



Der spanische Kleinkreuzer sticht nicht nur durch sein außergewöhnliches Design ins Auge – bei näherem Hinschauen hält er noch zahlreiche weitere Überraschungen bereit. Die Fülle an ausgefallenen Detaillösungen entzieht das Boot jedem direkten Vergleich. Im Praxistest erweist es sich als ausgesprochen funktional und punktet mit ansprechenden Segelleistungen sowie einem Komfortwert, der in dieser Bootsgröße Maßstäbe setzt. Ein Testbericht von Sven M. Rutter.

Nach anderthalb Jahrzehnten in diesem Job bin ich schon so manchem ausgefallenen Bootskonzept begegnet, aber hier läuft jeder Vergleich ins Leere. Etwas in dieser Art habe ich zuvor schlicht noch nicht gesehen. Sicher

lässt sich für jedes Attribut, mit dem unser Testboot aufwartet, auch irgendwo eine Analogie finden, aber die Summe und Zusammenstellung dürfte doch einzigartig sein. Schon die Herkunft fällt aus dem Rahmen, zählt Spanien doch nicht unbedingt

zu den bedeutenden Wertstandorten im europäischen Segelyachtbau. Das junge Team des in Pego zwischen Valencia und Alicante ansässigen Bootsbaubetriebs Sarch Composites, der überwiegend auf solide Handarbeit setzt, wagt einen Vorstoß

Aufregend andersartig

Sarch S7



Ideenfeuerwerk: Kohlefaserlaminat am Rumpf, Kajütaufbau bis zum Bug, negativer Vorsteven und drehbares Rigg – hier ist vieles anders als sonst üblich.

zu neuen Ufern. Gelegentlich werde man mit Bente und Seascope verglichen, berichtet Michael Held vom deutschen Händler Ditoma (bootspunkt.de) – aber wir sind uns sofort einig, dass dies doch eher hilflose Versuche einer Einordnung darstellen. Man muss auch nicht alles unbedingt in vorhandene Schubladen quetschen – manchmal gilt es, einfach eine neue zu öffnen. Und die Sarch S7 hat durchaus eine eigene verdient.

Auch die beiden zum Test an der Kieler Förde angereisten Wertvertreter – Axel de la Hidalga Sarch,

Konstrukteur und Namensgeber, und sein Kollege Paco Pons – berufen sich in ihren Erläuterungen zum Bootskonzept kaum auf konkrete Vorbilder, sondern verweisen stattdessen auf den Nutzwert ihrer Lösungen. Der mag mitunter diskutierbar sein und das Ergebnis vielleicht auch nicht immer jedem gefallen – man kann den Spaniern jedoch nicht absprechen, sich über jedes Detail intensive Gedanken gemacht zu haben. Und bei diesen Gedanken scheint insbesondere die Praxistauglichkeit eine gewichtige Rolle zu spielen. „Es ging mir darum, das

ideale Boot für mich und meine Familie zu bauen“, bringt Axel de la Hidalga Sarch seine Grundidee auf den Punkt. Es sollte seetauglich und entsprechend sicher sein, sich einfach transportieren lassen, möglichst viel Komfort auf dem zur Verfügung stehenden Raum bieten und sich dennoch durch eine hohe Performance auszeichnen. Der Versuch, dies alles auf gerade einmal 7 Metern Gesamtlänge zu vereinen, mündete schließlich in der Sarch S7.

Sperrholz, Schaum, Karbon, GFK

Bereits die Grundkonstruktion macht die kleine Yacht zu etwas Besonderem. Der Rumpf wird aus einem speziellen Bootsbausper Holz gefertigt, das als Kernmaterial zwischen einer inneren und einer äußeren Laminatlage dient. Aufgrund der Steifheit des Kerns kann auf aufwändige zusätzliche Aussteifungselemente weitgehend verzichtet werden, was entsprechenden Platz unter Deck zur Verfügung stellt. Bei unserem Testboot ist die Rumpfaußenhaut mit Kohlefasern laminiert, was man von außen auch sieht und auf den ersten Blick ins Auge springt. Der eindrucksvolle „Carbonlook“ für den gesamten Rumpf schlägt mit einem Aufpreis von 4.300 Euro zu Buche (halber Rumpf: 3.500 Euro, alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer).

