



SAPHIRE 27 CRUISE Das Boot zum Mitnehmen

„Die Saphire 27 Cruise ist für den gewöhnlichen Segler die Sport für den Freak“, so beschreibt Michael Tobler sein Konzept. Während die „Sport“ bereits ein paar Jahre am Markt ist, konnten wir vor Sisikon am Unerer Becken des Vierwaldstättersees die Baunummer eins der Cruise-Variante segeln, auch im Vergleich mit der Saphire 27 Sport, mit der wir bei frischem Wind an der Kreuz trotz weniger Segelfläche und deutlich höherem Gewicht erstaunlich gut mithalten konnten.

Von Michael Häßler



Mit beiden Varianten möchte Tobler ein Boot anbieten, mit dem man sowohl sportlich Regatten segeln als auch am Wochenende oder im Urlaub mit der Familie auf Törn gehen kann. Zentrales Anliegen ist, die Handhabung des Bootes sowohl auf dem Wasser als auch an Land so einfach wie möglich zu gestalten und die Anforderungen an die Infrastruktur zu minimieren. Die Saphire kann dank Hubkiel vom Trailer geslippt und der Mast mit einer speziellen Jütvorrichtung gestellt werden. Auch ein Heißsauger ist vorhanden, sodass das Boot einfach an den Kran gehängt und das Rigg gestellt bleiben kann.

Laminiert werden die Boote in Polen auf einer

Werft, die mittlerweile einen guten Ruf für ihre GfK-Arbeiten genießt. Jedenfalls gibt es bei der Saphire wenig an der Bauqualität auszusetzen. Verschiedene nicht ganz so glücklich gelungene Details bei der Baunummer eins seien im Wesentlichen auf Kommunikationsprobleme zurückzuführen, erklärt Tobler, und würden beim nächsten Boot besser gelöst werden. Das betrifft vor allem Finishgeschichten bei der Montage der Innenschale und auch kleine Korrekturen bei der Beschlagsauswahl und Anordnung. So stimmt beispielsweise der Winkel der Klemme am Großschotblock noch nicht ganz korrekt und die Klemmen für die Travellerschoten halten noch nicht zuverlässig. Das soll mit



Maße:

Länge 8,00 m, Breite 2,50 m

Verdrängung:

1600 kg

Segelfläche:

37,50 m²

Motorisierung:

Außenbord / Schacht

Preis ohne MwSt.:

ab 42 000 Euro

einem Keil noch korrigiert werden. Auch die Achterstagverstellung war noch nicht optimal gelöst und die versenkbaren Klampen für die Festschoten sollen beim nächsten Boot eine Nummer größer werden. Das ist alles nichts Gravierendes und fließt als „Erfahrung“ in die nächste Baunummer ein.

Geht man davon aus, dass solche „Kinderkrankheiten“ künftig behoben sind, bleibt der Eindruck eines sehr ordentlich gebauten und gut segelnden, sportlichen Boots zum attraktiven Preis, das von zwei Personen oder einer Familie mit zwei Kindern für den Wochenend- oder Urlaubstörn genutzt werden kann. Auch Einhandsegeln dürfte kein Problem sein, wenn die optionalen Fockschotwischen im Bereich des Rudergängers montiert werden. Die Sockel dafür sind bereits in der Form integriert.

Viele Gedanken haben sich Tobler und der Designer Claudio Maletto zur optimalen Beschlagsausrüstung und zu pfiffigen Detaillösungen gemacht. Das macht alles einen soliden und durchdachten Eindruck. Man hat auch nicht das Gefühl, dass irgendwo krampfhaft gespart wurde. Im Wesentlichen sind hochwertige Komponenten am richtigen Platz verbaut.

Hochwertige Bauweise

Auch die Bausubstanz selbst scheint hochwertig. Gebaut wird das Boot aus Vinylesterharz



Das Cockpitlayout ist praxisgerecht. Die Rückenrollen lassen sich wahlweise unter Deck als auch an Deck befestigen.



UNTER DECK

Unter Deck dominiert einfache Zweckmäßigkeit. Die Außenhaut ist unverkleidet und die „Möblierung“ ist Bestandteil der Innenschale. Die beiden Hundekojen sind groß genug für jeweils eine erwachsene Person. Ebenso die Vorschiffskoje, auf der alternativ auch zwei Kinder Platz finden. Für zwei Erwachsene ist diese jedoch zu eng. Festen Stauraum gibt es unter den Kojen, unter der Pantry im Fach bei der Kühlbox oder unter der Niedergangsstufe. Zwei Stautaschen hängen in den Hundekojen.

