans Ruderblatt weiter – übrigens auch bei weniger Wind, wie ein zweiter Test vor Estland zeigte.

► Deckslayout



1. **Genuarollanlage:** Unter Deck verlegt, sorgt sie für ein aufgeräumtes Vorschiff, ist aber schwerer zugänglich
2. **Bugkorb:** Die klappbare Leiter sorgt für besseren Zugang auf das Boot – ein vielfacher Kundenwunsch
3. **Mast:** Der stabile Tritt schützt die zwei Doradelüfter und macht das Anschlagen des Großfalls einfacher
4. **Fallen:** Schöne Umlenk-Lösung ins Cockpit

Vorsegel: Für die Saare 38 können Genua (140 %) oder Fock (106 %) geordert werden

Großschot: German Main Sheet System, Traveller vor dem Steuerrad

Hohe Kante: Der Steuermann sitzt bequem, mit gutem Blick auf die Segel

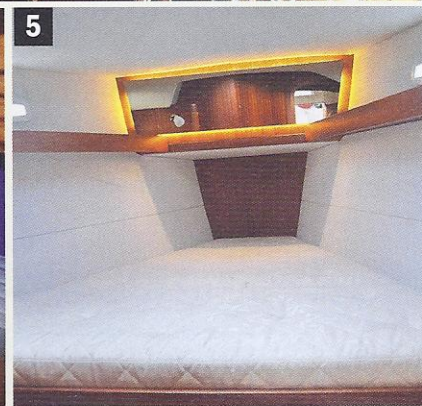
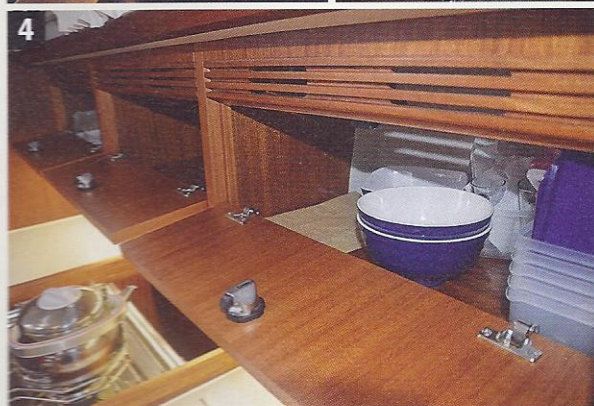
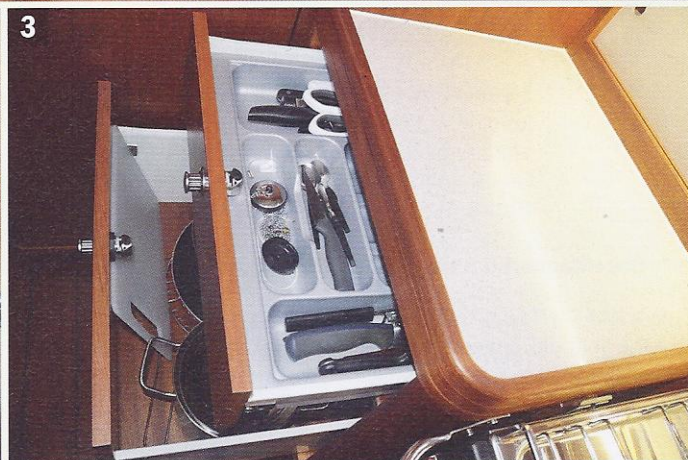
Scheuerleiste: Auf der Saare ist sie durchgehend in den Rumpf integriert

Klare Linie: Die Formen der Saare 38 folgen klar dem Erstling Saare 41



► Unter Deck

- 1. Salon:** Hell, geschmackvoll und durchdacht. Stabile Handläufe geben Halt bei Lage, die Navi-Ecke hat ihren Namen verdient. Der Ausbau der Saare überrascht mit liebevollen Details
- 2. Achterkoje:** Ein Tribut an das Achtercockpit. Am schmalen Ende auf nur knapp 80 Zentimeter verjüngt, bietet sie sich eher als Kinder- oder Gästekoje an
- 3. Pantry:** Hier lässt sich einiges verstauen. Die Schubladen der L-förmigen Pantry sind selbst-arretierend
- 4. Einbauten:** Alle Schränke sind zwangsbelüftet, ein dicker Pluspunkt für die Saare!
- 5. Vorschiff:** Hier schlafen die Eigner. Die Vorschiffskoje ist geräumig, die Bugsektion verfügt über einen geräumigen Kleiderschrank und eine Nasszelle mit vollwertiger Dusche



