



Multitalent. Liegt bei Starkwind exzellent am Ruder und ist dank großer Genua auch bei Leichtwind schnell

Mehrkämpferin

Vielseitig. Die kroatische Werft AD Boats setzt auf Bewährtes und schafft den Spagat zwischen Racing und Cruising

Es gibt eine Grundregel im Yacht-Business: Neuerscheinungen verkaufen sich besser als ältere Modelle. Als logische Folge wird der Markt im Ringen um Stückzahlen mit Newcomerinnen überschwemmt. Das macht es interessant und schwierig zugleich. Der mit neuen Modellen einhergehende Innovationsdruck bedeutet ja nicht, dass diese

zwangsläufig besser sind, im Gegenteil, es gibt oft viel „innovativen Blödsinn“ zu bestaunen. Andererseits schafft die Bereitschaft für Neues erst den Nährboden für interessante Konzepte, wie Rumpfformen mit Chines, die den Open 60-Racern nachempfunden sind, beweisen.

Krešimir Sečak, Präsident der 2002 als Tochter einer

Autozulieferer-Firma gegründeten Werft AD Boats, kennt diese Zusammenhänge und setzt folgerichtig auf neue Modelle, aber nicht auf Innovation um jeden Preis. Vor einem Jahr wurde die Salona 44 vorgestellt, ein Modell, das auf der mittlerweile nicht mehr gebauten 45er basiert; im Juni wird im Rahmen der ORC-Weltmeisterschaft in Cres die neue

Salona 38 präsentiert – was bis jetzt noch geheim war – und im Frühjahr 2012 soll die erste Salona 60 vom Stapel laufen. Komplettiert wird der Reigen der Neuvorstellungen durch die Salona 41, die wir im Herbst vor Barcelona getestet haben.

NEUER BESEN. Die Salona 41 ist keine vollständige Neuentwicklung. Sie basiert auf der erst vor drei Jahren vorgestellten – und vorläufig noch weiter gebauten – Salona 42, die letztes Jahr im Rahmen der ORC-Weltmeisterschaft auf der Flensburger Förde mit einem dritten Platz seglerische Qualitäten bewiesen hat. Am Rad drehte übrigens

mit Karlo Kuret ein Mann mit America's Cup-Erfahrung.

Den einzigen Vorwurf, den man diesem J&J Design machen kann, ist die etwas angestaubte Optik. Spoilerheck und nur ein Rad – das ist nicht ganz zeitgemäß. Andererseits wäre es schade einen derart gut segelnden Rumpf einzustampfen, wie es Miroslav Belajić, einer der drei Konstrukteure des hauseigenen Designteams, formuliert. Die Entscheidung die Salona 41 auf Basis der 42er zu bauen, lag somit auf der Hand – und dass der Aufwand im überschaubaren Rahmen blieb, dürfte in Zeiten wie diesen auch nicht gestört haben.

Die Modifikationen im

Detail: Der schmal auslaufende Teil des Hecks wurde einfach gekappt, die Gesamtansicht optisch modernisiert, das Cockpit auf ein Zweiradkonzept zurecht geschnitten, der Kajütaufbau verbreitert und das Interieur neu gestaltet. Der Umbau wurde vom Salona-Designteam vorgenommen, der italienische Designer und Regattasegler Mauricio Cosutti optimierte die 41er hinsichtlich IRC und ORC. Diesbezüglich wollte man nichts dem Zufall überlassen. Die Kroaten haben am Beispiel Salona 37 gelernt, wie positiv sich gutes Rating und die damit verbundenen Regattaerfolge auf den Verkauf auswirken.

Der sportliche Anspruch

äußert sich auch in Gewicht sparer Bauweise. Rumpf und Deck werden im Infusionsverfahren hergestellt, die Bodengruppe besteht im Bereich der beiden Hauptschotten aus leichten Niroprofilen, die stabiler und leichter als Composit sein sollen.

