

Aufsehenerregendes Spaß-
gerät mit hohem Komfort



Saffier SE 33

Die Saffier SE 33 ist mit ihrem aufregenden Design nicht nur eine Augenweide, sondern vermag im Praxistest ebenso funktional zu überzeugen. Das ausgeklügelte Deckslayout macht sie uneingeschränkt einhandauglich. Dank des riesigen und äußerst komfortabel gestalteten Außensalons muss das Segeln mit der flotten Niederländerin aber kein einsames Vergnügen bleiben. Auch unter Deck kann es sich eine mehrköpfige Crew gemütlich machen. Ein Testbericht von Sven M. Rutter.

Als ich die Testyacht am Liegeplatz geflissentlich durchstöbere, um jedes Detail unter die Lupe zu nehmen, bleiben trotz

Nieselregen immer wieder neugierige Zuschauer am Steg stehen. Einige nicken anerkennend, andere sprechen mich auch an: „Ein feines

Schiffchen hast du da.“ „Leider nicht mein eigenes“, lautet meine Standardantwort, die ich auf solche und ähnliche Kommentare an die-



Foto: Christian Koppes

sem Tag mehrfach erwidern muss. Mit einer Saffier SE 33 bleibt man im Hafen eben nicht lange allein – diese Yacht zieht viele Blicke auf sich und die meisten zeugen von Bewunderung.

Als ich später Dines Pontoppidan, dem Inhaber der deutschen Werftvertretung Diamond Yachts mit Sitz in Laboe, davon erzähle, lächelt er wissend: „Das kenne ich schon.“ Für einen Yachthändler ist das eigentlich ein Glücksfall: ein Schiff, das quasi für sich selbst wirbt. Allerdings scheinen sich wohl längst nicht alle der vorbeischlendernden Bewunderer bewusst zu sein, was sie da genau vor sich haben, und in welcher Preisklasse so etwas angesiedelt

ist – auch dies stellt sich in den kurzen flüchtigen Gesprächen mit den Schaulustigen am Steg schnell heraus.

Extravagante Linie

Dabei ist die niederländische Bootsmannufaktur Saffier Maritiem in der Seglergemeinde durchaus ein Begriff. Die Brüder Dean und Dennis Hennevanger, die bereits als Kinder mit ihren Eltern um die Welt segelten, haben die Marke Saffier schon vor über 20 Jahren begründet und sich seit dieser Zeit insbesondere in der Daysailer-Szene international einen Namen gemacht. Allerdings dürften wohl viele bei einer Saffier vor-

zugsweise die klassische Linien der SC-Model vor Augen haben (das „C“ steht für „Classic“) – wie zum Beispiel die SC 6.50m, die quasi die Keimzelle der Marke repräsentiert, oder die Saffier SC 8m Cabin, die wir vor gut drei Jahren ausführlich getestet hatten (siehe PALSTEK 6/17). Während diese Boote geradezu für langjährige Eigner solider seegehender Yachten gemacht erscheinen, die sich gern verkleinern möchten und künftig vermehrt Tages- und Wochenendschläge unternehmen wollen – wie ich im betreffenden Testbericht seinerzeit bemerkte –, lehnt sich die jüngere SE-Reihe (das „E“ steht für „Elegance“) zumindest äußerlich eher an die hochmodernen, schnittigen Sportgeräte der Daysailer-Fraktion an. Wobei die SE-Modelle trotz ihrer extravaganten Erscheinung ebenso den hohen Komfortwert – auch in der Bedienung – und die vertraute Bauqualität der SC-Modelle bieten wollen.

Viel Platz und üppiger Komfort

Gerade diese Kombination sorgt für entsprechende Hingucker. So sticht bei der Saffier SE 33 schon auf den ersten Blick das gewaltige Cockpit mit seinen sehr großzügigen Duchten ins Auge. Stolze 1,94 Meter messen die seitlichen Cockpitbänke in der Länge, bei einer Tiefe von üppigen 0,48 Metern. Zugleich bildet das Cockpitsüll eine hohe Rückenlehne (von rund 40 Zentimetern), so dass man hier nicht nur sehr komfortabel, sondern obendrein gut geschützt sitzt. Dafür sorgt auch die Windschutzscheibe, die auf den ersten Blick wie eine feste Frontscheibe anmutet, sich bei näherem Hinsehen aber als entsprechend geschnittene Sprayhood mit solidem Bügel entpuppt. Hinzu kommt noch eine etwa 1,65 Meter lange sowie zwischen 1,64 und 1,27 Meter breite „Liegewiese“ auf dem Achterdeck, das gleichsam von einem schützenden Süll eingefasst ist. Der Platz im Außensalon kann es mit mancher Fahrtenyacht jenseits der 40 Fuß aufnehmen. Eine Besatzungsstärke von bis zu zehn Personen ist laut Typenschild zulässig – bei ►

einer maximalen Zuladung von 850 Kilogramm in der CE-Entwurfskategorie C („küstennahe Gewässer“). Behagliche passgenaue Polster sind ebenfalls verfügbar – wenn auch gegen Aufpreis (Cockpitpolster inklusive Rückenlehnen: 2.743 Euro, Polster für das Sonnendeck: 1.244 Euro, alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer). Und auf Wunsch kann der Außensalon auch mit einem Bimini abgedeckt werden, um die Crew vor starker Sonneneinstrahlung oder Regen zu schützen. Dem gemeinsamen Genießen eines entspannten Segeltags mit der ganzen Familie oder einer Schar von Freunden steht somit nichts entgegen.

