



# Dr. Jekyll & Mister Hyde



All-in-one, Alleskönner, Crossover-Boote – in diese boomende Sparte von sportlichen Funbooten, die auch als Familien- und Fahrtenschiff punkten, zielt die neue Saphire 27 aus der Schweiz. Wie segelt sich dieses Novum und wer ist der Kopf dahinter?

Text: Stefan Detjen | Fotos: Stefan Detjen, Werft

Lokaltermin am windsicheren Gardasee. Ende November hatte Michael Tobler die internationale Fachpresse zum Testsegeln seiner Saphire 27 bei Malcesine eingeladen. Ich hatte Mann und Boot bereits in Friedrichshafen gesehen, mit ihm in Hamburg ausführlich gesprochen und in Genua sein Boot im Wasser gesehen. Optisch gefiel mir die Saphire auf den ersten Blick sehr gut, jetzt bin ich sehr gespannt, wie sich das Boot im Test verhält. Der umtriebige Tobler ist nach seinem Messemarathon froh, wieder einmal segeln zu können und kann es kaum erwarten, auszulaufen. Wunschgemäß bläst bereits der Pelér, ein kühler, heftiger Wind aus Norden. Ich würde zwar nach der frühmorgentlichen Anreise einen belebenden heissen Espresso vorziehen, aber ich steige in mein Oelzeug und wir laufen aus. Raus aus der Marina, Gross hoch und den Torquedo-Elektromotor wegklappen. Der Antrieb schwenkt an einem Rohrbügel nach oben, Deckel auf den Motorschacht, Cockpitboden absenken – Einfachheit und Cleverness springen bereits das erste Mal ins Auge, das Boot überrascht nach und nach mit mehr gelungenen weil höchst praktischen Lösungen. Der morgendliche Gardasee-Nordwind bläst mit kühlen 20 Knoten. Ich fingere in meiner Tasche nach der Wollmütze. Wie lange war ich eigentlich nicht mehr auf einer kleineren Yacht? Und wann bin ich das letzte Mal mit Wollmütze gesegelt? Dickbauschiffe und sonniges Mittelmeer sind eher mein Ding... Wir rauschen mit halbem Wind über den See und Michael Tobler erklärt mir sein Konzept. Der ehemalige A-Cat-Segler hat seinen Job als Chief Sales Officer einer bekannten Outdoor-Firma an den Nagel gehängt und sich für mehr Familie und Lebensqualität entschieden. Als er das ideale Boot für schnelles Regattasegeln und für den Freizeitplausch mit der Familie nicht auf dem Markt fand, sah er die Marktchance für sein Wunschboot. Als Vollblut-Geschäftsmann weiss er aus dem Effeff, wie man ein Produkt plant und konzipiert, ein Unternehmen aufgleist und Schritt für Schritt realisiert. Als Designer holte er sich Claudio Maletto vom Studio Fontana Maletto in Como ins Boot. Dieser hat viele Jahre für italienische Syndikate im

America's Cup gearbeitet und als Designer zur Entwicklung von 11 America's Cup Yachten beigetragen. Projektleiter Sebastiano Rech Morassutti kommt ebenfalls aus der AC-Szene und ist spezialisiert auf moderne und leichte Verbundstoffe. Selbst das Segeldesign ist eine Eigenentwicklung, Alessandro Castelli (natürlich auch er mit AC-Know-how) hat die Renn- und Freizeittücher entwickelt und bringt eine grosse Erfahrung im One-Design mit. Gebaut werden die Saphire-Boote bei Delphia in Polen, schon längst ein Garant für Qualität und Präzision selbst bei hohen Stückzahlen.

