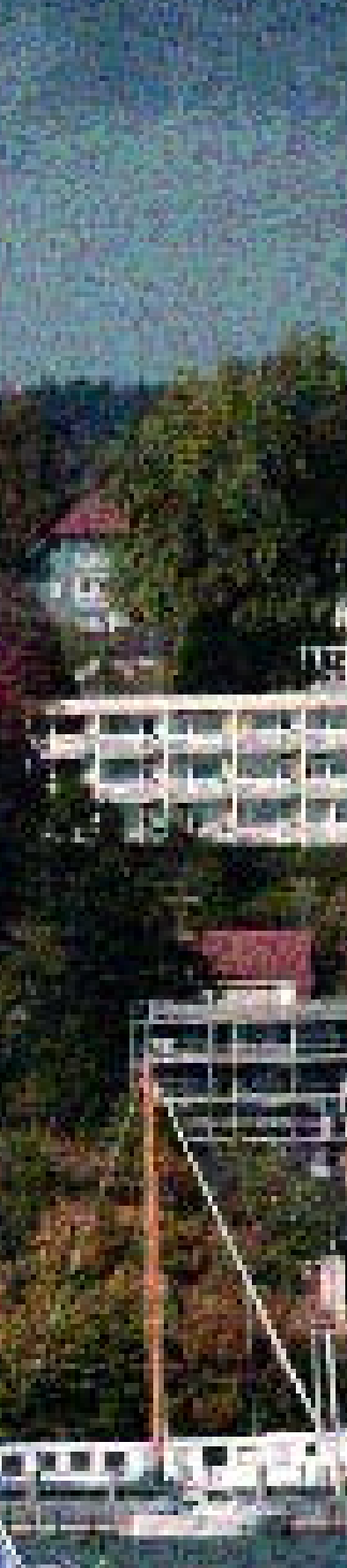


# Sailart 20





***Keinen Einbaudiesel, keine Dusche, keine Microwelle, ja nicht einmal einen Kühlschrank gibt es – und das ohne Stehhöhe. Aber mit entsprechenden Kojen. Kann man mit so einem Boot heutzutage überhaupt noch segeln?***

Wer Wert auf Cockpitpolster und Biminitop legt, für den ist die Sailart sicher nicht geeignet. Wer aber ein gutmütiges Einsteigerboot sucht, das auch noch ordentlich segeln kann, der sollte sich die Sailart einmal näher ansehen.

Natürlich wird man sich da bei mehr Wind nicht hinter einer Sprayhood verstecken, sondern seine Kilos auf die Kante wuchten. Die Sailart will Gewicht in Luv, sonst zickt sie. Aber hat Segeln nicht auch etwas mit Sport zu tun?

Ein ausgesprochenes Sportgerät ist die kleine Polin freilich nicht, aber das Schiffchen hat alles, was man zum Tourensegeln braucht. Einfach und funktionell.

### **Rigg und Ausrüstung**

Das Boot wird serienmäßig mit einer Selbstwendefock geliefert. Das erscheint

## **Maße**

Lüa 6,30 m, Breite 2,50 m,

Gewicht 820 kg

Segelfläche 17,8 m<sup>2</sup>

**Preis: ab 18.980 Euro**

sinnvoller als die optionale Rollreffgenau, deren Profil mit diesem Rigg nicht kontrolliert werden kann.

Um es gleich vorwegzunehmen: Die Seriensegel kann man in Polen lassen. Sie passen weder vom Konzept, noch von der Geometrie und vom Profil her auf das Boot. Mit vernünftiger Garderobe müsste das Bötchen aber brauchbar segeln.

Die Sailart hat ein Lattengroß mit deutlicher Achterlieksübertreibung. Da braucht man kein Achterstag, weil das Profil kaum über die Mastbiegung, sondern vielmehr über den Achterliekszug kontrolliert wird. Darum lässt es die Werft einfach weg. Das setzt aber auf dem Vorwindkurs eine hohe Oberwantspannung voraus, sonst kann es passieren, dass der Mast nach hinten „durchknallt“ und bricht. Ohne Achterstag sollte man das Segel auch nicht reffen, weil dann der Zug im Masttopp fehlt.

