

# Die aus der Reih

Die Werften haben in den letzten Jahren eine Nische entdeckt: erfahrene, meist ältere Segler, die sich ein schickes, einfach zu segelndes Boot wünschen. Neben guter Segelleistung steht dabei die einfache Bedienung ganz im Vordergrund. Den Markt dieser Daysailer hat die holländische Saffier-Werft mit ihren eher klassischen Rissen bereichert.

Von **Michael Häßler** und **Hans-Dieter Möhlhenrich**



Die in zwei Linien, eine Classic und eine Elegance Range, eingeteilte Baureihe ist inzwischen auf je drei Modelle angewachsen. Daneben bauen die beiden Brüder Dennis und Dean Hennevanger, die den Ende der achtziger Jahre vom Vater in den

Niederlanden gegründeten Betrieb vor rund 20 Jahren übernommen haben aber auch jedes andere Boot nach Wunsch und Maß.

Beide haben den Segelvirus im Blut, sind sie doch mehr oder weniger nach ersten Jahren mit Booten in

Australien und auf Booten bei einer mehrjährigen Weltumsegelung aufgewachsen.

1997 kommt die Saffier 6,5 auf den Markt, ein kleines offenes Kielboot, das bis heute gebaut wird. Den Wendepunkt für die Werft bringt 2007 die 26 Se, mit

der ein völlig neues Konzept für einen Daysailer konzipiert wird. Es kommt bei Kunden und der Fachpresse sofort an, 2009 wird die Saffier 26 Se zur „European Yacht of the Year“ gekürt. Jüngstes Kind von Konstrukteur Dean Hennevanger ist

# e tanzt

## Saffier Se 33

### Maße:

Lüa 10 m, Breite 2,72 m  
Gewicht ca. 2800 kg  
Segelfläche 45 m<sup>2</sup>

### Preis

ab 99 000,- Euro



die Saffier Se 33, die auch auf der Interboot zu sehen war. Sie knüpft an die erfolgreiche 26 Se an. Kurz vor dem Auswassern konnten wir mit dem frischgebackenen Eigner am Bodensee noch einen Probeschlag segeln.

Im Hafen brauchen wir nicht lang zu suchen, denn die Saffier Se 33 fällt sofort auf. Eine Zehn-Meter-Yacht, das Deck flach wie eine Flunder und praktisch ohne Kajütaufbau. Dafür ein riesiges Cockpit, das zum bequemen Segeln, Sitzen und Liegen

einlädt. Ein zusätzlich erhältliches Set an weichen Cockpitkissen erhöht noch den Komfort, wie wir später auf dem Wasser sehen. Hier braucht man wirklich keine Seglerhose mit einsteckbarem Stevenkissen. So riesig wie das Cockpit ist, so unge-

wöhnlich ist es aufgeteilt: Im Anschluss an zwei lange Längsbänke mit sitzfreundlichen Lehnen folgt der Bereich des Steuermanns mit einer Doppeleruderanlage. Die Räder sind nicht auf maximalen Durchmesser getrimmt, die Wahl fiel deshalb



Die Linien der Saffier 33 muten oberhalb der Wasserlinie klassisch an. Gerader Steven, negativer Spiegel, deutlicher Deckssprung und flacher Aufbau. Unter Wasser



Jumbo-Instrumente von Raymarine am Mast.



Polster und Rückenlehnen für die Cockpitduchten.



Im Mittelcockpit ist viel Platz für Gäste. Der Rudergänger kommt von seiner normalen Position aus an alle Trimmeinrichtungen.



ist das Boot modern mit geteiltem Lateralplan und gestreckten Anhängen.

## Technik

Schale und Deck sind mit einem 15 Millimeter starken Schaumkern als Sandwichkonstruktion gebaut. Im Kielbereich ist der Rumpf 22 Millimeter dick massiv laminiert. Die Werft verwendet ein Isophtalsäureharz, das in seiner Hydrolysebeständigkeit zwischen Orthophtalsäureharz und Vinylesterharz liegt. Das Vakuumverfahren sorgt für ein hochverdichtetes und damit hochwertiges Laminat. Auf exotische Baustoffe wurde, ebenso wie auf exotische Bauverfahren verzichtet. Die sichtbare Bauqualität der Saffier ist äußerst solide und über alle Zweifel erhaben.

Serienmäßig wird das Deck mit einer rutschfesten Gelcoatstruktur ausgeliefert. Der auf dem Vorführboot verlegte Esthec-Belag in Teak-Optik ist als Extra erhältlich und wertet das Boot zumindest optisch auf. Von seinen technischen Eigenschaften her ist der Kunststoffbelag mit Teakholz vergleichbar, vergraut nicht und verlangt nach deutlich weniger Pflegeaufwand. Die Fußreling ist aus Teak gefertigt. Eine Scheuerleiste ist nicht vorhanden, kann aber problemlos nachgerüstet werden.

Es werden zwei Kielvarianten angeboten. Ein Rennkiel mit 170 cm Tiefgang und ein 140 cm tief reichender Normalkiel. Nach ersten Erfahrungen mit T-Kielen und Kraut werden die Boote jetzt mit L-Bulb ausgeliefert.

