

# ESTNISCHER ESPRIT



Mit der Saare 41ac bringt die junge estnische Werft eine Deckvariante zur Vorgängerin mit Mittelcockpit auf den Markt. Außen gestreckter und innen variabler, könnte sie ein breiteres Publikum ansprechen und das Segment der gehobenen Fahrtenyacht aufmischen

Getestet von  
**Hinnerk Stumm**

**H**erbsttau liegt auf dem Deck, die goldene Oktobersonne steht schon tief über den Ufern der kaum noch Yachten zählenden Eckernförder Bucht, als wir mit der frisch ausgelieferten Saare 41ac zu einem letzten Testtörn der vergangenen Saison auf die Förde hinaus motoren. Ein kalter, steifer Nordost weht uns entgegen und wirft kurze, steile Wellen auf. Aber die ruppigen Bedingungen sollten dem stäblich gebauten Fahrtensschiff keine Probleme bereiten.

## TEST DATEN

### Testrevier:

Eckernförder Bucht

### Testbedingungen:

16 bis 21 Knoten Wind, circa ein Meter Welle

### Konzept:

exklusive Fahrtenyacht mit hoher Individualität

### Grundpreis:

ab 359.650 Euro

**Testschiff:** 381.638 Euro, umfangreich ausgestattet

### Mittel- versus Achtercockpit

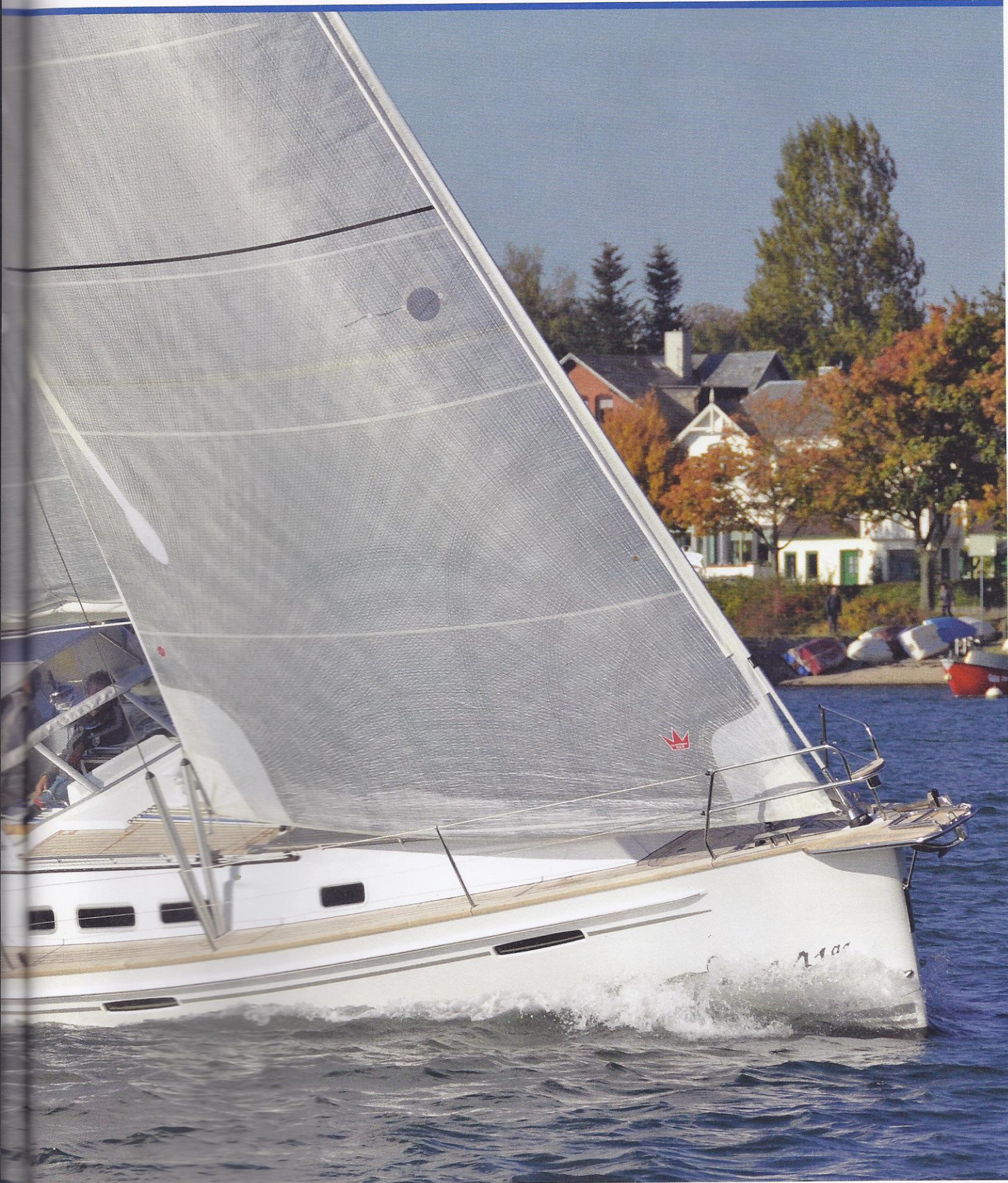
AC steht für Achtercockpit, einer wesentlichen Neuerung auf der komplett überholten Fahrtenyacht aus Estland. Erst seit 2008 fertigt die Traditionswerft Saare Paat, die zuvor für Finn-gulf über 200 Boote zwischen 28 und 46 Fuß baute, auf der im Baltikum gelegenen Bootsbauersinsel Saaremaa, Yachten unter eigenem Markennamen. Das Werftdebüt Saare 41cc (Centercockpit) erzielte trotz hoher Bauqualität und einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis noch nicht den Erfolg, den die kleinere Schwester Saare 38 mit Achtercockpit kurz darauf brachte. Daher lag es auf der Hand, die Kundenanfragen zu berücksichtigen und auch den Erstling alternativ in klassischem Deckslayout auf den Markt zu bringen, erzählt der deutsche Vertriebspartner Thomas Nielsen, der die junge estnische Werft in Konstruktionsfragen berät. Ob im Interieur, beim Deck oder anderen Extras: Ziel sei es, „einen hohen Grad an individuellen Gestaltungswünschen zu erreichen, den Großserien so nicht leisten können.“ Ein maßgeschneidertes Schiff für Eigner, die wissen, was sie wollen. Darin sieht

