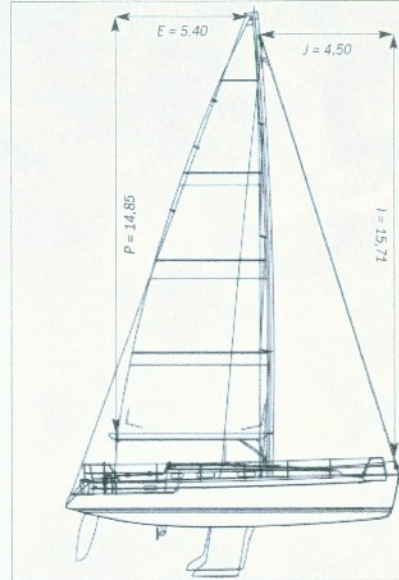


Alles Gute!

Die neue Werft AD Boats in Kroatien hat derzeit zwei Modelle im Programm, neben der 45 die kleinere 40 Fuß-Variante. Ein Schiff, mit dem die Werft deutlich ins obere Qualitätssegment und auf die etablierte Konkurrenz zielt



Technische Daten

Konstruktion: J&Jdesign - Werft: AD Boats, Matoseva 8, HR-21210 Iln/Kroatien, Tel.: +385 21 260-984, Fax: +385 21 260-985, Internet: www.adboats.hr, E-Mail: mihael.primorac@adplastik.hr - Händler: GmbH Nautic, Höhenweg 22, D-73614 Schorndorf, Tel.: +49-7181-930, Fax: +49-7181-93444-18, Internet: www.gsc-gmbh.de, E-Mail: mail@gsc-gmbh.de - CE-Entwurfskategorie: A - Lüa/Rumpflänge: 11,99 m - 10,90 m - Breite: 4,0 m - Tiefgang (Lang-/Kurzkiel): 2,50/2,0 m - Verdrängung: 7.500 kg - Ballast: 2.800 kg - Ballastanteil: 37 % - Takelung: Slup - zwei Salingspaare, Unterwanten, Achterstag - Sparcraft-Mast, Aluminium - Sparcraft-Baum Aluminium - Segelflächen: Großsegel 46 m², Genua 60 m² (LPG 145 %), Gesamt-Standardausführung 106 m² - Maschine: Vierzylinder-Diesel Volvo Penta 2040 mit 29,1 kW / 40 PS bei 3.000 U/min - Maximales Drehmoment: 95 Nm bei 2.100 U/min - Antrieb: Saugwasserpumpen - Treibstoffkapazität: 260 l - Frostschutzkapazität: 500 l

Fahrleistungen

Wetterbedingungen beim Probeschlag: Wind 21 kn, See 1 Meter. Alle Werte wurden mit der Standardbesegelung mit Groß und dem ersten Reff in der Rullgenau ermittelt. Ein Spinnaker stand bei den Testfahrten nicht zur Verfügung. Das Rigg stand direkt nach dem Auftakeln noch nicht optimal. Warten waren zu lassen.

Schallpegel in dB/A	U/min	Knoten	Vorschiff	Salon	Achtern	Cockpit
3.600	8,4	67	82	84	79	79
2.800	7,5	74	79	81	80	80
700	0	50	61	61	61	61

