

Performance-Cruiser ist eine heutzutage etwas arg strapazierte Bezeichnung. Sagen wir einfach, es handelt sich bei der Salona 41, die nach der 42 ein weiterer Erfolg werden soll, um ein wirklich schnelles, gut segelndes Familienschiff.

Von Detlef Jens



Ring frei zur zweiten Runde



TECHNISCHE DATEN

Länge über alles	12,5 m
Länge der Wasserlinie	11,45 m
Breite	3,84 m
Tiefgang	1,75/2,0/2,25/2,80 m
Verdrängung	7,2 t
Ballast	2,4 t
Segelfläche	111 m ²
Maschine	40 PS/29 kW
Preis	ab 159'000.–, segelfertig ab 181'200.– € exkl. MwSt.

www.salonayachts.com

Diese kleine Werft in der Nähe von Split ist schon lange kein Newcomer mehr, bei uns werden die Yachten der Marke Salona jedoch immer noch so betrachtet. Liegt es daran, dass es hierzulande immer etwas länger dauert, bis neue Trends wahrgenommen und akzeptiert werden und dass die Meisten sich bis dahin lieber am Althergebrachten – und oft schon längst Überholten – festklammern? Immerhin geht Salona, die Marke, die aus einem grossen Zulieferbetrieb für die weltweite Automobilindustrie hervorgegangen ist und immer noch zu diesem Konzern gehört, mit der neuen 41 sozusagen schon in die zweite Runde. Denn dies ist ein Makeover der sowohl auf dem Wasser als auch in den Verkaufsbüchern sehr erfolgreichen Salona 42, die erst seit vier Jahren gebaut wird und einstweilen im Sortiment der Kroaten bleibt.

Die Salona 41, ein von der Werft so genannter Performance Cruiser, ist (k)ein ganz neues Schiff. Die Linien basieren auf denen der 42, das Schiff hat dabei kürzere Überhänge und trotz einem Fuss weniger Länge ebensoviel Raum an Bord. Die Länge der Wasserlinie bleibt nämlich mit 11,45 Metern gleich, dabei ist die neue 41 einen Tick leichter, sie hat bessere Anhänge vielleicht, ein anderes Cockpit und ein etwas grösseres Rigg mit entsprechend mehr Segelfläche. Das Grosseegel der 41 hat 53,5 Quadratmeter (statt 48,80 bei der 42), die Genua 57,6 (statt 53,2). Das macht viel aus. Die 42 war schon kein Dackel, hat viele Rennen gewonnen, aber die 41 besitzt deutlich mehr Potenzial.

Gebaut wird sie im Vakuum-Infusionsverfahren, was letztlich Harz und damit Gewicht spart. Das massive Rückgrat der Yacht ist ein Stahlrahmen, der sich vom Hauptschott bis zum Niedergang erstreckt und an dem alle Stresspunkte befestigt sind: Kiel, Mastfuss, Püttinge. Ebenso stehen die Möbel im Salon auf diesem Rahmen, der Rumpf drumherum ist zwar stark, muss aber nur bedingt wirklich tragende Funktionen übernehmen. Die Schotten zumindest der Standardversion bestehen aus massivem Bootsbau-sperholz; es gibt jedoch auch noch eine Grand-Prix-Rennversion,

wo (unter anderem) die Schotten einen Balsaholzkern haben. Alles ist fest und solide einlamiert, das Deck hat eine teilweise Innenschale – im Salon jedoch ist die Decke durch abnehmbare Paneele verkleidet. Das ist praktisch, wenn man einmal an die LED-Leuchten oder Verkabelung oder was auch immer heran muss, vor allem aber auch eleganter, als es eine glatte Kunststoffoberfläche wäre. Die gesamte Konstruktion ist vom Germanischen Lloyd geprüft, durchgewunken und zertifiziert; nach Meinung der Kroaten sei der GL übrigens «die einzige Klassifikationsgesellschaft, die wirklich etwas von Yachten versteht».