Nielsen den Wettbewerbsvorteil für die vergleichsweise kleine Saare-Werft. Während sich die Saare 41cc mit dem Mittelcockpit vorrangig an Langfahrtsegler oder Pärchen richtete, die eine luxuriöse Eignerkabine achtern und geschütztes Segeln aus einem hohen, schiffsmittigen Cockpit bevorzugen, dürfte das neue Boot eine breitere Klientel ansprechen. Das Achtercockpit bietet mehr Raum und Ausbaumöglichkeiten unter Deck, und die gestreckteren Linien wirken eleganter als beim Erstling. Ganz nebenbei konnten im neuen Deck über 800 Kilo eingespart und der Ballastanteil erhöht werden, das dürfte das Segelpotenzial verbessern.

### Tradition trifft Performance

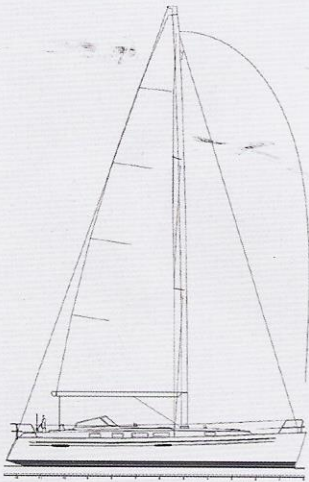
Beim Setzen der Epex-Segel aus Elvstrøms Membran-Serie (kein Standard) fällt das ambitioniert hohe, durchgesteckte und sich verjüngende Zweisalingsrigg von Seldén auf: Bis zu 103 m<sup>2</sup> Segelfläche können am Wind mit einer weit überlappenden Genua (138 %) gefahren werden. Die hohe Segeltragezahl (4,7) überrascht, angesichts der konservativen Formensprache, die Hausdesigner Karl Johann