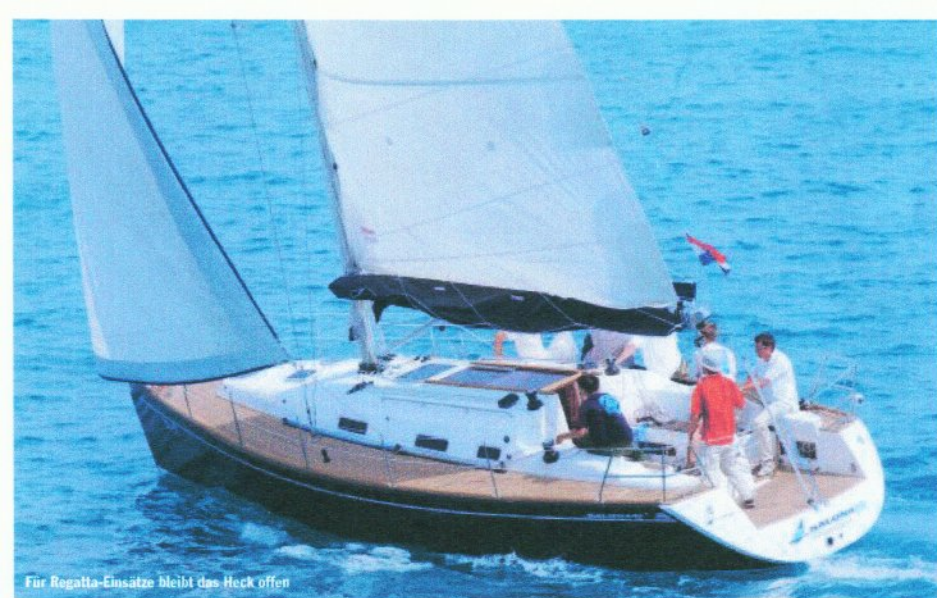
Winkel zum Wind (Grad)	47	90	120	145
Geschwindigkeit (Knoten)	6,2	8,8	7,9	7,9

Europas Yachtbau hat Nachwuchs bekommen. Das Kind kam aber nicht in Deutschland, Italien oder Frankreich zur Welt, wie man meinen könnte, sondern in Kroatien an der Adria. Zwei propere Yachten blicken angriffslos auf die bereits erwachsene und teilweise abgekämpfte Konkurrenz: Die größere, die Salona 45, feierte bereits Anfang 2003 Geburtstag. Die kleinere Salona 40 wurde in der Mitte des letzten Jahres das erste Mal von ihren Vätern vor die Augen der Öffentlichkeit getragen. Wie die größere Schwester will sie aber durchaus nicht die Rolle des kleinen Mädchens auf dem Spielplatz der etablierten Yachtbauer spielen. Ganz im Gegenteil. Mit einem Sack voll Argumenten setzt sie sich gegen die Konkurrenz zur Wehr und bedient sich dabei Tugenden, die schon fast als verschollen galten: handlamierte Spanten und Stringer, hoher Ballastanteil, wasserdichte Kompartments oder wahlweise ein Performance-Mast, um nur einige zu nennen. Aber der Reihe nach.

Unter Segeln

Um schnell zu sein, gibt es für eine Segelyacht nur wenige Trümpfe, die wirklich zählen: geringes Gewicht, viel Segel und ein tiefer, schwerer Kiel. All die spielt die Salona 40 bravourös aus. Mit 7,5 Tonnen wiegt sie nur 500 Kilogramm mehr als eine Dehler 39, geht zehn Zentimeter tiefer als eine First 40.7 und trägt so viel Segel wie eine X-43: 106 Quadratmeter – noch Fragen? Mit der jüngst nachgeschobenen Cruising-Variante beschert die Werft der 40 ein etwas unaufwändigeres Rigg mit zwei breiteren Salingen; wir fahren bei rund fünf Windstärken vor Split die Version mit dem flacheren Kiel. Im Mittelmeer eine nicht unbedingt notwendige Variante, aber 2,10 Meter richten das Schiff immer noch mehr als genug auf. Seriennäßig sind eine Furler-Rollanlage mit Rollgenau sowie ein durchgelattetes Großsegel mit Einleinenreff montiert. Um ein Reff eingerollt steht die Genua alles andere als ideal, trotzdem läuft die von Jacopin & Jacopin gezeichnete Yacht ordentlich Höhe und guten Speed: Bei gut einem Meter Welle liegen rund 90 Grad zwischen den Kreuzkursen, und der GPS pendelt bei rund 6,5 Knoten. Die Werte zeigen da allerdings nur die halbe Wahrheit. Mit optimierten Segeln würde sie noch einmal eine Schippe zulegen, zudem haben wir mit 3/4-vollen Tanks reichlich Gewicht an Bord. Aber auch so läuft sie anderen Yachten zumeist auf und davon. Kaum fällt man auf Halbwindkurs ab, liegen fast neun Knoten an, trotz gereiften Segels kommt das Schiff raumschon auf den Wellen sogar kurzfristig ins Gleiten und durchbricht die Zehn-Knoten-Marke. Das Schiff ist von ihren Konstrukteuren jedoch nicht in erster Linie auf Raumwindkurse ausgelegt, vielmehr soll sie an der Kreuz vernünftig und ohne Tücken laufen. Indikator ist dafür das nicht auf maximale Breite aufgepumpte Heck, der Rumpf läuft von seiner breitesten Stelle mittschiffs sichtbar achtern zusammen. Das Cockpit ist auf intelligentes Kraftmanagement ausgelegt. Was auf den ersten Blick häufig wie ein reines Regatraschiff