Kleiner Exkurs zum Thema: Über die Verstärkung des Rumpfes durch Stahlrahmen wurde noch in jüngerer Vergangenheit heftig diskutiert. Gute Sache, sagten die einen, nichts als ein Marketinggag die anderen und dürften damit wohl recht gehabt haben. Vor nicht allzu langer Zeit mussten Stahlträger im Rumpf anlamiert werden und es wurde zu Recht

SALONA 41

Konstruktion: J&J Design
 Werft: AD Boats, Kroatien
www.salonayachts.com

Bauweise

Rumpf und Deck Sandwich (Kern: PVC) mit Isophthalsäureharz (Osmoseschutz) und Vakuuminfusion, Einsatz von unidirektionalen, biaxialen und triaxialen Glasfasern, unter der Wasserlinie Vollaminat; Bodengruppe (eingeklebt) zwischen den Hauptschotten aus Stahl, ansonsten Composit; Rumpf- Deckverbindung geklebt; Kiel: Blei (Standardlänge: 2 m), Ruder: freistehendes, balanciertes GFK-Ruder

Serienausstattung

Rodkicker, Harken-Traveller, Teak auf Cockpitbänken, Schiebeluk aus Karbon, Anker (20 kg) mit Kette (50 m x 8 mm), vier Flushluken, Badeleiter, Cockpittisch, zwei Batterien 100 Ah/12 V, Landanschluss 230 V, Ladegerät 12V/30 A, elektrische Bilgepumpen, manuelle Pumpe im Cockpit, Kühlschrank (80 l), Gasher mit Backrohr und drei Gasplatten.

Rigg von Sparcraft Performance, Segel von OneSails/Victory, Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock und Harken, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Harken, Ankerwisch von Quick, WC von Jabsco

Preise

Ab Werft, exkl. Mehrwertsteuer
 Basispreis (ohne Segel): € 159.000,-

Extras (Auswahl):

Segelfertig-Paket: Groß und Genua (140 % mit UV-Schutz), im Deck versenkte Rollrefftrommel, Lazybag und -jacks, 3 Festmacher, 8 Fender, Antifouling, Dusche im Cockpit (kalt/warm), Raymarine ST 60 (Wind, Tridata), Autopilot ST 6002, VHF Antenne und Ray 49E VHF Station, Raymarine A70 22.215,-

Komfort-Paket: Heizung Webasto Airtop 3900W, Teak im Cockpit, Sprayhood, Springklampen, elektr. Ankerwisch 1000 W/12 V, Maststrichersystem mit Torlon-Kugeln 13.120,-

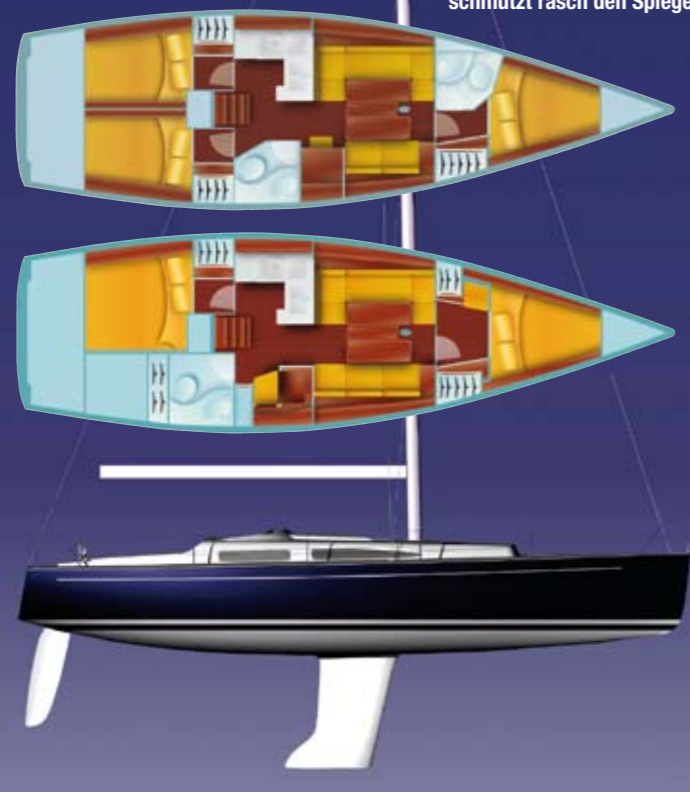
Racing-Paket: Rodrigg, Dyneema-Leinen, Racing-Kiel (Blei, 2,68 m), Rumpf und Deck aus Epoxy-Vinylester, Performance-Beschläge von Harken, Karbon-Spibaum, Shakewell-Seeventile 27.130,-

