

DET BÄSTA OM BÅDE MOTOR- & SEGELBÅTAR

Nr 8 • Augusti 2012 51:a årg
59:90 KR • 79:90 NOK • 6,95 EURO

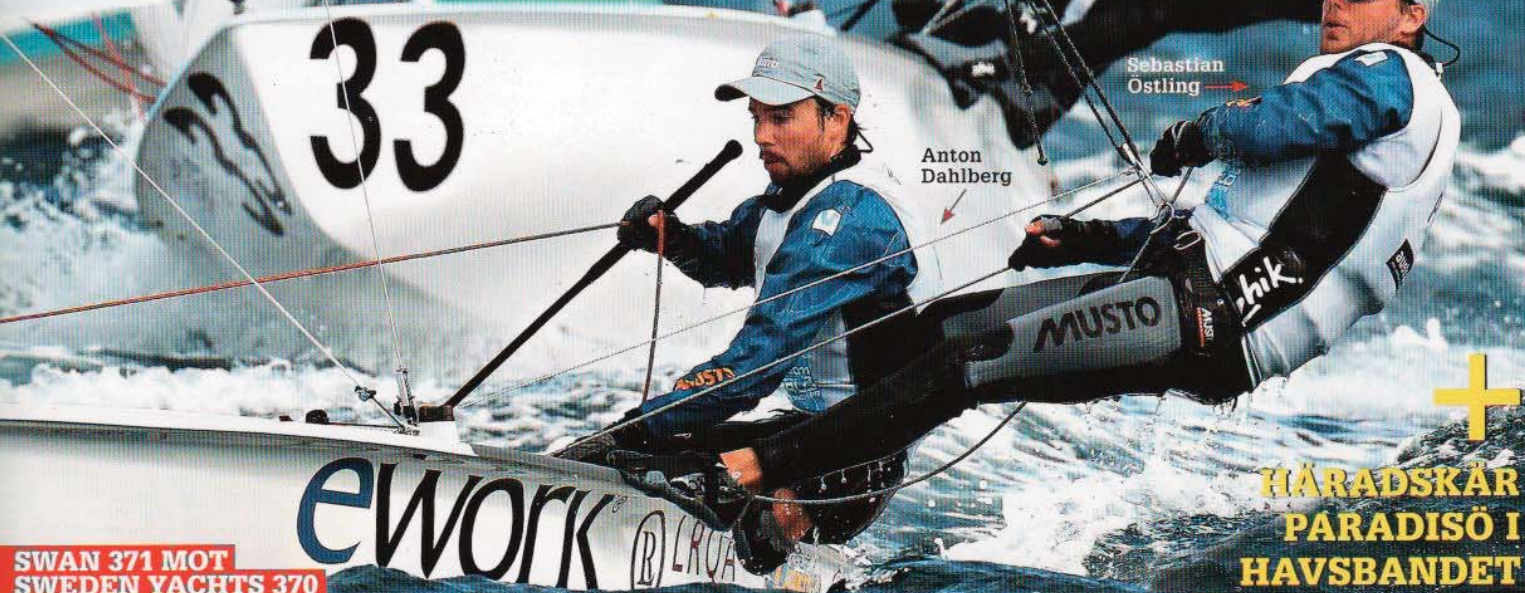
Båtmytt

BUSTER MAGNUM SUPER
En fullträff!

SAARE 38
Gedigen
långseglare

CRESCENT 491 SC
MOT MICORE 500 SC
Somriga
badbåtar

KÖR SNÅLT
med smarta instrument



Sebastian
Ostling

Anton
Dahlberg

SWAN 371 MOT
SWEDEN YACHTS 370

Begagnad
lyx håller än

+
HÄRADSKÅR
PARADISÖ I
HAVSBANDET

LEGENDAREN SUNE
CARLSSON I NÄRBILD

TIDSAM
0680-08



OS-special

10 SIDOR!

Seglarna * Banorna * Klasserna * Sändningstiderna

TEST

SAARE 38



Den konventionella placeringen av fallvinschar och avlastare på taket ordnar snabbare justeringar. Räckre vid nergången är alltid praktiskt.

Estniska Saare 38 kan mäta sig med kända Orustbyggen. Hon har gedigen mahognyinredning och seglar minst lika väl, men är betydligt billigare. Därtill försedd med snickarbod.