aussehen mag, ist es in der Tat ein reines Regatraschiff. Das Cockpit ist auf intelligentes Kraftmanagement ausgelegt. Was auf den ersten Blick häufig wie ein reines Regatraschiff



Für Regatta-Einsätze bleibt das Heck offen



Länge: 11,99 m

aussieht, erleichtert das Trimmen ungemein. Der Traveller läuft über die volle Cockpitbreite, die Großschot ideal an das äußerste Baumende und wird über die Fallwischen geholt. Für die Genua stehen weit innen liegende Schienen auf dem Laufdeck zur Verfügung, lediglich die Verstellung beim Reffen erfolgt nicht von achtern.

Zum reinen Sitzen sind die Cockpitbänke etwas flach, auf See bei Lage jedoch bequem zu benutzen. Vor allem, weil der variierende Bankabstand immer ein Abstützen auf der Leeseite möglich macht.

Der Platz des Rudergängers ist zumindest ohne die optionale achtere Bank für Nicht-Regattasegler gewöhnungsbedürftig: Die Wanne ist nach achtern ohne Stufe einfach offen. Wer gern manövriert, den wind's freuen – besser kann man sich als Steuermann hinter dem recht großen, in den Boden versenkten Rad kaum bewegen. Die Sitzplätze auf den Stills sind bequem, das Steuern mit dem tief gehenden Ruderblatt eine wahre Freude. Immer hat man das Schiff vollständig unter Kontrolle. Kennt man andere Schiffe, kann man da fast euphorisch werden.

Wenig Freude machen dagegen die serienmäßig an den Seiten der Steuer- säule montierten Instrumente: Sie lassen sich von achtern nicht ablesen und

erfordern alles doppelt, zudem nehmen sie den Platz ein, an dem man sich gern mit dem Fuß abstützen würde. Alternativ bietet die Werft eine Konsole auf der Garage des Schiebeluks an, sicher die bessere Lösung.

Ungewohnte Wege geht die Salona bei ihren Backskisten. Unter den Bänken fehlen sie vollständig, um Platz in den Achterkabinen zu schaffen, stattdessen muss alles durch die kleinen Luken im Heck in das wasserdichte achtere Kompartiment geschoben werden. In der hinteren Querbank wäre noch einmal Platz für kleine Dinge wie Leinen und Landanschluss.

Cockpit: Sitzbänke 1,79 m lang, 0,40 m hoch, 0,41 m tief, Stülhhöhe 0,31 m, sehr bequem auf See, Bankabstand 0,72 – 0,82 m. Zwei Backskisten und Gasflasche unter den Rudergänger-Sitzen, offenes Heck.

Steuern: Ruderrad-Durchmesser 1,40 m, Seilzugsteuerung, Lewmar.

Beschläge: Winschen Lewmar 2 x 48 ST, 2 x 40 ST, Hebelklemmen, Blöcke, Traveller Lewmar, Genuaschienen Lewmar, nicht von achtern verstellbar.

Unter Maschine

Bei der Motorisierung vertraut AD Boats serienmäßig auf einen Dreizylinder-Volvo-Penta mit 40 PS und Saildrive. Trotz der Bemühungen um eine



Cruising-Version mit zwei Salingen (l. o.), Teak- belegtes Cockpit mit Lewmar-Traveller (o.). Die einzigen Backskisten sind im Achterschiff (l.), Lewmar- Ausstattung bis auf Spi-Winschen ist Serie (M.). Ebenfalls Standard: elektrische Ankerwinde (u.)



gute Schallisierung wirkt der Motor jedoch ziemlich knurrig und ist vernehmlich zu hören. Die Leistungen können sich jedoch genauso sehen lassen. Vollgas 8,4, Marschfahrt 7,5 Knoten lassen Distanzen bei Flaute schrumpfen wie einen Wollpulli in der 60-Grad-Wäsche. Auch deswegen, weil bei der Salona Wert auf Reichweite gelegt wurde. Gewaltige 270 Liter Diesel kann die Yacht für lange Strecken in die Inseln bunkern. Andere Hersteller begnügen sich da häufig mit der Hälfte.

