



Saare 38

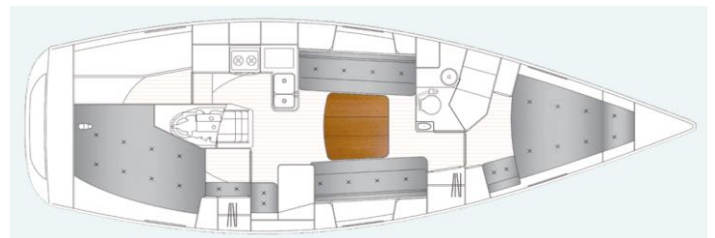
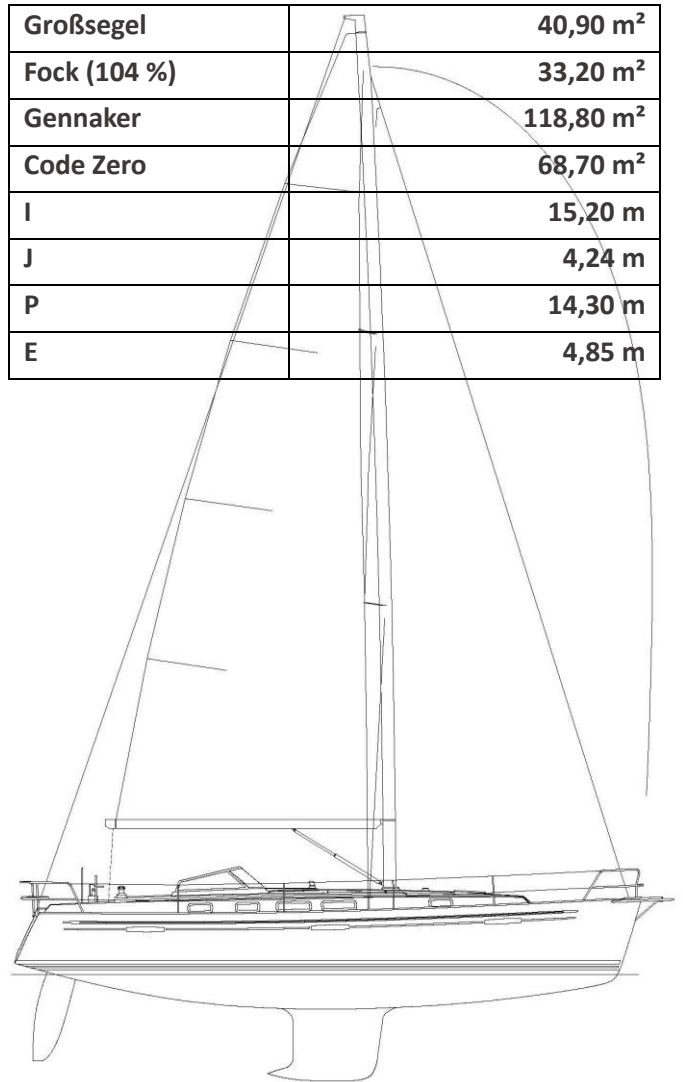
März 2020

CE Kategorie	A (weltweite Fahrt)
Länge über Alles	11,40 m
Länge Wasserlinie	10,16 m
Breite maximal	3,66 m
Tiefgang	1,95 m
Optionaler Tiefgang	1,80 m
Verdrängung	8,10 t
Ballast (Blei)	3,10 t
Motor	51 PS (37,5 kW)
Masthöhe über WL	17,07 m
Wassertank V4A	250 l (+ optional 100 l)
Warmwasserboiler	30 l
Dieseltank V4A	270 l (+ optional 100 l)
Fäkalientank V4A	60 l

Verbraucherbatterien	2 x 165 Ah AGM
Starterbatterie	1 x 66 Ah AGM
Ladegerät / Inverter	70 A / 1.600 VA
Lichtmaschine	115 A
Diesel Heizung	4.800 W

Stehhöhe im Salon	190 cm
Bugkojen Maße	
Länge	207 cm
Breite Fußbereich	46 cm
Breite Kopfbereich	169 cm
Achterkojen Maße	
Länge	222 cm
Breite Fußbereich	120 cm
Breite Kopfbereich	115 cm
Salonkojen Maße Bb.	
Länge Bb.	196 cm
Breite Bb.	66 cm
Salonkojen Maße Stb.	
Länge Stb.	196 cm
Breite Stb.	66 cm

Großsegel	40,90 m ²
Fock (104 %)	33,20 m ²
Gennaker	118,80 m ²
Code Zero	68,70 m ²
I	15,20 m
J	4,24 m
P	14,30 m
E	4,85 m



Saare Yachts

Saare Yachten werden in höchster Qualität in einer bewährten Kombination aus traditioneller Handwerkskunst und innovativen Baumethoden unter Verwendung der besten Materialien in individueller Kleinserie gebaut.

