

# Saffier SC 6.50 EEN BEPROEFD RECEPT

*In 2006 schreven we in Zeilen voor het eerst een uitgebreide test over een Saffier, de Saffier 32. Nu nemen we de Saffier Sc 6.50 Cruise mee. Een ogenschijnlijke refit van hun eerste en meest succesvolle model. Of, zoals Dennis Hennevanger ons voor aanvang van de test vertelde, 'een compleet nieuwe boot'. We namen de proef op de som.*

Test Willem Piet / [willem@zeilen.nl](mailto:willem@zeilen.nl) en Marinus van Sijdenborgh / [marinus@zeilen.nl](mailto:marinus@zeilen.nl) Foto's en advies Rob Bonte

De verjongde mast is niet gespoten, maar beplakt

Demontabele boegspriet is gemonteerd in een schroefdraad

**W**at we hadden gehoord bleek waar te zijn: bij Saffier in IJmuiden bouwen ze kwalitatief hoogwaardige dag- en weekendzeilers, die voor hun op het oog klassieke lijnen ook nog eens uitermate goed zeilen. Dat schreven we tien jaar na de oprichting van de werf. Sindsdien mochten we vrijwel elk anderhalf jaar wel een nieuwe creatie van de werfbazen – Dennis en Dean Hennevanger – testen.

### Achtergrond

Na de test van de Se 33 UD (nee, geen nummerbord), in augustus 2014, dachten we eigenlijk dat het voor Saffier niet sportiever kon. Een korte flirt van de gebroeders Hennevanger met het idee om een sportieve planerende weekendzeiler, de Saffier 22 Explorer (*Zeilen* 11/2015), te ontwikkelen hield dan ook op bij een half afgebouwd prototype dat voor onbepaalde tijd weer in de koelkast werd gezet. Dennis: “We vonden het ontwerp toch te sterk van onze klassieke lijnen afwijken. We maakten rechtsomkeert en begonnen te brainstormen over een klassiek ontwerp voor onze Sailing Classic-lijn (Sc) in plaats van weer een ontwerp voor de modernere Sailing Elegance-lijn. Van de oorspronkelijke en inmiddels verouderde 6.50, ons eerste model dat nog door onze vader is getekend, hadden we er al 160 gebouwd, maar de vraag ernaar bleef onveranderd groot. Het lag dus voor de hand om

### AFMETINGEN SAFFIER SC 6.50

Lengte	6,50 m
Breedte	2,05 m
Masthoogte	8,80 m
Diepgang	0,95 m



Ook met veel wind nog bijzonder comfortabel.

eens voorzichtig gaan kijken of we die niet een grondige vernieuwing konden geven.” Alhoewel het idee wellicht is afgekeken van de autobranche – ik noem een Volkswagen Kever en New Beetle – lijkt het ons geen slecht idee. Het laat in ieder geval een sterke mate van zelfvertrouwen zien over de oorspronkelijke lijnen van Saffier. Maar er moest wel wat gebeuren om de oorspronkelijke 6.50 te moderniseren. In dat ontwerp zat bijvoorbeeld voor in de grote open kuip nog een heuse nagelbank met bronzen korvijngels voor de bediening van de vallen. Ook had de boot een bun voor de buitenboordmotor, 50 kilo beton als correctie op de gewichtsverdeling en een zware Scheel-kiel (in de vorm van een omgekeerde Spaanse waaier). 1050 Kilo voor een boot van dit formaat was dan ook niet bepaald een lichtgewicht te noemen.