Einhandtaugliches Deckslayout

Um die Yacht unter Segeln im Griff zu behalten, bedarf es derweil keiner vielköpfigen Crew. Denn

sämtliche dafür benötigten Leinen sind zu den beiden Steuerrädern umgelenkt und für den Rudergänger erreichbar. Kurzum: Die Saffier SE 33 ist uneingeschränkt einhandtauglich ausgelegt. Der Rudergänger sitzt wahlweise auf dem Seitendeck oder dem Achterdeck, das in etwa Bankhöhe aufweist. In die Stirnseite wurden der Landanschluss und das Motorpanel eingelassen. An den eleganten schwarzen Steuersäulen hängen edle Komposit-Steuerräder von Corbonautica, die hervorragend in der Hand liegen. Teakkeile am Cockpitboden geben den Füßen bei Lage Halt. Wie sich im Praxistest zeigt, lässt die Ergonomie des Deckslayouts nichts zu wünschen übrig – jederzeit behält man von hier aus alles mühelos im Griff. Die Fallen und Strecker verlaufen verdeckt vom Mast durch die Cockpitsüls auf beidseitig neben den Steuerständen platzierte Winschen

vom Typ Harken 40 RWA Rewind. Die elektrische Ausführung stellt ein Extra dar (Aufpreis: 4.605 Euro pro Stück). Vor den Winschen sind auf jeder Seite fünf Fallenstopper vom Typ Spinlock XAS montiert. Leinenumlenkungen zu den Steuerständen finden sich auf vielen aktuellen Yachtmodellen – allerdings selten in einer derart filigranen Ausführung. Damit alles reibungslos zusammenspielt, wurde der Mastfuß auf der Saffier SE 33 beispielsweise in einer Mulde im Kajütdach versenkt – von den Umlenkblöcken ist an Deck nichts zu sehen. Ebenso wurden die Stopperbänke und Winschen in passgenaue Mulden im Deck eingesetzt. Das sieht nicht nur sehr elegant aus, sondern funktioniert auch beeindruckend gut. Die Großschot wird ebenfalls über die beiden Winschen vom Rudergänger geholt. Sie ist in Anlehnung an ein German Cupper Mainsheet



Trotz der schlanken Silhouette segelt die Niederländerin bemerkenswert steif und entsprechend flott.

Foto: Christian Kappes



Foto: Christian Kappes

Der stylische Daysailer zieht nicht nur im Hafen die Blicke auf sich.

System ausgeführt und verläuft vom Baumnock über einen breiten, ins Achterdeck eingelassenen Traveller (Harken) – die Schiene stört somit nicht, wenn man sich hinten ausstrecken möchte. Unter dem Baum entlang wird die Großschot zunächst zum Mast sowie von dort wiederum verdeckt auf besagte Winschen gelenkt. Das Ganze erschließt ein op-

timales Trimmpotenzial. Die Winsch an Backbord dient obendrein zum Holen der Schot der standardmäßig vorgesehenen Selbstwendefock. Leinenfächer unter dem hinteren Ende der Cockpitbänke nehmen die losen Parten auf.

Die Einholerleine für die unter Deck angeordnete Vorsegelrollanlage (Furlex) tritt an Steuerbord aus der

seitlichen Cockpitwandung aus und wird mit einer Hebelklemme auf der Cockpitbank belegt. Gegenüber an Backbord nimmt die Halsleine des optionalen Gennakers beziehungsweise Code Zeros denselben Verlauf. Für die Schoten des Leichtwindsegels wurde auf der Testyacht auf jeder Seite eine zusätzliche Winsch vom Typ Harken 40 ST auf einem kleinen ▶



**MIT UNS HALTEN
SIE 2021 KURS!**

SHOP.CASSENS-PLATH.DE

Am Lunedeich 131 | 27572 Bremerhaven | T+49 (0) 471 483 999 0 | sales@cassens-plath.de





Fotos Christian Kappes

Details an Deck: 1.: schieres, leinenfreies Deck; 2.: große „Liegewiese“ mit eingelassenem Traveller auf dem Achterdeck; 3.: schlanke Bugnase mit Wasserstag und versenkte Vorsegelrollanlage; 4.: schöne Steuerstände; 5.: Instrumentenkonsole am Mast; 6.: alle Leinen in Griffweite des Steuermanns; 7.: geräumige Backskiste; 8.: Motorzugang im Cockpitboden; 9.: Fallenfächer unter den Cockpitbänken (die Kompasskuppel auf der Ducht ist eine Nachrüstung des Eigners); 10.: großes Staufach in der Steuermannsducht; 11.: weiteres Staufach im Achterdeck.