Deck und Cockpit bestehen ebenfalls aus einer Sandwichkonstruktion mit einem PVC-Schaumkern und einem Glasfaser-Epoxidharz-Laminat. Die Herstellung erfolgt im Vakuuminfusionsverfahren, was für eine solide Konstruktion bei vergleichsweise geringem Gewicht sorgt. Schotten und Rahmen werden von Hand laminiert. Serienmäßig einlamierte wasserdichte Kammern im Unterwasserschiff (Stickwort „Crash-Box“) sollen das Schiff praktisch unsinkbar machen. Eine Innenschale gibt es nicht, stattdessen wurde die innere Laminatlage fein geschliffen, um für ein wohnliches Ambiente zu sorgen, bei dem die Beschlagsbefestigungen dennoch jederzeit zugänglich bleiben. ▶



Die ausgeklügelte Konstruktion soll den Komfort und die Sicherheit eines Cruisers mit dem Gewicht und der Performance eines Racers vereinen.

Mit der ausgefallenen und handwerklich anspruchsvollen Konstruktion will man das Raumangebot eines Cruisers beim Gewicht eines Racers erzielen. Tatsächlich bringt die Sarch S7 für ein tourentaugliches Boot erstaunlich wenig auf die Waage: In der Version „Light“ mit reduziertem Ausbau sind es gerade einmal 850 Kilogramm, aber auch die Cruiser-Version bringt es lediglich auf 1.000 Kilogramm – voll ausgerüstet ist laut Prospekt mit 1.100 Kilogramm zu rechnen. Und davon entfallen jeweils allein 350 Kilogramm auf den Ballast im Aluminiumkiel mit Bleibombe. Dieser stellt allerdings ein Extra dar (Aufpreis: 3.570 Euro), Standard ist ein Gusseisenkiel ohne Bombe. Mit ersterem erreicht die Yacht die CE-Kategorie B (mit maximal drei Personen an Bord, mit sechs Personen: C), mit Letzterem die CE-Einstufung C (mit bis zu sechs Personen).

Cruiser-Volumen bei Racer-Performance

Das geringe Gewicht soll der Sarch unter Segeln Flügel verleihen. Hier spielt dann auch die extrem lange



Das Rigg erinnert eher an einen Katamaran und wird auch ähnlich getrimmt.



Mit seiner ausgefallenen Optik zieht der spanische Kleinkreuzer sofort die Blicke auf sich. Die langen Fensterzeilen lassen viel Licht ins Innere.

Wasserlinie dank des nach achtern geneigten, negativen Vorstevens mit hinein – man spricht auch von einem sogenannten „Wavepiercer-

Bug“, frei übersetzt „Wellenstecher-“ beziehungsweise „Wellenschneider-Bug“, der zugleich das Seegangsverhalten verbessern soll (insbeson-

dere bei kurzen, steilen Wellen). Immerhin kommt das Boot schon mit Selbstwendefock auf eine Seeltragezahl von stolzen 5,59 ►

**Anzeige 1/2 Seite quer
130 mm hoch**

in der Light-Version und immer noch stattlichen 5,13 mit Vollausrüstung. Mit Letzterer und Genua liegt das Verhältnis von Segelfläche zu Verdrängung wiederum bei 5,52. Der deutsche Händler offeriert ver-

schiedene Garderoben-Pakete von leichtem und schwerem Dacron bis zum Aramid-Laminat (das Tuch stammt jeweils von Contender) – je nach Revier und Anspruch. Unsere Testyacht trägt leistungsopti-

mierte Regatta-Segel von Pfeiffer. Das achterstagfreie Rigg ermöglicht ein weit ausgestelltes Square-Top-Großsegel für maximale Performance. Für diese sollen ebenso die Rumpflinien und der auf einem Kugelkopf an



Details: 1.: drehbar gelagertes Rigg; 2.: geräumiger Ankerkasten im Vordeck; 3.: Cockpit-Backskiste mit seitlichem Zugang; 4.: stufenlos aufstellbare Niedergangsabdeckung; 5.: abklappbare Bugnase mit integrierter Ankerrolle; 6.: heckwärtiges Staufach mit Zugang zum Rudergestänge; 7.: Träger zur Aussteifung des Kajütdachs (bei aufgehohlem Kiel); 8.: zentrale Deckswinch mit Stopperbank und drehbare Klemme für die Schot der Selbstwendefock; 9.: Aussparung für Außenbordmotor am Heck (mit Elektroaußenborder ePropulsion Navy 3.0).