Rumpf und Deck werden im Vakuuminfusionsverfahren als Sandwichkonstruktion gebaut.

Seit einigen Jahren bereits haben wir den Bau unserer Yachten auf das Vakuuminfusionsverfahren umgestellt. Neben verbesserten Arbeitsbedingungen für die Laminierer wird das so hergestellte Produkt in jeder Hinsicht besser. Der Materialaufbau lässt sich mit den trocken in die Bauform eingelegten Glasfasern und Sandwichmaterialien (Divinycell Schaum) besser kontrollieren, die Harzmenge ist immer gleich, alle Lagen werden perfekt durchtränkt, das Laminat ist durch das Vakuum deutlich dichter und es treten keine Lufteinschlüsse auf. Die Folge davon ist ein etwas leichteres, aber dennoch deutlich stabileres und festeres Bauteil mit einem hohen Glas- / Harzverhältnis.

Alle Lamine werden ausschließlich mit Vinylesterharz hergestellt.

Der gesamte Rumpf und auch das Deck, aber auch allen anderen GfK-Teile, werden in der Werft Saare Yachts OÜ mit Vinylesterharz laminiert. Dieses Laminierharz ist etwa 300 mal hydrolysebeständiger als das übliche Polyesterharz. Damit sind Osmoseerscheinungen praktisch ausgeschlossen. Es liegt nahe an den technischen Qualitäten von Epoxidharz, ohne allerdings dessen Nachteile aufzuweisen. Unsere Saare Yachten werden mit einer normalen Gelcoataußenhaut gebaut, die Pflege und Reparaturen kleiner und großer Kratzer und Schäden sind so viel einfacher und kostengünstiger.

Wir bauen eine besonders feste und sichere Bodengruppe ein.

Für jede Saare bauen wir in einer speziellen Form die Bodengruppe, die aus Längsstringern, Längsschotten und großen, hohen Bodenwrangen besteht, als GfK-Konstruktion. Ganz bewusst verwenden wir in diesem Bereich aus technischen Gründen keinen Stahl. Dieses passgenaue Bauteil wird in den Rumpf gesetzt und mit großem Aufwand mit sehr vielen Laminatlagen und Winkellaminaten am Rumpf und in der tiefen Bilge einlaminiert. Diese Bodengruppe bildet das Rückgrat der Yacht, sie nimmt die Lasten vom Kiel und dem Rigg auf. Diese stabile Bodengruppe sorgt maßgeblich mit dafür, dass sich eine Saare Yacht auch in schwerer See nicht verwindet, stöhnt und ächzt.

Die Rumpf- Deckverbindung ist voll umlaufend laminiert.

Auch die Verbindung von Rumpf und Deck fertigen nur noch sehr wenige Werften in dieser Form. Das Deck wird über einen hohen Flansch mit dem Rumpf verklebt und zusätzlich von innen über die gesamte Länge mehrlagig überlaminiert. Rumpf und Deck bilden auf diese kraftschlüssige Art zusammengefügt eine Einheit. Die gesamte Konstruktion wird noch verwindungsfreier, steifer und fester.

Die Schotten sind beidseitig am Rumpf und am Deck anlaminiert.

Die Schotten sind beidseitig am Rumpf und auch am Deck anlaminiert und sind somit auch Teil der tragenden Struktur einer Saare Yacht. Alle Innenflächen in der gesamten Yacht werden zweifach mit Topcoat beschichtet. Auch die **Scheuerleiste** ist Teil des Rumpfes, sie ist massiv gefüllt und kann harte Stöße viel besser aufnehmen, als ein dünnes Edelstahlprofil oder eine Teakleiste.

Der Bleikiel ist sicher in der tiefen Bilge verbolt.