Das Schiff zu segeln ist ein Vergnügen. So abgedroschen es klingen mag, vor allem wenn das Boot selbst so genannt wird – hier wird genau die richtige Balance zwischen Performance und Cruising getroffen. Das Schiff ist spürbar lebendig und drehfreudig, sprintet bei jeder Bö sofort los, dabei lässt es sich aber noch von fast jeder Person steuern, die auch nur einigermaßen segeln kann. Das Ruderblatt der Standardversion ist tief, so dass auch bei zu viel Krängung noch Steuerwirkung erhalten bleibt (das Rennschiff hat ein kleineres Profil). Zur Auswahl gibt es bemerkenswerte vier Kiele, mit denen das Schiff einen Tiefgang von 1,75 bis 2,68 Metern hat; wir segelten die moderate Version mit 2,25 Metern und einer relativ schlanken Finne mit langem Ballasttorpedo am Ende.

1 Eigenwillige Farbgestaltung (auf dem Prototypen), sonst gelungenes Design.

Foto: Werft



Damit segelt die Salona 41 wie gesagt hervorragend; wer wirklich das Letzte aus ihr herausholen möchte, wird dann wohl die Rennversion mit 2,60-Meter-Kiel (und Kohlefasermast) wählen. Die bisherigen Platzhirsche auf den Regattabahnen müssen sich, das hat schon die vergangene Saison eindrucksvoll gezeigt, jedenfalls verdammt anstrengen, wenn sie hier noch mithalten wollen. Und das gilt auch schon für die Standardversion mit moderatem Tiefgang und Alumast.

Auch unter Deck muss sich eine Salona ganz gewiss nicht hinter irgendeiner lange etablierten Marke verstecken. Die 41 ist sehr elegant designt und ausgebaut, hell und klar, dennoch bleibt es auch hier ein hundertprozentiges Segelboot und versucht nicht, auf Hotelloobby oder Ferienappartement zu machen. Handläufe sitzen überall dort, wo man unterwegs hingreifen möchte, um sich festzuhalten, es gibt ausreichend Luken und Fenster zum Öffnen, die Pantry ist zwar gross, funktioniert aber auch auf See, und dazu gibt es einen ordentlichen Navigationstisch. Ausserdem gibt es zwei WC- und Duschräume, in denen man sich bewegen kann und, auf dem von uns gesegelten Schiff, drei Doppelkabinen im

üblichen, hundertfach bewährten Layout. Der Salon ist ausreichend gross, an Steuerbord befindet sich ein kurzes Sofa mit einer kleinen, als Bar geeigneten Anrichte und an Backbord der Tisch mit grossem U-Sofa drumherum. Dieser Bereich lässt sich bei Bedarf in eine zusätzliche Doppelkoje verwandeln. Volle Punktzahl für die Einrichtung, die zwar nicht überrascht, die aber einwandfrei und ganz offenbar sorgfältig entworfen und gebaut ist. Gehen wir zurück an Deck, wo sich ja eh das Leben an Bord abspielt. Das Cockpit ist entsprechend gross mit viel Platz zum Segeln und für das genüssliche Hafenleben unter freiem Himmel (es gibt zum Beispiel einen grossen Cockpittisch). Der Rudergänger hat auch einen guten Platz, entweder auf dem Seitendeck sitzend oder auf der Bank quer über dem offenen Heck, die ein Doppelleben als Passerelle führt. Das Ding lässt sich nach achtern ausschwenken, so dass man plötzlich eine, wenn auch schmale, Gangway an Land hat. Es funktioniert auch deswegen so gut, weil diese Bank mit einer starken Feder ausgerüstet ist, die sie in etwa in der Waage hält, so dass sie einem nicht gleich mit dem entfernten Ende ins Wasser klappt.

Die Platzhirsche müssen sich anstrengen!