Saare 41ac:  
hochwertige  
Fahrtenyacht



# BOOTE

## TECHNISCHE DATEN



**Design:** Karl-Johan Strålmann  
**Lüa:** 12,52 m  
**LWL:** 11,20 m  
**Breite:** 3,92 m  
**Gewicht:** 9,8 t  
**Ballast:** 3,9 t  
**Rigg:** 19/20 Seldén  
**Tiefgang:** 2 m (opt. 1,80 m)  
**Segelfläche Groß:** 48 m<sup>2</sup>  
**Rollgenua:** 55 m<sup>2</sup>  
**Spinnaker:** 126,6 m<sup>2</sup>  
**Gennaker:** 109 m<sup>2</sup>  
**Motor:** Volvo Penta 40 KW

**Diesel:** 300 l  
**Wassertank:** 320 l  
**CE-Zertifikat:** A (Hochsee)  
**Grundpreis ab Werft:** 359.650 Euro

### Kojenmaße

**Stehhöhe:** Niedergang 1,90 m  
 Vorschiff 1,90 m  
 Pantry 1,89 m  
**Vorschiff:** Länge 2,04 m  
 Kniehöhe 1,40 m  
 Schulter 1,84 m

**Achterkoje oben:** 2,26 m x 0,54 m  
**unten:** 2,24 m x 0,54 m  
**Stehhöhe:** 1,86 m

### Adresse

**Vertrieb:** [www.yse.de](http://www.yse.de)  
**Werft:** [www.saareyachts.com](http://www.saareyachts.com)  
 Yachtsport Eckernförde  
 Vogelsang 20, 24340 Eckernförde  
 Telefon: 04351/752734

## DECKSLAYOUT

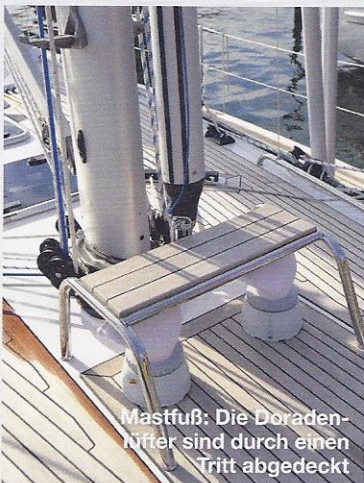
Viel Platz und alle Beschläge an der richtigen Stelle



**Funktionales Verstaun:** Segellast hinter dem Ankerkasten



**Großes Cockpit:** schönes Design und ausreichend Bewegungsfreiheit



**Mastfuß:** Die Doraden-Auflager sind durch einen Tritt abgedeckt



**Durchdacht:** Die Rettungsinsel lässt sich durch einen Mechanismus lösen



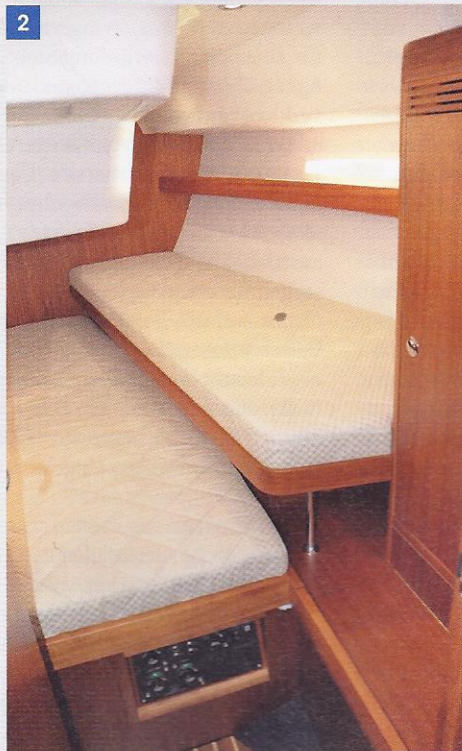
**Innenliegende Wanten:** Freier Durchgang zum Vorschiff, da die Wanten weit innen platziert sind