Die Fock sollte mit einem Drahtvorliek versehen sein, damit der Vorstaggdurchhang über das Fall justiert wird. Dann kann man bei Wind das Profil abflachen, ohne mit Schraubenschlüssel und Dorn an den Oberwants zu kurbeln.

Weiterhin ist die Anordnung der Großschot wenig praktikabel. Diese wird in einem Violinblock mit angeflanschter Klemme belegt. Das ist zwar eine beliebte Methode,

aber äußerst unpraktisch. Der Winkel der Klemme ändert sich nämlich je nach Stand des Großbaumes. Dann kann man entweder die Schot nicht mehr belegen oder, was schlimmer ist, nicht mehr lösen.

Ein normaler Fußblock auf einer Wirbelbasis leistet da bessere Dienste und die anderen Partien der Großschot könnten auf einer Hahnepot befestigt werden. Ein durchgelattetes Segel mit über rundetem Achterliek funktioniert nämlich nur, wenn der Schotzug mehr oder weniger flach nach Luv verläuft. Sonst schließt das Achterliek, bevor das Segel dichtgeholt ist und produziert nur Krängung statt Vortrieb.

### **Rumpf und Einrichtung**

Schale und Deck sind als GfK-Sandwich gefertigt. Die Kunststoffverarbeitung macht einen guten Eindruck. Da wurde sauber gearbeitet. Konstruktiv gibt es aber einige Kritikpunkte.

Offenbar übernehmen die Polen jetzt auch die Untugenden der westeuropäischen Großwerften und verkleiden nicht nur die Schale von innen mit einem GfK-Teil, sondern kleben auch das Deck und das Kajütdach für alle Ewigkeit zu. Dadurch kommt man nur „mit schwerem Gerät“ an die Befestigungen der Beschläge. Wenn sich eine Schraube lockert, undicht wird oder ein Beschlag ausgetauscht werden soll, muss die Innenverkleidung aufgeschnitten werden. „Nach mir die Sintflut“, denkt sich da offenbar die Werft. Nicht einmal an die Befestigung der Püttings oder der Relingstützen kommt man ran. Ein Boot ist doch kein Einwegartikel, den man aus-



tauscht anstatt ihn zu reparieren.

Im vorderen und hinteren Bereich ist die Sailart ausgeschäumt. Dadurch soll sie unsinkbar sein. Problematisch ist, dass der untere Ruderbeschlag in einem solchen ausgeschäumten Segment befestigt ist. Da ist es zumindest denkbar, dass sich die Verschraubung im Lauf der Zeit etwas lockert und der Schaum Wasser zieht.

Die Laufflächen im Cockpit und auf dem Deck sind mit bündig eingelassenem und an den Flanken vergossenen TBS-Belag versehen. Das ist sauber verarbeitet und sehr rutschfest. Überhaupt ist das Cockpitdesign gut gelungen.

Die Laufflächen im Cockpit und auf dem Deck sind mit bündig eingelassenem und an den Flanken vergossenen TBS-Belag versehen. Das ist sauber verarbeitet und sehr rutschfest. Überhaupt ist das Cockpitdesign gut gelungen. Innen ist das Boot, im Bereich des Freibords zwischen Innenschale und Deckenverkleidung, mit Textilkaschiertem Schaumstoff ausgekleidet. Die Holzeinbauten, Schappdeckel und Bodenbretter bestehen aus Birken-Multiplex und sind Eiche-furniert. Das ist ein hochwertiges, aber auch schweres Sperrholz. mh

**Fazit:**

*Die Sailart 20 ist ein sicheres Boot für Einsteiger. Aufgrund der Bauweise muss sie aber so gesegelt werden, wie man sie kauft. Ausrüstung optimieren, nachrüsten oder auch reparieren ist nur mit sehr viel Aufwand möglich. Das Boot segelt sicher flott, wenn man es mit passenden Segeln ausstattet. Das Platzangebot reicht für zwei Personen auf Urlaubstörn gut aus. Mit zwei Kindern ist es zwar eng, aber machbar.*



**Oben links:** Die Kajüte ist für das kleine Boot relativ geräumig. Auch der Kielkasten wurde gut integriert und stört kaum. Die Talje für den Schwenkkiel läuft durch die Maststütze.