Vertrieb

AD Boats, Salona Yachts, HR-21210 Solin, Matoševa 8, Tel.: 00385/21/206 855, E-Mail: info@adboats.hr, www.salonayachts.com

Stark

- ▶ Kreuzeigenschaften
- ▶ Deckslayout
- ▶ Holzqualität im Inneren
- ▶ Qualität der Beschläge
- ▶ solide Konstruktion



Schwächer

- ▶ wenige Luken zum Öffnen
- ▶ Naviplatz in der Version mit Nasszelle achtern
- ▶ beschränktes Platzangebot
- ▶ mittiger Auspuff verschmutzt rasch den Spiegel

Auf ein Wort

Bravo

Die Salona 41 bestätigte vor Barcelona ihre laut Polardiagramm exzellenten Segelleistungen

Na ja

Vier Kiele zwischen 1,75 und 2,68 m stehen zur Wahl. Rocken tuts erst ab einer Länge von 2,25 m, darunter spielt's höchstens langsamen Walzer

Erstaunlich

Wüsste man es nicht besser, käme man nie auf die Idee, dass die 41er auf der 42er basiert

Daten und Maße

Rumpflänge:	12,50 m
Länge Wl.:	11,45 m
Breite:	3,84 m
Verdrängung:	7.200 kg
Ballast:	2.400 kg
Großsegel:	53,50 m²
Genua (140 %):	57,60 m²
Tiefgang:	1,75/2,00/2,25/2,68 m
Anzahl der Kojen:	4 oder 6 + 2
Treibstofftank (Niro):	220 l
Wassertank (Niro):	220 l
Fäkalien-, Abwassertank (Plastik):	42 l

**Kojen in Metern; Länge/Breite
 Kopfbereich/Breite nach 1,90**

Vorschiff:	2,10/1,80/0,88
Achterkajüte:	2,05/1,47/1,17
Salon Backbord (Doppelkoje möglich):	2,30/0,63/0,63

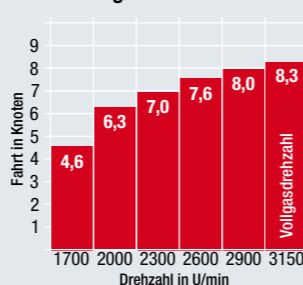
Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,93
Achterkajüte:	1,90
Vorschiff:	1,84
Nasszelle (achtern):	1,86

Motor

Serie & Testschiff: Yanmar 3JH4CE SD50, 3 Zyl., 1.640 cm³, 39 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 2-Flügel-Faltprop

Fahrleistungen



Lärmpegel

Salon:	74 dB
Achterkajüte:	75 dB

Gemessen bei ca. 70 % der Maximaldrehzahl, hier bei 2.300 U/min



Der Motor ist gut zugänglich, die Niedergangsklappe dank zweier Gasdruckfedern leicht zu öffnen