Deck gelagerte drehbare Mast mit Flügelprofil sorgen – eine Lösung, die man sonst eher von Katamaranen kennt. Durch das Kohlefaserrigg der Testyacht (Aufpreis 7.740 Euro, Standard ist ein Aluminiumrigg) verbleibt der Schwerpunkt weit unten – zumal in Kombination mit dem Aluminiumkiel mit Bombe – was sich entsprechend positiv auf die Stabilität auswirkt. Hinzu kommt der hohe Ballastanteil von über 40 Prozent in der Light- und immer noch über 35 Prozent in der Cruiser-Ausführung (mit Kielbombe). Das breite Heck mit den angehängten Ruderblättern (Doppeleruderanlage) verheißt in Kombination mit dem Unterwasserschiffdesign ebenfalls eine ordentliche Stabilität, die sich schon im Hafen bemerkbar macht: So ist beim ersten Betreten der Sarch von Kippeligkeit nichts zu spüren – selbst wenn drei Erwachsenen zugleich auf einer Seite stehen, neigt sich das Boot lediglich moderat. Und natürlich macht sich das



Die Arbeit an der Pinne gestaltet sich entspannt – die kleine Yacht lässt sich sehr feinfühlig steuern und reagiert stets erwartungsgemäß.

Ganze auch beim Transport positiv bemerkbar. Für gerade einmal rund eine Tonne „Lebendgewicht“ braucht es nicht zwingend eines mächtigen Zugfahrzeugs. Die Breite wurde mit 2,49 Metern bewusst „trailergerrecht“ zugeschnitten. Der Kiel kann komplett aufgeholt werden, wodurch der Tiefgang von 1,70 Meter auf 30 Zentimeter reduziert wird. Die

Ruderblätter lassen sich hochklappen. Slippen und Trockenfallen sollten somit ebenfalls kein Problem darstellen. Passende „Straßenpakete“ hat Ditoma gleichsam im Angebot. Und dann ist da noch diese ausgeklügelte Mastlegevorrichtung, die auch das Aufriggen zum Kinderspiel machen soll. So sind die vorderen Relingsstützen und der Bugkorb ►

**Anzeige 1/2 Seite quer
130 mm hoch**



Der wuchtige Kajütaufbau bietet einen guten Schutz gegen überkommende Gischt. GFK-Keile am Cockpitboden geben den Füßen Halt – sie können im Hafen weggenommen werden.

zu einem Gestänge zusammengefasst, das als Jüttbaum fungiert. Am Heck findet sich eine Maststütze, an der auch Hecklicht und Rettungsmittel montiert sind. Sie liefert angesichts des breiten Hecks zudem eine willkommene Festhaltungsmöglichkeit. Der ebenfalls aus zwei Stangen (mit Wasserstag) gebildete Bugspriet beziehungsweise Gennaker-Rüssel kann für den Straßentransport abgeklappt werden. Er trägt außerdem die Ankerrolle und hält somit das Grundgeschirr vom Vorsteven frei – nicht ganz unwichtig bei diesem Bugdesign.

Wie von einer unsichtbaren Leine gezogen

Bei so viel ausgefallenen Lösungen sind wir umso gespannter, wie sich das Ganze auf dem Wasser anfühlt. Im ersten Eindruck ist man tatsächlich geneigt, der Werftaussage zuzustimmen, dass das Seeverhalten der Sarch an deutlich größere Yachten erinnert. So gibt sich das Boot auch unter Segeln bemerkenswert stabil und segelt obendrein sehr ausgeglichen. Fast muss man aufpassen, an der Pinne nicht zu viel zu tun – zumal jeder kleine Ausschlag auch sofort in eine entsprechende Kursänderung umgesetzt wird. Die Kombination aus hoher

Kurstreue und sehr direktem Ruder erlaubt ein feinfühliges Steuern. Bei dem mäßigen, in Böen auch mal frischen Wind am Testtag zeigt der Kleinkreuzer in keiner Situation ein unerwartetes Verhalten, sondern lässt sich stets problemlos kontrollieren. Das Boot segelt, als würde es an einer unsichtbaren Leine übers Wasser gezogen. Entsprechend entspannt

und mühelos gestaltet sich die Steuerarbeit. Angesichts des ausgefallenen Designs hatte ich mich auf die eine oder andere unerwartete Reaktion eingestellt, so werde ich vom im besten Sinne unspektakulären Segelverhalten überrascht.

Auch beim Vortrieb gibt es nichts zu meckern: Bei im Mittel etwa 12 Knoten Wind (4 Beaufort) erzielen wir mit Großsegel und Selbstwendefock auf optimaler Höhe 4,8 Knoten Fahrt. Auf maximaler Höhe, die wir bei 44 Grad mitteln, sind es immer noch 4,2 Knoten. Mit einem kleinen Schrick in den Schoten steigt der Speed auf 5,1 Knoten auf einem Kurs von etwa 60 Grad zum Wind und im Raumgang sind sogar 5,3 Knoten drin. Das sind für diesen moderaten Segelplan anständige Werte. Wer gern schneller segelt, sollte die 15 Quadratmeter große Genua mitordern, die immerhin 4,5 Quadratmeter mehr anbietet als die Selbstwendefock. Und für tiefe Kurse am besten noch den 55 Quadratmeter großen Gennaker, unter dem die Yacht im Handumdrehen auf Rumpfgeschwindigkeit beschleunigt – in Böen wird diese während des Tests sogar mehrfach merklich überschritten. Obendrein ist



Effizient organisiert: Die Gennakerschoten (gelb) sind bis zum Heck geführt und werden von dort auf Klemmblöcke in der Cockpitmitte umgelenkt. Aufgesetzte Barberhauler (grün) liefern zusätzliche Trimmöglichkeiten.



