

Ausrüstung: 7 Seestiefel im Test

Nicht alle Modelle halten auch wirklich dicht!

September 2019 | 5,50 €

A 6,10 € | CH 9,50 CHF | IT + E 6,90 €
L + NL 6,50 € | GR 7,50 €

segeln

segeln

sail24.com

Leidenschaft Fahrtensegeln



Reise
Griechenlands
geheime Buchten

SPEZIAL

Kleinkreuzer

- Getestet: Domani S30, Tricat 25 Evolution, Karu, Sarch S6
- Gesegelt: Die schönsten Plätze an der Schlei

Jetzt mit
16 Seiten
**BOOTS
AKTUELLE MARITIME ANGEBOTE
BÖRSE**



Praxis

Überläufer betreiben

Technik

USB als Ladequelle

Ausrüstung

Bionisches Antifouling



Klein auf Tour

Sarch 6
Sportiver Kleinkreuzer
mit Schlupfkajüte..... **S.68**



Die vier neuesten Kleinkreuzer der Saison im Test. Vom kleinen Trimaran bis hin zur ergonomisch optimierten Wanderjolle. Dazu: die schönsten Plätze an der Schlei

Karu
Ergonomisch
perfektioniert... **S.64**



Schneller als der Wind

Alles an der Sarch S6 deutet darauf hin, dass sie schnell segeln kann. Sie ist flach und breit, hat eine sehr lange Wasserlinie, wiegt wenig und präsentiert eine imposante Garderobe. Aber wird sie den hohen Erwartungen gerecht?

Getestet von: **Silke Springer**

Still ruht der Bodensee. Über Zentral-europa hat sich ein riesiges Hoch festgesetzt, und in den frühen Morgenstunden regt sich kein Lüftchen. Doch mittags wird Thermik einsetzen, da sind wir uns sicher. Die Wartezeit wollen wir nutzen, um die Sarch S6 gründlich unter die Lupe zu nehmen. Zunächst geht es an die Form, denn die unterscheidet sich deutlich von der anderer Kajütyachten dieser Größe. Bei nur 5,99 Metern Kürze weist sie eine Breite von 2,19 Metern auf. Statt des für Fahrtenschnelle obligatorischen Längen-Breiten-Verhältnisses von 3 : 1 lässt sich hier das Verhältnis 2,7 : 1 errechnen. Ein erster Hinweis auf eine hohe Leistungsfähigkeit? Wir werden sehen. Unterstützung erhält diese These durch die deutlich nach vorn gereckte Bugnase, die für eine lange Wasserlinie sorgt und darüber hinaus an hochseetaugliche Rennyachten erinnert.

Fotos: Silke Springer



Beim Test zeigte sich, dass die Sarch6 ein hohes Geschwindigkeitspotenzial mitbringt

Kommt noch der offene Spiegel hinzu, der dem Heck die gewünschte Leichtigkeit bewahrt und uns einen Blick auf das brettähnliche Unterwasserschiff gewährt. Es ist gleitjollenmäßig flach, sodass wir uns schon jetzt auf ein schnelles Vorankommen freuen – wenn der Wind dann da ist. Für Form-Stabilität sorgen scharfe Kimmkanten, wie man sie unter anderem von zuverlässigen Knickspant-Jollen bzw. -Jollenkreuzern kennt.

Zusätzliche Sicherheit bringt der Hubkiel, der mit 150 Kilogramm Gewicht (alternativ kann ein Kiel mit nur 50 Kilogramm bestellt werden) punktet und komplett ausgefahren 1,20 Meter Tiefgang erzeugt. Dass die Sarch S6 wirklich kippstabil ist, zeigt sich schon vor dem Segeln. Selbst für den Schwersten unter uns, der etwa 90 Kilogramm auf die Waage bringt, ist das Einsteigen über die Seite kein Problem.

Im Cockpit ist Platz für drei Personen oder sogar vier, denn es ist großzügig dimensioniert und sehr klar gestaltet. Einen Fußblock für die Großschot gibt es nicht, denn die Schotklemme hängt unter dem Großbaum. Im achteren Teil der Plicht sind zwei kurze Bänke aufgestellt, auf denen der Rudergänger Platz nimmt, wenn er mit Crew unterwegs ist. Auf Solo-Touren muss er weiter nach vorn rücken, um die Fockschoten be-

dienen zu können. Die Mannschaft sitzt auf den Seitentanks, die ohne Absatz ins Vordeck übergehen. Der Belag von Deck und Sitzbänken mutet ausgesprochen hübsch an. Grund dafür ist eine außergewöhnliche Anordnung der Teak-Stäbe. Statt sie in V-Form zu verlegen, wie man es kennt, laufen ihre Bahnen parallel zur Schiffsmitte, ein Muster, das ausgesprochen frisch und modern wirkt.