Durchdacht. Die im Boden versenkte Travellerschiene kann im Hafen oder im Cruisingmodus mittels Teakplatten abgedeckt werden, der Schlitten bleibt dabei entweder seitlich (Bild links) oder mittig arretiert. Weitere sinnvolle Features: achtere Querducht mutiert zur Gangway, versenkte Rollrefftrommel, ergonomisch gelungene Anordnung der Winschen und Räder

bezweifelt, ob zwei derart unterschiedliche Materialien eine solide und dauerhafte Verbindung eingehen können. Heutzutage ist dieses Problem gelöst: An- oder überlaminiert wird kaum mehr, moderne High-tech-Kleber halten viel besser, sind leichter zu verarbeiten und sie gleichen aufgrund der ihnen eigenen Flexibilität im Stressbereich materialbedingte Unterschiede besser aus. Das erklärt auch, warum immer mehr Werften ihre Bodengruppen mit Stahlrahmen (die in der Produktion nämlich billiger als Composit kommen) versteifen.

Zurück zur Salona 41: Die Stahl-Profile nehmen die Riggkräfte auf und verteilen sie flächig im Rumpf. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist die Fixierung des Kieles in einer Kielbox, die via Kielbolzen zusätzlich mit dem Rumpf verschraubt wird und somit ein wirklich solides Rückgrat bildet. Das ist auch gut so, denn im Fall des 2,65 m

langen Racingkieses wirken beachtliche Kräfte. Insgesamt stehen vier Kielvarianten zwischen 1,75 und 2,65 m zur Wahl – aus seglerischer Sicht liegen also Welten zwischen den einzelnen Versionen.

GELUNGENE KOMPROMISSE

Die Modifikation des Heckbereichs eröffnete den Designern erstaunlich viel Spielraum bei der Cockpitgestaltung. Die Pflicht wirkt breiter, die neuen, auf schrägen Steuersäulen montierten Räder lassen die 41er moderner erscheinen und sind durchaus funktionell. Ob man dahinter steht oder seitlich auf den Sülls sitzt, die Höhe stimmt und man sieht fein in die Genua. Nur das Rad im Sitzen zwischen die Beine nehmen und sich mit dem vorderen Fuß auf der Steuersäule abstützen, kann man nicht, dafür ist die gesamte Einheit zu weit außen montiert. Gelungen ist auch die achtere Querducht: Sie sieht sportlich aus, kann fürs Racing

demontiert werden und fungiert beim Cruisen als schwenkbare Gangway.

Das Deckslayout orientiert sich an sportlichen Anforderungen, dafür sorgen die zahlreichen Regattasegler in Reihen der maßgeblichen Salona-Belgenschaft. Die Bedürfnisse der Fahrtensegler kommen dennoch nicht zu kurz. Im Cruisingmodus kann der im Boden verlaufende Traveller vollständig mit zwei länglichen Teakplatten zugedeckt und der Schlitten mittschiffs arretiert bleiben. Benötigt man seine Hilfe, entfernt man die Platten und hat einen für den Wettkampf tauglichen, die gesamte Cockpitbreite nutzenden Traveller. Auch ein Cockpittisch ist vorhanden, er wird während des Segelns in den Backskisten verstaut.

Dem Trend zur Solotauglichkeit folgte Salona nicht. Statt in Griffweite des Steueramms wurden die Winschen weiter vorne auf den Sülls

montiert, wo sie jeweils nur ein Crewmitglied – ergonomisch perfekt – bedienen kann. Im Vergleich zur 42er liegen sie sogar ein bisschen weiter innen, so haben die Trimmer noch leichteren Zugriff. Die Anordnung folgt der auf Performance-Cruisern üblichen Logistik: Die via Germanmainsheet-System geschotete Großschot wird in Luv unter Deck auf die achtere, die Genuaschot in Lee auf die davor platzierte Wensch geführt.

Bezüglich Segelgarderobe hielt man an Bewährtem fest. Weit innen liegende Püttings erlauben das Fahren einer 140-Prozent-Genua, die über nahe am Kajütdach liegende Schienen geschotet wird. Versenkte Rollreffanlage und vom Cockpit aus verstellbare Holvepunkte erfreuen das Segelhergenauso wie das effektiv trimmbare Achterstag, das man aufgrund der üppigen Garderobe schon bei moderatem Wind bemühen muss.