### Ontwerp en verwachtingen

De nieuwe Saffier Sc 6.50 heeft een behoorlijke afslankkuur ondergaan. De Hennevangers hebben er ruim 150 kilo weten af te trimmen door de volglasromp slimmer te lamineren, maar vooral door er een moderne L-vormige bulbkiel onder te hangen. Het gewichtszwaartepunt van deze kiel ligt een stuk lager, waardoor deze 100 kilo lichter kon worden uitgevoerd. Ook het balansspadoer heeft een facelift gekregen. “Doordat het iets dieper steekt dan het oude ontwerp en dankzij het moderne NACA-profiel wordt het vrijwel onmogelijk om met deze boot uit het roer te lopen. Dat zijn elementen die we in 1998 veel meer vanuit de praktijk benaderden en nog niet zo precies konden berekenen, laat staan maken. Des te leuker om dit ontwerp na bijna twintig jaar eens goed aan te hebben gepakt”, aldus Hennevanger. Boven water prijkt ruim drie vierkante meter meer zeiloppervlak dan op de 6.50.

De SC 6.50 heeft een behoorlijke afslankkuur ondergaan



De vlak gesneden gennaker is ook geschikt om mee aan de wind te varen.



De kuip heeft een grote facelift gekregen ten opzichte van de 6.50.

De verhouding tussen zeiloppervlak en waterverplaatsing is daarmee iets gunstiger geworden. Combineer dat met een modern fractioneel tuig en nieuw beslag, een heringerichte, gesloten kuip en de zin om dit aantrekkelijke product van plastische chirurgie aan de elementen voor te leggen is daar.

### Dekinrichting

Wat direct opvalt is de grote diepe kuip die in tegenstelling tot de 6.50 met de nieuwe dekmal is ingelamineerd. De kuip heeft een diepte van ruim 70 centimeter en twee kuipbanken met een rughoogte van 35 centimeter. Dat zit dus lekker beschut, maar heeft wel als consequentie dat de kuip niet zelflozend is. Door het 50 centimeter hoge vrijboord ter hoogte van de kuip zit je met je tenen immers toch zo'n twintig centimeter onder de waterlijn. Voor de afwatering zullen we dus de Whale handlenspomp moeten aanspreken. Hopelijk bieden de kleine bilge, die bereikbaar is door het lichten van twee losse vloerdelen, en het twintig centimeter hoge brugdekje voldoende uitsteltijd om dit niet al tijdens het zeilen te hoeven doen. De kuipvloer, de banken en het dek zijn optioneel bekleed met Flexiteek, een kunststof met het uiterlijk van echt teak. Zelfs voor het geoefende oog duurt het even om te constateren dat het niet een vers gelegd teakdek betreft. En zagen we bij eerdere Saffiers nog een combinatie van Esthec-dekken en hardhouten dekranden, “Op deze boot is het helmhout nog de laatste strohalm voor het gebruik van hout”, aldus Dennis. Zowel in het voordek als in het achterdek liggen verzonken dekluisen die met de lierhendel toegang verlenen tot respectievelijk een kleine ankerbak en het ruime achteronder waar met gemak alle stootwillen opgeborgen kunnen worden.

### Mooi samenspel

Tijd om te varen. We kiezen voor een vaargebied tussen de pieren van IJmuiden, waar het overwegend westelijk en, door de buien, variërend tussen de tien en twintig knopen waait. We hijsen het licht uitgebouwde grootzeil en rollen de typische zelfkerende rolfoek uit met de onder het dek voorlopende rollijntjes, die we van bijna alle Saffiers kennen. De vallen komen aan weerszijden van de mast via Spinlock wegwijzers door twee driedubbele Easylock-mini valstoppers. Hennevanger: “Dat zijn de enige valstoppers op dit formaat waarbij je de hendel naar achteren toe opent. Zo hadden wij nog wat ruimte om de optionele buiskap te kunnen monteren.” Ook de schoot van de fok komt via de valstopper in de kuip terecht en bedienen we met een Harken 8 lier. In de kuipwand zijn aan de voorzijde twee lijnenbakjes bevestigd, waarin de spaghetti handig kan worden opgeborgen. De grootschoot komt via een v-vormige 4:1 blokkencascade langs de giek naar het midden van de kuip waar een harkenblok op een rvs-paal op comfortabele bedieningshoogte prima bereikbaar is voor de roerganger. Aan het helmhout is een helmstokverlenger aangebracht van het merk Friend. Deze kan snel aan een haakje van de kuipwand worden vastgeklit, zodat de roerganger even z'n handen vrij heeft om bijvoor-



De Furler is in het dek verzonken.