Seitens der weiteren Beschlagsausrüstung erleben wir keine Überraschungen. Auf dem flachen Kajütdach sind kurze Travellerschienen für die Fockschot-Holepunkte montiert, die Umlenklöcke für den Gennaker sitzen auf den Seitendecks. Endlos-Rollleinen für die Fock und den Gennaker erleichtern das Ein- und Ausrollen. Die Verstellleine für den ausfahrbaren Gennakerbaum läuft unter Deck. Winschen sind nicht vorgesehen und auch nicht notwendig.

Ein Blick in die Kabine zeigt, dass der Schwerpunkt der Sarch S6 auf Segelfreude und nicht auf Komfort liegt. Die Einrichtung des Testschiffs ist auf die Notwendigste reduziert. Zwar bietet die Dreieckskoje aufgrund ihrer Abmessungen von 2,05 Meter Länge und mehr als 1,60 Meter Breite Geräumigkeit, aber vor dem Schlafen muss erst noch die Kurbel des Hubkiels abgeschraubt werden, denn er ragt in die Liegefläche der Steuerbordkoje hinein. Eine schmale Deckenlampe bringt Helligkeit unter Deck, sobald das Tageslicht nicht mehr ausreicht. Zum Frühstück sitzt man sich auf zwei kurzen Bänken, die hinter der Koje eingebaut sind, gegenüber – mit dem Schwertkasten als Tisch. Großgewachsene werden ihren Kaffee lieber draußen trinken, denn bei einer Sitzhöhe von nur 75 Zentimetern müssen sie den Kopf einziehen.

Doch für komfortable und länger andauernde Törns ist die Sarch S6 auch nicht gedacht. Sie



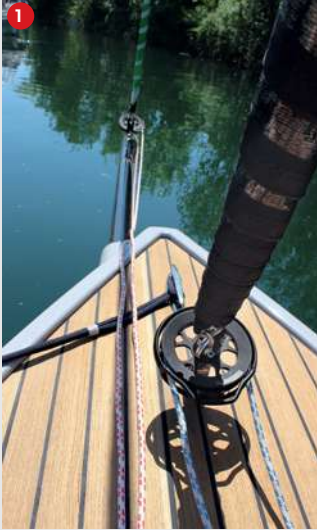
Der Gennaker auf dem langen Spriet wird über einen Furler ausgerollt



Die Sarch6 kann unter Vollzeug noch gut von einer Person gesegelt werden

DECKSLAYOUT

Purer Segelspaß



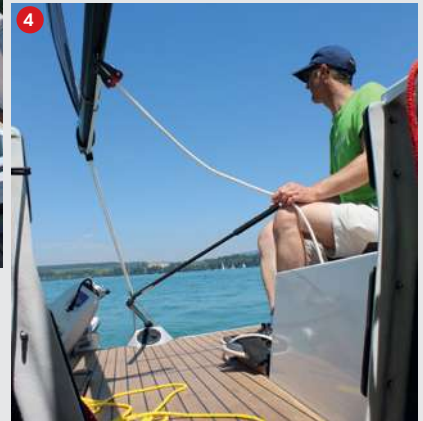
1. Endlosfurler: Fock und Gennaker werden über Endlosroller ein- und ausgerollt



2. Cockpit: Eine nahezu riesige Fläche, gesteuert wird mittig, wo die Fußrasten Halt bieten



3. Aufbau: Der flache Aufbau erlaubt einen ungehindert Blick in die Vorsegel



4. Offenes Heck: Das breite Heck ist offen gestaltet, die lange Pinne wird über einen Ausleger gesteuert

UNTER DECK

Durchaus tauglich für eine Übernachtung



1. Hubkiel: Der Hubkiel wird über eine Winde im Salon bedient

2. Vorschiff: Große Liegefläche im Vorschiff für zwei Personen

3. Störende Kurbel: Die Kurbel der Winde für den Hubkiel sollte abgenommen werden



ist als Daysailer konzipiert, mit der Möglichkeit zum Übernachten. Und die ist in der Kajüte auf jeden Fall gegeben, inklusive Unterbringung aller Sachen, die man für einen Wochenendtrip an Bord schleppt. Kleinere Utensilien lassen sich in Hängetaschen stauen, größere kann man unter den Seitendecks deponieren. Eine Innenverkleidung gibt es nicht und ist auch nicht vorgesehen, schließlich soll Gewicht gespart werden. Trotzdem wirkt die Kabine sauber und ordentlich.

Für den Laminataufbau kommen hochwertige Materialien wie Epoxidharz, Bootsbau-Sperrholz und Carbon-Verstärkungen zum Einsatz. Gefertigt wird in Spanien, denn Idee und Zeichnungen stammen vom Spanier Axel de la Hidalga, der schon die große Schwester Sarch S7 entwickelt und gebaut hat. An der Gestaltung des Segelplans, die ein im Topp sehr weit ausgestelltes Groß und eine schmale Fock vorsieht, ist Juan Messeguer maßgeblich beteiligt. Er hat es möglich gemacht, dass auch die Sarch S6 wie ihre große Schwester mit einem drehbaren Flügelmast ausgestattet werden kann – gegen Aufpreis selbstverständlich. Unser Testschiff trägt das Standard-Alu-Rigg, das mit einem Fußbeschlag für schnelles Mastlegen ausgerüstet ist. Mit ihren Idealmaßen von unter 2,50 Metern Breite und maximal 400 Kilogramm Gewicht ist die Sarch S6 natürlich ideal zum Trailern.