Das Ruderblatt ist vorbalanciert und das Boot lässt sich mit den beiden Ruderrädern exakt und gefühlvoll manövrieren. Unter Deck kann ein Autopilot montiert werden.

Als Motor wurde ein Zweizylinder Yanmar verbaut, der auf einem Sailldrive sitzt. Der Edelstahl-Tank fasst 32 Liter.

Das Alurigg kommt von Seldén und besitzt zwei Salingspaare. Der Standardbaum ist mit Lazybags ausgestattet und besitzt zwei Einleinenreffsysteme. Optio-

nal ist auch ein Park-Avenue-Baum lieferbar, der das geborgene Großsegel aufnimmt. Das Großsegel selbst ist moderat überrundet und wird über eine „deutsche“ Großschotführung getrimmt. Die Schot tritt dabei, zusammen mit zahlreichen anderen Leinen, vor dem Steuermann aus dem Süllrand und kann mit einer Winsch dichtgenommen werden. Auf dem von uns gesegelten Boot waren elektrisch angetriebene Winschen montiert, die besonders als Fallwinsch viel Kraft sparen, einen Landstromanschluss am Liegeplatz aber unverzichtbar machen.

Der Tampen der jeweiligen Leine verschwindet in einer Öffnung unter den Sitzduchten. Diese Leinenführung sorgt einerseits für eine aufgeräumte Optik an Bord, könnte aus ergonomischer Sicht aber noch etwas optimiert werden. Insbesondere das Greifen der richtigen Leine zwischen Klemmen und Winsch ist etwas fummelig. Auch verheddern sich die vielen Tampen schnell, wenn man nicht nach jedem Manöver das Cockpit penibel aufräumt. Sicherlich ist das Geschmackssache, aber der Autor würde eine herkömmliche Großschotführung auf dem Traveller bevorzugen.

Das Vorsegel ist als Selbstwendefock ausgelegt und besitzt ein durch senkrechte Latten gestütztes, ausgestelltes Achterliek. Der Fockroller ist unter Deck montiert. Auch wenn die Selbstwendefock von vornherein weniger Leistung als eine leicht überlappende Fock entwickeln kann, bietet sich diese Technik insbesondere für Einhandsegler an. Während das Großsegel ausgezeichnet passte, war die Fock sehr auftriebsstark, wohl für holländische Verhältnisse geschnitten. Am Leichtwindrevier Bodensee mit seiner flachen Welle wäre ein etwas weniger tiefes Segel sicherlich wünschenswert.

Für raumere Kurse gibt es einen Code Zero sowie einen Gennaker. Beide Segel werden am festen Bugspriet gefahren.



Das Achterdeck liegt unterhalb der Seitendecks.



Klemmen und Elektro-Winsch sitzen nah beieinander.



Die Motorsteuerung ist an Steuerbord.

## Wohnen

Die Saffier hat vier Kojen unter Deck und einen ansprechenden Innenausbau mit zahlreichen Schapps und Schwalbennestern. Auch eine vollwertig ausgestattete Pantry findet man unter dem Niedergang und eine Toilette kann unter den Vorschiffskojen untergebracht werden. Trotz dieses „Tourenkomforts“ ist die Saffier kein Wohnboot, sondern eher ein Daysailer, auf dem man auch mal übernachten und morgens einen Kaffee kochen kann. Wie man das Boot nutzt, hängt letztlich vom eigenen Komfortanspruch ab und auch vom Wetter, denn das Leben spielt sich weniger unter Deck als vielmehr in der Plicht ab.

Dort finden zwei bis drei Personen bequem Platz auf den beiden Duchten und auf dem großen Achterdeck, das sich insbesondere auch als Sonnenliege eignet. Der Spiegel kann abgeklappt werden und dient als Badeplattform.

Unter Deck bringen weiße Flächen viel Licht in den Raum. Kanten und Schappöffnungen sind mit dunkel gebeizten und lackierten Holzprofilen eingefasst. An Steuerbord, dort wo man normalerweise eine Hundekoje erwarten würde, sind zwei Kleiderstangen längs angebracht, um beispielsweise das Ölzeug trocknen zu können.

Die Ausstattung unter Deck folgt derselben Philosophie wie an Deck. Man beschränkt sich auf das Wesentliche, das hochwertig und praxisingerecht ist.

auf dieses Konzept, um einen guten Durchgang nach vorn und achtern zu bekommen, ohne dass die Crew jedes Mal über die Seitendecks klettern muss. Alle Bedienelemente sind im Griffbereich des Steuermanns, der über die Bootsbreite reichende Traveller ist hinter ihm angeordnet.