Eine Empfehlung ist der sehr gut angepasste, aufreispflichtige, dreiflügelige Faltpopper. Neben der Reibungsprimierung, die die guten Segelleistungen erhalten hilft, macht er Manöver zum Kinderspiel. Aus voll voraus ist das Schiff in 1,5 Schiffslängen aufzustoppen und dank eines vernünftigen Ruderschlages durch die schräg stehende Ruderachse jederzeit exakt zu parken. Aufgrund der niedrigen Steuersäule befindet sich der Schalthebel im Fußraum etwas außer Reichweite. Vielleicht der einzige Minuspunkt, wenn man so will.

Innenausbau

Salona 40 segeln heißt Bewegungsfreiheit haben. Vor allem in den Kojen. Achtern stehen fürsüchtige Liegeflächen in zwei Kabinen zur Verfügung, für die

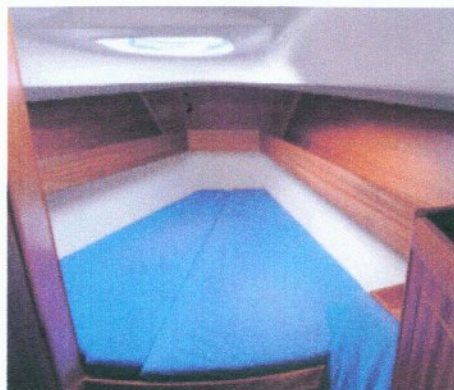
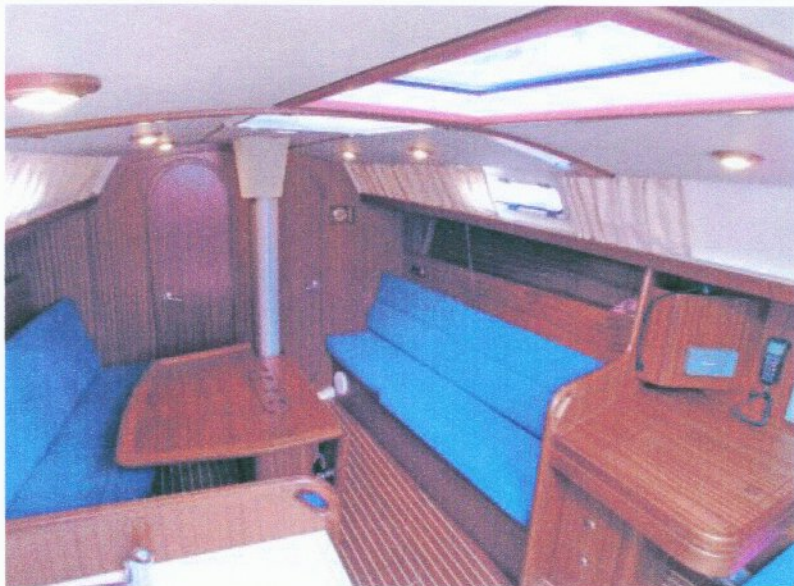
nötige Kopffreiheit ist durch die fehlenden Backskisten unter den Bänken gesorgt. Ein ungewohntes Plus, wenn man mit dem reduzierten Stauraum außen leben kann.

Das große Cockpit verschiebt den Salon weit nach vorn, der Niedergang befindet sich fast in Schiffsmitte an der breitesten Stelle. Zwischen Hauptschott und durchgestecktem Mast im Salonisch klappt eine Lücke von über einem halben Meter. Trotzdem bleibt im Vorschiff eine weitere Kabine, deren Kojen zumindest von der Länge noch einmal für zwei Personen gut ausreicht. Die einzige Nasszelle wanderte ebenfalls vor das Hauptschott. Gegenüber den Risszeichnungen jedoch vom Salon und der Vorschiffkabine getrennt erreichbar.