Das ebene Kajütdach teilt eine sichere Standfläche für Arbeiten an Deck bereit.

ein 35 Quadratmeter großer Code Zero für die Sarch bestellbar.

Flexibel organisierbar

Gut hat uns auch gefallen, wie flexibel man sich im Cockpit organisieren kann. Wir sind während der Testfahrt zu dritt an Bord, so dass der Steuermann den Großsegeltrimm einem Mitsegler überlassen kann, der dann idealerweise hinter ihm Platz nimmt. Bei kleinerer Crew lässt sich die Großschot aber auch aus der Hand mitführen. Sie verläuft als gut untersetzte Talje direkt vom Baumnock auf einen Block mit Klemme auf dem Travellerschlitten (Harken), was für einen effizienten Holepunkt sorgt. Angesichts des drehbaren Mastprofils (das Kohlefaserrigg der Testyacht mit einem Salingspaar und Jumpverstagung stammt von Heol Composites) spielt die Großschot allerdings keine dominierende Rolle – der Großsegeltrimm erfolgt, ähnlich wie bei einem Katamaran, primär über den extrem breiten Traveller. Dessen geschwungene Schiene erstreckt sich über die gesamte Heckbreite.

Im geräumigen Cockpit mit seinen 1,54 Meter langen Duchten können problemlos drei Personen auf einer Seite sitzen, ohne sich gegenseitig ins Gehege zu kommen. Die ►

**Anzeige 1/2 Seite hoch
90 mm breit**

Sitzflächen reichen bis an die Seereling und sind nach außen angeschragt, was den Sitzkomfort bei Lage verbessert. Die Seereling ist auf der Testyacht in Dyneema ausgeführt. Am Cockpitboden geben großzügig dimensionierte GFK-Keile den Füßen Halt, die beim Liegen im Hafen weggenommen werden können, um Stolperfallen zu vermeiden. Im Cockpitboden sind heckwärtig beidseitig Staufächer eingelassen, die auch den Zugang zum Pinnengestänge erschließen. Hinzu kommt eine Backskiste mit Zugang von der Seite in der Cockpitbank an Backbord. Ihr schließt sich noch ein Schwalbennest an. Das Heck bleibt nach achtern offen, wobei hier neben dem geteilten Heckkorb und der bereits erwähnten Maststütze auch die Travellerschiene als Seezaun fungiert.

Die Schot der Selbstwendefock verläuft auf eine drehbare Curryklemme auf dem Kajütdach. Die Gennakerschoten sind auf Blöcke am Heck geführt und von dort auf Klemmblocke von Spinlock im vorderen Cockpitbereich umgelenkt. Hinzu kommen auf die Schoten aufgesetzte Blöcke, die als Barberhauler fungieren und auf Curryklemmen hinter dem Kajütaufbau belegt werden. Je



Das Vorschiff der Sarch wartet mit einer stattlichen Dreieckskoje auf.

nach Crewkonstellation und eigenem seglerischen Anspruch wird mancher Eigner sicher noch die eine oder andere Optimierungsmöglichkeit in der Leinenführung entdecken – dank der vergleichsweise einfachen (aber dennoch ordentlichen) Ausführung der Segeleinrichtungen gestaltet sich das Ganze aber auch recht flexibel. So könnte man zum Beispiel

überlegen, die Einholerleine für die Rollfock, deren Curryklemme direkt hinter dem Kajütaufbau sitzt, vielleicht noch weiter nach achtern zu führen, wenn man viel allein unterwegs ist.

Ansonsten gibt es nur eine einzige Winsch an Bord, die auf dem Kajütdach neben dem Niedergang platziert ist (Harken 20 ST). Ihr sind fünf Spinlock-XAS-Hebelklemmen vorgelagert, auf die sämtliche Fallen und Strecker verlaufen – vom Mastfuß werden sie über Kauschen entsprechend umgelenkt. Unterhalb der Winsch sind Kompass und Instrumente am Schott montiert. Die Püttinge der Oberwanten setzen außen am Rumpf an. Die Holepunkt-schienen für die Genua wurden neben dem Kajütaufbau montiert. Letzterer erstreckt sich im Prinzip bis zur Bugspitze, wobei er nach vorn immer weiter abfällt – noch so ein augenfälliges Alleinstellungsmerkmal. Da sich der Kajütaufbau zudem nur mäßig verjüngt, werden die Laufdecks zum Vorschiff hin immer schmaler. Das stört allerdings bei der Arbeit an Deck kaum, denn das ebene und weitgehend leinenfreie Kajütdach bietet ebenfalls eine sichere Standfläche. Nebenbei liefert der wuchtige Aufbau einen guten Schutz gegen überkommendes



Die Messe ist als Dinette ausgelegt. An den Regalen fungieren Gummistrops als Schlingerleisten.