Die Rückenrollen lassen sich sowohl unter Deck als auch im Cockpit montieren. Die Halterungen sind abnehmbar. Es sind aber auch feste Rückenpolster erhältlich. Die Pantry besteht aus einer Spüle, unter der Frischwasser- und Abwassertank untergebracht werden können. Statt des Gaskochers empfiehlt sich aus Sicherheitsgründen ein Kocher mit Spiritus oder Petroleum als Brennstoff, der hier ebenfalls untergebracht werden kann.

Auf der gegenüberliegenden Seite ist eine Halterung für eine transportable Kühlbox eingebaut sowie der Platz für die Toilette. Hier gibt es auf Wunsch auch ein Schott als Sichtschutz. Auch eine Marinetoilette mit Tank oder eine Trockentoilette anstatt des Chemieklos ist möglich. Verzichtet man auf die Toilette, bekommt man hier einen gut nutzbaren Stauraum.

Der praktische Tisch kann sowohl unter Deck als auch im Cockpit montiert werden. Er besteht aus drei klappbaren Segmenten und kann in verschiedene Positionen geschwenkt werden.

Auf eine Elektroinstallation kann weitgehend verzichtet werden, wenn man batteriebetriebene LED-Lichter benutzt. Ansonsten ist unter der Niedergangsstufe Platz für die Antriebsbatterie des Elektromotors vorgesehen. Nutzt man einen Verbrennungsmotor, steht dieser Raum auch anderweitig zur Verfügung.

Auf dem Fußboden sind robust aussehende, textile Beläge lose eingelegt.



Die optionalen Rückenrollen passen auch ins Cockpit.



Stauraum unter der Koje.



Aufwendige Konstruktion: Das Rohr für den Gennakerbaum verläuft mittschiffs. Dadurch kann dieser für den Code Zero auch nur teilweise ausgefahren werden und befindet sich trotzdem in der Mitte.



Das Ruderblatt ist aufholbar und wird in einer Kassette geführt.



Alles vorhanden, was man für den Törn braucht. Auf der Backbordseite die Pantry mit Spüle und für Boote nicht zulässigem Gaskocher. An Steuerbord eine Kühlbox. Der drehbare Tisch passt auch in die Plicht. Im Vordergrund das Heißsauge.



Die Toilette befindet sich unter einer Klappe.



Unter der Spüle kann ein Tank untergebracht werden.

und PVC-Schaum. Beides sind solide und relativ unkritische Materialien mit geringer Neigung zu Osmose.

Durch den Schaum kann eine Wegerung oder sonstige isolierende Verkleidung der Schale entfallen, weil sich die Bildung von Kondenswasser unter normalen Bedingungen im Rahmen halten dürfte.

Wurde die Sport-Variante bisher im deutlich aufwendigeren Vakuum-Infusionsverfahren gefertigt und anschließend getempert, wird die Cruise-Variante per Handauflegeverfahren in der offenen Form laminiert. Dadurch ist der Rumpf etwa 40 Kilogramm schwerer. Auch besitzt die Cruise eine Innenschale und eine Verkleidung unter dem Deck. Zusammen mit dem schwereren Standardkiel ist das Boot etwa 300 Kilogramm schwerer, aber eben auch etwas wohnlicher unter Deck.

Gutmütige Segeleigenschaften

Beide Versionen der Saphire segeln so, wie man das von einem modernen, sportlichen Boot in dieser Größe erwartet. Es beschleunigt schnell und bei etwa sieben Knoten bleibt die Heckwelle achteraus. Dabei bleibt es immer gutmütig und ist jederzeit unter Kontrolle zu halten. Auch bei großer Krängung bleibt die Strömung am Ruder anliegen.

Will man nicht nur irgendwie von „A nach B“ kommen, sondern die Saphire schnell segeln, muss man an der Kreuz ordentlich mit Traveler und Ruder arbeiten. Das Boot zeigt zwar wenig Neigung zum Vertrimmen, aber zu viel Druck ist nicht schnell. Ist der Rudergänger mal weniger aufmerksam, wirkt sich das aber nicht auf die Sicherheit aus. Auch unter Gennaker in Gleitfahrt verhält sich das Boot eher gutmütig und das Risiko eines „Sonnenschusses“ ist gering.