Völlig ungewöhnlich ist die Gestaltung des Achterdecks. Denn der Steuermann steht,



**Bescheidener Komfort unter Deck, aber zum Sitzen und Schlafen reicht's. Es ist alles vorhanden, was man für den Tagesörn Kleiderstangen und Schapps. Durch die Sandwichstruktur sollte sich die Schwitzwasserproblematik auch bei unverkleideter**



**Vorschiffskoje und Schwalbennester. Bei zwei großen Personen könnte es im Fußraum etwas eng werden.**



oder den Kurztrip braucht. Eine kleine Pantry, praxisingerechte Schwalbennester, Außenhaut in Grenzen halten.



Im Vorschiff befindet sich die Toilette, die wahlweise als Trockentoilette oder mit Fäkalientank ausgeführt sein kann.



Praktisch: Kleiderstangen halten das Ölzeug oder andere Bekleidung hängend unter dem Seitendeck.

## Zahlen

10,00 m	<b>Länge über alles</b>
9,60 m	<b>Rumpflänge</b>
2,72 m	<b>Breite</b>
1100 kg	<b>Ballast</b>
2800 kg	<b>Gewicht</b>
1,4 m	<b>Tiefgang normal</b>
1,7 m	<b>Tiefgang Race</b>
27 m <sup>2</sup>	<b>Großsegel</b>
18 m <sup>2</sup>	<b>Fock:</b>
40 m <sup>2</sup>	<b>Code Zero</b>
70 m <sup>2</sup>	<b>Gennaker</b>
Motor	<b>Yanmar 14 kW Saildrive</b>
99 000,- €	<b>Preis ohne MwSt. mit Standardsegel</b>

**Hersteller:** www.saffieryachts.com

**Händler:** Bavaria Boote Bösch,  
D-83093 Bad Endorf,  
Tel. +49(0)80 53/404 80,  
www.bavariaboote.de

### Stärken und Schwächen

- + **Bauqualität**
- + **Konzept**
- + **Segelleistungen**
- + **einhandtauglich**
- **Leinenführung**

nicht wie heute meist üblich, kurz vor dem offenen Heck, sondern hat eine große ebene Fläche hinter sich: Liegewiese mit viel Stauraum darunter und bequemer Zugang zur Badeplattform. Und was zunächst wie verschenkter Platz für das Cockpit anmuten mag, erweist sich an Bord als ausgesprochen praktisch und angenehm. Ein Boot, auf dem man sich einfach bequem bewegen kann.

Die großen Flächen schreien regelrecht nach einer Veredelung: Die Werft bietet als Teakalternative einen Esthec-Belag an, pflegeleicht und je nach Ausführung mit dunklen Fugen kaum von Teak zu unterscheiden. Allerdings muss man dafür mehr als 22 000,- Euro auf das Werftkonto überweisen.

Serienbooten, auch wenn sie hochwertig sind, merkt man häufig an, wo der Kaufmann und nicht der Bootsbauer beim Bau den Kurs bestimmt hat. Nicht so bei der Saffier 33 Se, deren Verarbeitung keine Wünsche offen lässt. Rumpf und Deck sind eine Sandwich-Konstruktion. Schaum und Glas werden im Vakuuminfusi-

## Fazit

Die Saffier 33 ist ein gut segelndes Boot mit etwas eigenwillig zu bezeichnenden, retroklassischen Linien. Die Bauqualität ist sehr hochwertig. Der Aufbau verläuft in einer Linie mit dem Süllrand. Das große Achterdeck befindet sich unter der Deckschiffkante. Die Plicht sitzt mittschiffs und der Niedergang ist kurz hinter dem Mast. Der Spiegel kann abgeklappt werden und dient als Badeplattform. Ein Bugspriet mit Wasserstag ist fest montiert.

Serienmäßig kommt das Boot mit Großsegel und Fock aus Dacron zum Grundpreis von 99 000,- Euro daher. Dazu kommt die jeweilige nationale Mehrwertsteuer, wodurch der Grundpreis beispielsweise für deutsche Kunden bei 117 810,- Euro liegt.

Möchte man auf sinnvolles Zubehör nicht verzichten, ordert man Lazyjacks und Lazybag (1309,- Euro), eine Rollfockpersenning (1047,- Euro) Cockpitkissen (1071,- Euro), Ankergeschirr (510,- Euro), Faltpropeller (1035,- Euro) Landstromanschluss (1450,- Euro), eine Persenning (ca. 2500,- Euro) und noch ein paar weitere Dinge, liegt man bei rund 130 000,- Euro.

Eine „Komfort-Ausführung“ mit zwei elektrischen Winschen und einer zusätzlichen Servicebatterie schlägt mit 9208,- Euro zu Buche.

Der Decksbelag aus Esthec kostet 22 520,- Euro, die Gennakerausrüstung 7675,- Euro und ein Code Zero mit Fockroller kostet 4540,- Euro.

Für ein komfortabel und sinnvoll mit allen Segeln ausgestattetes Boot sollten rund 170 000,- Euro einkalkuliert werden.

onsverfahren verklebt. Gerade das Deck mit seinen zahlreichen Rundungen und Kanten verlangt sauberes Arbeiten in der Vakuumform, damit das Endergebnis ohne Lunker so perfekt wird, wie es die Werft bei der Saffier 33 hinbekommt.