**Genuaschiene:** Die Kreuzflock kann eng geschotet werden

**Feste Sprayhood:** Immer einen guten Durchblick durch die feste Scheibe

UNTER DECK

# Hochwertiger und klassischer Salon



1. Der Salon besticht mit seinem hochwertigen, seidenmatten Mahagoni-Ausbau in skandinavischem Design, der sich gegenwärtigen Trends widersetzt.
2. Die Achterkajüte ist beim Testschiff höhenversetzt. Saare bietet ein vielfältiges und individuell abgestimmtes Angebot, je nach den Wünschen des künftigen Eigners.
3. Im Vorschiff findet sich eine große Liegefläche. Bei einer Länge von über zwei Metern und einer Schulterbreite von 1,84 Meter bietet sie ausreichend Platz zum Schlafen.
4. Ein durchdachtes Extra verbirgt sich unter den Sitzpolstern im Salon: Das Fach ist eine gute Möglichkeit, die großen, sperrigen Seekarten unterzubringen.
5. Maßvolle Rundungen und feine Linien zeugen von traditionellem Handwerk und stilvollem Design.

## DIE TESTDATEN

### Wichtige Ergebnisse

**Segeltragezahl:** **4,7**



Yachten mit einer hohen Segeltragezahl können auf Grund ihres hohen Krümmungswiderstandes mit höheren Windgeschwindigkeiten länger ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen Werte von 5 und mehr. Mit 4,7 erreicht die Saare 41 ac einen guten Mittelwert.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 103 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 9,8 \text{ t}}} = 4,7$$

**Ballastanteil:** **40%**

Mit einem Ballastanteil von 40% liegt die Saare 41ac weit über dem Wert von 25 %, den eine Fahrtenyacht mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit haben sollte.

**Längen-Breitenverhältnis:** **3,1 : 1**



Ein Längen-Breitenverhältnis von 3,1:1 spricht für ein ausgewogenes Fahrten-schiff. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf die Stabilität, das Segeltragevermögen einer Yacht und die Segeleigenschaften am Wind oder raumschots.

**Rumpfschwindigkeit:** **8,13 kn**

$$2,43 \times \sqrt{\text{LWL } 11,20 \text{ m}} = 8,13 \text{ kn}$$

Strälmann sonst gewählt hat. Der sanft ansteigende Rumpf mit eingezogenem Heck und leicht geneigtem Vorsteven sind eher Merkmale einer klassisch-tradierten Fahrtenyacht, so wie das gut geschützte Cockpit mit fester Glasscheibe oder die hochgezogene Fußreling mit integrierter Scheuerleiste. Die Saare 41ac erinnert an Klassiker skandinavischer Bauart von Najad, Malø oder Hallberg-Rassy. Ein Wolf im Schafspelz also?

#### Hoch am Wind

Statt mit großer Rollgenau segeln wir mit der optionalen, kleineren Kreuzfock (104 %), die sich leichter durchwenden lässt und so besser für kleine Crews geeignet ist. Ein weiterer Vorteil sind ihre engen Schotwinkel. Wegen der auf dem Oberdeck stehenden Genuaschienen, wird das Vorsegel innenseitig der eng anliegenden Wanten gefahren. Dies schafft Platz auf den Seitendecks und erlaubt eine hervorragende Höhe. Nach mehreren Kreuzschlägen messen wir trotz Welle einen Wendewinkel von nur etwas über 80 Grad. Der Wind bläst jetzt mit 17 bis 20 Knoten, hoch an der Kreuz segelt die Saare dabei gute sieben Knoten. Die aufkommende Dünung macht dem 9,8 Tonnen schweren Schiff wenig aus. Dank der maßvollen Breite und des fahrtentauglich tief gezogenen V-Spants läuft der Saare-Express wie auf Schienen. Keine einfachen Steuerbedingungen, aber die Jefa-Schubstangensteuerung arbeitet schlupffrei und reibungsarm. Das Schiff lässt sich herrlich direkt entlang der Windkante steuern und reagiert agil.