Unter der Koje steht reichlich Stauraum zur Verfügung – nur der unmittelbare Bugbereich bleibt als „Crash-Box“ verschlossen.

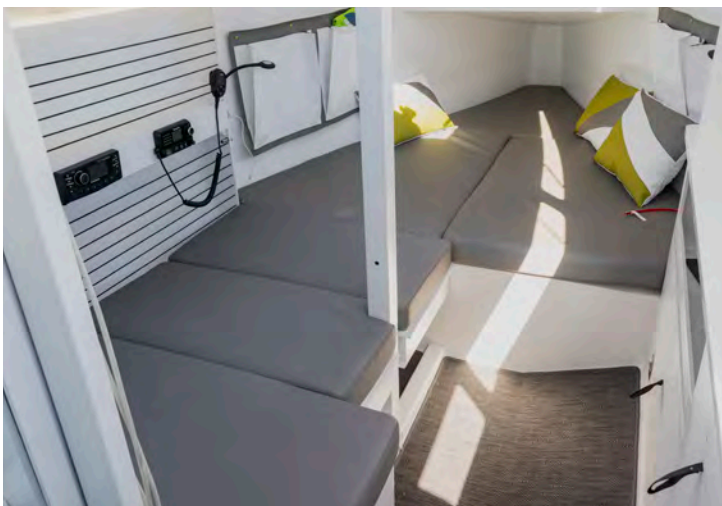
Wasser – ich habe während der gesamten Testfahrt hinten im Cockpit keinen einzigen Spritzer abbekommen. Eine Sprayhood erscheint somit überflüssig. Ins Vordeck wurde noch ein Ankerkasten eingelassen.

Zwischenfazit: An Deck der Sarch S7 haben wir kaum etwas gefunden, an dem sich rein sachlich betrachtet etwas aussetzen ließe – trotz zahlreicher eher ungewöhnlicher Detaillösungen funktionierte das Gesamtsystem im Test einwandfrei. Als Kritikpunkte sind uns lediglich Kleinigkeiten aufgefallen – so zum Beispiel der Umstand, dass die Pinne auf der Testyacht etwas Spiel aufwies, was sich aber recht

einfach nachjustieren lassen sollte. Ferner empfanden wir das Gelenk des Pinnenauslegers als zu steif – hier musste man bei jedem Manöver gegenarbeiten, was mitunter zu ungewollten Ruderausschlägen führte. Ein Pinnenausleger ist jedoch ebenfalls leicht zu ersetzen.

Als Motor ist auf der Sarch S7 übrigens ein Außenborder vorgesehen, der ein Extra darstellt. Er wird am Heckspiegel angehängt, wofür im Heck mittig eine entsprechende Ausbuchtung eingelassen wurde. Da es somit zu keiner direkten Anströmung der Ruderblätter kommt, muss bei Maschinenmanövern auf engem Raum vorausschauend zu Werke gegangen werden, was aber ebenso für zahlreiche andere aktuelle Kleinkreuzer mit Außenbordmotor gilt. Auf der Testyacht kam ein Elektroaußenborder vom Typ Navy 3.0 von ePropulsion zum Einsatz (Leistung: 3 Kilowatt). Die Batterie war im heckwärtigen Staufach an Steuerbord untergebracht. Die Bedienung erfolgte über die zugehörige kabellose Fernbedienung. Mit dem Elektroantrieb hatte ich keine Mühe, das Boot im Hafen trotz kräftigem Seitenwind an den Liegeplatz zu bugsieren. Wer längere Strecken in Marschfahrt unter Motor zurücklegen können möchte ►

**Anzeige 1/3 Seite hoch
55 mm breit**



Durch Absenken des Messetischs lässt sich die Koje noch erweitern.



Der Kiel kann mittels einer Talje komplett aufgeholt werden.

– zum Beispiel in Tidenrevieren – kann aber alternativ auch auf einen Benziner zurückgreifen.