Die tiefe Bilge sorgt nicht nur dafür, dass der Bleikiel einen tiefen Schwerpunkt hat und damit ein hohes aufrichtendes Moment erzeugt, sondern sie bietet mit einem weich gerundeten Verlauf des Rumpflaminats die größtmögliche Sicherheit für die Einleitung auch außergewöhnlicher Kräfte, wie z.B. bei einer kräftigen Grundberührung.

Der Innenausbau wird in bester, traditioneller Handwerksarbeit hergestellt.

Feinste Khaya Mahagonifunieri (alternativ liefern wir den Innenausbau auch in heller europäischer Eiche) und Massivhölzer, formverleimte Kanten, Rundungen und Einfassungen, sehr genaue Passungen, sorgfältig anlaminierte Schotten und eine traditionelle mehrfache Lackierung bieten eine Qualität, wie man sie heute im Yachtbau kaum mehr finden kann.

Die Türen und Schranktüren werden als Honeycomb-Sandwichkonstruktion gefertigt. Der Gewichtsvorteil und die verwindungsfreie Konstruktion rechtfertigen diesen hohen Aufwand.

Im gesamten technischen Bereich verwenden wir die besten Komponenten.

Das Rigg von **Selden** aus Schweden ist mit zwei Salingspaaren sicher verstagt. Die **FURLEX** Vorsegelreffanlage sitzt unter Deck. So wird auch der Durchstieg an Bord viel komfortabler. Die Reffleine kann auf Wunsch ganz elegant unter Deck bis zur Fallwisch geführt werden.

HARKEN liefert unsere großen Winschen, die Schotschiene für das Vorsegel sitzt auf dem Kajütdach. Eine hervorragende Höhe am Wind ist die Folge, ein freies Laufdeck ein sehr angenehmer Nebeneffekt.

Die Radsteueranlage von **JEFA** mit einer Schubstangensteuerung überträgt die Bewegungen am Rad ganz direkt ohne Schlupf auf den Ruderquadranten. Aufgrund des hervorragenden Rumpfdesigns und einer gemäßigten Breite der Yacht ist das Schiff bei allen Bedingungen leicht zu steuern und der Autopilot weist auf allen Kursen nur einen geringen Stromverbrauch auf.

Unser großzügig dimensionierter Einbaudieselmotor kommt von **Volvo**. Der Schalthebel sitzt gut erreichbar auf der Steuerbordseite der Steuersäule. Der Dieseltank ist mit einem elektrischen Sensor ausgestattet, der den Füllstand auf dem SIMARINE Display am Kartentisch darstellt. Zusätzlich bauen wir einen klassischen Peilstab ein. Der Tank ist aus Edelstahl.

Der neue elegante Rahmen der **Windschutzscheibe ist aus Edelstahl** gefertigt. Elegant und stabil ist diese Konstruktion, die Scheiben sind aus Sicherheitsglas, ein VA-Handlauf ist am Rahmen befestigt und die serienmäßige Sprayhood bietet besten Schutz bei schlechtem Wetter.

Serienmäßig ist eine kräftige Dieselheizung von **Eberspächer** in unseren Yachten eingebaut. Rumpf und Deck sind außergewöhnlich gut isoliert, so ist eine Saare Yacht auch perfekt für die Hitze im Süden und für Fahrten im hohen Norden geeignet.

Raymarine Navigationselektronik hat sich seit Jahrzehnten bewährt. Im Standardlieferumfang ist das Log u. Echolot 170s enthalten.

Selbstverständlich sind unsere Yachten mit einem Landstromanschluss, mit Ladegerät/en, einer galvanischen Trennung vom Landstrom, sowie vielen USB-, 12 V und 230 V Steckdosen ausgestattet. Die Positionslampen, aber auch alle Innenlampen sind mit LED Technik ausgerüstet. Eine indirekte LED-Beleuchtung im Salon kann gedimmt werden.

Schon im Standard liefern wir große Batteriekapazitäten mit langlebigen AGM-Batterien. Überall finden sich verzinnte Kabel.

