

Einfach Segeln

Schnittig, schnell, schön – könnte die **Saffier SE 33** der Familien-Werft aus dem holländischen IJmuiden kurz umschrieben werden. Aber der innovative Daysailer mit Sonnendeck, Doppelruderanlage und Bugspriet bietet mehr: unkompliziertes Segeln bei wenig Aufwand und viel Spaß

Gefestigt von:

Hinnerk Stumm

Daysailer erobern eine Nische im breiter denn je aufgestellten Bootsmarkt. Gleichzeitig ist der Begriff Daysailer aber auch zu einem Modewort für alle Yachten unter 30 Fuß geworden, die Grenzen zu Kleinkreuzern oder Sportbooten wie der J/80 sind fließend. Worum es im Kern geht: einfaches Segeln. In Küstengewässern und auf Tagestörns – wobei bei manchen Daysailern Übernachtungen in reduziertem Interieur nicht ausgeschlossen sind.

Reduzierte Linien

Genau solch ein gehobener Daysailer ist die Saffier SE 33 der Werft Saffier Maritiem aus dem holländischen IJmuiden. Der Name scheint Programm, denn die Yacht verspricht durchaus maritimen Charme, der gegenüber den klassischen Modellen Saffier SE 26 oder Saffier SC 8 Meter Cabin nun allerdings auf modernere Linien und ein reduziertes Deckslayout trifft. Der Rumpf verjüngt sich zum leicht

TESTDATEN

Testrevier:

Kieler Außenförde

Testbedingungen:

7 bis 11 Knoten, in Böen mehr, kaum Welle

Konzept:

sportlicher Daysailer mit Option auf Wochenendstörns

Preis:

Ab 123.700 Euro (inkl. MwSt.), segelfertig in Grundausstattung

angehoben, lotrecht abfallenden Heck. Der fensterlose Aufbau ist extrem flach gehalten, und das Deck, von dem knapp die Hälfte Cockpitfläche ist, steigt zum Vorschiff hin an, ehe es in einem fast vertikalen Vorsteven endet. Zugeständnisse an moderne Yachtbautrends. Beispielsweise der oft gewünschte Bugspriet für einen Gennaker, Code 0 oder die Doppelruderanlage. Bei keinem der Vorgängermodelle sei so viel Zeit, Arbeit und Aufwand in die Entwicklung geflossen, erzählt Saffier-Händler Dines Pontopidan von Diamond-Yachts in Laboe an der Kieler Förde. Die Saffier SE 33 ist ein Eyecatcher, die elegante Linienführung



Auf der Saffier 33 wird nah am Wasser gesegelt. Das Freibord ist flach gehalten und keine Reling stört den Blick

besticht und fällt auf, sodass auch andere Segler am Steg stehenbleiben. Das Boot gibt sich ungemein aufgeräumt. Trimmleinen sind genauso unter Deck verlegt wie der Furler der Rollanlage, die Klampen sind einklappbar, und eine Seereling gibt es nicht, sodass die volle Aufmerksamkeit dem edlen Esthec-Deck in Teakop-

tik gehört. Einzig die nah am Mast sitzende Sprayhood wirkt gewöhnungsbedürftig und stört die Linien etwas, aber sie gibt es auch nur optional und wehrt über den flachen Rumpf einlaufenden Wellen ganz gut ab, wie der Kontakt mit der Hecksee eines Containerschiffes kurz nach dem Auslaufen verrät.

Leichtes Boot, variable Anhänge

Wirklich Welle steht an diesem sonnigen Spätsommertag auf der Kieler Außenförde nicht. Es weht mit einer mäßigen Brise um zehn Knoten aus Südwest, also ablandig – Idealbedingungen für eine Yacht, die wesentlich für Küstengewässer konzipiert ist und schon

bei leichten Winden gut anspringen soll. Gerade mal 2,8 Tonnen wiegt das zehn Meter lange Boot. Verantwortlich dafür ist auch die gewichtssparende und hochfeste Bauweise im Vakuum-Verfahren, bei dem überschüssiges Harz durch Unterdruck entzogen wird, um einen optimalen Mix aus Harz und Glasfasern zu erzeugen.

