



Die Sportlichkeit steht im Fokus. Doch auch **Fahrtensegler sind angesprochen**



Barriere. Die Steuersäulen schränken die Bewegungsfreiheit ein. Der Traveller läuft versenkt, der Kanal wird im Hafen abgedeckt. Die beiden Räder lassen einen breiten Durchgang

großen Genua ausspielen. Knapp 7 Knoten an der Kreuz bei einem Winkel von 40 Grad zum Wind sind gute und vielversprechende Leistungsdaten. Salona Yachts gibt sich auch mit den neuen Schiffen bezüglich des Riggkonzepts konservativ. Die Wanten werden immer noch innen, nahe am Kajütaufbau, in den Rumpf eingeleitet. Damit kann ein Vorsegel mit 140 Prozent Überlappung gefahren werden. Bei der Konkurrenz in der Klasse der Performance-Cruiser sind die Riggs mittlerweile fast durchgängig direkt am Rumpf abgespannt und die Vorsegel damit auf eine Überlappung von maximal 106 Prozent beschränkt.

Die große Genua der Salona 41 bringt vor allem bei leichteren Winden einen Gewinn. Der Nachteil: Bei mehr Druck muss das Segel zügig entweder ein Stück weit eingerollt oder gegen ein kleineres Vorsegel getauscht werden. Zudem sind die Schotwege länger, was die Crew im Manöver fordert. Allerdings werden schon ab Werk die langen Schotschienen seitlich auf das Deck gebolzt. Damit hat der Kunde die freie Wahl bei der

Größe, dem Schnitt und der Ausrichtung der Garderobe. Aus diesem Grund gehören die Segel auch nicht zum Lieferumfang. Sie müssen optional nachgeordert werden, was bei Performance-Cruisern aber üblich ist.

Segeln mit Crew im Fokus

Tadellos ist das Layout im Cockpit sowie die Wahl und die Anordnung aller Beschläge,

Das Cockpitlayout ist für Mannschaften tadellos. Familien- und Solosegler haben's aber schwerer

Blöcke, Klemmen und Winschen. Salona übernimmt auch hier die vielfach bewährte und für sportlich ausgerichtete Boote gebräuchliche Anordnung. Das heißt: primäre und sekundäre Winschen für Genua- und Großschot auf dem flachen Süll; Fallen und Trimmleinen auf dem Dach. Die Winschen sind groß genug, um auch die große Genua bei Druck noch dichtkurbeln zu können. Wer gemütlicher segeln will, kann sich optional Elektro-Antriebe einbauen lassen.

Das German Cupper System für das Großsegel ist auch hier Standard, es verläuft unter Deck. Musste bei der größeren 44er noch eine hohe Reibung der Leinen in den Kanälen bemängelt werden, ist auf der Salona 41 bei der Großschot so gut wie kein lästiger Widerstand mehr zu spüren.

Das Cockpitlayout ist auf Segler zugeschnitten, die gern mit Mannschaft segeln. Die Plicht ist groß genug, an den Winschen arbeitet man unverkrampft, und achtern sitzen Großschoter und Steuermann in ergonomisch günstiger Position nebeneinander auf dem Süll. Die wichtigen Trimmelemente wie Großschot, Traveller und Achterstag sind gut zu erreichen.

Einen kleinen Mangel allerdings übernimmt die 41er von ihrer größeren Schwester: Die Säulen der beiden Steuerräder sind seitlich an die Cockpitwand gebaut und blockieren so den Rudergänger in seiner Bewegungsfreiheit nach vorn. Will er zum Beispiel die Großschot bedienen, muss er sich entweder stark verrenken können oder den Platz am Steuer verlassen. Die doppelten Räder sind auffällig klein, was aber nicht weiter stört und in diesem Fall auch das Steuergefühl kaum negativ beeinflusst. Die Vorgängerin Salona 42 hatte noch ein großes, im Boden versenktes Rad.

Der Traveller liegt jetzt direkt auf dem Cockpitboden und ist sogar vertieft montiert. Der Graben ist zwar ein Dreckfänger, kann aber gespült werden und ist dazu drainagiert. Besonders hübsch: Der Kanal lässt sich im Hafen mit passenden Abdeckungen schließen. Das sieht klasse aus und verhindert Ver-

letzungen der Zehen. Die Brücke am offenen Heck ist demontierbar und dient zugleich als Passarelle. Als Option ist wie beim Testboot eine ausschwenkbare Version erhältlich. Die Mechanik dafür erscheint ausgereift, die Funktionsweise ist tadellos.

Gefallen können auch die großen und bündig versenkten Luken. Die Klappe auf dem Vordeck ist mit einer Diagonalen von 68 Zentimetern zudem groß genug, um bei der Regatta den Spinnaker oder den Gennaker

ins Vorschiff zu bergen. Allerdings sind die Luken von außen kaum greifbar und nur mit Mühe oder Werkzeug zu öffnen. Dieser Sachverhalt wurde bei der 44er ebenfalls schon bemängelt.