#### Das Schiff mit zwei Seelen

Spannend für den Regattasegler, entspannend für die Familiencrew – so könnte man die beiden Seiten des Saphire-Konzeptes beschreiben. Im Moment sind wir im Race-Modus unterwegs: das oben durchgelattete und 1.7 Meter weit ausgestellte Folien-Grosssegel (Fathead) in Kombination mit dem Carbon-Mast ohne Back- bzw. Achterstag ist die ideale Kombination für schnelles und trotzdem einfaches Segeln. Dieser Segelplan kommt – wie könntes anders sein mit solchen Saphire-Vätern – von den America's Cuppern und den modernen Katamaranen. Die Fock ist optimiert für viel Höhe am Wind und überlappt den Mast leicht, um die Leistung zu erhöhen. Für das klassische Familiensegeln und für Anfänger steht ein einfach zu handhabendes Dacron-Grosssegel mit 5m<sup>2</sup> weniger Fläche und weniger ausgestelltem Top zur Auswahl. Doch jetzt heisst es halsen, das Seeufer mit Bergwand kommt bedrohlich näher, mit rund 9 Knoten ist der Gardasee hier schnell überquert. Beim Rundgehen werde ich von der Rassigkeit des Manövers des 8-Meter-Flitzers überrascht, rutsche aus und lande auf dem Hintern. Zum Glück sind meine Mitsegler bereits mit dem Vorbereiten des Gennakers beschäftigt, so dass ich mich unbeschadet aus der Affäre ziehen kann. Das Nylontuch geht hoch

- 1 Michael Tobler (links) will sein Boot nach vorne segeln.
- 2 Fathead-Grosssegel – mehr Tuch geht nicht.





## Mit ihrer hohen Segeltragezahl verlangt die Saphire nach frühem Reffen

### Technische Daten

LÄNGE	8,00 m
BREITE	2,50 m
MAX. TIEFGANG	1,70 m
KIEL EINGEZOGEN	0,45 m
GESAMTGEWICHT	1250 Kg
GEWICHT BALLAST	500 kg
SEGELFLÄCHE GROSS	29,00 m <sup>2</sup>
SEGELFLÄCHE FOCK	15,00 m <sup>2</sup>
MASTHÖHE	10,50 m
TRANSPORTLÄNGE	9,50 m + 1m Mastüberhang
CE-KATEGORIE	C - 6
DESIGNER	Claudio Maletto
SEGELFERTIGER PREIS INKL.	
MEMBRAN-GROSSEGEL, FOCK UND CARBONMAST	CHF 65'000 inkl. 8% MWSt

### SAPHIRE AG

Krähbüel 15  
6403 Küssnacht am Rigi  
Tel. +41 79 333 84 84  
> [www.saphireboats.com](http://www.saphireboats.com)

und die Saphire 27 steigt auf die Welle. So viel Power hätte ich nicht erwartet, unsere Dreiercrew hat alle Hände voll zu tun, den rasenden Edelstein zu trimmen. Auf der Pinne ist ziemlich viel Zug drauf, aber das stört mich persönlich nicht, ich ziehe einen eher ausgeprägten Ruderdruck einer allzu schwammigen Variante vor. Für die 3 bis 4 Beaufort haben wir ziemlich viel Tuch oben, unser gesamter Lebendballast verschiebt sich auf die Heckkante, die Saphire geht los wie Schmidts Katze. Das Speedmeter klettert auf 14 Knoten, knackt in Böen locker die 15er Grenze – jetzt ist volle Aufmerksamkeit gefragt. Der grosse asymmetrischen Gennaker wird über einen mittelachsig platzierten Bugspriet gefahren – wir rauschen über den See, es ist eine helle Freude. Zum Glück habe ich keine Zeit mit einem Espresso verschwendet, Adrenalin ist besser als Koffein...

Da auch der längste See einmal zu Ende ist, wenden wir, der Gennaker geht weg und die Fock wird wieder gesetzt. Die Manöver lassen sich einfach und effizient durchführen, das

- 1 Selbst ist der Skipper: Die Saphire beim Slippen
- 2 Rohrkojen (hier hochgeklappt) wie bei einer puren Rennziege
- 3 Offenes und aufgeräumtes Cockpit
- 4 Praktisch: Backskiste mit einhängbarer Stautasche

Cockpit ist ergonomisch, alle Beschläge sind dort wo sie hingehören und gebraucht werden.