Text & foto: Curt Gelin



Pålitlig

På ön Saarema, fem timmar med bil från Tallinn, ligger varvet Saare Paat som sent i höstas presenterade sin andra nyhet på bara fyra år – Saare 38. Den följer samma stil som Saare 41, kandidat till European Yacht of the Year 2009. 41:an vann inte, men stilen och standarden fick fina kommentarer av juryn och gav inspiration till lillasystemen.

Konceptet lyder gedigen långfärdsbåt, och eftersom 38:an har aktersittbrunn och rejäl rigg kon-

kurrerar den med kändisar som Hallberg-Rassy 372, Xc 38 och Malö 37.

Grundpriset på 2,4 miljoner kronor är högt i sig och dubbelt så mycket som för en fransk eller tysk båt av samma längd, men priset ligger nästan en halv miljon lägre än för närmaste konkurrent. Så vad gör den så mycket billigare?

Båten byggs i Estland där kostnaderna är lägre. Det gör också att man kan lägga många timmar på att bygga väl och välja extra fin mahogny i inredningen. Till saken hör att

Med noll designtricks
talar linjerna själva.
Med fockskenan på taket
blir skotvinkeln snäv och
inga brytblock behövs.



Långsegglare

Saare som märke bara är fem år, en uppstickare med andra ord. Ansvarige Peter Säask började dock med träsnipor för 25 år sedan, byggde också Finngulf 28, men ville ha ett eget märke, en kvalitetsbåt för kräsna köpare, och beställde 41:an av finske konstruktören Karl-Johan Stråhlmann.

I dag bygger 33 anställda 10–12 båtar om året och 38:an tar hela 4 200 timmar att bygga – det är långt mer än för andra kvalitetsbyggen. Med hur står den sig då vad gäller linjer, seglingsegenskaper, ut-

rymmen, byggkvalitet och utförande i förhållande till priset?

Trygghetskänsla

Vi börjar med designen. Båten är traditionell och trevlig att se på med sina långfärdshöga fribord, fint språng, klassiskt kantiga ruff och proportionerliga segelplan. Skrovrutorna bidrar till att båten ser både modern och tidlös ut.

Testet i 5–6 meter per sekund utanför Saarema visade på god styvhet, värdig gång och fin fart. Vi gjorde goda 6,8–7,1 knop med 90

grader mellan slagen. Kryssvinkeln ger inte fullt samma VMG – fart mot mål – som konkurrenterna, men 8,3 ton båt rör sig väl med fint glid. Trygghetskänslan, lugnet på kurs, greppet i vattnet och att båten skär sjön skönt utan att stampa är som det ska vara på en långfärdsbåt. Konstruktören verkar ha balanserat segelkraft och stabilitet väl.

Min enda fundering gäller rodertrycket. Kontakten och gensvaret i styrningen är förträfflig och ratten frihjulär fint tillbaka efter ett slag. Men trots 130 centimeter ratt

var trycket lite för stort. Det ironiska är att varvet i höstas fick höra att båten var för neutral och gjorde ett nytt roder med mindre förbals till i år. Bakåtlutning av masten kan minska trycket, annars kan det gamla rodet beställas – varvet anpassar 38:an efter önskemål.

Sparsmakade seglare finner flera goda lösningar ombord. Som skotbalken vid ratten, där rorsman och gast skotar storen lika bra och har maximal kraft från fästet i bomnocken. Balken är lätt att kliva över och går att koppla selen i. Akters-



Höga sargar, breda bänkar och skotbalk innebär gammal god bekvämlighet, inget snubbel och fin kontroll



Luckan i aktern ska rymma flotten och ger enkel passage till den inbyggda badbryggan.



Nersänkt ankarspel och Furlex ur vägen ger smidigare passage.

argens mitt går att ta bort för att nå badbryggan och hoppa i land stadigare än med nerfällbar dito. Genuavinschärna var Harken 50 på testbåten, 46:or är standard och exempel på att varvet inte sparar utan väljer det som behövs.

Även teakdäcket är välgjort med 8-millimetersribbor som är vakuumlimmade, nåtade och ramade. Att teaken går ut till relingslisten gör att grönlager inte får fäste.

Furlex genom däck innebär att rullen är ur vägen, och den originella pallen vid masten gör att du når storfallet och att elkablar och ven-

tilatorer skyddas. Dessutom visar perfekt polerade rostfria pulpitar och mantägsstötter och en ovanligt stöddig rattpedestal att varvet plöjt ner omsorg i båten.