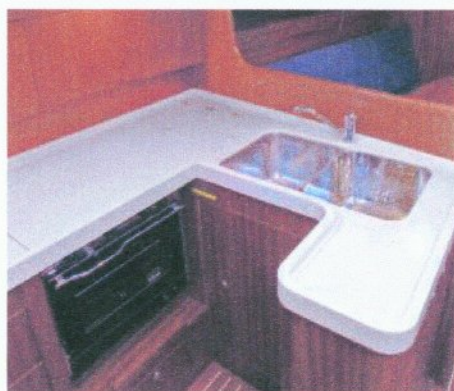
Im Niedergangsbereich bleibt so reichlich Platz für die U-förmige Pantry. Mit einem feinkörnigen Kunststein als Oberfläche im Bauhausstil setzt sie sich angenehm vom handelsüblichen Standard ab. Sie ist hoch, hell und bietet vernünftigen Stauraum inklusive serienmäßiger Kühlbox. Lediglich die Position des Dreiflammen-Herdes mag nicht überzeugen: Er ist so dicht an der Außenwand montiert, dass er nach Backbord nicht pendeln kann. Serienmäßig ist der Innenausbau in Mahagonie gehalten, wer es gern heller möchte, für den steht optional Kirsche zur Verfügung. Die matte Lackie-



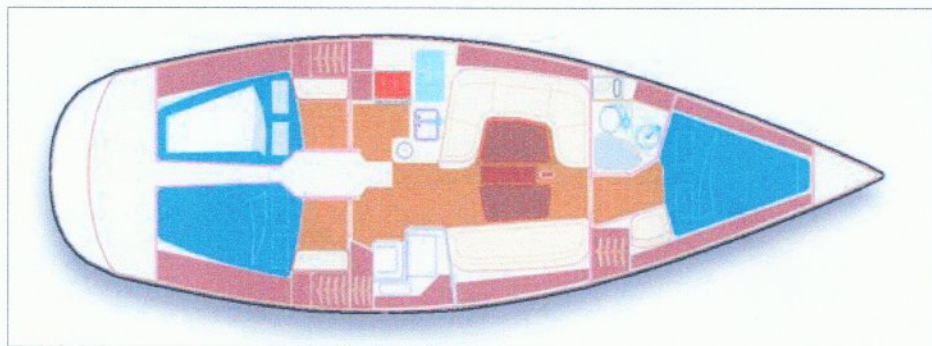
Das einzige Bad hat Zugang von Vorschiff und Salon (o.). Sachliche Stimmung in der Messe (r.)



Platz genug in der Vorschiffskabine (l. o.). Platz reichlich im Niedergang und den achteren Backen dank fehlender Backskisten unter den Bänken (o.)



Schick und praktisch: L-Pantry im Niedergang (l.). Knurrig und kräftig: Volvo-Penta-Diesel. Fahrerorientiert: großer Kartentisch mit Schalttafel (u. l.)



rung unterstützt das schlichte, glatte Design. Vier klappbare Fenster und eine große Luke im Dach sorgen für die nötige Luft wie der serienmäßige Permanentlüfter. Zusätzliches Licht fällt durch ein weiteres Dachfenster über dem Niedergang ein. Im Salon wurde auf Schränke verzichtet. Stattdessen gibt es durchlaufend doppelte, tiefe Schwalbennester mit Klappen in deren Boden. Das ist nicht richtig praktisch, aber vielleicht noch nicht die letzte Lösung. Alle Salonbänke stehen als Stauraum zu Verfügung, enorme 500 Liter Frischwasser lagern unter den achteren Kojen.

Der feste Salontisch lässt sich zum Durchgang hin wegklappen, geöffnet bietet er vier bis sechs Personen Platz fürs Essen danach, schick, aber nicht unbedingt nötig – die breite Schlingerleiste. Apropos Durchgehen: Bei Lage fallen die schlecht greifbaren Handläufe unter den Fenstern auf, zusätzlich eingeschränkt durch die Schienen für die Gardinen. Hier besteht Handlungsbedarf, was prinzipiell kein Problem darstellt: Bei einer Wunsch-Auslastung von rund 30 Schiffen pro Jahr betont die Werft, für alle Sonderwünsche offen zu sein.