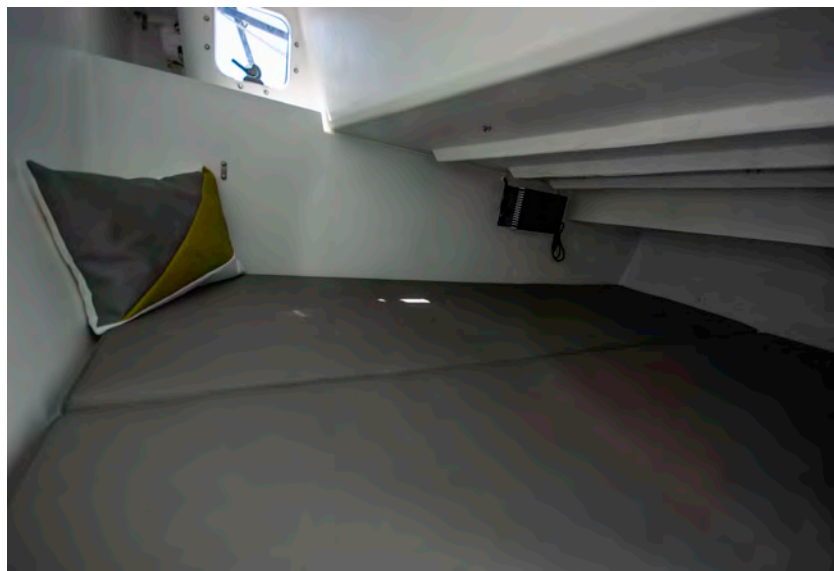
Alles für den Törn

Ein echtes „Aha-Erlebnis“ beschert auf der Sarch der Gang unter Deck. Denn ein solches Volumen und Raumgefühl wird man nur auf wenigen Booten dieser Größe antreffen. Die großzügigen Fenster und zu öffnenden Luken sorgen zugleich für einen hellen und gut zu lüftenden Wohnraum, der insgesamt ein freundliches Ambiente verströmt. Dazu trägt die angenehme lichte Höhe ihren Teil bei, die sich dank des ausladenden Aufbaus fast bis an die Seitenwände sowie ins Vor- und Achterschiff erstreckt. In der Messe beträgt sie 1,57 Meter. Mit den Füßen steht man direkt auf dem leicht angeschrägten Bootsboden – also quasi in der Bilge –, der mit rutschfesten Teppichläufern ausgelegt ist.

Das Interieur-Layout der Testyacht mit Küchenzeile, Dinette, Achterkammer und abgeschlossener Nasszelle repräsentiert die Cruiser-Version. In der abgespeckten Version „Light“ gibt es eine konventionelle Messe mit seitlichen Längssofas, dafür fehlen die vorgenannten Attribute.

Wer mit der Sarch S7 auf Törn gehen will, sollte die 2.350 Euro Preisunterschied in Kauf nehmen – zumal die Spanierin dann unter Komfortaspekten je nach Ausstattungsumfang manchen aktuellen Wettbewerber im 7-Meter-Segment deutlich auszustechen vermag. Für noch einmal 3.870 Euro gibt es das Paket „Cruiser Komfort“ obendrauf, das zusätzlich Toilette (Chemie, Pump-WC als Option) und Waschbecken in der Nasszelle, Kocher,

Kühlbox und Spüle in der Pantry, Wassertank und Druckpumpe sowie Batterie und Elektroinstallationen mit an Bord bringt. Dusche (in der Nasszelle und/oder an Deck), Abwassersystem, Navigationsbeleuchtung und Landstromanschluss können als weitere Extras hinzugebucht werden. Unsere nahezu lückenlos ausgestafferte Testyacht bietet im offenen Vorschiff eine gut gepolsterte Dreieckskoje mit Länge von stolzen 2,26 Metern bei einer Breite von 1,44 Metern im Schulterbereich und 0,21 Metern in der Vorpiek. Trotz Ankerkasten im Vordeck fällt die lichte Höhe über der Matratze selbst im Fußraum mit 57 Zentimetern noch ordentlich aus. Der Raum unter dem Bett steht als Stauraum zur Verfügung (mit Topcoat versiegelt) – bis auf die Bugsektion, die als „Crash-Box“ ausgeführt ist. Hinzu kommen Hängetaschen beidseitig über dem Bett. Das Decksluk über der Koje würde auch ein Fluchtluk hergeben. Das Kojenende dient zugleich als vordere Sitzbank der als Dinette ausgelegten Messe. Im großen, quadratischen Messetisch (83 x 82 Zentimeter) findet sich ein geräumiges Staufach mit praktischer Unterteilung. Hinzu kommen lange und tiefe Regale an der Außenseite an Backbord, vor denen Gummistropfs gespannt sind, welche die Funktion von Schlingerleisten



Die Koje in der Achterkammer sticht locker manchen 40-Füßer aus.