Riggen är konad för att man ska spara vikt, går genom däck och stör inte då den står inne på toaletten. Läckage från masten tar duschens avlopp hand om.

PLUS

- + Lugn gång
- + God stabilitet
- + Gedigen inredning
- + Snickarbod standard

MINUS

- Mörk salong
- Korta salongskojer
- Rodertrycket

Flärdfritt
Under däck skiljer sig Saare 38 från flertalet i att toaletten ligger midskepps. Det ger större salong, större pentry och masten är ur vägen. Visst är det längre dit under gång,

men avskildheten blir bättre och stolen står långskepps, det vill säga går att använda under gång.

Utförandet håller hög klass med khayamahogny med samma färg och ådring på skott, luckor och fronter. Lackfinishen är lyxdjup och klassiskt rundade hörn, böjlimmade lister och nåtade durkar ger fin känsla. Dock saknar inred-

ningen flärd, lite kontinental design kunde ha satt piff. I gengäld är den underliggande kvaliteten hög med skåpluckor, fronter och dörrar i honneycomb (ultralätt cellplast) med fanerat ytskikt för att spara vikt. Lika udda är att huvudskottet är i björkplywood, laminerat mot skrovet och däck och sedan klätt med faner. Starkt och snyggt.

Laminatet speglar varvets ambitioner i form av NPG-gelcoat, spärrskikt i vinylplast, 19-millimeters balsa som distansmaterial och klar gelcoat under vattenlinjen för att slippa osmos. Nerbyggt skrov med 14 stycken 24-millimetersbultar, stora brickor och bottenram i massiv plast med höga långsgående balkar på bägge sidor om kölen ger kölen styrka.

Finns då inget att anmärka på? Jo, men mest smått: salongskojerna har inte full liggilängd, pentryt är lite lågt, segel ingår inte, det finns bara en taklucka och båten har bara en akterkabin. Å andra sidan är Saare 38 först med snickarbod bakom pentryt – ett klart mervärde vid långfärd.

För långsegling känns Saare 38 rätt: den har tyngden i gången, greppet i vattnet och farten, det som vi som vill segla håller högt. Byggkvaliteten är hög och utförandet behagar träfrälsta. Bara flärden saknas. ●



Troget långsfärdsidalet är friborden höga, men för fart är stäven smal och djup.



FAKTA

SAARE 38

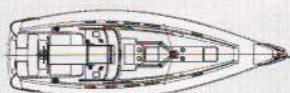
Längd ö a	11,40 m
Längd v l	10,16 m
Bredd	3,66 m
Deplacement	8 300 kg
Kölvikt	2 950 kg/35 %
Djupgående	1,95 eller 1,80 m
Segelyta stor + fock	76,5 kvm
Masthöjd	17,78 m
Vatten	220 liter
Bränsle	200 liter
Motor	VP 40 hk
Design	K-J Stråhlmann
Tillverkare	Saare Yachts
Importör	Glommens Marina
Hemsida	www.glommensmarina.se
Baspris	ca 2 443 806 kr
Semesterredo enligt varvet	ca 2 825 000 kr

MÅTT

Sittbrunnsbänkar	133 x 45 x 35 cm
Ståhöjd	190 cm
Pentryhöjd	88 cm
Akterkoj	220 x 122 x 55 cm
SB Salongskoj	194 x 65 cm
BB Salongskoj	198 x 65 cm
Förpik	200 x 70/120 cm

PRESTANDA

Kryss 3 m/s	5,20 knop
Slör 3 m/s	3,50 knop
Kryss 10 m/s	7,15 knop



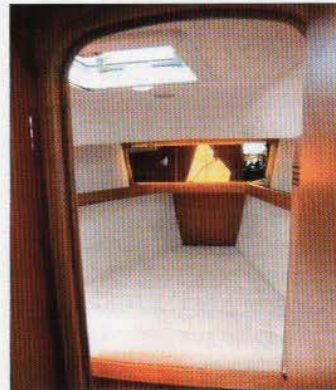
Fin mahogny, böjlimmade lister och fyra lacklager. Extra taklucka går inte att få, men klädda taksräcken.



Kraftig kantlist på kartbordet och durk i jatobaträ med nåt i wengé är äkta lyx.



Med toaletten midskepps står stolen praktiskt längskepps och duschen är skapligt stor.



Med 70 centimeter i fotändan och 2 meters liggglängd är förpiken bästa sovplatsen.



Flushmonterade luckor är elegant och snickarbod akterut praktiskt på långfärd.