Bei Vergleichsfahrten schien es, dass die Vorteile des Carbonriggs und der größeren Segelfläche mit Squarehead bei der Sport-Version nur mit ordentlich Gewicht auf der Kante tatsächlich in bessere Segelleistungen umgesetzt werden konnten. Jedenfalls war das an der Kreuz der Fall, wo beide Boote im Bereich ihrer Rumpfgeschwindigkeit unterwegs waren. Raumschots gab es für die „Sport“ aber schon aufgrund ihres größeren Gennakers kein Halten mehr. Für den Bodensee mit seinen vorwiegend leichten Winden dürfte das Squarehead-Groß aber trotzdem, auch für die Familiencrew, deutliche Vorteile bieten. Und zwar nicht nur bei wenig Wind, sondern aufgrund der einfacheren

Handhabung solcher Segel auch bei viel Wind. Wer verstanden hat, wie's funktioniert, kann sein Rigg allein über den Segeltwist abpowern und sogar aufs Reffen verzichten.

Auch ein Code Zero und ein Toppgennaker machen am Bodensee Sinn, vor allem weil nicht überlappende Vorsegel bei wenig Wind vergleichsweise geringe Leistung bringen.

Flexible Konfiguration

Die Unterscheidung in „Sport“ und „Cruise“ ist kein „Evangelium“ und bezieht sich vorwiegend auf die Bauausführung des Rumpfes. Sowohl Rigg, Segel, Kiel und andere Ausrüstung lassen sich bei beiden Ausführungen flexibel ordern. So bekommt man auf Wunsch auch die Cruise-Variante mit Carbonmast und Squarehead. Und auch den Performance-Kiel mit geschweißter Weldox-Struktur, GfK-Flosse und Bleibulb statt des einfachen gußeisernen Standard-Kieles kann man für die Cruise-Ausführung ordern. Das spart etwa 100 Kilogramm Gewicht, was sich auch für den weniger leistungsorientierten Segler insbesondere dadurch auszahlen könnte, weil damit das Gewicht des

Gespans auf dem Trailer gesenkt wird. Zusätzlich hat dieser Kiel aufgrund des kleineren Volumens etwas weniger Widerstand unter Wasser und man muss sich auch um keinen Rostschutz kümmern. Beide Kiele stecken in einer Kassette und lassen sich mit Hebelverschlüssen in der unteren Position fixieren. Zum Anheben gibt es zwei Möglichkeiten. Die „kleine“ Hebevorrichtung funktioniert mit einer Talje, wobei die Schot durchs Aufbaudach nach außen geführt und mit einer der Fallwischen geholt wird. Damit kann der Tiefgang von 1,70 Metern auf einen Meter verringert werden. Soll der Kiel zum Slippen komplett angehoben werden, geschieht das durch eine Luke mit einer Winde außen auf dem Aufbau.

Heckmotor oder Schacht?

Ob man einen Außenborder am Heck montieren möchte oder den Schacht dafür nutzt, muss bei der Bestellung des Bootes festgelegt werden. Bei der ersten Variante bleibt der Bootsboden einfach geschlossen und der Schacht wird zum praktischen Stauraum für alles, was viel Platz braucht. Wer in Erwägung zieht, auch auf etwas rauerer Küstenrevieren unterwegs sein zu wollen, findet gute Gründe für den Motor im Schacht und dessen Steuerung über eine Fernbedienung. Der Motor arbeitet im Schacht effektiver als hinter dem Spiegel. Weder kann der Propeller in der Welle austauschen noch zieht er Luft. Das Ruderblatt steht dabei im Propellerstrom und das Boot lässt sich wie mit einem Einbaumotor manövrieren.

Ein Elektromotor ist natürlich modern und auf manchen Revieren ist auch nichts anderes erlaubt. Er ist mit der entstprechenden Batterie und der Ladetechnik aber deutlich teurer als ein Verbrennungsmotor und in seiner Reichweite begrenzt. Außerdem braucht man, um ihn sinnvoll betreiben zu können, regelmäßigen Zugang zum Stromnetz.



Das Performance-Groß mit seinem mächtigen Squaretopp dürfte vor allem bei leichten Bedingungen von Vorteil sein.



Interessante Lösung für das Steckschott: eine Tasche, die mit Druckknöpfen in der Backskiste befestigt wird.



Im optionalen Motorschacht kann ein kleiner Außenborder oder, wie hier, ein Elektromotor eingebaut werden.



Bei diesem Boot mit Außenborder am Heck dient der Motorschacht als Stauraum.