Wie alle Salonas erhält natürlich auch die 41er einen robusten Stahlrahmen als Aussteifung des Kaskos und zur Aufnahme der Kräfte von Wantenpüttingen und der Aufhängung des Kiels. Bei den neuen Booten der Werft ist diese Struktur noch stärker geworden, ein Gitter von Stringern und Wrangen vom Hauptschott bis zurück zum Niedergang. Die Konstruktion wird auf einer Helling geschweißt und danach mit Plexus in die Schale eingeklebt und teilweise zusätzlich anlaminiert. Bei diesem Prozess bleibt der Rumpf noch in der Bauform, damit keine Spannungen auftreten.

Gebaut wird das Boot in GFK-Handauf- lage, oberhalb der Wasserlinie als Sandwich- konstruktion. Laminiert wird die Standard- version mit Iso-Polyester. Als Option bietet Salona eine höherwertige Verarbeitungs- weise im Vakuuminfusions-Verfahren mit

Vinylesterharzen an. Der Aufpreis dafür wird mit rund 8800 Euro berechnet. Diese Varianz beim Bauverfahren wird ergänzt durch eine ganze Palette von möglichen Kielen. Der Standardtiefgang beträgt zwei Meter, die Flossen sind in Gusseisen oder Blei erhältlich, Versionen mit 1,75, 2,25 und 2,68 Metern lieferbar.

Vielfalt in konservativer Anmutung

Überdies ist auch die Salona 41 in einer speziellen Regattavariante namens IBC zu ordern. Bei dieser Ausführung ist der Kohle- faser-Anteil im Rumpf größer und das Schiff damit deutlich leichter. Dazu kommen ein Carbonrigg sowie ein gewichtsoptimierter Innenausbau. Standardisiert allerdings ist die IBC-Version nicht, sie richtet sich in der Ausstattung ganz nach den Sonderwünschen des angehenden Eigners. Entsprechend gibt es dazu im Vorfeld keine Preisangaben.

Vielseitigkeit und Wandlungsfähigkeit beweist Salona auch bezüglich des Interieurs. Es sind vier verschiedene Layoutvari- anten zu haben, mit zwei oder drei Kabinen

in Kombination mit einer oder zwei Nasszel- len, wahlweise achtern oder vorn – im Ver- gleich zu den Wettbewerbern ein eher unge- wöhnliches Angebot. Die Testyacht war mit drei Kabinen und zwei Bädern ausgestattet, was das Vorschiff recht eng erscheinen lässt. Der Standbereich ist eingeschränkt und die Doppelkoje einseitig etwas kürzer. Mit zwei Metern Länge ist das Mindestmaß für Kom- fort aber trotzdem noch gegeben.

Bei der Eignerversion mit zwei Kammern verzichtete die Werft auf die zweite Achter- kabine. Stattdessen wurde das Volumen der Backskiste zugeschlagen, die einen integrierten Nassschrank aufweist. Zugleich ist das Bad tiefer ins Achterschiff hineingebaut, es kann so etwas größer ausfallen. Ein separater Duschbereich – bei Booten dieser Größe sonst gängig – ist aber selbst in dieser Ver- sion nicht vorgesehen.

Optisch bleibt der Innenausbau der Sa- lona 41 vergleichsweise konservativ und we- nig aufregend. Das Layout entspricht der üblichen Anordnung in der Klasse, was ja nicht schlecht ist, sondern nur bewährt. ➤

Nur auf Wunsch. Mit der zusätzlich erhältlichen Nasszelle wird es im Vorschiff eng, die Koje bleibt jedoch auch so genügend lang. Die Bäder sind eher klein, eine abgetrennte Dusche gibt es auch achtern nicht. Die Atmosphäre im Salon ist nüchtern und sehr funktionell. Der Ausbau in Teak ist eine Option, Standard sind Furniere aus Mahagoni



MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 40 Grad)	6,8 kn
60 Grad Windeinfall	7,8 kn
90 Grad Windeinfall	8,0 kn
120 Grad (mit Spinnaker)	8,1 kn
150 Grad (mit Spinnaker)	6,4 kn

Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft.), Wellenhöhe: Dünung ca. 1,0 Meter

Potenzial

STZ¹	5,4
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Hoher Mast und eine weit überlappende Genua. Die Segelfläche am Wind ist recht groß, entsprechend hoch ist dann die Segeltragezahl

Kojenmaße

Vorschiff	2,10 x 1,77/0,73 m	
Salon	2,27 x 0,64 m	
Achtern	2,04 x 1,46/1,12 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

