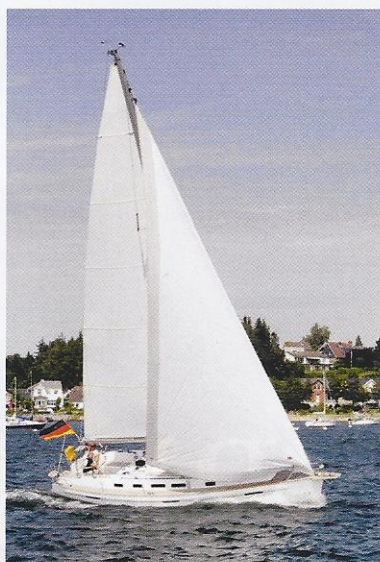


Für Individualisten

Mit der Saare 38 präsentiert die estnische Werft Saare Paat eine gediegene Fahrtenyacht mit Achtercockpit, die sich als verblüffend lebendig und innovativ erweist. **TEXT UND FOTOS** SILKE SPRINGER



Eckernförder Bucht, fünf Windstärken, blauer Himmel. Die Saare 38 beweist, zunächst unter Vollzeug, später mit gerefftem Groß und gereffter Genua, dass sie alles andere als träge ist. Das Teakdeck gehört zur Serienausstattung – inklusive Firmenzeichen.

„Die Jungs in Estland haben den Anspruch, richtig gute Boote zu bauen“, verkündet Saare-Händler Thomas Nielsen glücklich. Seine „Jungs“, das sind die Bootsbauer von Saare Paat, die in Nasva auf der Insel Saaremaa qualitativ hochwertige Fahrtenschiffe produzieren. Bootsbau hat Tradition auf Saaremaa, daher ist es nicht verwunderlich, dass Werften aus den westeuropäischen Nachbarstaaten nach Öffnung des eisernen Vorhangs einen Teil ihrer Produktion hierhin auslagerten. 1997 begann Saare Paat für Finnigulf Yachten zu bauen und hat bis heute mehr als 200 Finnigulfs ausgeliefert. Seit drei Jahren gibt es zusätzlich eine eigene Produktlinie, deren Modelle den Namen der Werft tragen. Als man 2008 mit der Saare 41

in Deutschland debütierte, erregte das Schiff Aufsehen: Eine derart sorgfältig verarbeitete, moderne Fahrtenyacht aus rein estnischer Produktion hatte man nicht erwartet.

Thomas Nielsen, Inhaber von Yachtsport Eckernförde, ist Saare-Händler erster Stunde. Schon während der Entwicklungsphase der Saare 41 war er vor Ort. Wenn er von den „Jungs“ spricht, klingt das keinesfalls despektierlich. Im Gegenteil. Mit jedem Wort schwingt Sympathie und Vertrautheit mit. Inzwischen besucht er die Werft nicht nur, um fertige Schiffe abzuholen, sondern auch, um eigene Ideen einzubringen.

Bei Saare Paat ist man froh, direktes Feedback von einem erfahrenen deutschen Regatta- und Fahrtensegler zu erhalten, denn man weiß,

dass ein deutscher Kunde andere Ansprüche an sein Schiff stellt als ein finnischer oder schwedischer.

Gleich beim ersten Schritt an Bord kommt eine Nielsen-Erfindung zum Tragen. Der Bug ist mit einem soliden Bugspriet verlängert, über den man bequem und sicher vom Steg aufs Vorschiff gelangt. Der Clou dabei: Oben auf dem Tritt liegt eine zweistufige Niro-Leiter, die heruntergeklappt wird, wenn man an einer Schäre anlegt oder die Pier besonders niedrig ausfällt.

Für die Gesamtkonzeption, sprich die Rumpf- und Deckslinien, zeichnet der finnische Yacht-designer Karl-Johan Strahlmann verantwortlich. Bekannt wurde der durch Entwürfe für Finnigulf und Finn Flyer.



**Saare Yachten
sind gedacht und
gemacht für Segler,
die gutes Handwerk
zu schätzen wissen
und ein Schiff
besitzen möchten,
das ihre persönliche
Note trägt.**

Einfallsreich: Der stabile Bugspriet mit klappbarer
Leiter und der Sitz als Schutz für Beschläge,
Fallen, Strecker, Schoten und Lüfter.

Er entwickelte auch die Saare 41 und nun also die neue 38.