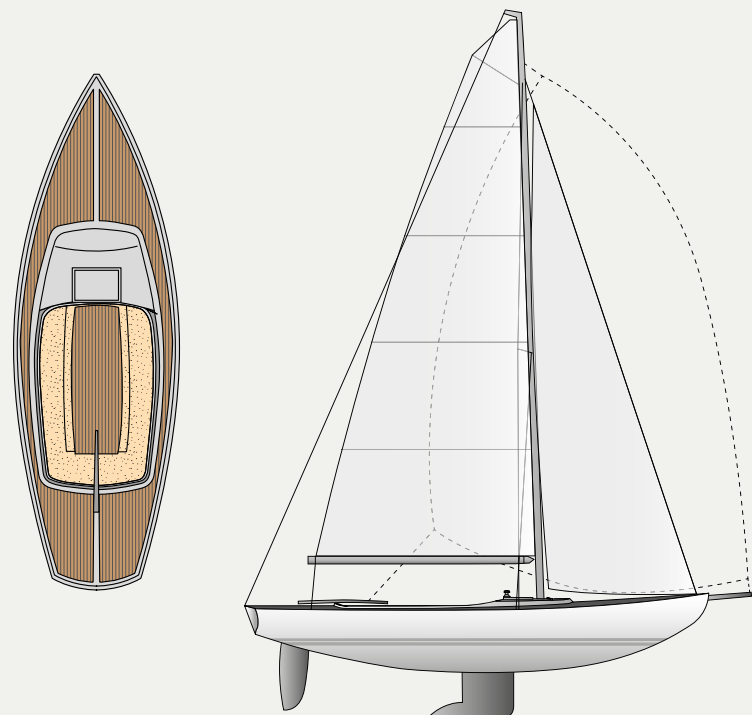
De kleine bilge in de kuip.



De éénpitter van Yamaha.



Het vooronder biedt ruimte om te kamperen.



## SPECIFICATIES

LENGTE ROMP	6,50 m
LENGTE WATERLIJN (LWL)	5,80 m
BREEDTE ROMP (BMAX)	2,05 m
MASTHOOGTE BOVEN WATERLIJN	8,80 m
DIEPGANG	0,95 m
HOOGTE VRIJBOORD (KUIP/SPIEGEL)	0,53 / 0,66 m
WATERVERPLAATSING LEEG	900 m³
BALLASTGEWICHT	400 KG (4,5%)
ZEILOPPERVLAK (GROOTZEIL/FOK/GENNAKER 25)	13/8/25 m²
I	7,42 m
J	2,12 m
P	7,50 m
E	3,07 m
MOTOR	9 PK/6 KW
INHOUD BRANDSTOFTANK(S)	25 l
INHOUD WATERTANK(S)	n.v.t.
INHOUD VUILWATERTANK	n.v.t.
SLAAPPLAATSEN	2
ONTWERPCATEGORIE	CE D (beschut, windkracht ≤ 4 Beaufort, golfhoogte ≤ 0,5 m)
PRIJS VANAF EN ZEILKLAAR	30.000 euro
PRIJS VANAF EN ZEILKLAAR (MET MOTOR)	43.500 euro
STANDAARDLUXEPRIJS	48.995 euro (+61% / +11%)

**Standaardluxeprijs** De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's berekend die wij (nagenoeg) onmisbaar achten of waarvan wij zeer waarschijnlijk achten dat je deze zult aanschaffen. Bij de Saffier 6.50 zijn veel dingen standaard meegeleverd die bij andere jachten vaak onder de opties vallen. Standaard meegeleverd worden onder andere de zeilen. Saffier levert z'n boten altijd minimaal zeilklaar af, maar in dit geval zonder motor. In de standaardluxeprijs zijn berekend: dieselmotor, lazy-bag/jazvjacks, uv-strip op rolfok, buiskap, kussens binnen, vlaggenstok, windex, anker, toplicht en antifouling op het onderwaterschip.