► Gemessen und getestet

Design.....	Karl-Johan Stråhlmann
CE-Zertifizierung.....	A (Hochsee)
Lüa.....	11,40 m
LWL.....	10,16 m
Breite.....	3,66 m
Tiefgang.....	1,95 m/ opt. 1,80 m
Verdrängung.....	8,3 t
Ballastanteil (Blei).....	3,0 t (35 %)
Segelfl. a. W.	86,3 m²
Großsegel.....	41,1 m²
Rollgenau (140%)	45,2 m²
Kojen.....	4+2
Wasser.....	240 l
Diesel.....	220 l
Motor (Volvo Penta).....	38 PS,
.....hier opt. 55 PS	
Grundpreis.....	252.500 Euro (inkl. MwSt.)
.....	ab Werft



STEHHÖHEN

Niedergang und Hauptschott	1,88 m
Heckkoje.....	max. 1,81 m
Pantry.....	max. 1,86 m
WC/ Nasszelle.....	max. 1,87 m
Vorschiff.....	max. 1,85 m

KOJENMASSE

V-Koje 2,00 m (Länge) x 1,72 m (max. Kopf)	
x 0,50 m (Fuß)	
Heckkoje 2,15 m (Länge) x 1,50 m (max.)	
x 0,79 m (Kopfende/ verjüngend)	
Salonkojen 1,98 m (Länge) x 0,65 m (Breite)	

ADRESSE

Thomas Nielsen, Yachtsport Eckernförde, Vogelsang 20, 24340 Eckernförde,
Tel. 04351/75 27 34, www.yse.de, Werft: www.saareyachts.com

► Wichtige Daten zur Beurteilung einer Yacht

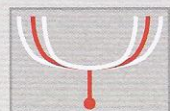


SEGELTRAGEZAHL: Yachten mit einer großen Segeltragezahl können auf Grund ihres hohen Krängungswiderstandes mit höheren Windgeschwindigkeiten ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen den Wert 5.

$$\sqrt{\text{Segelfläche } 86,3 \text{ m}^2} : \sqrt[3]{\text{Verdrängung } 8,7 \text{ t}} = \mathbf{4,47}$$

BALLASTANTEIL: 35 %. Mit dem Ballastanteil von fast einem Drittel der Verdrängung liegt die Saare 38 im oberen Bereich. Einen Ballastanteil unter 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

LÄNGEN-BREITENVERHÄLTNIS: 3,11 : 1



Bei modernen Fahrtenyachten mit der Wasserlinienlänge der Saare 38 liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen.

Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf das Segelvermögen einer Yacht und die Segeleigenschaften am Wind oder raumschots.

RUMPFGESCHWINDIGKEIT: 7,75 kn. Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 7,4 kn, Windgeschwindigkeit: 12 kn, Lage: 15°

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 10,16} = \mathbf{7,75 \text{ kn}}$$

► Kommentar



segeln-Tester
Hinnerk Stumm über
die Saare 38:

**„Individuell,
hochwertig,
mit innovativen
Details“**



Die Saare 38 ist eine individuelle Fahrtenyacht für Eigner mit einem Faible für guten

Bootsbau. Gerade an nicht sofort sichtbaren Stellen wie der Rumpfstruktur und –verarbeitung konnte sie punkten. Das macht sie zu einer langlebigen wie sicheren Yacht, mit der man auch unter raueren Bedingungen noch seine Freude hat. Im Test segelte die Saare wie auf Schienen und zeigte sich gerade in dieser Besegelung als guter Allrounder. Dank eines durchdachten Deckslayouts lässt sie sich auch mit kleiner Crew segeln, wenngleich ich dazu die elektrische Fallwinch und das German Mainsheet System empfehlen würde. Einige innovative Detaillösungen, die das Leben an Bord vereinfachen, zeigen, dass die noch junge Werft nachdenkt und auf Nachhaltigkeit setzt. Schon im Grundpreis gut ausgestattet, sollte man unter anderem wegen der hinzukommenden Segel in etwa 30.000 Euro zusätzlich einplanen, um dann eine hochwertige und sehr gut ausgestattete Fahrtenyacht zu bekommen. Auch das ist preislich durchaus noch attraktiv, wie der Blick auf den vergleichbaren Markt verrät.