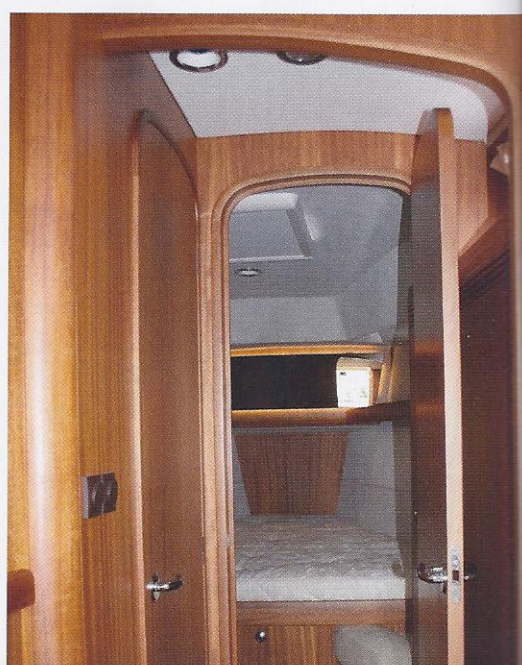
Augenfälligster Unterschied zwischen beiden Saare-Modellen ist deren Raumaufteilung: Anstelle eines Mittelcockpits gibt es auf der drei Fuß kleineren Saare 38 ein geschlossenes Achtercockpit.

Läuft man übers Vorschiff dorthin, kommt man an einer kleinen Sitzbank vorbei, die vor dem Mast montiert ist. Bei moderaten Wind- und Wetterbedingungen sitzt man hier recht komfortabel, dennoch ist sie in erster Linie ein Fallen- und Schotenschutz und nebenbei noch Überdachung für zwei Decklüfter. Um sinnvolle Problemlösungen zu finden, gern auch mit Dreifacheffekt, wird viel Aufwand betrieben. Einige, die auf der Saare 38 eingebaut sind, kennt man – so oder so ähnlich – von anderen Yachten, beispielsweise die Backskiste, die von der Pantry aus begehbar ist, aber auch direkt von außen genutzt werden kann. Das ist praktisch, unter anderem, um nasses Ölzeug aufzuhängen, ohne damit durch den Wohnbereich laufen zu müssen. Backskiste auf, Ölzeug in den beheizbaren Schrank hängen, Backskiste wieder zu, fertig. Anderes ist wirklich neu, etwa der patentierte Salontisch. Er hat ein Mittelteil aus Corian, das einerseits als Deckel für die im Tischbein integrierte Kühlbox dient, andererseits

einen prima Untersetzer für heiße Kochtöpfe und dampfende Suppenschüsseln abgibt, denn Corian ist äußerst hitzebeständig und strapazierfähig. Die Idee stammt vom Eigentümer selbst. Dass die Werft sie umgesetzt hat, zeigt ihre Bereitschaft, sich Innovationen zu öffnen und flexibel auf Kundenwünsche zu reagieren.

Zwar fertigt die estnische Werft keine Einzelbauten, dennoch kann sie, als relativ kleiner Betrieb mit knapp 50 Mitarbeitern, leichter auf Kundenwünsche eingehen, als größere, industriell geführte Unternehmen.

Die Saare 38, die wir bei absolutem Kaiserwetter auf der Eckernförder Bucht segeln, hat einen Zwei-Kabinen-Ausbau. Der Eigentümer wollte eine begehbare Backskiste und benötigt nicht mehr als zwei separate Schlafräume. Einer ist im Vorschiff eingebaut und mit Kleiderschränken auf beiden Seiten und einer Extra-Sitzgelegenheit ausgestattet. Zwischen dieser Kabine und dem Salon befindet sich auf der Backbordseite das Bad. Es verfügt über einen eigenen Duschbereich, der mit Schwingtüren abgetrennt werden kann. Im Salon sitzt man sich auf Längssofas gegenüber. Navigiert wird am Kartentisch steuerbord neben dem Niedergang – mit Blick in Fahrtrichtung. Gegenüber der Navigations-ecke hat der Smutje sein Reich. Die Eigentümer-



kabine mit ihrem überbreiten Doppelbett befindet sich achtern auf der Steuerbordseite. Wer mehr Schlafplätze braucht, wird sich anstelle des Wirtschaftsraumes eine zweite Doppelkabine einbauen lassen.