## INFORMATIE

**Ontwerp** (interieur) Dean Hennevanger, [www.saffieryachts.com](http://www.saffieryachts.com)  
**Bouw & leverancier** Saffier Maritiem, Rondweg 20, 1976 BW IJmuiden, +31(0)255 512860, [info@saffieryachts.com](mailto:info@saffieryachts.com)  
**Leverancier België** Escape NV, Hoolweg 24a, 2222 Itegem, België, +32(0)475 287162, [ev@saffieryachts.be](mailto:ev@saffieryachts.be), [www.saffieryachts.be](http://www.saffieryachts.be)

## PRESTATIES

KOERS	SNELHEID (KNP)	PERCENTAGE TRS
HOOG AAN DE WIND (35°)	5,1	86%
AAN DE WIND (45°)	5,4	91%
HALVE WIND (90°)	6,2	105%
RUIME WIND (135°)	6,7	113%
VOOR DE WIND (180°)	5,3	89%
KRUISHOEK	90°	

### OP DE MOTOR

TOEREN	GELUIDSNIVEAU (DB(A)) KUIP/KAJUITINGANG	SNELHEID
2000	80	5,5 knp
3000	100	6 knp



Ter vergelijking: SA/D: 23, D/L: 122, TRS: 5,9 KNP

### SA/D Sail Area/Displacement zeiloppervlak in m²/(waterverplaatsing in m³)

De verhouding van zeiloppervlak ten opzichte van waterverplaatsing geeft aan hoeveel voortstuwing per hoeveelheid waterverplaatsing kan worden geleverd. Een boot met een hoge SA/D-verhouding heeft relatief weinig wind nodig om snelheid te maken, terwijl er eerder gereefd zal moeten worden bij toenemende wind. Wedstrijdjachten hebben typisch een hoge SA/D-verhouding. Een boot met een lage SA/D-verhouding heeft meer wind nodig, maar kan bij toenemende wind langer zonder rif.

### D/L Displacement/Length: waterverplaatsing in m³ x 0,984 / (0,01x(lengte waterlijn in meters)³)

De verhouding tussen waterverplaat-

ing en lengte wordt gebruikt om de relatieve waterverplaatsing van een boot weer te geven. Een boot met een hoge D/L-verhouding ondervindt veel weerstand bij voorwaartse verplaatsing, terwijl een boot met een lage D/L-verhouding gemakkelijk door het water gaat. Een toerjacht heeft typisch een hoge D/L-verhouding, terwijl bij een wedstrijdjacht de D/L-verhouding laag is.

### TRS Theoretische rompsnelheid: 2,45x/lengte waterlijn in m.

De theoretische rompsnelheid is de theoretisch maximaal haalbare rompsnelheid van een waterverplaatsend object. Door de waterverplaatsing ontstaat een golf. Als de golf de lengte van het object heeft bereikt, neemt de weerstand ervan sterk toe. Om die te overwinnen en half te glijden of te planeren is veel energie nodig.

## BEOORDELING

### TESTOMSTANDIGHEDEN

IJmuiden, 10-20 knopen/2-4 Beaufort, golfhoogte 1-2 meter

### DOELGROEP

Dag-weekendzeilers op rivieren en binnenwateren.