SALONA 41

FAHRBERICHT



Hochwertig. Der Stahlrahmen zwischen den Hauptschotten und die massive Kielbox (ganz rechts) bilden ein solides Rückgrat, die echte Holzurnier sorgt für angenehme Haptik und das Styling für nautisches Ambiente



SEGELN IST WAHRHEIT. Die Modernisierungsmaßnahmen im Heckbereich waren optisch so gravierend, dass man nicht einmal mit gutem Willem Parallelen zur 42er erkennen kann. Durch die Doppelrudernanlage wirkt die Yacht breit und modern. Auch die Ergonomie passt: Die Crew sitzt wahlweise

im Cockpit oder auf den Stills, der Großschottrimmer hat guten Zugriff auf Winsch und Traveller und der Steuermann findet auch bei Lage Halt. Am Vormittag wehte vor Barcelona, wie im November üblich, nur eine sanfte Brise. Ideale Bedingungen für eine Yacht mit überlappender Genua.

Die Salona zeigte spürbar Freude an der Bewegung, glitt mühelos durch die glatte See, ließ sich hoch an den Wind führen. Die Geschwindigkeit bei rund acht Knoten Wind pendelte bereits um 6,3 Knoten – Genusssegeln pur. Noch besser wurde es am Nachmittag. Die erhoffte Ther-

mik brachte frischen Wind mit 15, in Böen 17 Knoten. Die Salona reagierte mit deutlicher, aber nicht unangenehmer Lage, wobei gute Großschotarbeit dem Segelkomfort sehr zuträglich war. Der Bestwert an der Kreuz lag bei 7,3 Knoten. Mehrfache Messungen ergaben Wendewinkel um 76 Grad, was einer Höhe

am wahren Wind von 38 Grad entspricht (und auch mit dem Polardiagramm korrespondiert). Freude bereitete das Verhalten am mitteilbaren Rad, das den Steuermann verlässlich über gute, mäßige oder gar nicht vorhandene Großschotarbeit informierte. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist auch die Qualität der Jefa-Anlage, die zum Allerfeinsten gehört, was einem auf Serienyachten begegnen kann.

LEBEN AN BORD. Salona hat die Zeichen der Zeit erkannt und mehr Wert auf ein gestyltes Inneres gelegt. Rundungen und verspielte Elemente sind klaren Linien gewichen, wirklich sehr sauber verarbeitetes Mobiliar aus echtem Mahagonifurnier kontrastiert mit großflächigen weißen Flächen und erzeugt ein

zeitgemäßes Ambiente. Hübsch sind die Jalousien vor den seitlichen Luken. Ein paar Luken mehr hätten dem Innenraum allerdings gut getan, insbesondere wenn man sie auch noch öffnen könnte.

Die Raumaufteilung sieht ein Zweikajütenlayout mit einer Nasszelle achtern und drei Versionen mit ebenso vielen Kabinen vor, die sich nur durch Anzahl (eine oder zwei) und Anordnung der Nasszellen unterscheiden. Der Knackpunkt bei der Entscheidung könnte der Naviplatz sein. Ein vernünftiger Naviplatz in konventioneller Manier mit Sitzposition in Fahrtrichtung geht sich nur in der Zweikajütenversion oder in der Dreikabinenversion mit Nasszelle in der Bugkajüte aus. Sobald das Bad in der Dreikajütenvariante nach achtern wan-

dert, wird es problematisch. Der Nassraum wird nämlich zwischen Achterkajüte und Naviplatz hineingezwängt. Folge: Der Navitisch rutscht in den Salonbereich, verkürzt die Sitzbank, die nun auch als Navihocker dient, auf dem man verkehrt zur Fahrtrichtung sitzen muss. Beim Testschiff wurde dieses Problem mit schwenkbarem Hocker umschifft. Aber – Navigieren mit dem Rücken zur Mittschiffslinie funktioniert auch nicht. Das einzige Plus für den Hocker: Man kann ihn auch zum Sitzen am Salontisch verwenden.