Doch zurück zum Konzept des Daysailers. In allererster Linie soll er Segelspaß vermitteln. Wer sich an rasanten Gleitfahrten erfreuen kann und das auch noch bei einfachem Handling, der ist der Richtige für dieses Schiff, heißt es werftseitig. Zum Glück baut sich im Laufe des Vormittags tatsächlich Thermik auf, sodass wir ausprobieren können, ob die flache Flunder tatsächlich so leichtfüßig ist, wie gedacht.

Um uns aus dem engen Hafenbecken der Kirchberger Marina herauszuwinden, bemühen wir den Außenborder. Er kommt von ePropulsion, hängt am offenen Spiegel und kann bei Nichtgebrauch hochgeschwungen werden. Groß und Fock sind danach schnell gesetzt, und kaum zu glauben, aber wahr: Schon nach wenigen Minuten rauschen wir gen Schweiz, mit mehr als zwei Knoten Fahrt. Das Bemerkenswerte an dieser Situation ist allerdings nicht der abgelesene Speed, sondern die Tatsache, dass wir uns in nahezu spiegelglattem Wasser bewegen, denn zu Beginn unserer Testfahrt spendiert die Thermik nicht mehr als einen schwachen Hauch. Fasziniert starren wir aufs Display und können kaum fassen, was wir sehen, denn die Zahlen klettern sogar auf Werte von knapp unter drei Knoten. Während um uns herum alle Schiffe (mit Ausnahme eines einzigen, das sich als schnittiger Schärenkreuzer entpuppt) auf dem Wasser kleben, zischen wir mit leisem Gurgeln Richtung Süden.

Um uns nicht aus der Uferzone, in der sich die thermischen Winde entwickeln können, zu entfernen, bewegen wir uns in den nächsten Stunden in einem schmalen Streifen entlang des nördlichen Ufers. Spätestens nach 15 Minuten wird wieder gewendet oder gehalst, was dazu führt, dass wir uns gut vertraut mit dem Schiff machen können. Dabei fällt auf, dass die Beschläge an den richtigen Positionen sitzen und sich Schoten und Rollleinen sinnvoll bedienen lassen. Einzig die Großschot dürfte etwas stärker untersetzt sein. Bei der leichten Brise, die am Testtag herrscht, reicht die gebotene Zweifach-Umlenkung, bei mehr Wind könnte es schwer werden, das Segel richtig dicht zu bekommen.

Am späten Mittag setzt sich sehr zu unserer Freude eine



Schon beim geringsten Windhauch springt die Sarch6 an

konstante Zwei-Beaufort-Brise durch, mit der es noch mehr Spaß macht, den Gennaker zu fahren. Gleichzeitig erleben wir, wie die Bootsgeschwindigkeit nach oben klettert, und eintritt, was wir gedacht hatten. Der Speed, den die Sarch S6 aufbaut, liegt über der Windgeschwindigkeit. Bei vier Knoten Wind machen wir 4,9 Knoten Fahrt und schaffen uns selbst unseren Wind.

Fazit

Die Sarch S6 ist ein Daysailer mit Option zum Übernachten. Sie braucht nur einen Windhauch, um anzuspriegen, baut schnell Geschwindigkeit auf und vermittelt Segelfreude pur. Sicherheit erlebt man dank hoher Formstabilität. Die Segelbedienung ist einfach und am besten mit zwei Personen zu erledigen. Mit ihrem variablen Schwenkkiel und ihrem geringen Gewicht von maximal 400 Kilogramm lässt

sie sich unkompliziert aus dem Wasser nehmen und über Land verholten.

TECHNISCHE DATEN

Konstruktion:	Axel de la Hidalga
LüA:	5,99 m
Breite:	2,19 m
Tiefgang:	0,12 bis 1,60 m (Schwenkkiel)
Gewicht:	je nach Ausbau und Ausstattung: 300 bis 400 kg
Bugkoje, geteilte Matratzen:	0,55 m (Fuß), 2 x 0,80 m (Kopf), 2,05 m (Länge)
Stehhöhe:	1,00 m
Sitzhöhe:	0,75 m
Segelfläche am Wind:	23 m ²
Gennaker:	20 m ²
Preis:	ab 43.750 Euro, ohne Segel
Preis Standard-Am-Wind-Garderobe:	2.950 Euro
Verft:	www.sarch.eu
Händler:	www.bootspunkt.de