Podest außerhalb des Cockpitsüls montiert. Für deren Bedienung bedarf es dann einer weiteren Deckshand. Das komplette Leichtwindsegel-Paket aus zusätzlichen Winschen, Kohle-faser-Bugspriet sowie den nötigen Blöcken, Schoten und Fallen gibt es für 8.062 Euro. Ein passender Code-Zero (Elvström) mit Rollanlage wird für 4.766 Euro offeriert.

Elegant, schier, funktionell

Ein weiteres Extra stellt der Esthec-Belag auf den Cockpitduchten, dem Cockpitboden sowie den Laufdecks und dem Vordeck dar. Das Stabdeck schlägt mit einem Aufpreis von 23.205 Euro zu Buche. Standardmäßig wird das Gelcoat auf den Decksflächen und dem Cockpitboden mit einer Antirutschstruktur versehen. Auf dem schieren Deck bewegt man sich sehr sicher. Dank der standardmäßig abklappbaren Klampen sind tatsächlich sämtliche potenziellen Stolperfallen eliminiert.

Allerdings ist auch keine Seereling vorgesehen. Stattdessen gibt es lediglich eine kleine Teakfußreling. Hinzu kommen Padeyes zum Einpicken. Anlässe, das schützende Cockpit zu verlassen, gibt es allerdings nur wenige – erst recht, wenn man das optionale Einleinenreffsystem mitbestellt (Aufpreis: 952 Euro, Lazy-Jacks/-Bag: 1.374 Euro).

Neben aller Eleganz kommt auf der Saffier SE 33 die Funktionalität nicht zu kurz, was sich unter anderem bei einem Blick in die zahlreichen Stauräume an Deck offenbart. So wartet die seitliche Cockpitducht an Steuerbord mit einem großen Deckel auf, der den Zugang zu einer geräumigen Backskiste erschließt. Hier lassen sich problemlos auch größere Segelsäcke, ein wegnehmbarer Cockpittisch (Option) oder ein Klappfahrrad verstauen. Ferner wurden in der Backskiste die Starterbatterie sowie Batterie Hauptschalter und Sicherungen untergebracht. Ins hintere Bankende sind auf der

Testyacht jeweils praktische Becherhalter eingelassen. Die großen Kompasskuppeln in den Cockpitduchten stellen indes eine Nachrüstung des Eigners dar.

Ein weiteres großes und tiefes Staufach findet sich in der Stirnseite des Achterdecks – also quasi unter der Steuermannsducht. Hier stößt man auch auf die Seeventile für die Cockpitlenzer. Hinzu kommt noch ein drittes Staufach im hinteren Teil des Achterdecks, wo der Eigner der Testyacht unter anderem die einhängbare Badeleiter lagert (zudem ist eine ausziehbare Notfall-Strickleiter im Heckspiegel untergebracht). Interessanterweise sind hier ebenfalls zwei Seeventile anzutreffen, deren Schläuche am Rahmen des Backskistendeckels ansetzen. Denn in den Rahmen wurden verdeckte Lenzöffnungen zur Entwässerung des Achterdecks eingelassen – eine schöne Detaillösung. Der Quadrant ist ebenfalls über einen entsprechenden De- ▶

BESTEVAER 45 PURE

Also available in 49 and 53 feet



KM YACHTBUILDERS

...ist bekannt für seine handwerklich perfekt ausgeführten Custom und Semi-Custom Yachten aus Aluminium.

Zusammen mit Dykstra Naval Architects entstehen in Makkum, Holland exklusiv die **Bestevaer**-Yachten. Diese Go-Anywhere Schiffe zeichnen sich durch ihre solide Verarbeitung und das gute Seeverhalten aus.

Bei Fragen, auch zum Thema Wartung oder **Refit**, wenden Sie sich gerne jederzeit an uns.

WWW.KMY.NL
INFO@KMY.NL



Besuchen Sie uns während Boot Düsseldorf von 23. - 31. Januar
Halle 7a/D02 (Stand, ohne yacht) & Halle 1/B17 (mit Bestevaer 53 Motor Yacht)



Foto: Christian Kappes

Das große Doppelbett im Vorschiff wird durch einen Schottrahmen vom Salon abgeteilt. In der Version „Family“ gliedern sich zwei Schrankblöcke an. Sie beherbergen an Backbord Spüle und Kühlfach (Extra) – an Steuerbord verbirgt sich ein Kocher unter der Tischplatte.