Platz im Cockpit Die beste Sicht in die Segel hat man seitlich auf dem Süll sitzend, von wo aus man die unter Deck verlegte Großschot des German Mainsheet Systems leicht erreicht. Aber wer will, bekommt auch einen gebogenen Steuermannsitz, der den teils offenen Spiegel zur Badeplattform nach oben verriegelt.

Insbesondere ältere Crews sollten über eine elektrische Fallwisch (als Option für 2.613 Euro erhältlich) nachdenken, die das Segelsetzen vereinfacht. Das massive Stabteak auf dem Deck und im Cockpit ist bereits Standard. Die durchweg hochwertigen Trimmrichtungen von Spinlock und Harken sowie gut dimensionierte Schotwischen machen die große Genua auch für schwächere Menschen an der Vorschot beherrschbar.

Ein trimmsfreundlicher langer Traveller trennt das Cockpit zwar in einen Steuer- und einen Mannschaftsbereich, stört aber direkt vor dem Rad sitzend nicht weiter. Sämtliche Dyneema-Fallen und -strecker laufen durch schön gearbeitete Edelstahlhülsen unter der festen Windschutzscheibe ins Cockpit. Bei Welle ist der Gang nach vorn durch vier lange Haltegriffe an Sprayhood und Oberdeck sowie durch ein umlaufendes Schandeck als Fußleiste gut gesichert. Praktisch ist der Tritt vor dem Mast, der zwei Doradelüfter schützt und das Segelbergen und Zuziehen des Lazy-Bags erleichtert. Zweischneidig ist die unter Deck verlegte Rollanlage der Genua: Einerseits wirkt das Vorschiff schön aufgeräumt und das Vorsegel erhält mehr Fläche, doch eventuelle Überläufer auf der Trommel lassen sich nur durch einen Gang unter Deck beseitigen.

Großzügiger Stauraum Sind schon die achterlichen Stauräume und die Backskiste



Mit der Test-Segelgarderobe steuert sich die Saare gefühlvoll und ausbalanciert. Auf und am Süll sitzt man bequem und geschützt

steuerbords für Fender und Leinen ausreichend, zeigt sich das eigentliche Gimmick erst backbord: Zugänglich von oben wie vom Salon aus, erstreckt sich hier ein Raum über das halbe Achterschiff, der, sinnvoll unterteilt, vielseitig nutzbar ist: Ob als Werkstatt, großer Stauraum oder Notkoje. Auch ein beheizbarer Nassschrank ist hier integriert.

Dadurch ist das Interieur klar auf zwei bis vier Segler ausgerichtet, wenngleich sich optional eine zweite Achterkabine einbauen ließe, was aber angesichts dieser Funktionalität schade wäre. Zumal sich zwei weitere Schlafplätze auf den Salonbänken ergeben. Auffällig ist deren asymmetrische Anordnung, die nur durch ein versetztes Hauptschott möglich wurde, das dafür stärker dimensioniert und vollflächig an Deck und Rumpf laminiert ist.