Aufteilung: zwei Kabinen im Achterschiff, eine vorn, Stauräume unter den Bänken, die Tanks befinden sich unter den achteren Kojen. Lampen in die

Decke integriert, Leselampen in den Kabinen. Stehhöhen: Niedergang: 1,88 m, Salon: 1,89 m, achtern: 1,84 m, Pantry: 1,83 m, Vorschiff: 1,88 m. Großzügiges Raumgefühl, viele Schränke und Ablagen. Sitzplätze für 6 Personen. Sitzbänke sehr bequem: 0,51 m hoch, 0,47 m tief, Lehne 0,47 m.

Kojen: achtern jeweils 2,02 x 1,40 m, hinter dem Motor etwas eingeschränkt, Höhe 1,10 m. Sehr gute Platzverhältnisse, auch über dem Kopf. Vorschiff 2,09 x 1,14 m, gute Platzverhältnisse. Für Gäste zwei weitere Bänke im Salon.

Konstruktion

Was keiner einem Schiff ansieht, ist die Bauweise, meist gut versteckt und manchmal nicht sehenswert. Anders bei der Salona 40: Hier ist es ein wesentlicher Bestandteil des gesamten Konzepts. Auf optimale Kräfteinleitung und Stabilität in Rumpf und Deck wird höchster Wert gelegt. Nicht umsonst beschäftigt sich AD Boats mit den handlaminierten Aussteifungen und den optimierten Glasfasergelegen mehrere Tage pro Rumpf. Das sind Zeiten, in denen bei Großserienherstellern das ganze Schiff entstehen muss.



Interessant neben einlaminierten Schotten, Spanten und Wrangen: Vor- und Achterschiff sind komplett wasserdicht abgeschottet, die Rumpf-Deck-Verbindung in diesen Bereichen laminiert, ebenso wie der Spiegel auf den Rumpf. Als Material für die Schotten wird zur Erhöhung der Stabilität Sandwichmaterial verwendet. Der gesamte Bau ist für die CE vom Germanischen Lloyd abgenommen und wurde nach den Empfehlungen des GL gefertigt.

Bauweise: Rumpf GFK-Sandwich im Handauflegeverfahren, Kielbereich und Vorschiff massiv: 4 Längstringer zum Aussteifen, 7 Wrangen quer, 2 längs und 3 Spanten, alles einlaminiert, Schotten einlaminiert. Vor- und Achterschiff wasserdicht. Deck Sandwich mit Balsaholz-Kern, Bleikiel mit Bilgebrunnen. Rumpf-Deck-Verbindung teils laminiert, sonst 2-Komponenten-Verklebung und Holzschrauben.

Innenusbau: Sperrholz mit Mahagoniefurnier. Teilweise unlackierte Flächen hinter den Verkleidungen. Schotten größtenteils laminiert.

Fazit

Wie immer die Frage zum Schluss: Und was kostet der Spaß? 139.000,- Euro / 216.896,- CHF ohne Steuern ist derzeit die Kampfansage von AD Boats für eine Standard-40, erweiterbar durch eine moderate Aufpreisgestaltung vom Lazy Bag am Großsegel für 690,- Euro / 1.076,- CHF bis zum 2,50 Meter Racing Kiel für 2.900,- Euro / 4.520,- CHF. Was rät man also Käufern angesichts eines derart kräftigen und gesunden Neugeborenen? Am besten sofort adoptieren, ehe es sich der kroatische Konzern anders überlegt. Günstiger gibt es diese Qualität derzeit nirgends. Text: C. Reissig, Fotos: Reissig/Werft

Preis (exkl. MwSt.)

139.000,- Euro / 216.896,- CHF, Grundausstattung u. a.: durchgelattetes Großsegel, Einleinenrefsystem, Rollgenau, Warmwasser, elektrische Ankerwinde, Anker/Kette, Badeleiter, Landanschluss • Mögliche Extras u.a.: Raymarine Multidata 590,- Euro / 921,- CHF, Autopilot ST 6000+ 4.580,- Euro / 7.147,- CHF, GPS Farbplotter 1.350,- Euro / 2.107,- CHF, Faltpropeller 1.400,- Euro / 2.185,- CHF, Performance Mast 2.346,- Euro / 3.661,- CHF, Antifouling/Riggen/Kranen 5.250,- Euro / 8.192,- CHF