Ansonsten ist das Layout gut gelungen. Vor allem die Doppelkojen sind in Anbetracht des extrem schlanken Rumpfes sehr ordentlich und bei Bedarf lässt sich im Salon noch eine weitere breite Doppelkoje einrichten. Hier zeigen sich einmal mehr

die Vorzüge der Klapptisch-Lösung, die besonders auf schmalen Yachten nach wie vor die beste zu sein scheint.

RESÜMEE. Die Salona 41 ist der ideale Kompromiss aus Regatta- und Cruising- sowie Eigner- und Charterschiff. Sie lässt sich in die eine oder andere Richtung optimieren, ist sehr ordentlich verarbeitet, aber nicht ganz so günstig wie es auf den ersten Blick scheint. Zum Basispreis von 159.000 Euro kommen noch 22.215 Euro (Preise ohne Steuern) für das „Segelfertig“-Paket dazu, das unter anderem erst die Segelgarderobe (Dacron) enthält. Man kommt also ausgestattet locker über 200.000 Euro, aber auch das ist für das Gebotene durchaus preiswert.

Text und Fotos: Roland Duller

Die aktuelle Konkurrenz



GRAND SOLEIL 40

Ziemlich straight aussehendes Botin-Carkeek-Design, geschlossenes Cockpit; vorgestellt 2006
Rumpflänge: 12,4 m; Breite: 3,86 m; Tiefgang: 2,15–2,40 m; Gewicht: 7,3 t; Segelfläche: 89 m²

PREIS (exkl. MwSt.): € 202.000,-



AZUREE 40

Performance-Cruiser mit extrem breitem Heck und Chines, toll im Inneren; vorgestellt 2010
Rumpflänge: 11,99 m; Breite: 4,22 m; Tiefgang: 2,16 m; Gewicht: 7,3 t; Segelfläche: 90 m²

PREIS (exkl. MwSt.): € 162.300,-



FIRST 40

Seit 2009 am Markt, cool im Inneren, Nachfolgerin der erfolgreichen 40.7
Rumpflänge: 12,24 m; Breite: 3,89 m; Tiefgang: 1,95/2,45 m; Gewicht: 7,9 t; Segelfläche: 98 m²

PREIS (exkl. MwSt.): € 138.500,-



DUFOUR 40 E

Cruising- und regattataugliches Deckslayout, hochwertiges Interieur; vorgestellt 2010
Rumpflänge: 11,99 m; Breite: 3,89 m; Tiefgang: 1,75–2,10 m; Gewicht: 7,95 t; Segelfläche: 93 m²

PREIS (exkl. MwSt.): € 161.670,-

Das Zentrum für den Boots-Sport am Neusiedler See



Saison-Opening bei maletschek nautics

9. April 2011

Spaß für Groß und Klein. Weinverkostung des Weinguts Leo Hillinger, Hüpfburg, tolle Angebote, Flohmarkt und vieles mehr...



Boote und Bootszubehör

Ob Sportboot, Fahrtensegler oder Elektroyacht, bei uns sind dem Boots-Sport keine Grenzen gesetzt.

Segel- und Bootsbekleidung

Mehr Freude am Sport mit der richtigen Ausrüstung.

Segelmacherei

Optimales Material für den Sommer. Reparatur und Produktion von Segeln, Planen und Sonnensegeln.

Yachtservice

Wir bringen Ihre Yacht wieder in Bestform. Ganz egal welches Boot, für uns ist so gut wie nichts unmöglich.

Piktronik Bootselektronik und Elektro-Antriebe

Der Spezialist für E-Anlagen von 1 kw - 100kw. Ob Umbau, Einbau oder Wartung, bei uns sind Sie richtig.

online-shop: www.maletschek.at

maletschek nautics GmbH

7121 Weiden am See • Betriebsgebiet Jochen 1/4

Tel.: +43 2167-40038 • E-Mail: office@maletschek.at • www.maletschek.at