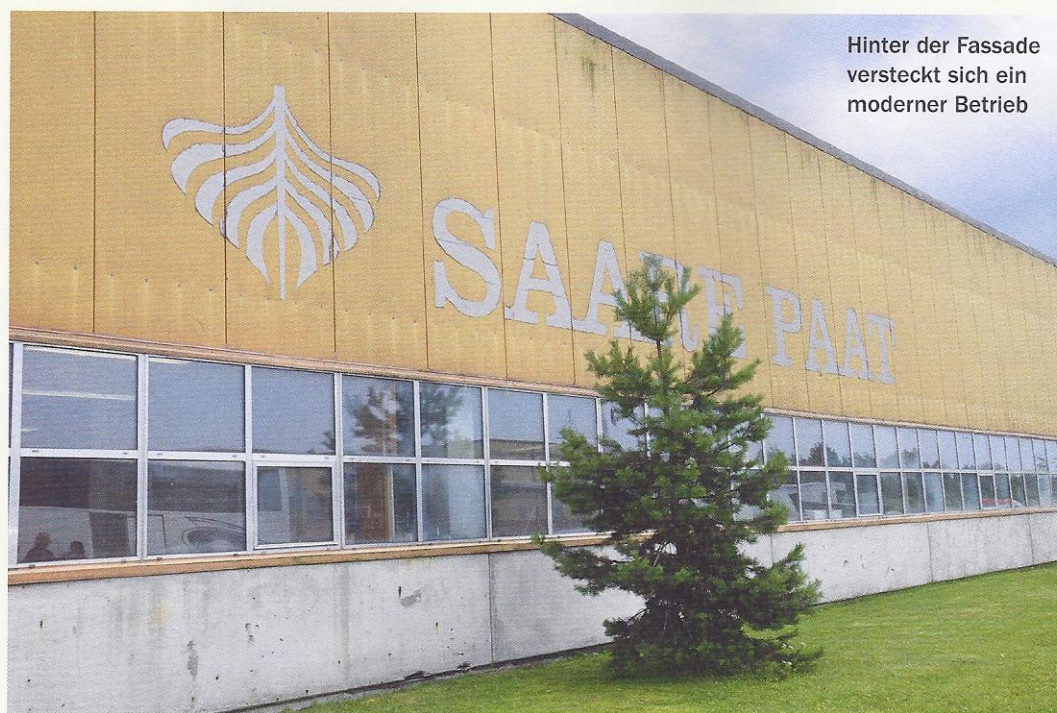
Edel unter Deck Vor dem Schott befindet sich eine Bugsektion aus V-Koje plus geräumiger Nasszelle mit abgetrenntem, vollwertigen Duschbereich und einem großen, gegenüberliegenden Schrankraum. Schon deshalb

bietet sich dieser Bereich als Eignerkoje an. Aber auch, weil die ebenfalls große Heckkoje sich wegen des Motorraums zum Kopfende hin auf knappe 80 Zentimeter verjüngt, was sie unserer Meinung nach eher zu einer Gäste- oder Kinderkabine macht. Direkt vor ihr liegt eine voll seetaugliche Navigations-ecke in Fahrtrichtung mit ausreichend großem Kartentisch, dem eine L-Pantry mit hitzebeständigen Corian-Flächen, Ofen, Gasherd, zahlreichen belüfteten Schränken und selbst-arretierenden Schubladen gegenübergestellt ist.

Insgesamt wirkt das Interieur wohnlich und modern: Der Mahagoni-Anteil ist nicht zu dominant und harmonisiert gut mit den weißen Paneelen der Seiten- und Deckenpaneel. Der Ausbau in siebenfach lackiertem Khaya-Mahagoni ist handwerklich hochqualitativ, allenthalben finden sich schön gerundete Abschlusskanten, Umlaibungen und Schlingerleisten, sämtliche Türen und Schapps haben einen Schaumkern, der sie leichter und verwindungssteifer macht, und die Schränke sind durchweg permanent belüftet. Finish bedeutet bei Saare auch Funk-

tionalität: Die Seeventile und Bilgepumpen beispielsweise sind durch Inspektionsluken in den Bodenbrettern schnell erreichbar; Gleiches gilt für die Deckenpaneel, deren Clips einen problemlosen Zugang ermöglichen, und zahlreiche Handläufe, die das Schiff bei Seegang sicher machen. Auch die tiefe Bilge ist seetauglich und hat innen einen zweifachen Topcoatanstrich gegen Osmose bekommen, während das Unterwasserschiff im Vollaminat (Vinylester) außen zweifach mit Epoxid gestrichen wurde. Viele kleine Details, die im Ganzen zu einer Qualität weit über der von Yachten von der Stange führen.