DATEN

Länge	8,00 m
Breite	2,50 m
Gewicht Race	1300 kg
Gewicht Cruise	1600 kg
Tiefgang	1,70 m
Kojen	3 bis 4
Frischwasser	50 l
Abwasser	12 l
Vorsegel	15 qm
Großsegel	22,5 / 29 qm

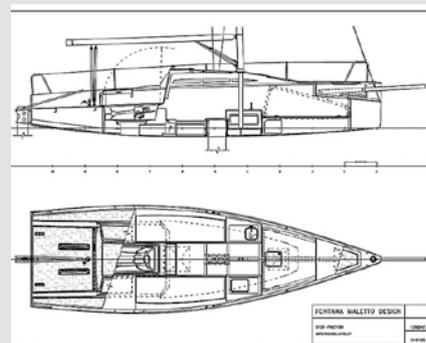
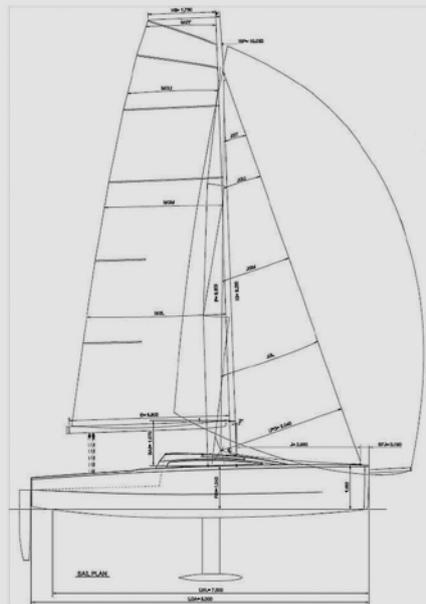
Preisbasis ohne MwSt.:
ab 42 000 Euro

Konzeption und Vertrieb:

SAPHIRE AG, Krähbühl 15,
CH-6403 Küsnacht,
Tel. +41 (0) 79 / 333 84 84,
www.saphireboats.com

Stärken und Schwächen

- + Preis / Leistung
- + Segeleigenschaften
- + trailerbares Konzept



UNSER FAZIT

Die Saphire 27 ist in beiden Ausführungen ein interessantes Boot für den Bodensee, das auch bei wenig Wind gut segelt und bei mehr Wind die Crew nicht gleich überfordert. Vom One-Design-Konzept hat sich Michael Tobler mittlerweile verabschiedet, wodurch man sich sein individuelles Boot aus einer großen Optionsliste konfigurieren kann. Legt man Wert auf ein möglichst niedriges Gewicht, beispielsweise für den Straßentransport, ordert man die Variante ohne Innenschale. Wer handwerklich nicht ganz ungeschickt ist und Wert darauf legt, kann die „nackte“ Saphire mit einfachen Mitteln unter Deck etwas wohnlicher gestalten.

Ob ein Carbonmast bei der Bootsgröße tatsächlich von Vorteil ist, hängt von den eigenen Erwartungen ab. Die meisten Segler werden den Unterschied im Segelverhalten wohl kaum wahrnehmen, vor allem nicht bei glattem Wasser. Ein Aluminiummast ist auf jeden Fall unempfindlicher und problemloser zu handhaben. Dagegen spricht viel für die Investition in den Performance-Kiel, der auch am Testboot montiert war. Man spart damit 100 Kilogramm Gewicht und braucht keinen Rostschutz.

Ein Code Zero bietet sich insbesondere auf einem Leichtwindrevier bei einem Boot wie der Saphire an, dessen Vorsegel nur unwesentlich überlappt. Auch das Großsegel mit Squarehead dürfte insbesondere bei wenig Wind Vorteile bieten. Bei sauberem Trimm muss ein solches Segel auch nicht gerefft werden. Es kann allein durch Twist abgepowert werden. Das setzt aber etwas Erfahrung voraus und einen akkuraten Grundtrimm im Rigg. Während des Segelns kann bei einem solchen modernen Rigg mit gefeilten Salingen ohne Backstagen so gut wie nichts verstellt werden. Fällt dann noch das Achterstag dem Squarehead „zum Opfer“, muss man sich längere Zeit an die richtige Einstellung herantasten. Damit kommen wir zum einzigen kritischen Punkt. Die Segel konnten bei beiden Riggs nicht ganz überzeugen. Ob das an den Segeln selbst oder an der Riggstellung lag, konnten wir nicht überprüfen. Es gab keine Gelegenheit, am Grundtrimm zu „feilen“, der bei diesem Rigg nicht einfach und schnell eben mal umgestellt werden kann.

Der Basispreis ab Polen ist mit 42 000 Euro durchaus interessant. Das hier vorgestellte Boot kostete mit Extras rund 68 000 Euro inklusive deutscher Mehrwertsteuer. ■