

Sana 29



Ge
Fa



Maße

Lüa 9,20 m, Breite 3,25 m,

Gewicht 4100 kg

Preis: ab 187 400 CHF

Erster Eindruck: robustes Arbeitspferd. Nichts zum Protzen und Angeben, sondern einfach ein Boot für gemütliche Wochenenden und Urlaubswochen. Schlicht, sachlich und robust, ohne Schnörkel und unnötigen Schnickschnack.

Drei Personen können auf diesem Boot bequem einen Urlaub verbringen. Wenn alle ein bisschen zusammenrücken, geht es auch zu viert. Die trapezförmige Koje im Vorschiff ist 2,00 Meter lang und 2,40 Meter breit. Damit bietet diese mehr als genug Platz für zwei Erwachsene. Da passt zur Not auch noch ein Kind hin. Stauraum befindet sich unter den Kojen, in Schwalbennestern und in einem großen Schrank unter dem

Vordeck. Hinter der Vorschiffskabine, unter dem Steuerstand ist die Nasszelle mit Toilette, Dusche und Waschbecken als separate Innenschale eingebaut. Gegenüber, auf der Backbordseite befindet sich Schrankraum und der Einstieg in die Unterflurkoje. Diese ist etwa 2,00 Meter lang, aber mit einer Breite von 1,20 Meter als Doppelkoje nicht gerade üppig. Über drei Stufen kommt man ins Deckshaus. Gute

mütliches milienboot

Sicht nach allen Seiten. Das Dach lässt sich durch zwei großflächige Schiebeluken aus Plexiglas mit Alurahmen öffnen. An der Steuerbordseite befindet sich der Steuerstand. Dieser ist mit einem Schaltpanel für die Verbraucher sowie mit den nötigen Instrumenten für die Motorüberwachung ausgestattet.

Unter dem Steuersitz ist der Kühlschrank. Dahinter befindet sich die Pantry mit Petroleumkocher und Backofen, Kunststoff beschichteter Arbeitsplatte, diversen Schubladen, Schrankraum und einer Spüle. Gegenüber ist eine Dinette. Das Deckshaus wird hinten von einer Schiebetür aus getöntem Plexiglas verschlossen, die in mehreren Stufen verriegelt werden kann.

Das geräumige Achterdeck ist nicht überdacht. Durch zwei Bodenluken kommt man von dort aus zu einem großen Stauraum, wo sich ein Teil der Technik befindet. Der Spiegel ist etwas nach innen versetzt. Dadurch ergibt sich eine Badeplattform, für die noch eine mit Teaklatten belegte Edelstahlverlängerung als Zubehör erhältlich ist.

Bauqualität

Das Deck und auch die Schale bestehen aus GFK und haben nach Angaben des Importeurs einen Balsakern. Die Teile hinterlassen einen sauberen optischen Eindruck.

Schale und Deck sind mit angedicktem Polyesterharz verbunden. Von innen ist die Verbindung nicht überlamiert, wodurch die Scherkräfte allein von dem breiten Flansch aufgenommen werden. Ob Schale und Deck zusätzlich verschraubt wurden, kann man nicht sehen, weil die Rumpf-Deck-Verbindung von einer mächtigen Gummischeuerleiste umschlossen wird.



Rechts oben: Die beiden Dachluken bringen Licht und Luft ins Boot.

Rechts Mitte: Der Raum vor dem Deckshaus enthält etwas Stauraum. Hier geht es in die Unterflurkoje, ins Vorschiff und in die Nasszelle.

Rechts unten: Was hier hübsch aussieht...

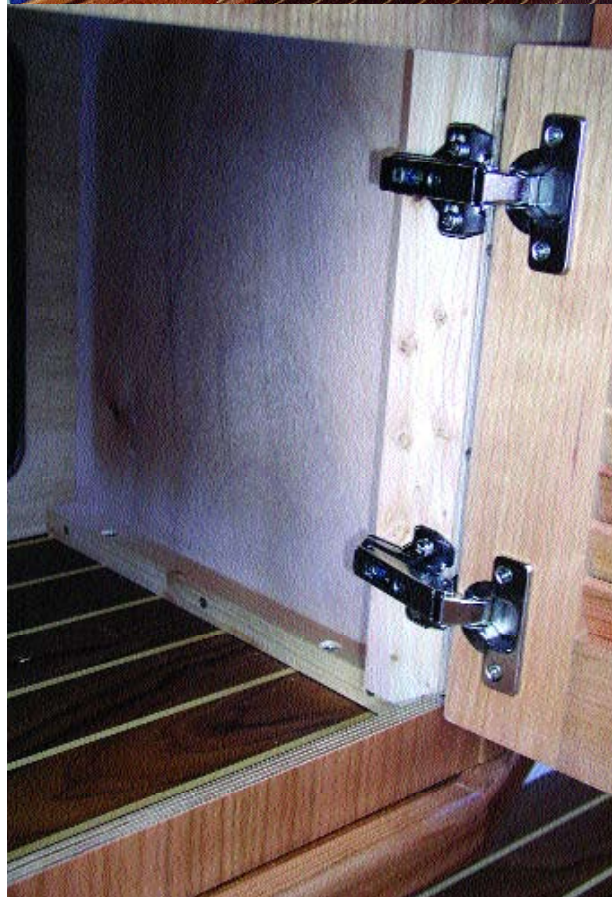
Unten: ...wird bei Beanspruchung nicht lange halten. Die Schubkästen stoßen mit ihrem Doppel direkt am Korpus an.