#### Varianz bei den Segeln

Überkommene Wellen fängt der große, feste Spritzschutz vor dem geschützten Cockpit ab. Die beste Sicht auf See und Segel hat der Skipper seitlich auf dem Süll sitzend. Beide Großschotwünschen des German-Cupper-Systems bleiben dabei in Reichweite, genauso das per Kurbel zu

## KOMMENTAR

segeln-Tester Hinnerk Stumm



### Durchdacht und wertig

Die Saare 41ac ist ein durchdachtes Fahrtenschiff jenseits der Großserie, das mit guten Segeleigenschaften überrascht. Wie das Boot bei leichten Winden läuft, muss offen bleiben, in puncto See-gängigkeit konnte es überzeugen. Die variable Segelgarderobe bietet Einsatzmöglichkeiten für verschieden große Crews. Wandelbarer im Interieur, ist die Achtercockpit-Version eine gelungene Weiterentwicklung der 41cc, die optisch dazu gewinnt und sich prognostiziert auch besser wieder verkaufen lässt. Zahlreiche funktionelle und wertige Details zeigen, dass die Werft auf Nachhaltigkeit setzt. Saare scheint endgültig im Segment der exklusiven Fahrtensegler angekommen zu sein. Für die meisten von uns bleibt sie wohl dennoch ein Fahrtentraum.

spannende Achterstag und der vorbildlich lange Traveller (effektiv 1,20 Meter), der direkt vor der Steuersäule kaum stört. Die Schotwünschen seitlich der vielleicht etwas zu kurz geratenen Sitzduchten (1,50 Meter) müssen allerdings vom Vorschoter bedient werden. Als wir die Segel fieren und auf Halbwindkurs abfallen, schnell die Logge auf gute acht Knoten; dennoch wäre die große, überlap-pende Rollgenau bei leichteren Winden nochmals zugkräftiger. Eine Qual der Wahl, die man auch bei den bunten Vorsegeln hat: Statt des mit kleiner Crew einfacher zu manövrierenden Gennakers haben wir den tiefere Kurse erlaubenden Spinnaker an Bord. In einer von Deck aus zugänglichen Segellast hinter dem Ankerkasten ist das Tuch funktional gestaut und lässt sich mit den elektrischen Fallwünschen, die wir älteren und kleinen Crews als Option empfehlen, schnell und kraftschonend setzen.

Nur wenige Minuten braucht die 127 m² große Blase, um die zuvor mühsam erkämpfte Kreuzstrecke zunichte zu machen und uns mit teils über neun Knoten zurück in die Bucht zu schieben. Durchweg wertige Trimmeinrichtungen wie großdimensionierte 50er-Harkenwünschen, kugel-

gelagerte Umlenker oder solide Spinlock-Klemmen lassen dabei keine Zweifel ob der einwirkenden Kräfte aufkommen.

#### Feste Rumpfstuktur

Gleiches gilt für die grundsätzliche Bauweise. Das Unterwasserschiff in massivem Volllaminat ist in der Bodengruppe bis zu 35 mm dick. Unidirektionale und multiaxiale Gelege sorgen zusammen mit sehr eng stehenden Bodenwangen und Längsstringern für eine hohe Verwindungssteifigkeit. Deck und Rumpf sind verklebt und vollflächig miteinander laminiert: das gibt weitere Festigkeit. Vinylesterharze in den äußeren Lagen des Sandwiches sowie zwei zusätzliche Epoxid-anstriche im Unterwasserschiff, sorgen für einen verbesserten Osmoseschutz, der 19 mm dicke Balsaholzkern über Wasser für eine akustische wie thermische Isolierung. Insgesamt ein hoher Bauaufwand, den heute nur noch wenige Serienwerften eingehen.

#### Unter Motor

Vom Land abgedeckt, übernimmt ein 55 PS starker Volvo Penta (optional 75 PS) die Reststrecke zurück in den idyllischen Stadthafen von Eckernförde. Schon unter geräuscharmer Marschfahrt (2.200 Umdrehungen) kommt er auf 7,4 Knoten, unter



Volllast sind es 8,2. Auch die Tankkapazität von 300 Litern ist ausreichend, lässt sich aber genau wie der Wassertank für längere Touren auf 400 Liter erweitern.