Stehhöhe

Vorschiff	1,81 m	
Salon (Mitte)	1,95 m	
Nasszellen (v./a.)	1,78/1,85 m	
Achtern	1,89 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

Stauraum

Vorschiff	1510 l	
Salon, Pantry, Navig.	1500 l	
Achtern (jeweils)	510 l	
Backskisten	1035 l	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

Schalldruck

Plicht	74 dB(A)
Kajüte	71 dB(A)
Achternkabine	76 dB(A)
Vorschiff	61 dB(A)

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstzahl): 7,9 kn, 2560 min⁻¹

Die Varianz ist groß. Damit wird eine **breite Nachfrage** abgedeckt

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur J&J Design
CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 12,50 m
Gesamtlänge 12,50 m
LWL (Wasserlinienlänge) 11,45 m
Breite 3,84 m
Tiefg./Alt. 2,00/1,75, 2,25, 2,68 m
Theor. Rumpfgeschw. 8,22 kn
Gewicht 7,2 t
Ballast/-anteil 2,4 t/33 %
Masthöhe über Wasserlinie ... 19,1 m
Großsegel 53,5 m²
Rollgenau (140 %) 57,6 m²
Maschine (Yanmar) ... 29 kW/40 PS
Kraftstofftank Kunststoff, 170 l
Frischwassertank Kunststoff, 200 l
Fäkalientank Kunststoff, 40 l

Rumpf- und Decksbauweise
 GFK-Handlaminat (Iso-Polyester) als Sandwichkonstruktion (Schaumkern) oberhalb der Wasserlinie. Einlaminiertes Edelstahlrahmen. Option: Vinylesterharz und Vakuum-Infusionsverfahren

Yacht-BEWERTUNG

Ansprechender Performance-Cruiser für aktive Segler mit starken Leistungen unter Segeln. Das Raumkonzept innen zeigt sich wandlungsfähig, bleibt optisch aber konservativ

- Konstruktion und Konzept**
- + Variantenreich in Bau und Ausbau
 - + Solide Bauweise mit Stahlrahmen
 - + Vergleichsweise günstig

- Segelleistung und Trimm**
- + Viel Potenzial mit großer Genua
 - + Segelt ausgewogen am Wind
 - + Funktionierendes Cockpitlayout

- Wohnen und Ausbauqualität**
- + Gut zugängliche Stauräume
 - + Hohe Individualisierbarkeit
 - Keine abgetrennte Dusche

- Ausrüstung und Technik**
- + Hochwertige Ausstattung
 - + Viele Kielvarianten, auch in Blei
 - Position der Steuersäulen

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft 189 210 Euro
Standardausrüstung²: Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Anker/Kette, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank m. Absaugung **inkl.**
Segel (Groß + Genua) 7140 Euro
Segelkleid 642 Euro
Antifouling 2332 Euro
Segelklare Übergabe 3528 Euro
Preis segelfertig² **202 852 Euro**

Darüber hinaus im Preis enthalten
 Edelstahl-Badeleiter, Faltpropeller (Zweiflügler), elektrische Bilgepumpe

Generelle Garantie **2 Jahre**
Garantie gegen Osmose **5 Jahre**

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{VS^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition
 Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

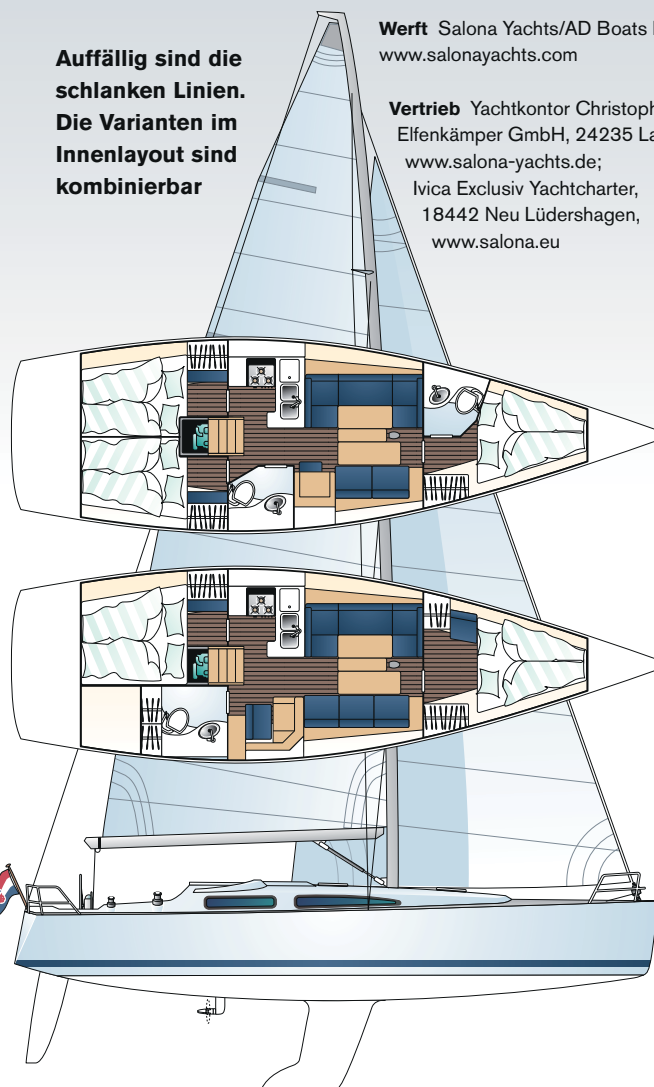
Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellb. Holeyunkte inkl.
Traveller mit Leinenführung inkl.
Elektrische Ankerwinde ... 2594 Euro
Rohrkicker inkl.
Achterstagspanner inkl.
Springklampen 274 Euro
Sprayhood 1809 Euro
Teak im Cockpit 4046 Euro
UKW-Funkgerät 827 Euro
Logge und Echolot 1154 Euro
Windmessanlage 1208 Euro
Autopilot 5890 Euro
Ladegerät inkl.
Landanschl. m. FI-Schalter inkl.
230-Volt-Steckdose (eine) inkl.
12-Volt-Steckd. in der Navi inkl.
Heizung 4641 Euro
Druckwassersystem inkl.
Warmwasser-Boiler inkl.
Dusche WC-Raum inkl.
Cockpitdusche 351 Euro