ckel im Achterdeck zugänglich. Noch ein feines Detail repräsentiert das als Kaskade ausgeführte Dyneema-Achterstag mit seiner gleichfalls eindrucksvollen Umlenkung. Die lose Part verschwindet neben dem heckwärtigen Anschlagpunkt des Achterstags im Deck und taucht erst unmittelbar neben dem Steuerstand wieder aus der Cockpitwand auf, wo sie direkt auf eine Curryklemme läuft. Wer mag, kann seine Saffier gegen einen Aufpreis von 3.570 Euro übrigens sogar mit einer abklappbaren Badeplattform am Heck ordern – eine ungewöhnliche Option bei diesem Bootstyp. Auf unserer Testyacht fehlt sie, obgleich der Eigner ansonsten kaum ein Upgrade ausgelassen hat. Denn natürlich gehört auch das schwarze Zwei-Salings-Kohlefaserrigg (Seldén) nicht zur Basisausstattung (Aufpreis: 24.990 Euro inklusive Rod-Verstägung sowie Dyneema-Fallen und Mastschiene). Auch der Rod-Kicker stellt ein Extra dar (Aufpreis: 619 Euro). Als weitere Ergänzung

könnten noch Schotschienen für ein überlappendes Vorsegel (110 Prozent) geordert werden. Die Püttinge für die Ober- und die Unterwanten setzen außen auf den Laufdecks an.

Selbst der Motor ist auf der Saffier SE 33 von Deck aus über eine Klappe im Cockpitboden zugänglich. Im Vorschiff wurde ein ordentlicher, tiefer Ankerkasten integriert. Zu den



Foto: Christian Kappes

Die komfortable Hundekoje an Backbord erstreckt sich bis weit unters Cockpit.

weiteren erwähnenswerten Details zählen die feinen Edelstahlbänder auf der Fußreling, die in die Decksform integrierte Basis für die Selbstwendefockschiene, die Instrumentenkonzole am Mast und das bündig eingefasste Flushluk auf dem Vordeck. Zwischenfazit: Dieses Boot sieht nicht nur äußerst schnittig aus, sondern erscheint zugleich ebenso schlüssig konzipiert. Wir sind gespannt, wie es sich im Praxiseinsatz auf dem Wasser macht.

Lauffreudig, wendig, bedienungsfreundlich

Während die technische Aufnahme an und unter Deck bei grauem Himmel und Nieselregen erfolgte, wird uns für die Testfahrt strahlender Sonnenschein mit einer leichten Brise von im Mittel 6 bis 7 Knoten (2 bis 3 Beaufort, wahre Windgeschwindigkeit) beschert. Für einen spaßigen Segeltag mit der Saffier SE 33 reicht der schwache Wind abso-



Foto: Christian Kappes

Um die Toilette nutzen zu können, muss die Kojenaufklage hochgeklappt werden.

lut aus. So laufen wir auf keinem Kurs deutlich weniger als 5 Knoten – und dies allein unter Großsegel und Selbstwendefock. Allerdings trägt unsere Testyacht auch eine

etwas ambitioniertere Garderobe als die Standardspezifikation ausweist. Während letztere jeweils Dacron-Segel (im Grundpreis enthalten) vorsieht, wartet unsere Yacht mit ▶