Genauso das leichte Rigg aus Kohlefaser, das etwas mehr als die üblichen 45 Quadratmeter Segelfläche am Wind tragen kann. Die formstabilen Laminatsegel lassen sich leichtläufig über eine Mastschiene setzen; einmal eingetrimmt, zieht das Boot sofort an: Fast 6,5 Knoten erreichen wir an der Kreuz – bei gerademal

zehn Knoten Wind. Dabei ist relativ wenig Ruderdruck über die indirekte Doppelruderanlage spürbar. Wäre eine direktere und sensiblere Pinne, die zudem Platz spart, in dieser Bootsgröße nicht zumindest eine Alternative? Aber es gibt sie auch nicht als Option. Austariert wird der Daysailer im Standard über einen 1,70 Meter

TECHNISCHE DATEN



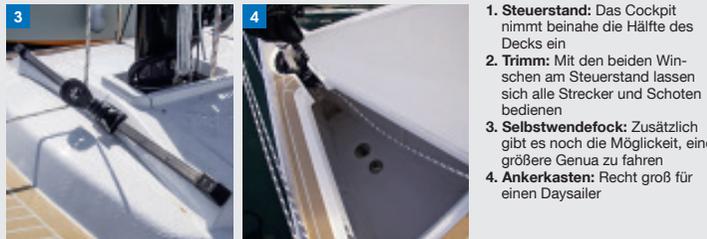
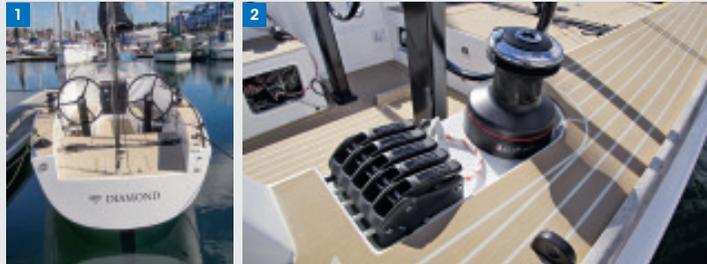
Design Dean Hennevanger
Werft Saffier Maritiem
Rumpf/ Deck GFK-Sandwich mit Vinylsterschaumkern/ im Vakuum-Infusionsverfahren
CE-Konstruktionsklasse C
Länge über alles (Rumpflänge) 9,55 m (10,50 m mit Bugspriet)
Breite max. 2,72 m
Tiefgang 1,70 m/ altern. 1,40/ 2,10 m
Verdrängung 2,8 t
Ballast 1,1 t (39 % im Standard)
Großsegel 27 m²
Selbstwendefock 18 m²
Gennaker 80 m²
Code Zero 40 m²
Kojen 2 bis 3 (nach Ausbau)
Motor Yanmar (13 KW) 15 PS, Salldrive
Preis 172.497 Euro (inkl. MwSt.), gut und performance-orientiert ausgestattet

Stehhöhen: Konzeptbedingt bietet das Boot keine Stehhöhen
Kojenmaße:
Vorschiff 2,16 m x 1,47 m/ 0,50 m (Schulter/ Knie)
Salon Stb 2,10 m x 0,77/ 0,58 m (ohne/ mit Polster)
Salon Bb 2,79 m x 0,77/ 0,58 m

Vertrieb:
 www.diamond-yachts.de, Börs 17, 24235 Laboe, Tel. 04343-42270
Werft:
 Saffier Maritiem, 1976 IJmuiden (Holland), www.saffier-yachts.com

DECKSLAYOUT

Auf leichtes Segeln ausgelegt



1. **Steuerstand:** Das Cockpit nimmt beinahe die Hälfte des Decks ein
2. **Trimm:** Mit den beiden Winschen am Steuerstand lassen sich alle Strecken und Schoten bedienen
3. **Selbstwendefock:** Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit, eine größere Genua zu fahren
4. **Ankerkasten:** Recht groß für einen Daysailer



UNTER DECK

Reduziert, aber praktisch



1. **Salon:** Auf das Wesentliche reduziert, bietet der Salon genug Platz, um auch kürzere Törns zu segeln
2. **Kochstelle:** Mit dem einflamigen Spirituskocher lassen sich einfache Mahlzeiten zubereiten. Große Menüs sind allerdings nicht seine Stärke
3. **Vorschiff:** Staumöglichkeiten im Schapps gibt es kaum. Ablageflächen nehmen die Dinge auf, die während des Tages benötigt werden
4. **Toilette:** Unter den Polstern im Vorschiff wurde eine Pumptoilette montiert. Einen Sichtschutz gibt es für das Notfalllörrchen allerdings nicht
5. **Spüle:** Unter der Spüle lässt sich ein Kühlfach ausziehen, das mit einem Kompressor betrieben wird
6. **Stauraum:** Unter den Kojenbrettern gibt es den meisten Stauraum. Hier könnte die Ausrüstung und Werkzeug gelagert werden

DIE TESTDATEN

Wichtige Ergebnisse

Segeltragezahl: **4,8**

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2 – steife Cruiser-Racer erreichen über 5.