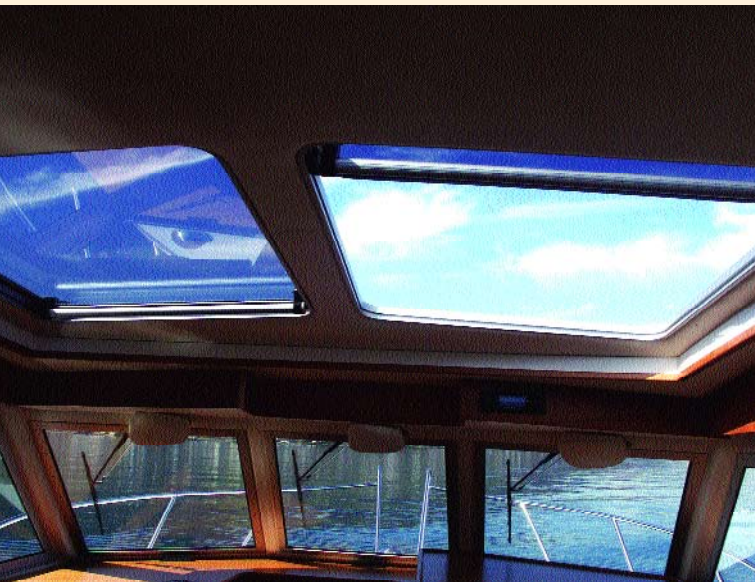


Unten links: Die Topfbänder der Schranktüre sind mit speziellen Beschlagschrauben in der Fichte montiert.

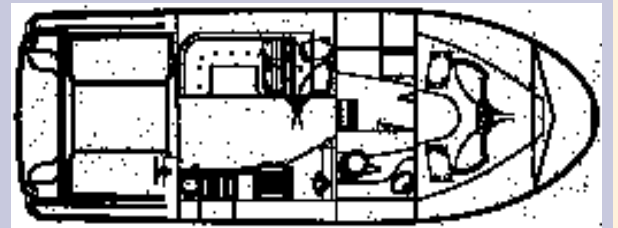
Links Mitte: Die Dinette im Salon. Die vordere Rückenlehne ist umklappbar, so dass auch zwei Personen in Fahrtrichtung sitzen können.

Links oben: die Nasszelle mit Dusche, WC und Waschbecken.





Saga 29



Lüa	9,20 m
Büa	3,23 m
Tiefgang	0,80 m
Gewicht	3700 kg
Geschwindigkeit	ca. 14 bis 22 kn
Motorisierung	135 bis 222 PS
Kraftstofftank	420 l
Wassertank	220 l
Testmotorisierung	Volvo TAMD 41 P mit 107 kW.
Alternativ für den See:	Yanmar 4 LH-DTE mit 92 kW.

Hersteller: Saga Trading AS, N-6740 Selje, Norway.
 Importeur: Hochmuth Bootsbau AG, Kanalstraße
 15, CH-6362 Stansstad, Tel. (0 41) 6 19 18 88.

Stärken und Schwächen

- gelungenes Konzept
- angemessene Motorisierung
- *F a h r l e i s t u n g e n*
- geringe Fahrgeräusche
- Qualität des Holzausbaus
- Qualität der Beschlagsmontage

Diese Lösung ist nicht ganz unproblematisch, weil unter dem Gummi das Wasser stehen bleiben und den GFK-Flansch schädigen könnte. Einige Details sollte die Werft noch nachbessern. Manche Beschläge, beispielsweise die Bänder an den Deckeln von Ankerkasten und dem Spiegeldurchstieg, hinterlassen einen wenig robusten Eindruck. So etwas muss komplett mit durchgehenden Schrauben befestigt werden. Ebenso ist das Deck im Bereich der Relingsfüße zu weich. Da gehört eine Aluminiumplatte einlaminiert, die die Hebelkräfte großflächig einleitet. Auf alle Fälle darf bei einer Kollision an Bugkorb oder Reling das GFK nicht beschädigt werden. Die diversen Speigatten in Stauräumen und Ankerkasten sind alle ein paar Millimeter zu hoch angebracht. Dadurch bleibt immer Wasser darin stehen, was sowohl das Laminat als auch die dort gestaute Ausrüstung verrotten lässt.