Komfortpreis² (inklusive YACHT-Komfort-Paket oben) **225 646 Euro**

Werft Salona Yachts/AD Boats Ltd; www.salonayachts.com

Vertrieb Yachtkontor Christoph Eifenkämper GmbH, 24235 Laboe, www.salona-yachts.de; Ivica Exklusiv Yachtcharter, 18442 Neu Lüdershagen, www.salona.eu



Auffällig sind die schlanken Linien. Die Varianten im Innenlayout sind kombinierbar

Zum Vorzeigen. Die Plexiglas-Abdeckung ist nur Show, gibt aber den Blick auf die Kielverschraubung frei. Der starke Stahlrahmen zieht sich bis weit nach achtern durch



Gute Arrangements und viel Stauraum bieten die Bereiche Salon und Pantry. Die seitlich angeordnete Navigation erscheint dagegen eher unglücklich geplant und ist nicht wirklich seegerecht. Speziell der zu kleine und deutlich zu schwache, schwenkbare Hocker ist fehl am Platz. Bei der Zweikabinen-Version mit dem Bad achtern fällt die Navigation größer aus und ist zudem in Fahrtrichtung eingebaut.



Der Preis von 189 210 Euro für das Standardboot wirkt in der Gegenüberstellung zur Konkurrenz günstig, insbesondere auch in Anbetracht der insgesamt ordentlichen Ausstattung, der gebotenen Ausbauqualität und der erhältlichen Varianten. In der Klasse kalkulieren die meisten Wettbewerber mit Preisen von 200 000 Euro an aufwärts. Ein aktueller Vergleich ist die neue Dehler 41, die preislich mithalten kann. Sie wird zur Markteinführung für 186 700 Euro angeboten und liegt damit auf Augenhöhe mit der Salona.

Die Salona 41 kann viel und bietet viel. Und dank einer ungewöhnlich hohen Varianz ist sie zudem in der Lage, ein großes Spektrum an Anforderungen abzudecken. Sportlich ambitionierte Fahrtensegler werden vielleicht schon mit dem Standardboot glücklich; anspruchsvolle Regattasegler können sich ihr Boot individuell auf ihre ganz besonderen Bedürfnisse hin zuschneiden. Das ist auch eine Form von Qualität.

Michael Good

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de, webcode: #62875

Bodensee InWaterBoatShow Yachting & Cruising



19. - 21. August 2011
«Marina Bottighofen»
bei Kreuzlingen/Konstanz



www.inwater-boatshow.com

Patronat: Wirtschaftsförderung Thurgau



Angebot des Monats **AUGUST**

ANNAPOLIS

PREIS-HIT

Timberland Bootschuh „Annapolis“

€ 129,00

nur **89,99** €

- handgenäht
- gewachstes Kernleder
- rostfreie Ösen

Alles an Bord

Ihr Boots- und Yachtausrüster seit 1745 • www.awn.de
A.W.Niemeyer • Holstenkamp 58 • 22525 Hamburg • Telefon 0180/525 97 97*
Hamburg • Kiel • Lübeck • Bremen • 2x Berlin • Dormagen • Bochum • Mannheim • Taufkirchen • Wiener Neustadt

0,14 €/Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.

Das Angebot ist nur gültig vom 1.-31. August 2011