



Einfach schön schnell

Auch als entschärfte Fahrtenversion soll die **Saphire 27 Cruise** pures Segelvergnügen bereiten und dabei noch leicht zu handeln sein. Zwei Testtage auf dem Vierwaldstättersee zeigten, was wirklich in ihr steckt

Gefestet von:
Silke Springer

Es ist noch viel zu früh, doch durch das offenstehende Niedergangsluk drängt so viel Helligkeit in die Kajüte, dass ich aufwache. Zum Glück, denn vor meinen Augen spielt sich ein grandioses Naturschauspiel ab. Während der Urnersee noch in tiefem Schatten liegt, sind die Gipfel des Uri Rotstocks und der umliegenden Berge in zartes Orange getaucht. Höchste Zeit, aus der Koje zu kriechen und sich die Morgenröte aus dem Cockpit heraus anzuschauen. Mit jeder Sekunde gewinnt das Orange an Leuchtkraft. Noch ruht der See. Das wird auch bis Mittag so bleiben. Bei der Schönwetterlage, wie wir sie an den Testtagen vorfinden, muss auf Thermik gewartet werden. Und die tritt im unteren Teil des Vierwaldstättersees frühestens um zwölf Uhr ein.

So wie gestern: Innerhalb weniger Minuten setzte sich eine leichte Dreier-Brise durch, sodass wir augenblicklich starten konnten, und zwar mit großer Fünf-Personen-Besatzung. Bei einer Rumpflänge von

TESTDATEN

Testrevier:
Vierwaldstättersee / Schweiz
Testbedingungen:
drei bis vier Beaufort
Konzept:
trailerbarer Performance-Cruiser
Preis:
ab 49.980 Euro

„nur“ acht Metern könnte man meinen, dass damit im Cockpit Platzmangel herrschen würde, in Wirklichkeit hatten wir aber kein Problem, adäquate Sitzplätze zu finden. Zwei schlangen sich oben auf die hohe Kante und ließen in Regattamanier die Füße nach außenbords baumeln, zwei setzten sich auf die luvwärtige Cockpitbank.

Länge läuft

Der Rudergänger hat ohnehin sein eigenes Cockpit – und das ist extrem geräumig, auch weil es keine Sitzbänke hat. Gesteuert wird von den Seitendecks aus. Von hier lassen sich die Großschot, die Travellerschot und das Achterstag bedienen. Letzteres ist nicht zwingend notwendig, denn dank der außen am Rumpf angebrachten

Wanten sind die Salinge extrem breit und außerdem nach achtern gepfeilt. Wer also auf das Achterstag verzichten möchte, kann es abbauen. Wir setzten es handwarm an und ließen die Saphire Cruise laufen. Zunächst

hoch am Wind. Mit insgesamt 37,5 Quadratmetern, verteilt auf Fock und Groß, trägt die neue Fahrtenvariante der Saphire 27, von der wir den Prototypen segeln, eine große Segelfläche, was sich auf zweierlei Weise

bemerkbar macht. Selbst bei knappen drei Windstärken beginnt das Schiff mit Dicht-holen der Schoten deutlich zu krängen, gleichzeitig schnell die Logge auf 5,7 Knoten hoch. Die Krängung ist gewollt und sollte

mindestens 15 Grad betragen. Dann kommen die Kimmkanten zum Tragen, die ins flache, leicht hochgezogene Heck auslaufen. Gleichzeitig verlängert sich die Wasserlinie. Und: Länge läuft bekanntlich!

Nach kurzer Eingewöhnungszeit, in der sich der Rudergänger bewusst darauf einlässt, das Schiff ein klein wenig voller zu fahren als gewohnt, steigt die Logge auf über sechs Knoten. Voller fahren bedeutet, für eine

kurze Zeit mehr Druck aufzubauen, also bei geschlossenen Schoten ein paar Grade abzufallen, was natürlich zunächst mehr Krängung hervorbringt. Da die Saphire den Druck in Geschwindigkeit umsetzt, fährt



Die im Vergleich zur Schwester gezähmte Saphire Cruise segelt immer noch sportlich

TECHNISCHE DATEN



Design: Claudio Maletto
Lüa: 8,00 m
Rumpflänge: 8,00 m
LWL: 7,60 m
Breite: 2,50 m
Tiefgang (Hubkiel): 1,78 m
Verdrängung: 1,6 t
Ballast: 600 kg
Wassertank: 50 l

Motor: Außenborder, alternativ Pod-Motor (Platz unter Niedergangsstufe und Plicht)

Groß: 22,5 m²
Fock: 15 m²
Raumwind-Vorsegel: 50 m²

CE-Kategorie: B
Preis für segelfertige Standardausführung: ab 49.980 Euro
Testschiff incl. Laminat-Segelsatz (anstelle der Serienbesegelung), Gennaker-Paket und Zubehör wie Rückenlehnen: circa 60.000 Euro