Saare Yachten sind zeitlos elegant, sie segeln einfach und sicher, sind sportlich mit angenehmen Bewegungen auch bei starkem Seegang. Der gemäßigte Freibord und die nicht zu große Breite unserer Yachten machen Hafenanläufe auch bei starkem Wind unkompliziert und auch mit kleiner Crew leicht beherrschbar. Unsere Yachten werden besonders sorgfältig und aufwändig gebaut, sie sind langlebig und nachhaltig.

Selden Mast und Rigg

2 Saling-Rigg von Selden/ Schweden. Zwei gepfeilte Salingspaare um besten Trimm zu gewährleisten. Trimmbares Achterstag mit Kurbelspanner. Stehendes Gut Discontinuous mit Bronzewantenspannern und Aluschutzhülsen. (Rodrigg optional). Der Mast steht an Deck, von unten abgestützt durch das Hauptschott und eine VA-Stütze unter Deck. (optional auf dem Kiel stehend). Fallen aus hochwertigem Spectratuwerk mit minimaler Dehnung und hoher Festigkeit. Die Fallen werden auf das Kajütdach auf zwei Harken Radial 40.2 STC Fallwischen mit insgesamt 10 Abklemmern umgelenkt. Großbaum mit 2 Einleinenreffs, zum Cockpit umgelenkt. Optional: Rollmast. Rodkicker/ Baumniederholer Selden mit Gasdruckfeder. Vorsegelreffianlage FURLEX 304 TD, unter Deck, für die Genua. Optional mit 2 Reffianlagen für die Vorsegel. Die Furlex Reffleine kann optional durch ein patentiertes System in einem Edelstahlrohr nach achtern direkt zur Fallwisch auf das Kajütdach geführt werden.

Deck, Cockpit, Winschen und Beschlüge

An Deck finden Sie allerbeste Beschlüge: HARKEN Schienen, Schlitten, Blöcke und verchromte selbtholende HARKEN 2-Gang Radial Winschen.

Die kugelgelagerte, 4-fach untersetzte Leinenverstellung der Vorsegel-Holepunkte ist vom Cockpit aus zu verstellen (optional: auch mit Selbstwendefock). Alle Winschen können mit Elektroantrieb ausgerüstet werden.

Der Großschottraveller von Harken ist kugelgelagert, mit Leinenverstellung im Cockpit vor der Steuersäule montiert (optional: Großschottraveller auf dem Kajütdach). Die Großschot kann auch als GERMAN MAIN SHEET System am Baum nach vorn und dann über das Kajütdach und durch Edelstahlrohre unter Deck bis zum Steuermann auf zwei Großschotwischen HARKEN 40.2 STC geführt werden.

Achterlich der Roll-Reffianlage befindet sich ein geräumiger Ankerkasten und die elektrische Ankerwisch. In diesen Kasten passen auch drei ~~Polyform F2~~ Fender.

Synthetisches „Stabdeck“ auf gesamtem Seitendeck, Kajütdach, Cockpitsitzflächen, Cockpitboden und Badeplattform. Vollflächig verklebt. Optional liefern wir auch ein klassisches Stabdeck aus Teakholz. Rumpfüllkante mit IROKO Holz Decksleiste, optional Teakholz.

Stabile Relingfüße. Bugkorb, Heckkörbe mit Heckkorbsitzen / Irokositzfläche und Relingstützen aus V4A Edelstahl in erstklassiger, stabiler Ausführung, 2 Relingdurchzüge. 4 Handläufe auf dem Kajütdach. Tief reichende, klappbare Bade- / Rettungsleiter.

Zwei Wasserabläufe auf jeder Seite am niedrigsten Punkt an Deck mit Austritten im Bereich des Wasserpasses. 6 stabile Edelstahl-Festmacherklampen mit Edelstahlschutzprofilen. Bugrolle für Anker. (Optional Edelstahlbugspriet mit integrierter Ankerrolle und Bugleiter).

Zwei Fallwisch Harken Radial 40.2 STC, zwei Genuawischen Harken Radial 46.2 STC, optional 50.2 ST oder elektrische Winschen. Auch Rewind Winschen sind möglich.

10 Spinlock XTS Abklemmer für Fallen, Schoten und Strecker.

10 zu öffnende Fenster im Aufbau. 4 Decksluken (Salon, Vorschiff, Bad, Pantry). 4 Deckslüfter und 1 Permanentlüfter für beste Ventilation in allen Bereichen.

