



Hübsche Estin jetzt mit Achtercockpit: Saare 41ac

Wegen gestiegener Nachfrage hat die estnische Saare 41 jetzt ein Achtercockpit erhalten. Die hübsche Estin präsentiert sich damit nicht nur in einem gestreckteren Look, sondern auch mit mehr Raum unter Deck.

Die Segler-Zeitung hatte die Möglichkeit, das Schiff noch vor der Weltpremiere auf der hanseboot vor Eckernförde zu testen.

Ein Bericht und Fotos von Tom Stender

Wer glaubte, dass die Zeit der festen Windschutzscheibe vorüber ist, irrt! Warum auch nicht? Hinter der festen Scheibe sitzt es sich gut und geschützt vor Wind und Wetter. Das stellte auch der deutsche Generalimporteur Thomas Nielsen nebst Gattin bei der Überführung der neuen Saare 41ac vom knapp 700 Seemeilen entfernten Estland nach Eckernförde fest.

Der Herbst zeigte sich bei Niensens Törn von seiner rauen Seite: Mit durchschnittlich sieben Beaufort von vorne und jeder Menge Regen trotzte das Schiff den überkommenden Seen.

Im beschaulichen Eckernförde steigen wir auf die feuergetaufte Saare 41ac, während bei den Nachbaryachten bereits die Masten gelegt werden und die Einwinterung beginnt.

Die Saare 41ac (Achtercockpit) macht schon an der Pier einen stattlichen Eindruck. Die estnische Saare-Paat-Werft setzt nicht nur mit der festen Scheibe Akzente, sondern auch mit einer stabilen Scheuerleiste, die den Rumpf ebenso vor Dalben-Kratzern wie auch die Segler vor hochfliegendem Wasser schützt.

„Man muss das Rad nicht neu erfinden“, resümiert Thomas Nielsen und freut sich über den regen Zuspruch für seine Yachten mit dem klassischen Look. „Die Interessenten sind oft ganz überrascht, mit welcher Konsequenz die estnische Werft auf traditionelle Handwerksarbeit setzt.“

An Deck:

Mit einem Schritt kommen wir über den stabilen



Eine überraschend gute Seglerin: die hübsche Saare 41ac.

Edelstahlbeschlag des Bugkorbes, an dem sich eine Bugleiter ausklappen lässt, an Bord.

Auf dem Vorschiff demonstriert der deutsche Vertrags-händler den wasserfest verschlossenen Stauraum, in dem Segel oder auch Fender und Festmacher sicher verstaut werden können. „Hier fangen die individuellen Möglichkeiten schon an“, so Thomas Nielsen. „Man kann auch auf den Stauraum verzichten und damit die Bugkabine vergrößern“, so Nielsen weiter.

Auf dem mit klassischem Teak belegten Deck fällt das solide Decksequipment auf. Wohin das Auge schaut: überdimensionierte Beschläge, sauber ver-

arbeitetes Gelcoat und Marken ausrüstung – von allem eben ein bisschen mehr.

Im Cockpit angekommen sind wir vom üppigen Platz überrascht. Hinter hohen Stüllborden findet der Segler Schutz und Stütze. Im hinteren Bereich ein klassischer Steuerstand mit großem Rad. Dahinter zeigt uns Thomas Nielsen die raffinierte Backskiste, in der auf Steuerbord eine „Rettingsinsel-Rampe“ installiert wurde. Mittels dieser „Rampe“ wird die schwere Insel auf einfache Weise nach außenbords geführt – so schafft es auch das schwächste Crewmitglied, im Notfall die Insel in Betrieb zu nehmen.

SEGEL FÜR CRUISING UND RACING YACHTEN

NEU IM PROGRAMM

Segel + Persenning-Reinigung und Imprägnierung von Red Gull

SCHULTZ-BLUE-LINE SEGEL
- die günstige Alternative -

Anfertigung von Wanten, Stagen und Relingsdurchzügen

Reffanlagen + Montage

- PROFILTREU
- LANGLEBIG
- INDIVIDUELL

Beratung & Service vor Ort

Ihr Ansprechpartner:
Uwe Kock

SCHULTZ SEGEL GMBH · LANGENKAMPWEG 12 · 24148 KIEL · TELEFON 0431-72 39 79 · FAX 0431-72 56 60 · WWW.SCHULTZ-SEGEL.DE

Segelmacher/in für Persenning-Abteilung gesucht



Sehr gute Verarbeitung und hochwertige Decksbeschlüge.