Auch die Nasszelle überzeugt mit einem beeindruckenden Platzangebot.

übernehmen. Der Messtisch kann abgesenkt werden und ergibt dann in Kombination mit der hinteren Messebank eine 1,36 Meter lange Erweiterung zur Vorschiffskoje, die sich zum Beispiel als Kinderbett nutzen ließe.

Unter der hinteren Messebank befindet sich neben einem Staufach

auch der Kielkasten. Der obere Kielflansch ist hier mit vier großen Rändelschrauben arretiert. Werden diese gelöst, lässt sich der Kiel mittels einer Talje aufholen, die vom Kiel senkrecht durchs Decks verläuft und über die zentrale Deckswinch geholt wird. Bei abgesenktem Kiel wird die Talje einfach weggebändselt, damit sich die Messebank schließen lässt. Das Aufholen funktionierte im Test einwandfrei, erforderte allerdings einen sehr hohen Kraftaufwand. Hier sollte man gegebenenfalls eine größere oder elektrische Deckswinde erwägen. An der Decke verläuft in Längsrichtung ein Träger, der an die Maststütze anschließt.

Die gegenüber an Steuerbord angeordnete Längspantry wartet mit einer üppigen Arbeitsfläche auf, an der allerdings eine Schlingerleiste fehlt. Dafür bietet das lange Regalfach im vorderen Unterschrank eine solche. Unter diesem ist noch ein abgeschlossenes Staufach vorhanden. Interessant sind die Verschlüsse ausgeführt, die bei allen Schapps und Türen anstelle eines Griffs eine Schlaufe aufweisen, an der zum Öffnen gezogen wird. In der Mitte der Pantry ist unter der kleinen viereckigen Edelstahlspüle ein nach vorn aufklappendes Schapp für ►

**Anzeige 1/4 Seite
hoch
42 mm breit**



Die Bordküche bietet bis auf eine Schlingerleiste an der Arbeitsfläche alles, was man auf Törn braucht.



Unter Gennaker kommt die Sarch rasch in den Surf.

den Mülleimer vorgesehen. Innen findet sich auch das Seeventil der Spüle. Daneben schließt sich ein ebenfalls nach vorn ausklappendes Schapp für die elektrische Dometic-Kühlbox an. Über diesem ist der Einflammen-Spirituskocher installiert (Origo A100).

Zwischen Pantry und hinterem Schott hängen wiederum Stofffächer an der Außenwand. Unter der oberen Trittstufe des angrenzenden Niedergangs ist hinter einer Klappe das Hauptschaltpanel untergebracht. Die Abdeckung des Niedergangs lässt sich übrigens nicht nur aufschieben, sondern auch seitlich hochklappen und stufenlos arretieren. So kann man darunter sogar aufrecht stehen und hat dennoch eine Abdeckung über dem Kopf. Eine pfiffige Lösung, wenn auch der Deckelmechanismus auf der Testyacht keinen ganz hundertprozentig vertrauenserweckenden Eindruck machte.

Direkt linker Hand neben dem Niedergang befindet sich die Tür zur Nasszelle. Auch diese fällt erstaunlich geräumig aus. Die Stehhöhe beträgt hier 1,62 Meter. Man muss sich hier also keineswegs einzwängen. Das WC ist auf einem Podest an der Außen-

seite quer zur Fahrtrichtung positioniert. Daneben folgt der Waschtisch mit kleinem Edelstahlbecken und großer Ablage. Im Unterschrank sind geräumige Staufächer vorgesehen – im untersten ist gut zugänglich das Seeventil montiert. Hinzu kommt eine Edelstahl-Haltestange neben dem WC. Ein großes Aufbaufenster lässt viel Licht herein – das Lüften funktioniert allerdings nur über die Tür. Eine praktische Halterung für das Steckschot in Griffweite des Niedergangs komplettiert



Bei ganz genauem Hinschauen kann man vereinzelt Unsauberkeiten entdecken – bei dieser Bauweise lässt sich aber auch nur wenig kaschieren.

die ansprechende Badeinrichtung. Geradezu sensationell für ein 7-Meter-Boot geht es schließlich im Achterschiff zu – denn eine solche nutzbare Kojenfläche, wie sie hier zur Verfügung gestellt wird, wäre selbst für einen 40-Füßer keine Selbstverständlichkeit. Das Bett ist quer zur Fahrtrichtung ausgerichtet und kommt auf eine durchgehende Liegeflächenlänge von 2,29 Metern bei einer gleichfalls durchgehenden Breite von 1,40 Metern. Auch die lichte Höhe im Kopfraum fällt üppig aus. Hier reicht es sogar für ein kleines zu öffnendes Fenster mit Ablage am Heck über dem Bett. Im Fußraum geht die Höhe über der Matratze ebenfalls noch in Ordnung (zwischen 37 und 54 Zentimeter). Die Ausstattung der Heckkabine mit Matratzen, Lampen und Luk kostet allerdings extra (Aufpreis: 1.620 Euro). Am Schott zur Nasszelle sind über der Koje auf der Testyacht Sicherungskasten, FI-Schalter und Batterieladegerät montiert.