Stehhöhen
Salon: 1,40 m
Sitzhöhe: 1,10 m

Kojen:
Vorschiff: Fuß 0,50 m
 Kopf 1,55 m
 Länge 2,00 m
Salonbänke: 0,60 x 2,03 m

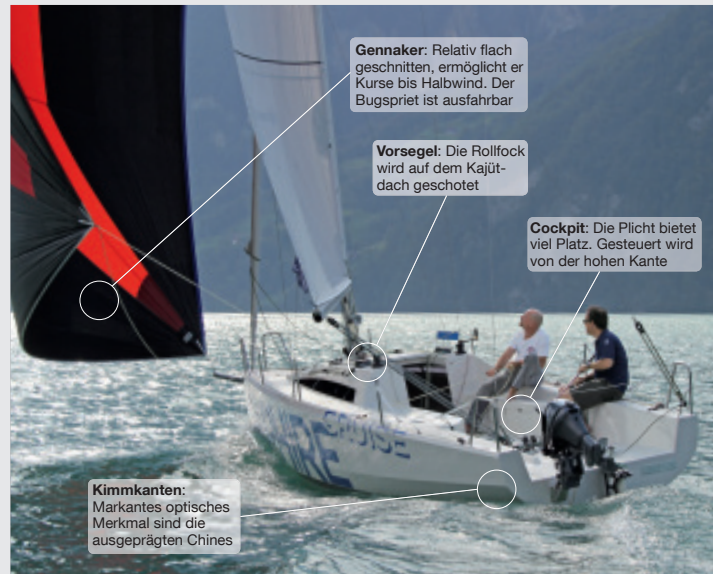
Adresse:
Vertrieb: Saphire AG
 Krähbühl 15, CH-6403 Küssnacht am Rigi, Schweiz,
 Tel: 0041-79 333 84 84
 www.saphireboats.com

DECKSLAYOUT

Geräumiges Cockpit, solide Beschläge



- 1. Ruderblatt:** Das angehängte Ruder kann einfach aufgeholt werden.
- 2. Cockpit:** Der Boden der Plicht lässt sich anheben und bietet zusätzlichen Stauraum, zum Beispiel für einen Außenborder.
- 3. Fallenklavier:** Fallen und Trimmeinrichtungen sind auf den Kajütaufbau umgelenkt.
- 4. Rollfock:** Die Vorsegeltrommel schließt bündig mit dem Deck ab, wodurch die Fock dicht über Deck gefahren werden kann.



Gennaker: Relativ flach geschnitten, ermöglicht er Kurse bis Halbwind. Der Bugsprit ist ausfahrbar

Vorsegel: Die Rollfock wird auf dem Kajüt-dach geschotet

Cockpit: Die Plicht bietet viel Platz. Gesteuert wird von der hohen Kante

Kimmkanten: Markantes optisches Merkmal sind die ausgeprägten Chines

UNTER DECK

Schlichter Minimalismus in Weiß und Blau



- 1. Salon/Vorschiff:** Glatte, sauber verarbeitete Oberflächen dank Innenschale. Die V-Koje ist groß genug für zwei Personen.
- 2. WC:** Das Porta Potti findet in einem verschließbaren Stauraum Platz. Auf Wunsch ist es mit einem Vorhang abtrennbar.
- 3. Details:** Der ausklappbare Salontisch lässt sich drehen. Statt fester Schränke und Schapps, dienen herausnehmbare Tischen als Stauraum. Die mobile Kühlbox hat ihren festen Platz an Steuerbord.
- 4. Salonbänke:** Mit über zwei Metern Länge sind sie vollwertige Kojen. Unter den Polstern ist reichlich Platz für die Ausrüstung.

Idealer Begleiter auf jedem Törn.
BN 7x50 DC/DCM*

HALLE 4, STAND A 02
 HALLE 11, STAND B 26

Robust, wasserdicht und schwimmfähig

Voll integrierter Digital-Kompass mit automatischer Tilt-Kompensation



Einzel-Okulareinstellung - Schärfbereich von 12m bis Unendlich

Herausragende Spitzen-Optik mit großem Sehfeld

Multi-Funktionen auf Knopfdruck

* in schwarzer und weißer Ausführung erhältlich

Exklusiv zur **boot**

ab € 559,-

Inkl. Marinepool-Trolley im Wert von € 169,-



MINOX

Durchdacht. Gemacht.