 $\sqrt[3]{\text{Segell. } 45 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 2,8 \text{ t}}} = 4,8$
Ballastanteil: **39 %**

Mit dem Ballastanteil von beinahe 40 Prozent der Verdrängung liegt die Saffier 33 zwar im guten Mittelfeld, bietet aber durch ihren relativ großen Tiefgang genügend Stabilität. Einen Ballastanteil unter 25 Prozent sollten Fahrtenyachten mit geringerem Tiefgang und höherem Gewichtsschwerpunkt aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht haben.

Längen-Breitenverhältnis: **3,5 : 1**

Bei modernen Fahrtenyachten liegt das Längen-Breitenverhältnis meist im mittleren Bereich. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfschwindigkeit: **7,1 kn**

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 7,5 kn unter Gennaker

Windgeschwindigkeit: 10 kn

 $2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 8,50 \text{ m}} = 7,1 \text{ kn}$


Der Gennaker wird an einem Furler für leichtes Handling gefahren

tiefen Performance-Kiel, der knapp 40 Prozent des Gesamtgewichts auf die Waage bringt. Alternativ gibt es einen flachen L-Kiel von 1,40 Meter, gegen Aufpreis einen tiefen 2,10 Meter T-Kiel.

Einfaches Segeln auch allein

Zumindest bei dem mäßigen Wind wirkt die Saffier mit dem Standardanhang gut ausbalanciert, auch in Böen zeigt sich keine Luvgerigkeit. Die Steuerposition an den Rädern überzeugt luv- wie leeseits. Seitlich auf dem Sill sitzend hat man einen guten Blick in das Segelstand sowie auch auf die gut ablesbaren Raymarine-Displays am Mast. Sämtliche Fallen und Strecker laufen unter Deck direkt bis ans Rad. Selbst das Achterstag endet hier,

versteckt verlegt, und lässt sich feinfühlig untersetzt über eine Curryklemme in der Bordwand dicht holen. Hinter sich greifen muss man so nur für den Trimm des Travellers, da die Schiene bündig eingelassen achtern auf dem angehobenen Sonnendeck sitzt. Die Großschot wird als German-Mainsheet auf den Winschen am Rad gefahren und kann über Stopperbatterien abgeklemmt werden, um auf andere Trimmleinen zu wechseln. Austrimmen beziehungsweise das Fieren des Unterlieks kann bei ganz wenig Wind eher zum Problem werden, denn durch die Verlegung unter Deck sind die Trimmleinen mehrfach umgelenkt. Bis auf die Vorschot – aber selbstwendend spielt das nur beim Fieren eine Rolle. Soloseglern würden wir dennoch zum Paket mit dem Autopiloten

von Raymarine raten – dann ist die Saffier uneingeschränkt einhandauglich.

Gennaker als Turbo

Als wir auf 60 bis 70 Grad abfallen, beginnt die hochgeschneidene Selbstwendefock im oberen Drittel zu vertwisten, weshalb die Werft auch eine leicht überlappende Genua samt Schienen innen auf dem Seitendeck anbietet. Unserer Meinung nach muss das wegen des kleinen Windwinkels nicht unbedingt sein. Gerade auf bootstypischen Leichtwindrevieren bietet es sich stattdessen an, gleich die Schwachwindhilfe Code 0 zu bestellen. Bei wenig Welle und Wind zieht das Segel in einem großen Halbwindwinkel ungemün. Für die tiefen Kurse ab 120 Grad ist der leicht handhabbare Gennaker ein Muss.

Schon bei wenig Wind erreichen wir siebeneinhalb Knoten durch das Wasser (bei 120 Grad). Einlaufende Böen verraten ein Potenzial nach oben, das in den zweistelligen Bereich geht. Da der Gennaker rüsselbedingt etwa einen Meter vor dem Bug steht, kann er sich nicht mit dem Vorstag vertunnen und bietet so sicheres Handling.

Sicher unter Motor

Das macht sich auch beim Einlaufen in den Hafen unter Motor bemerkbar. Saffier bietet bewusst keine Außenbord-Alternative zum 15 PS starken Yanmar mit Saildrive an: „Die einfache Bedienbarkeit des Bootes soll auch bei Manövern unter Motor, vor allem dem An- und Ablegen erhalten bleiben“, erklärt Pontopidan.