Preislich attraktiv Allerdings kostet die Saare 38 auch in etwa das Doppelte einer größenmäßig vergleichbaren Großserien-Yacht. Hinsichtlich Ausbaugüte und Detailverliebtheit hat Saare Paat weiter dazugelernt und die neue 38er kann sich durchaus mit der Konkurrenz von Hallberg-Rassy (HR 372, circa 332.000 Euro), X-Yachts (XC 38, circa 350.000 Euro) oder der etwas kleineren Sunbeam 36.1 (circa 191.440 Euro) messen lassen. Und mit einem Grundpreis von 252.500 Euro inklusive Mehrwertsteuer liegt sie zudem preislich deutlich unter den edlen Mitbewerbern, wenngleich hier jeder Interessierte genau vergleichen sollte: Detaillösungen und Pakete unterscheiden sich in diesem Segment teils erheblich. Ob die Saare bereits das gleiche Image hat und einen ähnlichen Wiederverkaufswert erzielen kann, wird erst die Zukunft zeigen. Wer sich aber ernsthaft für eine gehobene Fahrtenyacht dieser Größe und Preisklasse interessiert, sollte die Saare 38 mit einbeziehen. Der Markt ist hier um eine interessante Alternative reicher geworden. ⚓



Hinter der Fassade versteckt sich ein moderner Betrieb

Insel-Werft mit Zukunft

Text und Fotos:
HINNERK STUMM

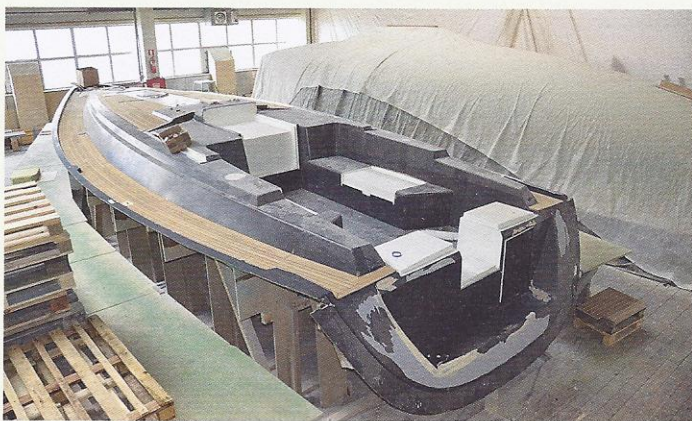
Nein, groß sei Estland nicht, „aber die Leute sind stolz auf ihre wieder erlangte Freiheit und blicken zuversichtlich in die Zukunft“, sagt Riina Leminski. Sie ist Pressesprecherin des estnischen Tourismusverbandes und begleitet eine Gruppe Journalisten auf dem Weg von Tallinn in Richtung Süden zur Bootsbauerinsel Saaremaa. Nur 1,2 Millionen Menschen leben im nördlichsten Baltikumstaat, auf einer Fläche in etwa so groß wie Niedersachsen. Und so führt die 230 Kilometer lange Reise zur Vorzeigewerft Saare Paat (estnisch für Insel-Boote) durch ein dünn besiedeltes Gebiet: Vorbei an Nadel- und Birkenwäldern, Seen und Holzhäusern, bis man per Fähre und über

eine Brücke die malerische, kleine Inselhauptstadt Kuressaare erreicht, die der Werft vorgelagert ist.

Saaremaa gilt als das Pendant zum schwedischen Orust, und auch wenn der Vergleich recht hoch gegriffen scheint, so haben sich seit der Unabhängigkeitserklärung 1991 doch rund zehn, vornehmlich kleinere

Werften auf der Insel angesiedelt, die teils auch skandinavische Edelbetriebe wie Nautor's Swan oder Arcona-Yachts mit Teilen, Ausbauten oder gar ganzen Schiffen beliefern.

Auch Saare Paat reiht sich in diese Historie ein: Zu Wendezeiten gegründet, baute man zunächst kleinere Fischerboote aus Holz, ehe die Werft Ende der 90er Jahre anfang, GFK-Yachten für Finnigulf zu fertigen. Als deren Eigner Stig Nordblad die Werft 2005 verkaufte und zeitgleich der Hauskonstrukteur Karl-Johan Strålmann frei wurde (Finnigulf wechselte zu Farr-Design), entschied man gemeinsam mit der Saare-Werft, eine erste, ei-



Saare fertigt auch Teile, Ausbauten und Boote für andere Werften

genständig entwickelte Mittelcockpit-Yacht zu entwerfen. Ende 2008 kam mit der 41er die erste Saare auf den Markt, „ausgerechnet zum Beginn der Wirtschaftskrise“, erinnert sich Händler Thomas Nielsen. „Aber durch eine von Beginn an klare Ausrichtung mit kleiner Stückzahl und weitere Standbeine konnte man den schwierigen Anfang überstehen.“ Saare Paat produzierte parallel mehr als 200 Finnigulf-Yachten; auch die norddeutsche Kiel Classic-Werft ließ hier einige ihrer edlen Motorboote bauen, sodass die Bootsbauerfahrung stetig wuchs.

