

Kleine Schwester

Kontinuität. AD Boats hat mit der Salona 37 eindrucksvoll bewiesen, dass man erfolgreiche Performance-Cruiser zu bauen versteht. Ob das bei der 34er auch so gut gelungen ist?

Es ist keine große Kunst, eine schnelle Yacht zu bauen. Dazu braucht man lediglich ein ordentliches Unterwasser-Design und einen hochwertig gefertigten, möglichst leichten Rumpf, der die Kräfte eines tiefgehenden Kiels mit entsprechend hohem Ballastanteil und üppiger Segelfläche verwindungsfrei aushält. Das ist ziemlich leicht realisierbar, wenn der Preis keine Rolle spielt; deutlich schwerer, wenn er das nicht tut. Und noch schwerer, wenn die Yacht auch vernünftige Cruisingqualitäten aufweisen soll. Performance-Cruiser nennt man Yachten, die all diese Eigenschaften irgendwie vereinen und es gibt kaum eine europäische Werft, die diesen Typ nicht im Programm hat. Die seit 2002 bestehende kroatische Werft AD Boats setzt ebenfalls auf dieses Konzept, besonders gut gelungen ist der Kompromiss bei der Salona 37. Das Schiff ist seit 2006 am Markt, wurde 2007 beim EYOTY-Contest zur Yacht des Jahres gewählt und hat sich bisher über einhundert Mal verkauft. Hilfreich dabei ist der gute (= hohe) IMS/ORC-Rennwert, der der Salona 37 bei Adriaregatten sogar in einer nicht optimierten, charterfähigen Version (mit Dacronsegeln) gute Chancen gegen hochgerüstete Eigneryachten gibt. Zahlreiche Siege bei Fahrtenseglerregatten zeugen davon, wichtiger sind

jedoch Erfolge bei hochrangigen Events. Heuer hat eine Salona 37 sogar die stark besetzte Klasse ORC 670 bei der Copa del Rey gewonnen, allerdings in der neuen, leichteren ibc-Ausführung (Infusionsbauweise, Carbon-Rigg); ein herausragender Erfolg.

SOLIDES RÜCKGRAT. Für die in einem Vorort von Split gelegene Werft, die heuer insgesamt rund 35 Einheiten produzieren wird, lag also nichts näher, als das Konzept auch bei der kleineren Salona 34 umzusetzen. Das Schiff wurde prompt bei der EYOTY-Wahl „nominiert“ und kam ins Finale. 16 Stück hat AD Boats trotz Krise von diesem Modell bereits verkauft. Es wurde ebenfalls von J&J Design gezeichnet, ist aber mit zehn Metern Rumpflänge 1,30 Meter kürzer und deutlich schmaler als die 37er. Der Kajütaufbau wirkt daher vor allem vor dem Mast etwas fülliger und das Schiff sieht daher nicht ganz so gut aus wie ihre größere Schwester.

Die inneren Qualitäten sind jedoch durchaus vergleichbar. Neben einer in den Rumpf geklebten Innenschale aus GFK verstärkt das Fundament ein Nirorahmen, der Kiel- und Riggkräfte aufnimmt und durch die Verschraubung mit dem Kiel auch die GFK-Schale am Rumpf fixiert; eine Delamination der Innenschale ist so-

mit nahezu unmöglich. Das Hauptschott wird seitlich am Rumpf anlaminiert, oben und unten allerdings nur eingeklebt. Dass AD Boats wirklich solide baut, bewiesen einige zum Teil schwere Grundberührungen, welche die betroffenen Salona 37 – relativ – unbeschadet überstanden.

Seglerisch hat die Salona 34 ebenfalls gute Voraussetzungen, denn mit einem GPH von 646 als ORC-Rennwert für die Racing-Version (leichtere Infusionsbauweise, höherer Mast, T-Kiel mit Bleibombe etc.) liegt sie klar über der Konkurrenz wie X-34 oder Dehler 34, auch deutlich über der Elan 340. In der Normalversion liegt das GPH etwa bei 655). Mit dem im America's Cup erfahrenen Karlo Kuret am Steuer hat die Salona 34 schon einige nationale Regatten gewonnen, international gibt es einen Klassendritten bei der Zentraleuropäischen Meisterschaft. Kuret meint, das Schiff wäre ein bisschen zu steif und würde etwas weniger Blei in der Bombe vertragen. Im Cruisingeinsatz dürfte man das etwas anders sehen.

Wir haben das Schiff in der Racing-Version bei 8 bis 14 Knoten Wind gesegelt und uns dabei vor allem am exzellenten Ruderfeeling erfreut. Knackig-direkt lässt sich die kleine Yacht sehr präzise steuern. Am großen Rad sitzt man ausgezeichnet und kann sich hervorragend

abstützen. Im Stehen vermisst man allerdings eine Fußstütze und außerdem stört das Hahnpot des Achterstags (das beim Testschiff wie der Niederholer zu wenig untersetzt war). Die direkt auf den Harken-Traveller geführte Großschot würde man sich lediglich mit einer Feinvertstellung wünschen, sonst passt hier alles. Harken-Hardware ist Serie, der Genuaholepunkt vom Cockpit aus verstellbar. Die Schot der 105 %-Genua wird übrigens zwischen Ober- und Unterwant gefahren und damit