Fazit

Wer sich auch für Ausgefallenes begeistern kann und die Bereitschaft mitbringt, seine Kaufentscheidung gegebenenfalls abseits von etablierten Marken anzusiedeln, der könnte in der Sarch S7 durchaus so etwas wie ein kleines Traumschiff finden. Ob mit sportlich ambitionierten Freunden auf der Regattabahn oder mit der Familie entspannt auf Urlaubstörn – dieses Boot empfiehlt sich für diverse Verwendungszwecke. Die Möglichkeit zum einfachen Trailern, Slippen und auch Trockenfallen erschließt zugleich vielfältige Reviere – vom Binnengewässer über das Küstensegeln bis zur offenen See (in der Konfiguration mit CE-Kategorie B).

Der Grundpreis von 43.750 Euro in der Light- beziehungsweise 46.100 Euro in der Cruiser-Version erscheint für ein solches Paket absolut fair – zumal angesichts der handwerklich anspruchsvollen Bauweise. Auf eine griffige Formel gebracht könnte man sagen: vielleicht keine ausgesprochene Schönheit, aber ein durchaus überzeugendes Gesamtkonzept. ■

Sarch S7

Technische Daten

Konstrukteur.....Axel de la Hildalga Sarch
CE-Entwurfskategorie *.....B/C
Takelungsart.....7/8-Sloop
Baumaterial.....Sperrholz/CFK/GFK
Länge über Alles.....7 m
Länge Wasserlinie.....6,73 m
Breite.....2,49 m
Tiefgang.....0,30–1,70 m
Verdrängung **.....850 kg
Ballastanteil ***.....ca. 41 %

Segelfläche am Wind ****.....28 m²
Großsegel ****.....17,5 m²
Selbstwendefock ****.....10,5 m²
Gennaker.....55 m²

Maschine.....Außenbordmotor (Option)

Anzahl der Kabinen inkl. Salon.....2
Anzahl der Kojen inkl. Salon.....4

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....6,3 kn
Länge-/Breitenverhältnis.....2,81/1
Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis *****.....5,59
Spez. Segelfläche *****.....32,94 m²/t

* B mit Aluminiumkiel mit Bleibombe und drei Personen (C mit Standard-Eisenkiel bzw. mit sechs Personen), ** in der Basisversion „Light“ (Cruiser-Version: 1.000 kg, voll ausgestattet: 1.100 kg), *** bezogen auf Verdrängung und Ballast in der Basisversion „Light“ mit Aluminiumkiel mit Bombe (Ballast: 350 kg, Standard-Eisenkiel: 300 kg), **** Standardbesegelung gemäß werftseitiger Standardspezifikation (Genua: 15 m²), ***** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation mit SW-Fock und Verdrängung in der Basisversion „Light“ (Segeltragezahl Cruiser-Version mit Vollausstattung und SW-Fock: 5,13, mit Genua: 5,52)

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....44°.....4,2 kn
Optimale Höhe.....52°.....4,8 kn
Aufgeschrickt.....60°.....5,1 kn
Halber Wind.....90°.....5,3 kn
Raumgang.....120°.....6,3 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 12 kn im Mittel, Besegelung siehe Testbericht, Wellenhöhe: ca. 0,3 m.

Preis und Grundausstattung

Grundpreis Cruiser-Version: 46.100 Euro inkl. 19 % USt. Darin enthalten unter anderem: wasserdichte Kammern („Crash-Box“), aufholbarer Kiel, Rigg (Aluminium) mit Mastlegevorrichtung, Doppelruderanlage mit Schubstangenübertragung, Pinnensteuerung, Selbstwendefockschiene, gebogener Traveller (Harken), zentrale Deckswinch (Harken 20 ST), Inneneinrichtung mit Dinette und Dreieckskoje im Vorschiff, abgeschlossene Nasszelle, Achterkabine mit Querkoje, Pantryzeile.

Werft/Händler

Sarch Composites, Ctra. Oliva 16, 03780 Pego (Spanien),
Telefon: 00 34 - 63 04 63 73 8, www.sarch.eu
Ditoma GmbH, Mauserstraße 6/1, 71640 Ludwigsburg, Telefon:
07 14 1 - 30 97 18 0, www.bootspunkt.de