Innenausbau

Beim Ausbau dominieren Einbauten aus Kirschbaum, die auf den ersten Blick einen guten optischen Eindruck hinterlassen. Die geschraubten Korpusverbindungen bestehen aus Fichtenleisten. Die sichtbaren Sperrholzkanten wurden mit Furnier oder Umleimern versehen. Die Schranktüren sind als massive Lamellentüren gefertigt. Die Eckverbindungen der Rahmen sind vermutlich mit Lamellos oder mit Holzdübeln ausgeführt. Eine Schlitz- und Zapfenkonstruktion wäre erheblich stabiler, allerdings auch etwas aufwendiger. Auch bei der Montage könnte etwas mehr Sorgfalt in die Detaillösungen investiert werden. Beispielsweise sind die Kugelschnäpper nicht überall korrekt plat-



Links:

Der Volvo TAMD 41 P mit 138 kW (188 PS) ist eine ausreichende und vernünftige Motorisierung für die Saga.

Braucht man eine Maschine mit Bodenseezulassung, steht der 18 PS schwächere Yanmar 4 LH-DTE mit 125 kW (170 PS) zur Verfügung. Dafür ist dieser Motor um fast 90 Kilo leichter. Die Schallisolation ist hervorragend gelungen.

Ausreichend und nicht überladen stellt sich das Cockpit dar.



ziert. Auch die Schrauben der Topfbänder an der Türe unter der Dinettebank sind für ihren Einsatz nicht geeignet. Solche Schrauben halten nicht in Fichtenholz. Ein weiterer Schwachpunkt sind die Schubladen. Die Werft hat sich die Vorderseite des Schubkastens gespart und die Seitenteile gleich an die sichtbare Blende geleimt. Weiterhin fehlt ein Anschlag bei den Schubladenführungen. Wenn die beladene Schublade zurückgeschoben wird, schlägt das Doppel auf den Korpus auf und löst sich bald von den Seitenteilen. So etwas kennt man sonst nur von preisgünstigen Mitnahmemöbeln. Es ist ärgerlich, wenn man fast 200 000,- Franken auf den Tisch legt und dafür ein Boot bekommt, dessen Inneneinrichtung und Ausrüstung man wie ein rohes Ei behandeln muss.

Fahrleistungen

Die Fahrleistungen sind mit dem Volvo in Ordnung und lassen keine Wünsche offen. Das Boot lässt sich wendig manövrieren. Ein Drehkreis von zirka eineinhalb Bootslängen ist realistisch. Der Semigleiter fährt perfekt geradeaus, ohne dass man permanent ins Steuerrad greifen muss. Das sorgt für entspanntes und gemütliches Fahren. Die Höchstgeschwindigkeit liegt knapp über den am Bodensee zulässigen 22 Knoten. Gemütliche und angenehme Marschfahrt wird bei rund 1600 bis 2000 U / min mit rund 10 bis 12 Knoten erreicht. Ungünstig ist der Drehzahlbereich um 2500 Touren, da die Saga 29 dann eine kräftige Welle hinterherzieht. In Rückwärtsfahrt hat das Boot einen enormen Radefekt. Bis zu einem gewissen Grad lässt sich der beherrschen, dann aber lässt sich

die Saga 29 nicht mehr zu einer Richtungsänderung bewegen.

Das Bugstrahlruder ist dadurch eine willkommene Manövrierhilfe und sollte ganz oben auf der Wunschliste der Extras stehen. Bei Vollgasfahrt erzeugt das Boot relativ kleine Wellen, die aber, wie angedeutet, bei Drehzahlreduzierung rasch zunehmen. Da stellt sich die Frage, ob der etwas schwächere Yanmar mit Bodenseezulassung das Boot über den Anleitzustand schieben kann. Sehr lobenswert ist die gute Schallisolation der Maschine.

Fazit: Das Konzept stimmt. Die Motorisierung ist angemessen und der Diesel wird von der guten Schalldämmung im Zaum gehalten. Die Fahrleistungen sind in Ordnung und das Boot verhält sich gutmütig. Allerdings sollte man sich das optional erhältliche Bugstrahlruder unbedingt gönnen. Die optional erhältliche Heckplattform ist ebenfalls, sowohl optisch als auch vom Nutzwert her, eine deutliche Aufwertung des Bootes. Bei der Verarbeitung täuscht der erste Eindruck. So robust wie die Saga aussieht, ist sie nicht. Gerade der Innenausbau ist, was Haltbarkeit und Stabilität angeht, auf einer Stufe angesiedelt, die zum Teil Nachbesserung braucht. Auch die Montage der Beschläge lässt manchmal zu wünschen übrig. Es sind zwar nur Details, die von der Werft nachgebessert werden müssen, diese wirken sich aber gravierend aus und lassen sich nachträglich nur mit hohem Aufwand korrigieren. Das muss nicht sein.