Überhaupt gibt es viele Optionen und Variationsmöglichkeiten: Der Mast kann an oder unter Deck gefahren werden (auf diesem Schiff steht er an Deck), unterschiedliche Motoren stehen zur Auswahl (Yanmar oder Volvo), ebenso diverse Holzarten – um nur einiges zu nennen.

In jedem Fall wird Qualität groß geschrieben. Rumpf und Deck sind handlaminiert, für das äußerste Laminat und alle Bereiche, die Wasserkontakt haben, zum Beispiel die Bilgen, kommt Vinylesterharz zur Verwendung. Unterwasserschiffe werden bei Saare Paat generell mit klarem Gelcoat erstellt, weil Farbpigmente die Hydrolyse-Beständigkeit mindern und die Außenhaut anfälliger für Osmose machen – und, weil man im durchsichtigen Gelcoat eventuell auftauchende Einschlüsse und Bläschen leichter erkennen kann.

Die Innenschalen erhalten einen zweifachen Topcoat-Anstrich. Sämtliche Möbel und Schotten sind siebenmal lackiert. Um Verwindungen vorzubeugen, werden alle Türen in Sandwichbauweise mit Schaumkern gefertigt. Das Teakdeck, das im Standardpreis

enthalten ist, kommt ohne Schrauben aus, es wird im Vakuum mit Epoxy verklebt.

Sogar die Genua-Schienen sind auf dem Kajütdach montiert.

Am Tag des Yacht-Checks kommt die Genua in ihrer vollen Größe nur für kurze Zeit zum Tragen. Kaum aus der Abdeckung des Eckernförder Hafens heraus, ist klar, dass gerefft werden muss, denn die Thermik hat sich inzwischen zu einem vollen Fünf-Beaufort-Ostwind entwickelt. Nachdem das erste Reff ins Groß eingebunden ist, wird die Genua auf etwas mehr als Fockgröße eingerollt, was schnell und einfach per Knopfdruck erledigt werden kann.

Mit nunmehr passender Garderobe pflügt die Saare 38 bei herrlichstem Sonnenschein, knallblauem Himmel und leichter Schräglage durch die kabbelige Ostsee. Dabei präsentiert sie sich überraschend lebendig. Von einem Fahrtenschiff, das bis in die schwungvoll verlängerte Bugspitze hinein klassisch anmutet, hätte man eher erwartet, dass es sich etwas behäbig verhält, doch die Saare 38 reagiert sehr direkt aufs Ruder und ist äußerst manövrierfreudig. Langsam ist sie auch nicht. An der Kreuz steigt die Logge hin und wieder auf über sechs Knoten an. Mit einem leichten Schrick in den Schoten erreicht sie schnell sieben Knoten und mehr. ▶

Um während des Segelns sicher arbeiten und bequem sitzen zu können, bleibt das Laufdeck frei von Beschlügen.