Mehrzweckstufe zum Schutz der Dorade-Lüfter



Effektive Rettungsinselrampe.

In Fahrt:

Dunkle Wolken kündigen eine Wetterverschlechterung an, so dass wir schnell den Vierzylinder-Volvo starten und die knapp zehn Tonnen schwere Yacht aus dem Hafen fahren. Unter Volllast und mit 2.900 Umdrehungen pro Minute pflügt die 12,52 Meter lange Yacht mit 8,7 Knoten durch die Ostsee. Mit moderaten 2.200

Umdrehungen pro Minute laufen wir immer noch über sieben Knoten. Schon hier wird deutlich, dass die hübsche Estin gut läuft.

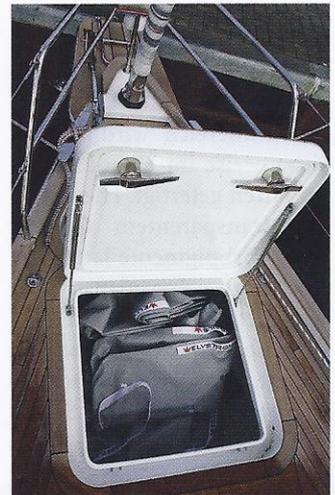
An der Steuersäule befinden sich wasserdichte Schalter für die wichtigen Navigationslampen – ein praktisches Detail, über das sich viele Segler bei Nachtfahrt freuen.

Schnell sind die Epex-Laminatsegel aus der dänischen Elvström-Loft gesetzt bzw. ausge-

rollt. Bei rund 15 Knoten Wind springt die Saare 41ac schnell an und läuft in der Spitze mit 6,2 Knoten erstaunlich hoch am Wind. Obwohl die nagelneue, etwa 140 Prozent (!) überlappende Genua noch nie gesetzt und eingestellt wurde, erreichen wir Wendewinkel von nahezu 80 Grad. Auch hier zeigt sich, dass die Konstruktion ebenso gelungen wie sportlich einzuordnen ist. Das Schiff lässt sich hervorragend leicht an der

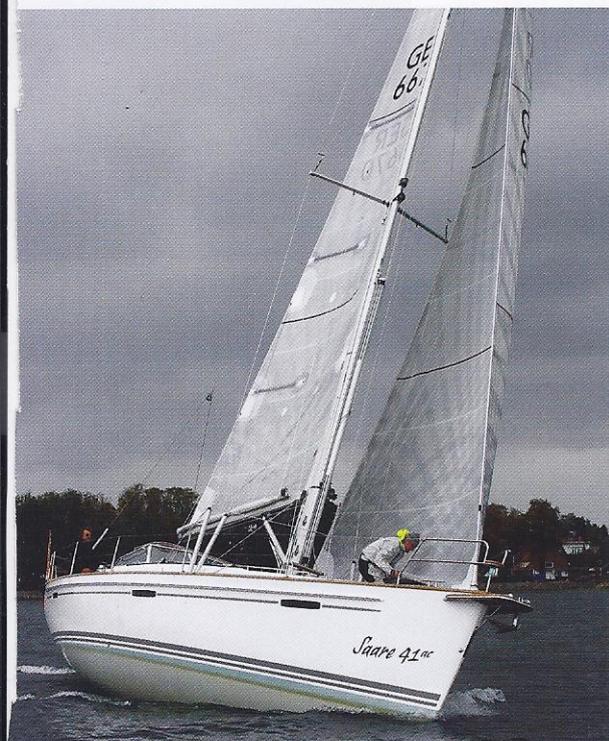
Windkante steuern und reagiert auf jede kleinste Bewegung am Rad.

Auf halbem Wind kommen die Vorteile der riesigen Genua zum Tragen: Bei elf Knoten Wind loggen wir 5,7 Knoten Speed. Ein guter Wert für ein rein zum Cruisen konzipiertes



links: Auch hoch am Wind überzeugt das Schiff die Testcrew.

unten: Wertig: Teakdeck im Standard.
rechts: Wasserdichter Zusatzstauraum.





Schiff! Als es in den Regenschauern mit 18 Knoten aufbrist, beschleunigt die Saare auf 7,5 Knoten. Damit lässt es sich gut und vor allem schnell cruisen. Das schlechter werdende Wetter zwingt uns wieder in den Hafen und wie sollte es anders sein: Kaum sind die Leinen festgemacht, hört der Regen auf ...