Der Doppelsteuerstand funktioniert hier ganz hervorragend. Nicht nur hat der Steuermann jeweils einen sehr guten Überblick von Luv oder Lee aus, auch kommt man sehr leicht an Bord (von achtern) und bis zum Niedergang durch. Auch beim Segeln hilft das, es erleichtert das Alleinesegeln und das Leben im Hafen sowieso. Ein Alptraum sind im Vergleich dazu die mannshohen Riesenräder vergangener Zeiten, an denen man sich nur akrobatisch vorbeischlingeln konnte und die womöglich auch noch in einer vertieften Delle im Cockpitboden stecken mussten, in der dann auch unweigerlich Leinen und anderes Zeug verschwand. So hat man als Steuernder vom luvseitigen Deck aus nicht nur den Lenker, sondern auch die Travellerleine gut im Griff, falls man die bei böigen Am-Wind-Kursen bespielen möchte. Was auf diesem Boot fehlte, waren wieder einmal Fussstützen am Boden – das allerdings nur, weil sie angeblich nicht in irgendeinen Transporter hinein gepasst hätten. Vertrauen wir also darauf, dass diese, vor allem auf Kundenwunsch, in Zukunft auf jeder Salona 41 angebaut werden! Die Grossschot wird über das bewährte «German-System» gefahren, also vom Baumende nach vorne, dann hinunter an Deck und an beiden Seiten nach achtern, ins Cockpit, auf zwei Winschen, eine an jeder Seite. Hier läuft die Schot sogar recht elegant in einem Kanal unter Deck und taucht erst kurz vor der Winsch wieder auf – diese steht jedoch etwas zu weit vorne. Ich komme vom Rad aus zwar heran, aber nur mit Verrenkung und weil ich keine ganz kurzen Arme habe. Besser wäre es, die Winsch dichter an das Rad heranzustellen. Der Grossschottrimmer, falls man den auf Regatten mitnimmt, hätte auch dann noch genug Platz, vor allem aber könnte die Person vom Rad aus das Grosssegel fahren. Ausserdem liesse sich dann vermutlich der Backskistendeckel beim Öffnen weiter umklappen. Das ist das Stichwort für den Stauraum, der auf der Salona 41 in zwei Backskisten und zwei Stauräumen unter Klappen im Heck recht üppig ausfällt. Kurz auch die anderen Standards: Alle Decksluken sind bündig eingebaut, der Fockroller von Harken ist unter Deck eingebaut, die Ankerwinsch sitzt ebenso versteckt im Ankerkasten, das Achterstag wird durch einen Navtec-Hydraulikzylinder getrimmt. Also soweit alles ordentlich. Der Traveller ver-

läuft übrigens auf dem Cockpitboden, direkt vor den zwei Steuerrädern. Im Hafen wird er auf eine Seite gefahren und dann mit zwei kleinen Teakbrettern abgedeckt. Das ist ebenso genial wie einfach und wirkungsvoll. Auf dem Kajütsdach sitzt eine grosse GFK-Kappe, unter der die Fallen und Strecker vom Mast aus nach achtern laufen – leider nicht alle davon in den dafür vorgesehenen Öffnungen an der Vorderseite der Abdeckung. Macht es einen Unterschied? Nicht wirklich. Vermutlich ist diese Anmerkung nur Indiz des ebenso lästigen wie kleinlichen Perfektionismus. Oder der Versuch, auf einem sehr solide designten, ordentlichen und sehr schnell segelnden Schiff dann doch noch eine kritische Bemerkung loszuwerden? ■



Foto: Wert

Y SALONA 41

DAS BESONDERE DETAIL

Die ausklappbare Gangway im Heck, die ein Doppelleben als Sitzbank führt. Und die Traveller-Abdeckung im Hafen. Einfach und gut.

DIE YSB-MEINUNG

Die Salona 41 ist ein sehr solider und sehr gut segelnder Performance Cruiser (für alle, die diese Bezeichnung nicht mögen: ein schnelles Fahrtenschiff mit Regattapotenzial), das auch im Preis gut liegt. Es ist geeignet zum Familiensegeln, weil man das Boot auch entspannt fahren kann. Wobei man mit vier bis fünf Kumpels auch mal heisse Rennen, und die dann auch durchaus vorne, segeln kann. Eine Yacht ganz auf der Höhe der Zeit, schön ausgebaut, gut verarbeitet, dabei schnell und vergleichsweise preiswert.

- 1 Edler und funktioneller Innenausbau.
- 2 Dieses Schiff hat Power!
- 3 Klassischer Navigationstisch.
- 4 Es gibt zwei WC- und Duschkabinen.
- 5 Hier lässt es sich leben und schön segeln.