+49 (0)6441 9170

www.minox.com

DIE TESTDATEN

Wichtige Ergebnisse

Segeltragezahl: **5,2**

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunktes ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer, und dazu gehört die Sapphire Cruise, erreichen über 5.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 37,5 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 1,6 \text{ t}}} = 5,2$$
Ballastanteil: **38 %**

Mit einem Ballastanteil von 38 Prozent liegt die Sapphire Cruise im mittleren bis oberen Bereich. Einen Ballastanteil von 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: **3,2 : 1**

Ein Längen-Breitenverhältnis von 3,2 : 1 spricht für eine ausgewogene Fahrtenyacht. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 haben. Zusammen mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfschwindigkeit: **6,7 kn**

Maximal erreichte Fahrt beim Test: 11,8 kn unter Groß und Reacher, Kurs: circa 60 Grad am Wind.

$$2,43 \cdot \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 7,6 \text{ m}} = 6,7 \text{ kn}$$

sie Sekunden später einen halben Knoten zügiger und richtet sich alsbald auf die Ausgangskrümmung aus und lässt sich weiterhin mit zwei Fingern steuern.

Halt für die Füße liefern eingearbeitete Stützkanten. Für die Crew gibt es hochgezogene Kanten entlang der Cockpitbänke und eine Mittelraste in der Plicht. Der Rudergänger hat auf jeder Seite seines Cockpitabteils durchlaufende Fußleisten. Während der Wende- und Halsenmanöver kann er die Pinne zwischen die Beine nehmen, sich zu beiden Seiten an den Rasten abstützen und die Sapphire sicher auf den anderen Bug bringen.

Am ersten Testtag verzeichnen wir an der Kreuz eine Maximalgeschwindigkeit von 6,3 Knoten, auf Raumschotsgängen mit dem 50 Quadratmeter großen Gennaker am ausfahrbaren Gennakerrüssel sogar 8,8 Knoten, was durchaus beeindruckend war. Michael Tobler, der die Sapphire Cruise erdacht hat und vermarktet, war mit dieser Zahl noch lange nicht zufrieden.

11,8 Knoten

An Tag zwei ist die Welt wieder in Ordnung. Fast zumindest, denn die von ihm angepeilten zwölf Knoten schaffen wir nicht ganz. Es werden nur 11,8. Diesmal haben wir eine stärkere Thermik zwischen drei und vier Beaufort. Obwohl wir an diesem Tag nur zu zweit an Bord sind, bleibt die große Segelfläche ungerafft. Natürlich könnten wir reffen und gemütlich aufrecht segeln, doch wir wollen es wissen.

Die Böenspitzen, in denen sich das Testschiff ordentlich auf die Seite packt, federn wir ab, indem wir die Yacht ein wenig zu hoch an den Wind führen und damit Druck aus den Segeln nehmen. Mit dieser Taktik, die sich ohne Kraftanstrengung



»Die angepeilten zwölf Knoten schaffen wir nicht. Es werden nur 11,8.«

und Steueraufwand absolvieren und die Sapphire sich ihren eigenen Weg suchen lässt, kommen wir auf eine Fahrtgeschwindigkeit von im Schnitt 5,6 Knoten. Das ist zwar gut, aber noch nicht das Optimum, heißt es erneut von Seiten Toblers. Also fallen wir, sobald der Wind ein wenig nachlässt, etwas ab, bauen Druck auf und rasen mit 6,2 Knoten weiter. Solange, bis wir den Gennaker hochziehen. Mit ihm geht es viel, viel schneller voran.

Cruisen statt Racen

Noch mal zur Erinnerung: Unser Testschiff ist die Fahrtversion der Sapphire 27. Die Sportvariante hat ein um sieben Quadratmeter größeres, im Topp ausgestelltes Großsegel, ein Carbon- anstelle des Aluminiums und ist dank Vakuumin-

fusion, Performance-Hubkiel und spartanischem Race-Interieur etwa 300 Kilogramm leichter als unsere Testkandidatin. Die bringt es auf ein Gesamtgewicht von 1.600 Kilogramm. Für zusätzliches Gewicht sorgen die im Handauflegeverfahren bei Delphia in Polen gefertigten Rumpfe, die ein wenig schwerer sind als die im Vakuum erstellten, die Innenschale, die die Kabine sauber auskleidet, und das wohnlichere Interieur. Statt Rohrkojen bietet es eine komfortable Dreieckskoje mit viel Stauraum, dahinter, an Backbord, einen Pantryblock mit Spülbecken und Platz für einen Kocher. An Steuerbord befindet sich eine verdeckt liegende Chemietoilette. Wer möchte, kann sich zwischen Vorschiff und WC einen Vorhang einbauen lassen.