Beidseitig je drei Padeyes an Deck für Lifelines. 6 Padeyes im Cockpit zum Einpicken der Lifebelts.

Solider Edelstrahlrahmen mit fester Windschutzscheibe und integrierter Sprayhood (hellgrau). Steuersäule mit Motorpanel, Kompass und Schalthebel, Gehäuse für Instrumente und Plotter. Großer Cockpittisch aus Teakholz zum Einhängen an der Steuersäule, mit gepolsterter Stautasche in der Backskiste verstaut. Steuerrad mit Lederbezug.-Große Backskisten von der Pantry aus begehbar.

Zwei weitere Backskisten im Heckbereich. Separates Gasfach im Heck für große 6 kg Gasflasche.

Motor und Instrumente

Dieseltank 270 l in Edelstahl. Volvo Motor mit Zweikreiskühlung. 2 Blatt Faltpropeller. Volvo. Saildrive 130 S.

Elektrische Füllstandsanzeige und Peilstab. Wasserabscheider, Seewasserfilter und Dieselfilter. Volvo Motordisplay.

Frischwassersystem

Frischwassertank 250 l in Edelstahl. Elektrische Tankanzeige im Monitor am Kartentisch. Füllstutzen an Deck, lebensmittelechte Wasserschläuche. Kalt und Warmwassermischventile in den Nasszellen, in der Pantry und für die Heckdusche. Fußpumpe für Seewasser in der Pantry, umschaltbar als Pumpe für Frischwasser.

Lenzpumpen

Alle Borddurchbrüche unter Wasser sind mit Kugelventilen von Trudesign / NZL aus Kompositkunststoff versehen. Um minimalen Fahrtwiderstand zu gewährleisten sind die Borddurchlässe bündig im Rumpf eingelassen. Manuelle Lenzpumpen, 1 x im Cockpit, 1x in der großen Bb. Backskiste. Elektrische Bilgepumpe mit Automatikschalter. Alle Schläuche im Unterwasserbereich sind mit doppelten Edelstahlschellen gesichert.

Elektrik

Neu ab Baujahr 2020: Victron Ladegerät 70 A mit Landstromeinheit und 1.600 VA Inverter.

Neu ab Baujahr 2019: Alle Kabel sind verzinkt (soweit lieferbar). 12 V Bordnetz mit insgesamt 3 Batterien im Standard.

12 V und USB Steckdosen am Kartentisch. 12 V Steckdose über dem Niedergang. 230 V Steckdosen am Kartentisch, der Pantry und der Nasszelle.

230 V Landstromanschluss. Saare Schaltpanel mit SIMARINE Überwachungsmonitor mit Tankanzeigen für Diesel- und Wassertanks, Fäkalientank,

Vorschiffskabine

Große Eigner-Doppelkoje mit 12 cm dicker Matratze im Vorschiff. Großer Hängeschrank an Stb gegenüber der Nasszelle und je ein Schrank pro Seite in der Kabine. Gepolsterte Sitzfläche an Steuerbord. Große Schublade unter der Koje. Stauräume in Schwalbennestern und weiterer Stauraum unter der Koje. Große Decks- / Fluchtluke mit integriertem Rollo und Mückenschutzgitter.

2 Leselampen und LED-Beleuchtung. USB-Steckdosen. Rumpffenster für eine helle, freundliche Atmosphäre.

Nasszelle

Komfortables Bad im Vorschiff vor der Bugkabine: seetaugliche Toilette in Längsrichtung eingebaut, Jabsco Bord WC, (elektrisch optional) mit großem Becken. Waschbecken in eleganter Corianfläche, Hängeschränke und Staufächer. 230 V Steckdose.

Geräumiger Duschbereich mit Acrylglastüren abteilbar. Das Duschabwasser wird über eine separate Elektropumpe direkt nach außen gepumpt.

Kleine Decksluke und Fenster im Aufbau zum Querlüften.

Salon

Großzügig und hell, mit Sofakojen. Beide Salonkojen sind mit abnehmbaren Rückenpolstern zur Kojenverbreiterung ausgestattet. Solide, dicke Polster mit Alcantarabezug. Beidseitig klappbarer, großer Tisch mit Flaschenfach und Staufach (optional moderner Falttisch mit Staufach oder integrierter Kühlbox), mit Platz für 6 Personen. Schränke, Ablagen und große Bücherregale.