PACTOR-4 SICHERE KOMMUNIKATION VON JEDEM PUNKT DER ERDE





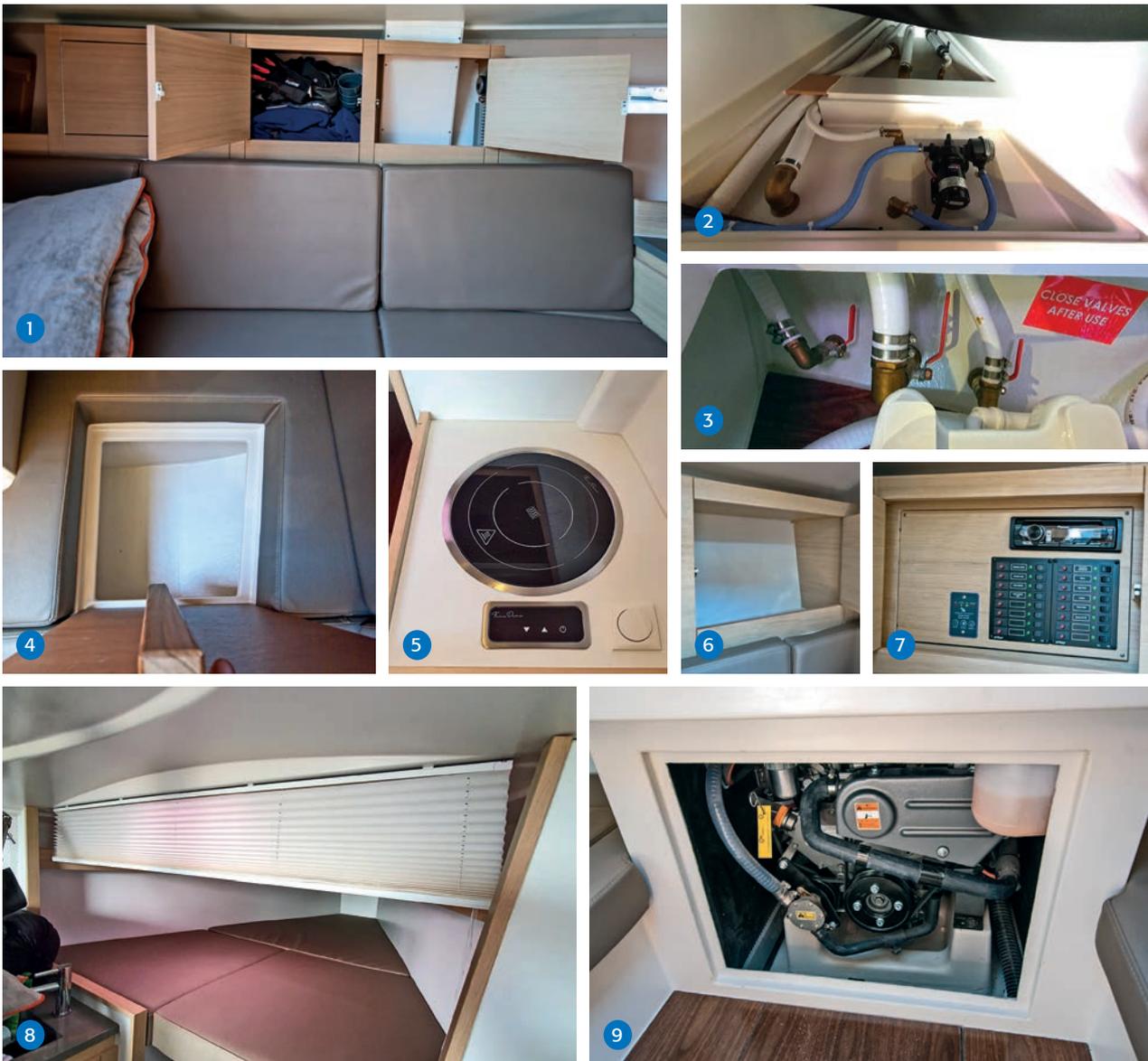
Unser digitales Übertragungsverfahren **PACTOR-4** ermöglicht mit seiner noch höheren Durchsatzrate bei gleichzeitig herausragender Adaptivität, Robustheit und Zuverlässigkeit auch sicherheitsrelevante Anwendungen der Kurzwelle.

P4 dragon steht für ausgeklügelte nachrichtentechnische Algorithmen und hohe Rechenleistung in HF-Modems der 4. Generation.

Selbstverständlich ist **PACTOR-4** kompatibel zu den etablierten PACTOR-Leveln 1 bis 3.

Informationen zum **P4 dragon DR-7800** finden Sie unter www.p4dragon.com





Fotos: Christian Kappes/Sven M. Rötter

Details unter Deck: 1.: schöne Möbel und bequeme Polster; 2.: in den Kojenunterbau integrierte Tanks; 3.: gut erreichbare Seeventile; 4.: passende Polsterinlays über den Bankstauräumen; 5.: Elektroherd; 6.: praktische Schapps; 7.: ins Schapp eingebautes Hauptschaltpanel; 8.: Jalousie zur Abteilung des Vorschiffs; 9.: Motorzugangsklappe unter dem Niedergang.

Hightech-Segeln aus EPEX-Membran von Elvström mit schmucker, dunkler Taffetta-Außenlage auf.

Sie zeigen im Praxistest schon bei wenig Wind einen perfekten Stand. Auf optimaler Höhe knacken wir damit sogar die 6-Knoten-Marke – segeln also praktisch ebenso schnell wie der Wind. Auf maximaler Höhe sind immerhin noch 5,5 Knoten drin, bei gemittelt etwa 44 Grad zum Wind. Mit einem Schrick in den Schoten läuft die Saffier SE 33 auf einem Kurs von ungefähr 55 Grad zum Wind 5,2 Knoten. Und auch auf Halbwindkurs bleiben wir mit 4,7 Knoten weiterhin

in Reichweite der 5-Knoten-Marke. Für tiefere Kurse fehlt uns leider der Gennaker an Bord. Aber mich vermochte die Yacht seglerisch mit ihrer Spritzigkeit und Lauffreude auch so schon zu überzeugen. Zumal sie sich zugleich sehr steif und kontrolliert gibt, hervorragend am Ruder liegt und den Steuermann bei einer tollen Wendigkeit dennoch nie fordert. Auch das Deckslayout überzeugt im Praxiseinsatz uneingeschränkt. Am meisten hat mich dabei abgesehen von den zahlreichen bemerkenswerten Detaillösungen die rundherum gelungene Feinabstimmung aller Komponenten aufeinander

beeindruckt – hier funktioniert einfach alles genau wie es soll.