	1	2	3	4	5
Ontwerp	●	●	●	●	○
Zelleigenschappen	●	●	●	●	○
Zeilcomfort	●	●	●	●	○
Ergonomie aan dek	●	●	●	●	○
Bedieningsgemak	●	●	●	●	○
Staan want	●	●	●	●	○
Lopend want	●	●	●	●	○
Kwaliteit bijgeleverde zeilen	●	●	●	●	○
Beslag	●	●	●	●	○
Roer, constructie & effect	●	●	●	●	○
interieur	●	●	●	●	○
interieuraufwerking	●	●	●	●	○
Slaapaccommodatie	●	●	●	●	○
Toilet en douche					n.v.t.
Bergruimte	●	●	●	●	○
Plaatsing tanks en accu's	●	●	●	●	○
Motorinbouw	●	●	●	●	○
Gedrag op motor	●	●	●	●	○
Ventilatie	●	●	●	●	○
Waterafvoer (bilge)	●	●	●	●	○
Constructie kiel	●	●	●	●	○
Ergonomie binnen	●	●	●	●	○
Prijs-productverhouding	●	●	●	●	○

0 = slecht tot 5 = zeer goed



- zeewaardig ontwerp
- kwalitatieve afwerking
- goede zeileigenschappen



- relatief zwaar
- matige ventilatie



Onder de kuipbanken.



Ook het roer is vernieuwd.



Dieseltank onder het gangboord.

De trimmogelijkheden zijn, afgezien van een overloop op de grootschoot, legio



Zelfs de dekrand is van Flexiteek.

beeld te hijsen. Een stuurautomaat zou wat ons betreft een overdreven alternatief zijn op dit formaat zeilboot.

#### Geen open boot meer

De kleine Saffier Sc 6.50 houdt zich verrassend goed in de rumoerige deining tussen de pieren. Het is duidelijk te merken dat het klassieke v-vormige onderwaterschip in combinatie met de moderne appendages en het grote ballastaandeel een sterke combinatie vormen. Met de sportieve eigenschappen van roer en kiel bespelen we de stabiliteit en het comfort van de klassieke rompvorm. Zo zeilen we mooi rechtop, voelt het zeer stabiel aan en reageert hij ook nog snel op z'n roer. Ondanks de diepe kuip nodigt het bootje onverwacht toch uit om in het gangboord te gaan zitten. Bij de stuurman is die wellicht wat smal, verder naar voren toe wordt deze al snel breder. Ook met uitschieters van twintig knopen wind voelen we nog niet de neiging om te reven. De trimmogelijkheden zijn, afgezien van een overloop op de grootschoot, legio. Daar zijn we best van onder de indruk gezien het formaat boot. De Sc 6.50 heeft weliswaar het formaat van een open boot, maar door de geïntegreerde kuip en de zeer fijne zeileigenschappen voelt het alsof deze boot een stuk meer aan kan. Alleen een iets hogere kuiprand zou dan wel welkom zijn, omdat we de kuip toch langzaam zien vollopen; iets dat we op zout water niet echt gewend zijn. Tussen de beroepsvaart dat de sluisen van IJmuiden in- en uitvaart maken wij onze speelslagen. En niet onverdienstelijk, met een topsnelheid van 6,1 knoop aan de wind en 6,7 knoop met de rolgennaker.

#### Omgekeerde wereld

We zijn dan weliswaar wat nat geworden, maar gezien het beoogde vaargebied van de 6.50, de binnenmeren, is dat geen schande. We varen op de motor de haven weer binnen. Om ruimte te besparen is de 10pk éénpitter van Yanmar achterstevoren ingebouwd, gedeeltelijk in het achteronder en de kuipbanken. 5,5 Knopen noteren we op de klok wanneer we deze maximaal op z'n staart trappen. Ondanks het gerikketik van de ene cilinder, valt het lawaai mee dankzij een goede geluidsisolatie door de schotten rondom de motor. Het is wel even lastig om aan te voelen in welke stand de gashendel voor- of achteruit wijst, aangezien deze op de achterwand van de kuip is gemonteerd en dus naar links en rechts wijst. De 25 liter dieseltank is ingebouwd aan bakboord onder de kuipbank; aan stuurboord staan de accu's netjes vastgesjord en afgedekt. Afgezien van de v-snaar, die door de inbouw achter de motor zit, kunnen we goed bij alle techniek aan boord in het geval er iets aan gesleuteld moet worden.