2 elegante Rumpffenster, Fenster im Aufbau und eine Decksluke mit integriertem Rollo und Mückengitter. Leselampen und LED-Deckenlampen, sowie eine schöne indirekte, dimmbare LED Beleuchtung sind im Schiff installiert.

Navigationsplatz

Großer klassischer Kartentisch in Fahrtrichtung mit Kartenfach und 3 Schubladen. Staufächer unter und neben dem gepolsterten Sitz. Schaltpanel am Navigationsplatz mit Batterieüberwachungsmonitor und Tankanzeigen. Kontrolldisplay für Positionslampen. Einbauplatz für Seefunk etc.. 12 V, 230 V und USB-Steckdosen.

Pantry

Seetaugliche große Pantry mit viel Stauraum für lange Reisen. Gasherd 2-flammig mit Backofen, halbkardanisch aufgehängt. Fenster zum Öffnen über dem Herd und kleine Decksluke. Schiebetürenschränk über dem Herd. 3 Staufächer über der Pantry.

2 große Schubladen für Besteck und Geschirr, zudem ein großes Fach für Töpfe. Großes Müllfach mit zwei Müllbehältern mit Auszug.

Edelstahlkühlbox mit Kompressorkühlung. Doppelspüle. Frischwasser warm und kalt aus der Druckwasseranlage, zus. Seewasserfußpumpe (umschaltbar auch als Frischwasserpumpe). Durchgang zur Backskiste (Ölzeugschapp) / begehbarer Stauraum und 230 V Steckdose.

Achterkabine

Große Doppelkoje mit 12 cm dicker Matratze in der Achterkoje. Stauräume im Schrank und Schwalbennest. Seitenfenster im Aufbau zum öffnen und Decksluke

2 Leselampen und LED-Beleuchtung. USB-Steckdosen. Rumpffenster für eine helle, freundliche Atmosphäre.

Backskiste / Stauraum Backbord

Von der Pantry aus begehbarer Stauraum, mit großer Backskistenöffnung vom Cockpit aus. Sehr viel Platz für all die Dinge, die man auf einem langen Törn braucht. Im Standard ist eine klappbare Unterteilung in der Backskiste und ein beheizbarer Ölzeubereich vorgesehen. Dieser Raum kann optional auch als Achterkabine mit einer Koje ausgebaut werden.

Sicherheits- und Bordausrüstung

2 Schaum-Feuerlöscher in der Backskiste, und im Vorschiff, 1 CO2 Löscher am Niedergang. Notpinne. 2 Harken Winschkurbeln. Flaggenstock mit Flagge, 2 Flaggenleinen am Mast. Bootshaken. 9 Gastlandsflaggen für alle Ostseeanrainerstaaten (oder andere Flaggen).

Bordhandbuch mit Zeichnungen, Schaltplänen und Bedienungsanleitungen. CE-Konformitätserklärung Klasse A.

Auslieferorte

Eine LKW-Anlieferung und Übergabe ist in jedem Hafen in Europa möglich. Gern liefern wir Ihnen die Yacht direkt ab Eckernförde / Ostsee oder ab Estland segelklar im Wasser liegend. Die Übernahme Ihrer Yacht im schönen Hafen Kuressaare auf der Insel Saaremaa bietet Ihnen die Gelegenheit einen ganz besonders schönen Törn im Norden der Ostsee zu genießen. Über Finnland, die Aaland Inseln, Schweden und Dänemark segeln Sie in den schönsten Revieren der Ostsee. Aber auch der Törn über Lettland, Litauen und Polen bietet ganz besondere Erlebnisse.

Eine Besichtigung Ihrer individuellen Saare Yacht während der Bauphase in der Werft ist jederzeit möglich. Sie sind in der Werft ganz herzlich willkommen. Die einmalig schöne Altstadt von Tallinn und der gemütliche Kurort Kuressaare auf der Insel Saaremaa, mit erstklassigen 4 Sterne Hotels mit hervorragenden SPA Bereichen und gemütlichen Restaurants machen eine Reise zur Werft Saare Yachts OÜ doppelt lohnenswert.

Alle genannten Abmessungen und Maße sind vorläufig und Circa-Maße.
Änderungen der Spezifikation bleiben vorbehalten.