Stylisches Interieur mit feinen Details

Auch wenn die Werft selbst bei ihren Booten von Daysailern spricht, bietet die Saffier SE 33 unter Deck durchaus hinreichenden Komfort für kleinere Törns. Käufer können zwischen zwei grundlegenden Interieur-Layouts wählen: „Family“ und „Lounge“. Wir haben erstere Version getestet, die bis zu vier Schlafplätze bietet. Da ist zum einen die riesige Dreieckskoje im Vorschiff, das durch

einen Schottrahmen von der Messe separiert wird. Auf der Testyacht ist zudem ein Faltrollo montiert, mit dem sich das Vorschiff blickdicht abteilen lässt. Das Doppelbett bietet eine Liegeflächenlänge von 2,20 Metern bei einer Breite von 1,58 Metern an der Stirnseite und 0,37 Metern in der Vorpiek. Im Bugbereich läuft die Koje zwar ziemlich spitz zu, was aber angesichts der großen Länge kaum problematisch werden dürfte, da man die Füße eben gar nicht ganz bis in die Vorpiek auszustrecken braucht. Auch die lichte Höhe über dem Bett fällt mit 0,67 Metern üppig aus. Hinzu kommen die sehr komfortablen, 10 Zentimeter dicken Polster. Das zu öffnende Decksluk über der Stirnseite des Betts dient zum Lüften und lässt Tageslicht ins Innere – unterstützt von den beiden optionalen Rumpfenfenstern (Aufpreis: 1.125 Euro). An den Flanken sind beidseitig Regale über der Koje montiert. Alternativ wären auch Hängetaschen möglich. Vorn im Bugbereich finden sich unter der Koje die Druckwasserpumpe einschließlich der Frischwasserleitungen sowie davor die Zu- und Ableitungen für den Schwarzwassertank einschließlich Geruchsfilter. Offenbar wurden die betreffenden Tanks in den Unterbau der Koje integriert. Der hintere Teil der Kojenaufgabe über der Stirnseite des Bettes lässt sich derweil hochklappen und zusammenfallen. Denn hier ist das See-WC aufgestellt (Aufpreis: 1.904 Euro inklusive Fäkalientank). Für dessen Nutzung muss also zunächst die Koje entsprechend umgerüstet werden (und gegebenenfalls zudem die zuvor erwähnte Jalousie herabgelassen werden), was keine ganz kleine Baustelle ist. Im Hafen funktioniert dies dank der geteilten Kojenpolster ganz gut und in wenigen Minuten – bei Seegang könnte es derweil in gebückter Haltung auf schwankendem Untergrund zur Herausforderung werden. Zumal die „Stehhöhe“ auf der Saffier gerade einmal 1,26 Meter beträgt. Die Seeventile wurden indes sehr gut erreichbar direkt hinter dem WC platziert. In der „Lounge“-Version lässt sich alternativ ein abgeschlossener ►



Sikaflex®-591

ROBUST, VIELSEITIG, NACHHALTIG

Sikaflex®-591 eignet sich perfekt für anspruchsvolle Abdichtarbeiten in den Außenbereichen, die Witterungseinflüssen besonders stark ausgesetzt sind. Er zeichnet sich durch seine lange Farbstabilität aus und hält unliebsamen Schimmel wirksam ab. Überzeugend sind seine mechanischen Werte, zudem lässt er sich mühelos mit den gängigen Marinelacksystemen überstreichen.

Damit trägt **Sikaflex®-591** wesentlich zur dauerhaften Werterhaltung Ihres Wasserfahrzeugs bei und besticht obendrein mit den besten Emissionswerten aller Dichtstoffe, die im maritimen Umfeld eingesetzt werden. Damit arbeiten Profis.

- **Langzeitbeständig und schimmelresistent**
- **Ideal für Außen- und Innenanwendungen**
- **Emissionsarm**

www.sika.de/sikamarine

Unsere Marine-Leithandelspartner:

- **Pfeiffer Marine GmbH**
- **Sommerfeld & Thiele GmbH**
- **Robert Lindemann KG**
- **Yachticon A. Nagel GmbH**

BUILDING TRUST



WC-Raum weiter achtern ordern. Hier wird dann auch die Pantry achtern angeordnet, wodurch die zusätzlichen Lotsenkojen entfallen. Letztere bieten auf der Testyacht eine Liegenflächenlänge von stolzen 2,81 Metern an Backbord und immerhin noch 2,06 Metern an Steuerbord. Die Liegeflächenbreite beträgt an Backbord zwischen 0,76 und 0,56 Meter sowie an Steuerbord zwischen 0,75 und 0,48 Meter – wobei die Minimalwerte jeweils nur am äußersten Ende zum Tragen kommen. Die Backbordkoje erstreckt sich bis weit unters Cockpit und schnürt selbst hier kaum ein. Darüber hinaus sind auf der Testyacht auch hier noch Rückenlehnenpolster vorgesehen – der pure Luxus, den man spätestens bei der Nutzung als Seekoje und entsprechender Krängung als solchen schätzen lernen dürfte. An der Außenseite ist im hinteren Bereich über der Kojen eine Ablage vorgesehen. Unter der Matratze finden sich an dieser Stelle die Servicebatterien und weitere Staumöglichkeiten. Hinzu kommen geräumige Stauräume unter dem vorderen Teil – also unter dem Messesofa. Über diesem sind drei Hängeschränke eingebaut. Der hintere beherbergt das Hauptschaltpanel. Eine weitgehend analoge Ausstattung findet sich gegenüber an Steuerbord. Nur dass sich hier das Messesofa beziehungsweise die Hundekoje aufgrund der großen Backskiste nicht bis unter das Cockpit erstreckt. Dafür wird auch auf dieser Seite reichlich Stauraum über und unter der Kojen zur Verfügung gestellt. Das Stauraumangebot fällt für einen Daysailer insgesamt sehr üppig aus. Und zu den schönen Detaillösungen zählt, dass über den Zugangsklappen zu den Stauräumen in den Salonbänken passende Inlays in die Lederpolster eingelassen wurden. Der Ausbau erweist sich insgesamt als ausgesprochen funktional und überzeugt ebenso mit Blick auf die handwerkliche Verarbeitung. So präsentieren sich die Außenwände sehr sauber laminiert – auch der Möbelbau in Eiche liefert keinen Anlass zur Kritik. Die Deckenverkleidung wird von der Innenschale gebildet. Der Fußboden ist wiederum