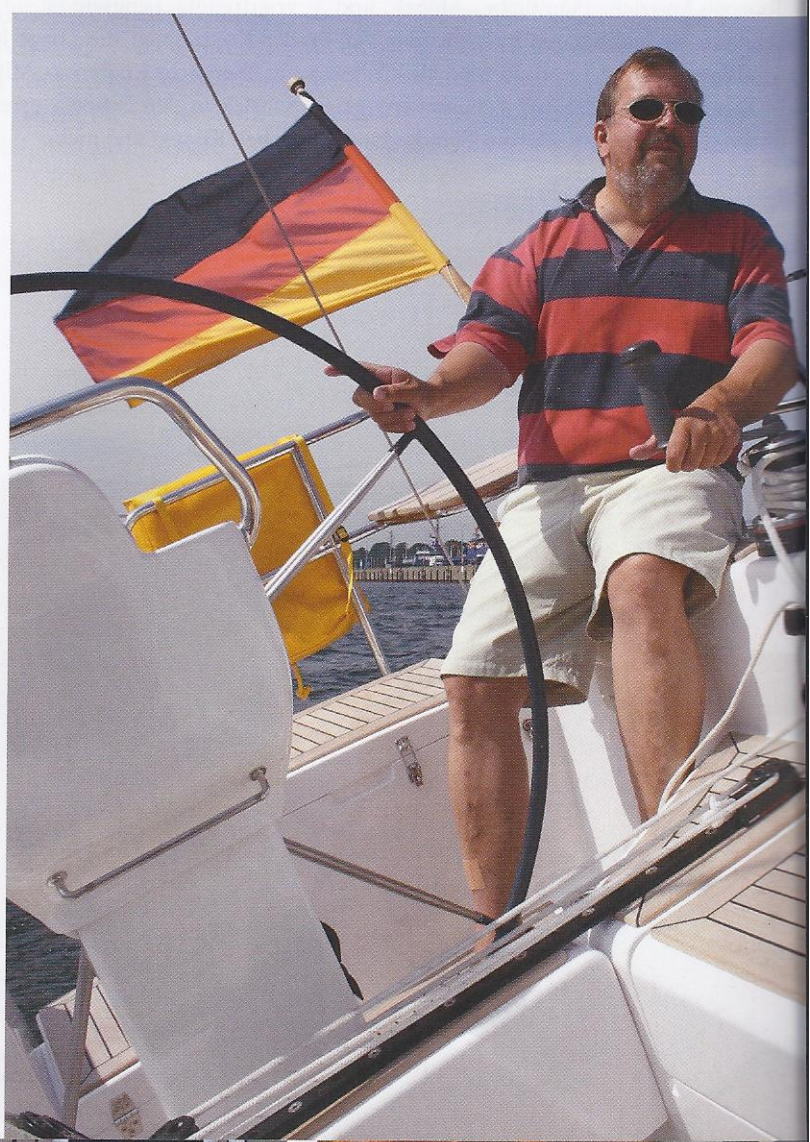
★ DAS BESONDERE DETAIL

Unter Deck: Der Salontisch mit integrierter Kühlbox und Deckel aus Corian, den man als Untersetzer für heiße Töpfe nutzen kann.

An Deck: Der breite Bugspriet inklusive Klappleiter, Anschlagpunkt für den Gennaker und integrierter Ankerhaltung. Eine sinnvolle Konstruktion, vor allem in Schärengewässern.

Schöne Möbel: Die Holzarbeiten können sich sehen und fühlen lassen. Die Beschlüge kommen von Harken.





TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles	11,40 m
Länge Wasserlinie	10,16 m
Breite	3,66 m
Tiefgang	1,95 m
Verdrängung	8,3 t
Kielgewicht (Blei)	2,95 t

SEGELFLÄCHE

Großsegel	41 m ²
Genua	45 m ²
Preis (Serienausstattung)	242.860 Euro

SAAREYACHTS.COM, YSE.DE

Hilfreich: Während des Segeln kann die Baumpersenning eingerollt werden.

Aus Komfort- und Sicherheitsgründen verfügt die Saare 38 über eine feste, fünfteilige Windschutzscheibe, deren Mittelteil sich öffnen lässt.

Da sämtliche Fallen und Strecker vom Mast ins Cockpit umgelenkt sind – sie laufen in separaten Röhren durch die Kajütdach-Garage nach achtern – braucht die Crew ihren geschützten Arbeitsbereich nicht zu verlassen. Sowohl die Winschen für die Genua als auch die für die Großschot sitzen auf dem Cockpitsüß. Durch die auf einem Podest laufende Travellerschiene wird das Cockpit unterteilt in einen Mannschafts- und einen Steuer-mannsbereich.

Dank des sehr großen Rades kann der Skipper beim Steuern auf der hohen Kante sitzen. Das Heck ist mehrstufig gestaltet, zwei seitlich eingelassene, mit Teak belegte Stufen, führen zu einer schmalen Badeplattform hinab. In die Heckkörbe sind Sitze eingelassen.

Wer sich darin niederlässt und sich in Ruhe umschaut, wird alsbald feststellen, dass die Verarbeitung des Heckkorbs exzellent ist. Nicht eine einzige Schweißnaht zeichnet sich ab. Nirgendwo. Dasselbe gilt für alle Niroteile, die an Bord montiert sind. Bis in den kleinsten Winkel hinein sind sie perfekt geschliffen und glänzend poliert. Die Beschläge stammen aus einer Edelstahlschmiede, die ihren Standort ganz in der Nähe von Nasva hat. Offensichtlich wollen auch die estnischen Schlosser einfach nur richtig gute Sachen bauen. ♦

★ DIE SJ-MEINUNG

Die Saare 38 ist eine lebendig segelnde Fahrtenyacht für Individualisten, die sich an gutem Boots- und Möbelbau erfreuen können und sich manches Detail nach eigenen Wünschen gestalten lassen möchten.

The more
you sail
the more
you C



c-yacht
DUTCH QUALITY

Flevo Marina Lelystad
www.c-yacht.com