Unter Deck

Dass man bei einem Daysailer im Interieur konzeptbedingt Komfort-Kompromisse eingehen muss, dürfte klar sein – Stehhöhen sucht man vergebens, eine abgetrennte V-Koje zum Schlafen genauso. Dennoch ist eigentlich alles da, was man für einen Wochenendörn zu zweit oder mit Kleinkindern benötigt. Saffier bietet zwei Ausbaupvarianten an: Die einfache Standardaufteilung wie hier verfügt über zwei großzügige Kojen im offenen, aber separierten Vorschiff. Seitliche Ablagen geben Platz für Kleines, Stauschränke gibt es nicht; stattdessen sind textile Stautaschen, per Klett an den Seitenwänden angebracht, denkbar. Hinzu kommen zwei Liegen mittschiffs im Salon. Wenn man die Rückenlehnen entfernt, reichen die Maße zum Übernachten für zwei weitere Segler. Zwei Einbaumodule mit Spüle und Kühlfach backboards sowie der einflammige Gasherd steuerbords vor dem Hauptschott ermöglichen Minimal komfort für das Wochenende. Zumal ein echtes Pump-WC unter der V-

KOMMENTAR
segeln -Tester Hinnerk Stumm

Einfach und sicher

123.700 Euro (inkl. MwSt.) kostet der Daysailer segelfertig ab Werk. Das ist für ein knapp zehn Meter langes Boot nicht gerade günstig, relativiert sich letztlich aber angesichts der ähnlich hochwertigen und einigermaßen vergleichbaren Konkurrenz von Esse 990 oder Brenta 30. Addiert man Gennakerausrüstung, Kohlefaserrigg, Laminatsegel, Autopilot und das optisch stark aufwertende Esthec-Deck hinzu, landet man schon bei 185.150 Euro. Erst dann erreicht man das Niveau des Testbootes, das sowohl hinsichtlich Optik, Segelperformance als auch einfachem Handling überzeuge. Aber seien wir mal ehrlich: Eine zehn Meter Yacht im Vakuumverfahren gebaut, mit Rodwanten, Carbonmast, perfekt stehenden Laminatsegeln, E-Winschen, Dyneema-Tauwerk, edlem Esthec sowie hochwertigen Beschlägen und Trimm – das ist eben auch State of the Art. Eine High End-Ausrüstung, die kostet. Ob man das braucht? Natürlich nicht. Aber was braucht man schon? Die Saffier bietet einfach großen Segelspaß und ist trotz ihrer Größe nicht als Einstiegsyacht gedacht. Obwohl man mit ihr in das Hobby Segeln einsteigen könnte. Das Boot besticht vor allem durch sicheres Segeln – trotz seines sportiven Charakters. Und eigentlich offeriert der Daysailer eben auch weit mehr als bloß Tagestouren. Wie beschrieben, ist der Begriff schwammig. Zumindest Wochenendörns sind mit dem variablen Ausbau durchaus machbar. Und warum nicht auch eine Woche durch Küstengewässer wie die Dänische Südsee? Wer ein relativ kleines, unkompliziertes Boot mit großem Fun-Faktor sucht und über das notwendige Kleingeld verfügt, sollte die charakterstarke Saffier SE 33 mal zur Probe segeln.

Koje untergebracht ist.

Alternativ ist ein Layout mit komplett abgetrennter Toilette im achteren Teil möglich. Auch die Pantry wird in diesem Fall

DAS FAZIT

Spaßbringender Daysailer mit sehr guten Segeleigenschaften im gehobenen Preissegment

PRO

- einfaches, einhandaugliches Handling
- aufgeräumtes Deckslayout
- großzügiges Cockpit mit Sonnendeck
- ansprechende Segelleistungen dank variablem Segelplan

CONTRA

- wenig Ruderdruck
- kein variabler Hubkiel

größer und ist direkt am Niedergang besser belüftet. Dafür fallen dann die Salonsfasen zu kurz aus, um darauf noch zu schlafen.

Insgesamt bietet das Interieur Notwendiges: Deckenlampen sind ausreichend vorhanden. Seitenwände und Decke bleiben unverblendet. Man schaut auf nacktes Toppcoat, was in Ordnung geht. Nachbarbeiten muss Saffier nur bei Kleingkeiten: Die Bodenbretter wiesen beim Testschiff zu wenig Spaltmaße auf, sodass sie verkanteten und der Blick in die Bilge nur unter Kräften möglich war. Und der filigrane Niedergang verdient am Aluminiumfuß noch eine kraftverteilende Aufnahme, damit das Bodenbrett mehr als eine Saison übersteht. Ansonsten ist die Saffier im Finish sauber gearbeitet, das reduzierte Interieur passt zum Konzept.



LodeStar
ULTRA LIGHT

nur
20 kg

allpa
marine equipment

Lieferung über den Fachhandel
www.allpa.de