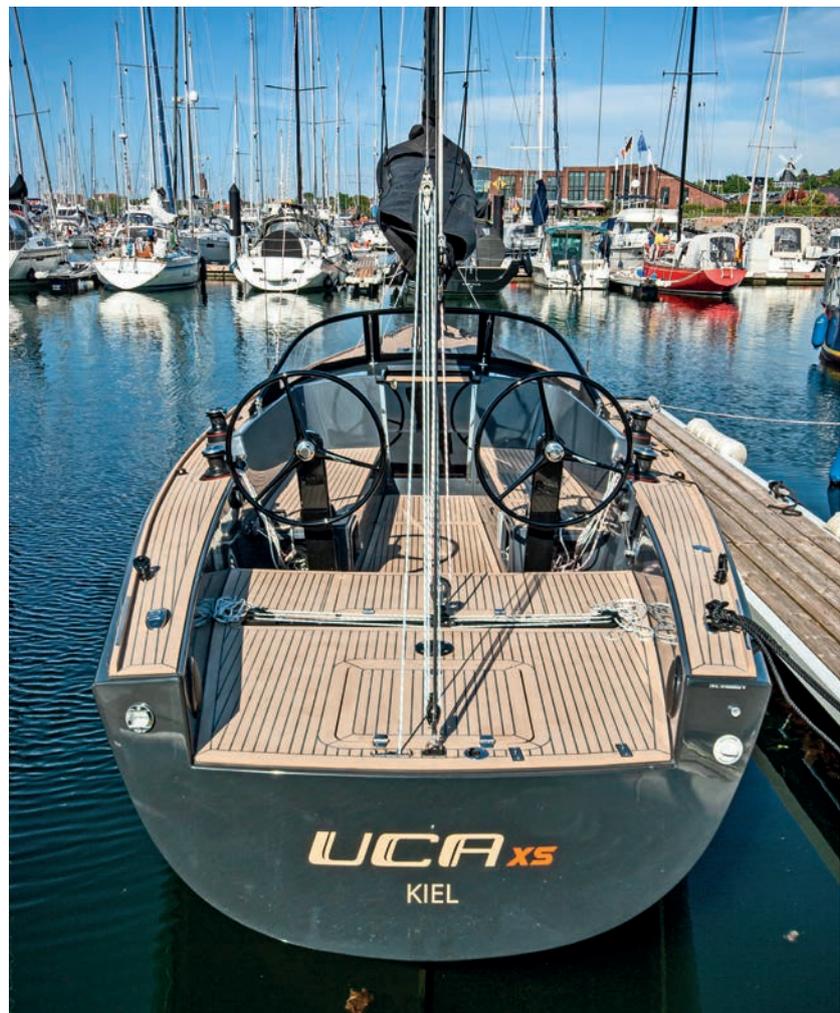


Foto: Christian Kappes

Die Saffier bietet an Deck genug Platz für eine ganze Schar an Mitseglern, lässt sich aber auch problemlos einhand segeln. Für das Heck ist auch eine Variante mit abklappbarer Badeplattform erhältlich.

in Holz ausgeführt. Alles erscheint gleichermaßen stilvoll wie makellos ausgestaltet.

Die Pantry teilt sich auf zwei Schrankblöcke mit eleganten dunkelgrauen Ablagen auf, die den Messebänken vorgelagert sind und sozusagen den Durchgang ins Vorschiff säumen. Der Block an Backbord weist ein einlaminiertes Spülbecken sowie ein ausziehbares Isotherm-Kühlfach im Fuß auf. Der Block an Steuerbord wirkt auf den ersten Blick wie ein schlichter Tisch mit integriertem Schapp. Allerdings lässt sich die Tischplatte abnehmen – darunter kommt ein Ein-Flammen-Elektroherd zum Vorschein.

Zwischen den Blöcken verläuft die Maststütze (Edelstahl) durch den Salon. Hinter der wegnehmbaren zweistufigen Niedergangstreppe fin-

det sich eine weitere Zugangsklappe zur Maschine – sie weist obendrein eine Feuerlöschöffnung auf.