Auch an der Kreuz macht die Saphire eine gute Figur. Der Wind frischt noch etwas auf, selbst die 500 Kilo Ballast in der T-Kielbombe haben jetzt Mühe, den Winddruck zu kompensieren. Mit ihrer hohen Segeltragezahl verlangt die Saphire nach frühem Reffen. Und siehe da, selbst mit gerefftem Gross sind wir gleich schnell, aber viel entspannter unterwegs. Trotz Welle und böigem Wind kommen wir gut voran, die Saphire segelt sich schön steif und hoch, anluven, abfallen, immer mit dem Blick auf die Geschwindigkeit (zwischen 6 und 7 Knoten)... jetzt werden auch wieder Jugenderinnerungen an meine jungen Seglertage mit der 505 auf dem Neuenburgersee wach, so schön kann pures und reines Segelvergnügen sein.

Etwas unbequem ist die für mich der zu kurze Abstand zur Fussstütze. Zum Abstemmen muss ich die Beine angewinkeln, das ist auf Dauer etwas ermüdend. Wer etwas kleiner ist, hat damit kein Problem, mir wäre mit einer verstellbaren Stütze geholfen.

### Clever, smart & easy

Der Carbonmast ist ohne Achterstag, das macht das Handling ziemlich unkompliziert und auch Legen und Stellen werden zum Kinderspiel. Das ist ein wichtiger Teil des Tobler-Konzepts: die Saphire 27 ist trailer- und slipbar. Steckruder raus, den Hubkiel hochfahren und ab auf den Trailer. Heute hier segeln, morgen dort regattieren – kein Problem mit der Saphire. Speziell Regattasegler wird es interessieren, dass das gesamte Rigg mit Baum nur lediglich 42 kg auf die Waage bringt – Carbon sei Dank. Familiensegler werden mehr daran interessiert sein, dass die Badeleiter teleskopisch ist und auch unter Deck praktische Lösungen und clevere Ideen zum Einsatz kommen und somit für ein sorgenfreies Ferienfeeling sorgen. So kann man zum Beispiel schon zu Hause die Saphire-Stautaschen und -Bags packen, die dann auf dem Schiff auf- oder eingehängt werden. Das gleiche gilt für die Kühltruhe, die sich zum Bordkühlschrank verwandelt. Mit dem optionalen Kochpaket und einem tragbaren chemischen WC ist die Fahrtenyacht einzugsbereit. Beim Polsterbezug schlägt die Outdoor-Erfahrung von Tobler durch: der Bezugstoff ist aus einem pflegeleichten und wasserabstossenden Material, wie man es von HiTec-Funktionsbekleidung kennt. Zwei Rohrkojen erinnern an die Schlaflösungen auf spartanischen Rennyachten und können wie ihre grossen Vorbilder hochgeklappt und festgezurt werden.

Nach einem nochmaligen Rauf- und Runterprogramm stuft ich die Segeleigenschaften der Saphire als sehr gut ein. Kleinere Kinderkrankheiten des Prototyps werden für die Serienfertigung noch behoben. Das duale Konzept verlangt nach nur wenigen Kompromissen, Regattasegler und sportlich-mobile Familien kommen voll auf ihre Kosten. In diesem Bootsegment gibt es bereits ein paar interessante Mitbewerber, aber die Saphire hat alle Trümpfe in der Hand, um ganz vorne mit zu mischen. Man möchte es Michael Tobler gönnen, dass er in möglichst kurzer Zeit genügend Käufer für sein „Smartboat“ findet, sodass sich rasch eine kleine One-Design-Klassenflotte etablieren kann. Ein klares Konzept, eine denkbar einfache Vertriebs-



struktur und das Internet als geduldiger und mehrsprachiger Verkaufsberater: auf [www.saphireboats.com](http://www.saphireboats.com) kann man sich sein Wunschboot selbst zusammenstellen, der Preisrechner kalkuliert parallel zur Auswahl jeweils den Endpreis der massgeschneiderten Konfiguration.

Wer die Wahl hat, hat zuerst die Qual... aber dann auch das unbezahlbare Vergnügen, das einfaches und schnelles Segeln eben so mit sich bringt. ■

- 1 Torqueedo-Elektroantrieb in Ruheposition
- 2 Am Bügel hochklappen...
- 3 ...und absenken