Der klapp- und schwenkbare Salontisch kann auch im Cockpit aufgestellt werden. Die tragbare Kühlbox wird während des Segelns sicher in einem auf Maß gearbeiteten offenen Schrank gestaut. Mit gut zwei Metern Länge und 60 Zentimetern Breite eignen sich die Salonbänke als vollwertige Kojen. Ihre Polster sind mit einem strapazierfähigem, atmungsaktivem Softshellstoff bezogen. Hier kann auch mal ein nasser Spinnakersack zwischengelagert werden, ohne dass die Koje hinterher tagelang getrocknet werden muss. Für Komfort sorgen herausnehmbare Rückenlehnen, die alternativ im Cockpit aufgestellt werden können. Heraus- und abnehmbar sind auch diverse Taschen. Sie ersetzen starre Schränke und können zum einfacheren

Transport von Kleidung und sonstigen Utensilien mit nach Hause genommen werden. Man findet sie aufgehängt an den Kabinenwänden oder eingeknüpft in den sehr tiefen Backskisten.

Um dieselbe Stabilität zu erreichen wie die Sapphire-Sportversion, erhält die Cruise-Variante einen etwas längeren Kiel, der 1,80 Meter statt 1,70 Meter tief geht. Es handelt sich um einen Hubkiel, der allerdings nur zum Transport oder im Hafen hochgekurbelt wird. Dafür gibt es entweder ein internes Taljensystem, mit dem der Kiel ohne Gerüst hochgekurbelt werden kann, oder ein externes Kranssystem, das auf dem Kabinendach aufgestellt werden muss. Letzteres macht das Slippen einfach, denn in diesem Fall ragt vom Kiel nur noch die Bombe aus dem Rumpf.

KOMMENTAR

segeln - Testerin Silke Springer



Performance-Cruiser

Die Sapphire Cruise sieht nicht nur schnell aus, sie ist es auch wirklich. In der Sportversion gibt es sie seit gut vier Jahren. Das Design stammt vom Italiener Claudio Maletto, der unter anderem den America's Cupper vom Team Luna Rossa gezeichnet hat. Sein Auftrag lautete, eine moderne Traileryacht zu entwickeln, die Regattaseglern gleichermaßen gefällt wie jenen, die einfache Freude an hohen Geschwindigkeiten haben, modernes Design zu schätzen wissen und hin und wieder an Bord übernachten wollen. Mit der neuen Fahrtenvariante betritt eine entschärfte, aber trotzdem noch überzeugend schnelle Sapphire die Bühne. Sie trägt den Zusatz Cruise. Weil sie ein einfach zu handhabendes Aluminiumrigg mit spürbar kleinerer Segelfläche besitzt und dank längerem Kiel dieselben guten Stabilitätswerte hat wie ihr sportlicher Vorgänger, lässt sie sich problemlos von einer Zwei-Personen-Crew handeln. Außerdem bietet sie mit einem vollwertigen, sauber verarbeiteten Interieur Wohnkomfort (für Puristen allerdings!) für bis zu vier Personen. Mit der entsprechenden Zusatzausrüstung, wie einem höheren Seezaun, erhält sie die CE-Zertifizierung der Klasse B. Dass man die Sapphire Cruise gut taillern kann, verdankt sie ihrem geringen Gewicht von 1,6 Tonnen, dem Hubkiel und den Abmessungen, die keine Sondergenehmigung erforderlich machen.

Es geht noch schneller

Zurück zum Segeln. Noch immer nur zu zweit an Bord zwischen wir unter Gennaker mit mehr als elf Knoten über den See.

Um wirklich schnell zu segeln, gilt dasselbe Prinzip wie an der Kreuz. Wie alle modernen Performance-Yachten muss man sie immer mal wieder unter Druck setzen, um sie richtig auf Trab

zu bringen. Für Halbwindgänge bedeutet das, den Kurs ein wenig anzuspitzen statt abzufallen.

Nach einigen nicht ganz so gelungenen Versuchen klappt es schließlich auch, die Halsen sauber durchzuführen. Das Geheimnis liegt darin, geduldig zu sein. Zunächst muss die Sapphire an Fahrt verlieren, bevor die Halse eingeleitet werden kann. Würde man mit Fullspeed von Raumkurs auf Raumkurs halsen, führe sie in ihren eigenen Wind, und der Gennaker würde einfallen und sich ums Vorstag wickeln. Um das zu verhindern, müssen wir zunächst Geschwindigkeit reduzieren. Dafür fallen wir solange ab, bis der Wind von achtern kommt und führen gleichzeitig den Gennaker sauber mit nach Luv. Erst wenn er voll steht, wird der Großbaum auf die andere Seite geschwenkt. Belohnt werden wir mit reibungslosen Manövern und beeindruckender Rauschfahrt vor einer atemberaubend schönen Alpenkulisse.

DAS FAZIT

Eine hübsche Traileryacht, stylisch und wochenendauglich, für bis zu vier Personen, die gerne schnell segeln und mobil sein möchten.

PRO

- schnell
- gute Stabilität
- saubere Verarbeitung
- pfiffige Ausstattungsideen

CONTRA

- keine Bilge, allerdings eine Drainage samt Pumpe vom Kollisionsschott in die Plicht