Rostige Trailer, alte Finnigulf-Schalen und das Holzwrack einer Abeking & Rasmussen-Holz-yacht liegen von Gras überwuchert im Hinterhof des äußerlich trostlos anmutenden Betriebes. Und auch die Frontseite des beige-braunen Betonklotzes sozialistischer Prägung, auf dem in abplatzenden Buchstaben Saare Paat steht, lässt nicht zwangsläufig auf modernen Bootsbau schließen. Aber der äußere Eindruck täuscht: Als uns CEO Peter Sääsk zur Werftbesichtigung ins Innere holt, gelangen wir in große, moderne Produktionshallen – innere Werte scheinen hier zu zählen. Heute arbeiten rund 40 Mitarbeiter auf der Werft, die im letzten Jahr zwölf Saare-Yachten gefertigt haben; allein acht davon fielen schon auf die neue 38er. Eine 46er ist in Planung.

Eingangs rechts steht der Rumpf einer gerade begonnenen Saare 38. Ein Blick in die offene Bilge verrät die aufwendige Bodenstruktur: Ein Gerippe aus massiven Bodenwangen und Längsstringern. Das Unterwasserschiff wurde in klarem Gelcoat gefertigt, weil Farbpigmente die Hydrolyse-Resistenz mindern, was die Außenhaut anfälliger für Osmose macht. Zudem lassen sich Luft einschlüsse in einer

transparenten Außenhaut besser erkennen. Ohnehin verwendet Saare in den äußeren Schichten Vinylesterharze zum besseren Osmoseschutz.

Daneben steht das fast fertige Debüt Saare 41 AC: Rumpf und Deck sind schon verschraubt und zusammenlaminiert, einzeln wird nun das Holzinterieur ins Innere befördert, um es dort zusammenzubauen. Dieser zeitintensivere Ausbau kommt weitestgehend ohne Fertigmodule aus und so gibt es auch keine Großserien-typische Produktionsstraße. Die Insel-Werft baut noch in Inselbauweise, was eine deutlich höhere Individualisierung, ein Eingehen auf Eignerwünsche, erlaubt: Ob durchgesteckter oder deckstehender Mast, der Einbau weiterer Schränke oder Umbau ganzer Sektionen.



Zwölf Saare-Yachten wurden im vergangenen Jahr vorwiegend in Handarbeit produziert

Viele Niro- und alle Holzteile werden in Eigenarbeit produziert. So verklebt und lamelliert ein Bootsbauer in der Tischlerei gerade Holzstreifen zu gebogenen Abschlusskanten. Zwei weitere umlaiben einzelne Stabteakstäbe zu einem massiven 9 mm-Deck, das, unter Vakuum mit Epoxidharzen verklebt, ohne Schrauben auskommt – aufwendige Handarbeiten, die Geld kosten. Die Gehälter liegen etwa drei Viertel unter

skandinavischen Bootsbau-löhnen, ein klarer Wettbewerbsvorteil. „Trotzdem sind Umweltauflagen oder Arbeitsbestimmungen längst auch in Estland angekommen“, meint CEO Peter Sääsk und zeigt uns die moderne Absauganlage und die separierte Lackierhalle, in der Männer in Schutzanzügen ein zu lackierendes Formteil vorbereiten.

Überrascht bin ich über die weiter hinten stehenden Motorboote der hauseigenen Mar-

ke Stormer. „Wir müssen umdenken, uns flexibler zeigen, um in diesen schwierigen Zeiten gegen die Großen bestehen zu können“, erklärt Peter Sääsk. So sei für die nächste Saison auch ein Winterlager für deutsche und skandinavische Kunden geplant. „Wir können das billiger anbieten und speziell, wenn größere Restaurationsarbeiten wie ein neues Teakdeck anliegen, kann sich ein Herbststörn zu uns in die Werft lohnen.“ ↓

24 Stunden, 365 Tage im Jahr!

Ihre Anzeige in *segeln*

Jetzt online aufgeben.

www.segeln-magazin.de



J A H R
TOP SPECIAL
VERLAG

Die schönsten Seiten des Lebens