Unter Deck:

Hier zeigt sich die große handwerkliche Kunst und vor allem auch die Zeit, die den Bootsbauern im entfernten Estland gelassen wird, um ihr Handwerk auszuführen. Das Finish der Holzarbeiten kann skandinavischer nicht sein. Saubere Verarbeitung und eine schöne seidenmatte Lackierung erfreuen das Auge. Aber auch darunter wird viel Wert auf solide Arbeit gelegt: Der Unterwasserschiffbereich wird in Massivbauweise im Handauflegeverfahren gefertigt. Hier wird mit transparentem Gelcoat ohne Farbpigmente laminiert und mit zwei Epoxidanstrichen versiegelt. Damit wird der Osmoseschutz zusätzlich erhöht. Das GFK-Laminat hat in diesem Bereich eine Stärke von 35 Millimetern!

Im Überwasserbereich sorgt eine GFK-Sandwichkonstruktion mit einer 19 Millimeter dicken Balsaholz-Sandwichlage, getränkt mit Viny-lesterharz, nicht nur für Festigkeit und Stabilität, sondern auch für beste Isolation. Die oben erwähnte Scheuerleiste wird bereits hier in den Rumpf integriert.

Der Mast kann sowohl durchgesteckt als auch auf Deck stehend geordert werden.

Auch in der Achterkammer wird eine Lotsenkoje oder eine herkömmliche Doppelkoje angeboten. Dies sind nur einige von vielen individuellen Möglichkeiten, die die handwerklich ausgerichtete Saare-Paat-Werft anbietet.

In der 2-Kabinenversion der Testyacht befindet sich gegenüber der Achterkammer das Badezimmer mit einer dahinter begehbaren Backskiste. Kabinentüren und Schranktüren werden als Honeycomb-Sandwichkonstruktion gefertigt. Der Gewichtsvorteil und die verwindungsfreie Konstruktion rechtfertigen den hohen Aufwand.

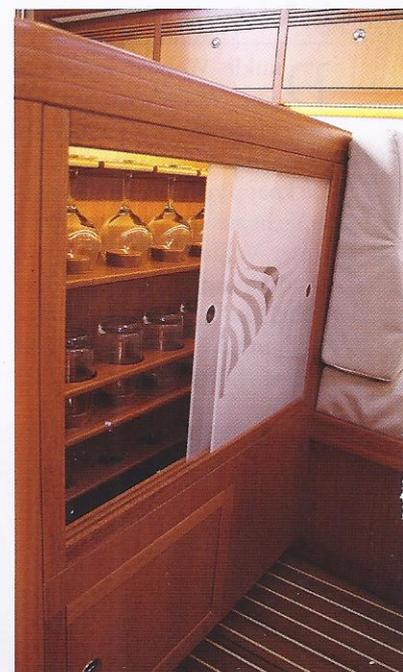
Vor dem Badezimmer haben die Esten einen Navigations-



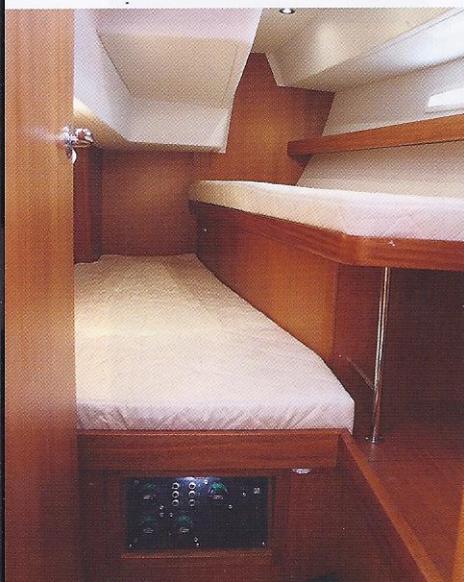
Klassischer Salon mit praktischem Haltegriff im Durchgang. Kleines Bild: Solide Krafteinleitung der Wanten in den Rumpf.

platz mit einem ordentlichen Tisch installiert, der jeden Skipper erfreuen wird. An der Schalttafel laufen alle Leitungen zentral zusammen und eigens angefertigte Uhren bieten einen perfekten Überblick.