**Oben rechts:** Der Schwenkkiel im aufgeholten Zustand. Die Flosse wird am unteren Ende dicker, um mehr Ballast aufzunehmen. Eine längere Flosse wäre allerdings strömungsgünstiger gewesen.

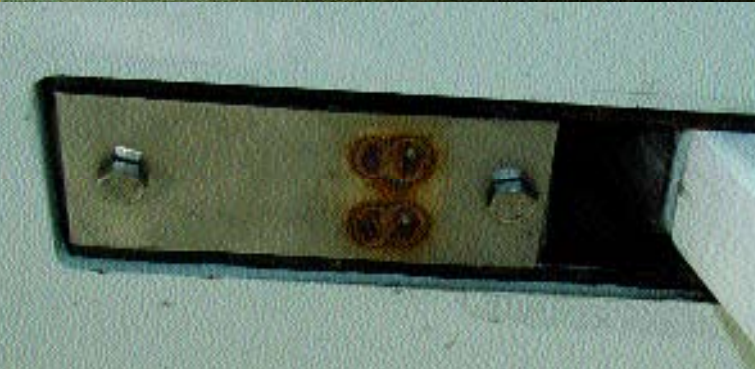
**Darunter:** Das sollte man so nicht akzeptieren. An der tragenden Edelstahlkonstruktion im Kielkasten sind die Schweißstellen weder gebeizt noch poliert. Das rostet.

**Unten links:** Die Hundekojen reichen weit unters Cockpit.

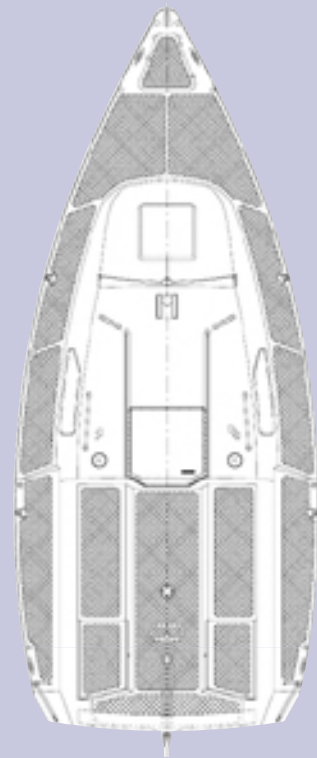
**Unten rechts:** Im Vorschiff können auch mal zwei Kinder übernachten.

**Ganz unten rechts:** Die Halterung für den Außenborder kann nach oben geholt werden.





## Technische Daten Sailart 20



<i>Lüa</i>	6,30 m
<i>Rumpflänge</i>	5,95 m
<i>Büa</i>	2,50 m
<i>Tiefgang</i>	0,60/1,40 m
<i>Gewicht</i>	820 kg
<i>Ballast</i>	180 kg
<i>Großsegel</i>	12,2 m <sup>2</sup>
<i>Fock</i>	5,6 m <sup>2</sup>
<i>Gennaker (optional)</i>	24,5 m <sup>2</sup>
<i>Spinnaker (optional)</i>	18,5 m <sup>2</sup>
<i>Preis Standardversion</i>	
<i>18 980 Euro inkl. Mehrwertsteuer.</i>	

*Hersteller: Sailart, Behrensstraße 29;  
D-50374 Erftstadt,  
Telefon (0 22 35) 46 32 52, Fax (0 22 35) 46 32 53,  
www.sailart.de, E-Mail: info@sailart.de  
Vertrieb am See: Yachtzentrum Überlingen,  
Abigstraße 5, D-88662 Überlingen,  
Tel. (0 75 51) 6 11 58, Fax (0 75 51) 23 66*

### Stärken und Schwächen

- *gute GfK-Verarbeitung*
- *wenig Tiefgang*
- *gute Segelleistungen*
- *praktikabler Innenausbau*
- *Befestigungen der Beschlüge nicht zugänglich*
- *Beschläge in geschäumten Rumpfsktionen*
- *Schweißstellen bei Kielmechanik unbehandelt*
- *Standardsegel passen nicht zum Boot*