#### Wertig, tradiert und funktionell unter Deck

Wer sich unter Deck begibt, betritt ein tradiert-schiffes Interieur in skandinavischer Bauart, das sich gegenwärtigen Trends widersetzt. Statt auf reduzierte, helle Holzurniere in kantigen Linien und mit großen Kunststoff-Flächen, setzt Saare auf einen konservativen Mahagoni-Ausbau in maßvollen Rundungen, der zeitlose Langlebigkeit verspricht. Dies liegt auch an der hochwertigen Verarbeitung. Das seidenmatte Mahagoni ist einheitlich gemasert und siebenfach lackiert, formverleimte Kanten weisen genaue Passungen auf, sämtliche Türen sind in leichtem, verwindungsarmen Honeycomb-Sandwich gebaut. Die Schotten sind vollflächig anlamiert, und das Holz selbst ist sauber verschliffen und lackiert, wo

man nicht sofort hinschaut. Beste Beispiele sind die Schrankrückwände oder Bodenbretter, die zudem mit Gummis gegen Abrieb unterfüttert sind und arretierbare Inspektionsluken aufweisen. Seeventile oder Pumpen in der tiefen, unterteilten Bilge lassen sich schnell erreichen. Ohnehin kommt das Schiff mit nur einem schiffsmittigen Seewasserzulauf für WC und Pantry aus. Dies reduziert die Rumpfdurchbrüche und eine Strom wie Wasser sparende Seewasser-Nutzung per Fußpumpe auf beide Buge ermöglicht. Zahlreiche Handläufe (an Deck, Sprayhood, Niedergang und Decken), durchweg belüftete Schränke, Schlingerleisten an allen Ablageflächen oder blendfreies Bodenlicht für die Nachtfahrt, sind weitere Details, die neben Sorgfalt auch Erfahrung im Bootsbau zeigen.

#### Vielfältiges Layout je nach Nutzung

Ob als Eignerversion mit begehrter Backskiste oder

alternativ mit zwei Achterkojen und ein oder zwei Nasszellen, die Saare 41ac wird auch darüber hinaus variantenreich angeboten: Immer gleich bleiben nur Navigation, Pantry und Salon. Sechs Vorschiffsvarianten, drei variable Nasszellen und diverse Achterkojen sprechen eine deutliche Sprache, die neudeutsch auch als das Semi-Custom bezeichnet werden. Eine Bauart, die nur möglich wird, wenn auf vorgefertigte, kostensparende Module weitestgehend verzichtet wird. Dies ermöglicht Gimmicks nach individuellem Geschmack, die sich beim Testschiff in einem beleuchteten Barschrank vor der Spüle, einem zweiten Kühlschrank im Salontisch oder einer beheizbaren Backskiste äußern. Aber das sind nur Angebote, erzählt Nielsen. „Jeder Segler hat eigene Vorstellungen, die wir umzusetzen versuchen.“ Beim Testschiff wurde eine höhenversetzte Achterkoje bestellt und das Vorschiff zugunsten der Segellast im Bugbereich etwas verkleinert.

Der Stauraum in der gesegelten 2-Kabinenversion mit begehrter Backskiste ist beeindruckend, verkleinert sich aber, wenn man sich für eine dritte Kabine entscheidet. Allen Versionen gemein ist eine gemittelte Stehhöhe von knapp 1,90 Meter sowie viel Licht und Luft durch insgesamt zehn Aufbaufenster, vier Doradelüfter und fünf Decksluken.

#### Hoher Standard, relativierbarer Preis

359.650 Euro kostet die Saare im Grundpreis und ist schon in der Standardversion gut ausgestattet. Stabteak im Cockpit sowie auf dem Lauf- und Oberdeck sind genauso inbegriffen wie ein Bleikiel, Dyneema-Tauwerk, festes Sprayhood, AGM-Batterien, Dieselheizung, Boiler oder ein unter Deck verlegter Furler. Segelfertig definiert Thomas Nielsen die 41ac auf etwa 380.000 Euro, inklusive einer umfangreichen Navigation samt Autopilot, AIS, Plotter, UKW sowie Windinstrumente und ein Entertainment-System samt Außenlautsprecher. In der Tat viel Geld für ein Schiff: Wer sich aber im vergleichbar hochwertigen Segment umschaut, stellt fest, dass der Preis der Saare 41ac deutlich unter dem der Konkurrenz liegt.

#### DAS FAZIT

##### PRO

- Moderne Bauweise in zeitloser Gestaltung
- Vergleichsweise niedriger Preis
- Hohes handwerkliches Niveau im Interieur
- Gut ausgerüstet im Standard

Eine fantastische Bauqualität, die an skandinavische Maßstäbe heranreicht, und viele durchdachte Detaillösungen machen die Saare 41ac zu einem hervorragenden Schiff – auch für den langen Törn.