Zusammengefasst hat die Saffier SE 33 somit einen durchaus wohnlichen Innenausbau zu bieten, sofern man mit der begrenzten lichten Höhe leben kann. Ich habe mich angesichts des wechselhaften Wetters mehrfach unter Deck umgezogen, wobei ich mich nicht sonderlich verrenken musste. Das funktioniert alles problemlos, ebenso wie das Schlafen und gegebenenfalls auch das Kochen an Bord. Nur bei der Notdurft ist etwas mehr Kompromissbereitschaft gefragt.

Fazit

Die Saffier SE 33 ist ein tolles Schiff für Menschen, die das pure

Segelvergnügen suchen, ohne dafür auf ein komplex zu bedienendes Sportgerät zurückgreifen zu müssen. Gegenüber Letzterem punktet die Niederländerin neben der einfachen Bedienung ebenso in Sachen Komfort an und unter Deck. Und auch mit Blick auf die Verarbeitung braucht sie keine Vergleiche zu scheuen,

zumal angesichts der durchgehend hochwertigen Beschlagsausstattung und technischen Komponenten. Segelfertig gemäß Standardspezifikation sind für das Boot 136.255 Euro inklusive Umsatzsteuer zu entrichten. Das ist zugegeben kein Pappenstiel für eine gerade einmal 9,6 Meter lange Yacht (Rumpflänge)

ge) mit eingeschränkter Tourenausstattung. Aber dafür bekommt man eben auch ein Boot, das viel Spaß zu vermitteln und gleichsam Aufsehen zu erregen vermag. Dank der verfügbaren Kiel- und Layoutvarianten lässt sich die schicke Yacht außerdem unterschiedlichen Ansprüchen anpassen. 

Saffier SE 33

Technische Daten

KonstrukteurDean Hennevanger
 CE-EntwurfskategorieC
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 Baumaterial ¹⁾ GFK-Sandwich
 Länge über Alles ²⁾ 10 m
 Länge Wasserlinie8,5 m
 Breite.....2,72 m
 Tiefgang ³⁾ 1,4 m
 Verdrängung ⁴⁾ 2.800 kg
 Ballastanteil ⁴⁾ ca. 39 %

Segelfläche am Wind ⁵⁾45 m²
 Großsegel (Lattengroß) ⁵⁾27 m²
 Vorsegel (Selbstwendefock) ⁵⁾18 m²
 Gennaker (Option)70 m²
 Masthöhe über Wasserlinie.....14,5 m

MaschineYanmar 2YM15 10 kW
 Tankkapazität Treibstoff ca. 32 l

Anzahl der Kabinen inkl. Salon..... 1
 Anzahl der Kojen inkl. Salon ⁶⁾4/2

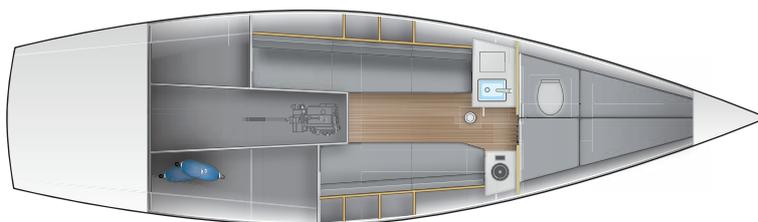
Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....7,1 kn
 Verhältnis Länge zu Breite.....3,53/1
 Verhältnis Segelfläche zu Verdrängung ⁷⁾ 4,76
 Spezifische Segelfläche ⁷⁾ 16,07 m²/t

Grundpreis inkl. 19 % USt. ⁸⁾ 136.255 Euro

1) mit Schaumkern (im Kielbereich Massivlaminat, 2) mit Bugspriet, Rumpflänge: 9,6 m, 3) mit Standard-Flachkiel, optionaler Performance-Kiel: 1,7 m, Racing-Kiel: 2,1 m, 4) gemäß Standardspezifikation, 5) Standardbesegelung gemäß werftseitiger Standardspezifikation, die Testyacht war abweichend mit Membransegeln und Kohlefaserrigg ausgestattet, 6) je nach Konfiguration, 7) bezogen auf Standardbesegelung und Verdrängung gemäß Standardspezifikation, 8) ab Werft



Grafiken: Ole Pfeiler



Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....44° 5,5 kn
 Optimale Höhe.....50° 6,0 kn
 Aufgeschrickt55° 5,2 kn
 Halber Wind.....90° 4,7 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 6-7 kn, Besegelung siehe Testbericht, Wellenhöhe: ca. 0,3 m.

Werft/Händler

Saffier Maritiem, Rondweg 20, 1976 BW IJmuiden (Niederlande), Telefon: 00 31 25 55 12 86 0, www.saffieryachts.com
Diamond Yachts, Böm 17, 24235 Laboe, Telefon: 0 43 43 42 27 0, www.diamond-yachts.de