



Gewagt und gewonnen

Die «Saphire 27» ist ein spezielles Boot. Weil sie als Newcomerin den Titel als «European Yacht of the Year» gewann. Und auch, weil eine spannende Geschichte dahinter steckt.

Lori Schüpbach Bertel Koltthof

Die diesjährige Ausmarchung um den Titel als Europas Yacht des Jahres bescherte der Jury in verschiedenen Kategorien äusserst kontroverse Diskussionen. Die Entscheidung war schwierig und dauerte meist entsprechend lange. Nicht so in der Kategorie «Special Yachts». Hier war sich die Jury sehr schnell einig. Und die Wahl fiel unbestritten auf die Saphire 27 (s. «marina.ch» 68, Februar 2014). Die Jury-Mitglieder waren denn auch des Lobes voll über das polyvalente Boot. Jochen Rieker, Chefredaktor der deutschen Yacht meinte: «Mit dem allerersten Modell zu gewinnen – das haben nur sehr wenige Bootsbauer in der Geschichte von Europas Yacht des Jahres geschafft. Deshalb sagt der Sieg einiges aus über das Debüt der

i Saphire 27

Werft	Saphire AG (Küssnacht)
Design	Claudio Maletto (ITA)
LüA	8,00 m
LWL	7,50 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	1,70 m
	Option Hubkiel 1,00 m / 0,45 m
Gewicht	1300 kg
Ballast	500 kg
Segelfläche am Wind	44 m ²
Motorisierung	Aussenborder
Preis	ab CHF 66 000.– (inkl. MwSt.)
	Preis ab Werft Polen, ohne Segel


_Saphire AG, 6403 Küssnacht
_Tel. 079 333 84 84, www.saphireboats.com





Saphire 27.» Und Matthew Sheahan, Cheftester von Yachting World (GBR) ergänzte: «Sie ist zwar für den regattaorientierten Teil des Marktes konzipiert, aber sie bietet auch die Möglichkeit, mal eben für ein Wochenende zum Tourensegeln aufzubrechen. Dabei ist die Saphire 27 sehr viel leichter zu bedienen, als ihr sportives Aussehen zunächst vermuten lässt – und zwar auch von einer kleinen Crew.»

Die Tellerwäscher-Geschichte

Dass die Saphire 27 überhaupt als European Yacht of the Year nominiert wurde, hat sie ihrem unermüdlischen Erfinder und Promoter Michael Tobler zu verdanken. Der ehemalige Verkaufsdirektor von Mammut und erfahrene A-Cat-Regattasegler steckte viel Herzblut und Leidenschaft in das Projekt – und natürlich auch Geld. Mit Claudio Maletto holte er einen erfahrenen Designer an Bord. Gebaut wird – kostengünstig aber gut – bei Delphia in Polen. «Ich wollte eine Yacht, mit der man das Segeln geniessen kann, die aber auch auf Regattabahnen eine gute Figur abgibt», erklärt der umtriebige Saphire-Chef. «Dass ich als Neuling in der Branche gleich einen solchen Coup landen konnte, freut mich natürlich besonders.» Dass Tobler trotz der Euphorie auf die verschiedenen Feedbacks hörte und bereits einige Verbesserungen in sein Konzept einfliessen liess, spricht zusätzlich für ihn. So werden beispielsweise die Boote seit Frühling 2014 in Epoxy statt Vinylester gebaut. 



Mit dem allerersten Modell zu gewinnen – das haben nur sehr wenige Bootsbauer in der Geschichte von Europas Yacht des Jahres geschafft.

Punkt für Punkt

Ausstattung



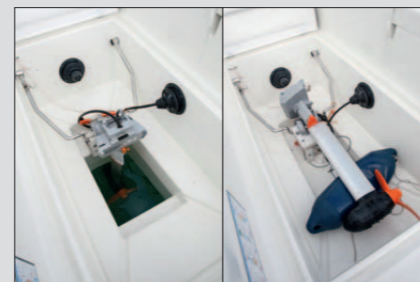
An Deck gibt es nichts zu meckern – da ist (teilweise allerdings gegen Aufpreis) alles nur vom Feinsten. Unter Deck waren die ersten Boote etwas gar pragmatisch und karg – da drückte der Regattasegler Tobler durch. Nun hat er aber reagiert und bietet neu die Möglichkeit an, steuerbordseitig eine Trennwand und davor eine Toilette einbauen zu lassen. Damit gewinnt die proklamierte Fahrtensegler- und Familientauglichkeit deutlich an Profil. Allerdings schlagen die verschiedenen Extras dann doch zu Buche...

Segeleigenschaften



Kurz und bündig: Prädikat «hervorragend». Bei leichten Winden springt die Saphire 27 sofort an und beweist ein erstaunliches Geschwindigkeitspotenzial. Das markant ausgestellte Grosseegel und der Gennaker sorgen für Power. Fast noch bemerkenswerter ist aber das Verhalten des Bootes bei auffrischendem Wind: Wie bei einem «richtigen» Racer kann mit Hilfe von Traveller und Niederholer genügend Druck abgelassen werden, zudem lässt sich die Saphire 27 auch bei Krängung immer noch problemlos steuern.

Motorisierung



Auch bei der Motorisierung gelang es Tobler und seiner Crew, eine polyvalente Lösung zu finden. Der Torqeedo im Schacht ist für kurze Strecken oder Hafenmanöver absolut ausreichend. Unterwegs kann der Antrieb hochgeklappt und der Schacht geschlossen werden. Wer mehr Schub haben oder längere Strecken unter Motor zurücklegen möchte, kann auch einen herkömmlichen Benzin-Aussenborder in den Schacht stecken. Der Mechanismus zum Hochklappen und Schliessen funktioniert auch bei dieser Lösung.

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Tel. Abodienst: 031 300 62 56