#### Goed weggestopt

Wat de nieuwe Saffier Sc 6.50 net even onderscheidt van een open boot is het vooronder. Dit binnen-



verblijf komen we binnen door over het brugdek te buigen en direct te gaan zitten op de strakke kunstleren matrassen die de gehele binnenruimte bestrijken. De ruimte leent zich alleen voor het neerzetten van een weekendtas en het uitrollen van een slaapzakje. Door het gebrek aan een binnenschaal en de relatief grote openingen waardoorheen de rollijnen van de trommel van de fok lopen, verwachten wij dat het binnen in het voor- en najaar best nog wel eens vochtig kan worden door condens en inwatering. Dat neemt niet weg dat ook hier de afwerking van een hoog niveau is. Alle vlakken staan in de topcoat en alle bouten van het dekbeslag zijn netjes afgedopt. Onder de vloer zijn de kielbouten niet afgedopt, maar zelfs helemaal ingelamineerd tussen het ter plaatse 22 millimeter dikke laminaat en de vier wrangen die de kiel op z'n plek moeten houden. Daar komt dus niemand meer bij totdat de boot onder de sloophamer verschijnt.

#### Conclusie

Saffier heeft op safe gespeeld door een oud succesnummer uit de kast te halen en dat te moderniseren. Toch dekt dat de lading niet helemaal, omdat de aanpassingen aan kiel en roer, het vernieuwde tuig, de leefbare binnenruimte en het gemoderniseerde tuig met dito beslag de boot een compleet ander karakter hebben gegeven. De rompvorm is hetzelfde, maar daar is alles mee gezegd. Wederom heeft Saffier een boot gebouwd die al klopte, maar die onze zeilershartten nu nog harder laat kloppen. Wat betreft de prijs: die is voor een uitgekledde, maar zeilklare versie redelijk en hoog voor een aangeklede versie met alle opties. ●

## ALTERNATIEVEN

### SCANGAARD 21

Lxbxd	6,60 x 1,97 x 0,97 m
Waterverplaatsing	0,88 m³
Zeiloppervlak	18 m²
Prijs vanaf	22.750 euro
<a href="http://www.scangaard.com">www.scangaard.com</a>	

Deze Duitse langkieler laat misschien nog wel de meeste overeenkomsten zien met de oude Saffier 6.50. Met hetzelfde formaat fractioneel sloep-tuig (SA/D 20) en voorzien van een keefok. Alleen onder water zit het verschil, want daar heeft de Scangaard een waar s-rompje, dat we eerder bij geen enkel ander bootje van dit formaat hebben gezien. De vanafprijs ligt beduidend lager, maar het bootje heeft bijvoorbeeld geen optie voor een inbouwmotor.



### TOFINOU 7

Lxbxd	7,00 x 2,25 x 0,50-1,10 m
Waterverplaatsing	1,30 m³
Zeiloppervlak	24,4 m²
Prijs vanaf	78.000 euro (excl. btw)
<a href="http://www.tofinou.com">www.tofinou.com</a> / <a href="http://www.messink.nl">www.messink.nl</a>	

De Franse werf van de Tofinou 7 bouwt hoogwaardige, klassieke, fors geprijsde zeilboten. De Tofinou 7 heeft een lange ondiepe kiel (380 kg) met een klapzwaard, waardoor droogvallen geen probleem is. Door het relatief zware gewicht van de boot haalt ook het grote zeiloppervlak van 24,4 m² niet veel meer uit voor een sportieve verhouding tussen zeiloppervlak en waterverplaatsing (SA/D 16).