Vor der Achterkammer an Backbord ist die geräumige U-Pantry angeordnet. Hier nehmen viele Schubladen und Schränke den Proviant auf. Eine besondere Option: Vor dem Pantry-Block kann ein Barschrank eingebaut werden, der mit seinen satinierten



Elegant illuminierter Barschrank.



Achterschiff wahlweise herkömmlich oder mit Lotsenkoje.



Größzügige Pantry mit zahlreichen Schaps... und Weinbar im Boden.



Geräumiges Vorschiff ... mit reichlich Schrankraum.



Türen und einer LED-Hintergrundbeleuchtung einen besonderen Eindruck macht.“ Um den mächtigen Salontisch, der aufgeklappt gleich das Doppelte an Fläche bietet, können sechs bis acht Personen fürstlich dinieren. Auch hier befinden sich viele Schränke über den Sofas, aber auch Stauräume dahinter nehmen viel Zubehör auf. Mit einer Länge von 2,10 Metern an Backbord und 1,95 Metern an Steuerbord können die Salonkojen jederzeit auch als Wachkojen genutzt werden.

Fazit:

Die Saare-Yachten können durch die hauptsächlich handwerkliche Bauausführung individuell gestaltet werden. Viele Detaillösungen, wie zum Beispiel die Möglichkeit, in einer Achterkammer eine Lotsenkoje einzubauen, bieten dem zukünftigen Eigner zahlreiche Möglichkeiten, auf das

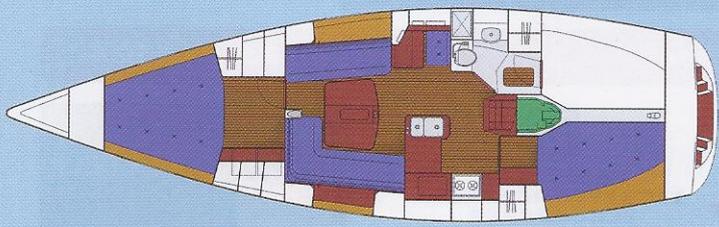
Layout einzuwirken. Damit geht die Werftleitung genau den richtigen Weg: auf den Kunden zu. Dass Individuallösungen auch Zeit und mehr Material benötigen, macht sich beim Preis bemerkbar: Mit rund 350.000 Euro erhält der Eigner jedoch ein Schiff, das sich deutlich vom Mainstream abhebt. Allein schon die segelfertige Standard-Auslieferung einer Saare 41ac beinhaltet eine elektrische Ankerwinde, einen Autopiloten



Der schlanke und hohe Segelplan sorgt für Vortrieb.

Technische Daten:

Länge:	12,52 m	Dieseltank:	265L
Breite:	3,92 m	(Optional zusätzlicher 100L Tank)	
Tiefgang:	2,00 m	Wassertank:	320L
Gewicht:	9800 kg	(Optional zusätzlicher 100L Tank)	
Kielgewicht:	3900kg (Blei)		
Ballastanteil:	40 %		
Segelflächen:			
Großsegel:	48,0m ²	Werft: AS Saare Paat,	
Fock 105 %:	38,0m ²	Nasva 93872, Estonia,	
Genua 138 %:	55,0m ²	und www.saareyachts.com	
Gennaker:	109,0m ²	Weitere Informationen:	
Spinnaker:	126,6m ²	Yachtsport Eckernförde,	
Riggmaße:		Vogelsang 20, 24340 Eckernförde,	
I:	16,45 m	Tel: 04351-752734	
J:	4,67 m	und www.yse.de	
P:	15,50 m		
E:	5,20 m		



oder auch ein Teakdeck, wofür viele Serienwerften so richtig zulangten. Dass die so gut ausgestattete Saare 41ac auch noch hervorragend segelt, ist ein weiteres Indiz für das erfolgreiche Konzept.



Praktische begehbare Backskiste.



Vetus Motoren

leise • stark • sparsam



Auf Basis Mitsubishi von 8 kW (11 PS) bis 38 kW (52 PS)



Auf Basis Hyundai von 48 kW (65 PS) bis 59 kW (80 PS)



Auf Basis Fiat von 103 kW (140 PS) bis 184 kW (250 PS)



Auf Basis Deutz von 61 kW (83 PS) bis 170 kW (231 PS)

5 Jahre Garantie

Wir liefern alles rund um den Schiffsantrieb.



B B BukhBremen GmbH

+49(0)421- 53 507-0
+49(0)421- 55 60 51

info@bukh-bremen.de
www.bukh-bremen.de

