

BITS EN BRITS ZEILEN ROND GIBRALTAR ROCK

WATERKAMPIOEN

09 | 2010 | 6 MEI | WWW.WATERKAMPIOEN.NL | € 4,95



SUCCESNUMMER

SAFFIER 650

HET MOET KLIKKEN

LIEREN

BINNENSTE BUITEN GEKEERD

Wereld ronder

KLASSIEKE NICHOLSON

391905

55667




01009

BP 8 710966 756669



PLUS + prijs/kwaliteit + vaareigenschappen + bedieningsgemak



Meer dan tien jaar liet een opvolger van de Saffier 650 op zich wachten. Afgelopen Boot Düsseldorf toonde de IJmuider werf z'n jongste telg voor het eerst aan het publiek. Maar niet als opvolger van de 650; die blijft gewoon - nog - bestaan. De nieuwe Saffier 23 is van een heel ander kaliber.

TEKST JAN BRIEK FOTO'S BERTEL KOLTHOF

Saffier 23

Achttien Karaat

— MIN - positie kikers

30 knopen wind en nog altijd ongereefd in de hand te houden

Saffier in IJmuiden is in twaalf jaar uitgegroeid tot een van de weinige succesvolle zeilbotenbouwers die we in Nederland nog hebben. Binnen het specifieke marktsegment waarin de werf zich beweegt - dag- en weekendzeilers - is de werf na het Franse Tofinou inmiddels Europa's nummer twee. Aan de basis van dat succes stond een eenvoudige open zeilboot: de Saffier 650. In die twaalf jaar groeide dat bootje echter uit z'n jasje. Inboard diesels, teakdekken, koelkasten - 't kon niet op. Eigenlijk te veel voor wat in de basis 'gewoon' een open bootje was. Ter illustratie: de boot die standaard wordt aangeboden voor 24.000 euro, wordt tegenwoordig verkocht voor gemiddeld 55.000 euro. Bovendien was het model na meer dan een decennium behoorlijk gedateerd. En dus werd het tijd voor een opvolger: de Saffier 23. Maar inmiddels is die ontwikkeling ook al weer ingehaald door de tijd. Want er blijft nog steeds vraag naar de 650, dus wordt dat model niet - zoals eerst het plan was - terzijde geschoven, maar ook nog altijd gebouwd. En de recente aankoop van de mallen van de Ranger 9.9 (gebouwd door Klaas Bood) zorgde voor een nieuwe wending. Saffier bouwt straks twee lijnen, waarvan de definitieve naam overigens nog moet worden bedacht. Een 'Classic'-lijn, waarin de 650, de 800 en de voormalige - en herziene - Ranger 9.9 (die een nieuwe naam krijgt) vallen. En een 'Elegance'-lijn die bestaat uit de 23, de 26 en de 33 die op het moment in ontwikkeling is. Het succes van de werf werd vorig jaar dik onderstreept toen de Saffier 26 werd uitgeroepen tot European Yacht of the Year in z'n categorie. Het zorgde voor de interna-



Ruime, comfortabele kuip.

tionale doorbraak. Saffier heeft inmiddels dealers in Italië, Duitsland, Zwitserland en Japan en uitbreiding staat op het programma. De 26 is inmiddels hét succesnummer in IJmuiden. De productie voor dit jaar is compleet uitverkocht en voor 2011 staan er al tien op het programma.

Dezelfde uitgangspunten

Tot zover deze wat lange inleiding tot de 23, die aangeeft dat er bij de werf een hoop gebeurt en op stapel staat. De 23 was, als gezegd, in eerste instantie bedoeld als vervanger van de 650. "Een veel betere zeilboot dan de 650, maar wel op basis van dezelfde uitgangspunten: stabiliteit, met een ruime, diepe kuip en veilig", vat Dennis Hennevanger van Saffier samen. "Een boot voor mensen die de klassieke Nederlandse open boten, zoals de Valk of de Zestienkwadraat, ontgroeid zijn, maar die in clubwedstrijden ook nog een goed figuur willen slaan." Als je de romp van de nieuwe 23 vergelijkt met die van de 650 zijn de verschillen dan ook groot. De 650 haalde z'n stabiliteit voor een groot deel uit een erg volle rompvorm met vrijwel rechte flanken. De 23 is veel slanker en voorzien van een modernere kiel: een slankere vin met een bulb onderaan. Volledig van lood, dat spreekt vanzelf. Toeval of niet: de 650 werd ontworpen door Richard Hennevanger, de vader van de beide broers die nu de werf runnen. De 23 is het eerste ontwerp van één van hen, Dean Hennevanger. Peter Bosgraaf zorgde daarna voor de uitwerking van het geheel om het 'bouwrijp' te maken en voor de CE-keur.

Geen diesel meer

Saffier heeft de bouw van z'n boten compleet in eigen hand. Ontwerp, bouw van

de pluggen, productie van de mallen en de eigenlijke bouw gebeurt op de werf in IJmuiden. Geheel 'conventioneel' met hand lay-up polyesterwerk voor de volglas romp en het sandwich-dek. Constructieve delen in de romp worden gemaakt van watervast multiplex. De basis voor het interieur is een grote binnenmal die met vezelpasta in de romp wordt geplakt en vastgelamineerd. Divinycell-schuim is de kern van het dek en ter plaatse van beslagen wordt ook watervast multiplex toegepast. Een van de bijzondere punten van de nieuwe 23 is dat het schip, voor wie een inboard motor wil, standaard wordt uitgerust met een elektromotor. Saffier heeft hier inmiddels uitgebreide ervaring mee en is zo overtuigd van het systeem van Bellmann dat voor deze optie is gekozen. Sterker: een inbouw-diesel past er gewoon niet in. Niet alleen modern, ook wel zo logisch: de motor wordt immers maar sporadisch gebruikt. Bovendien een belangrijke gewichtsbesparing. Voor een kleine Lombardini-inboard met accu en brandstof moet je toch al gauw rekenen op een dikke 100 kilo. Een elektromotor met accu en lader leggen hooguit een dikke 30 kilo in de schaal. Bovendien is de kwaliteit van de moderne batterijen zodanig dat ze wel vijftien jaar of langer meekunnen.

Extra drijfvermogen

Kenmerkend voor de nieuwe Saffier 23 zijn de relatief zeer grote kuip, het verdiepte achterdek, een relatief grote ruimte in de voorpiek en het *cleane* dek. De kuip biedt comfortabel plaats aan zes personen. De ruimte onder de langsbanken is gesloten waardoor de banken zelf zorgen voor extra drijfvermogen. Mocht de kuip om wat voor reden dan ook vol water komen te staan,



dan hou je genoeg vrijboord over om hem te kunnen leegschepen. De ruimte onder de banken is als bergruimte ook helemaal niet nodig. Achter de banken zitten schappen (die afwateren op de bilgeput), in het achterdek zit een grote bergbak en voorin kun je meer kwijt dan je mee zou willen nemen. Sterker: die ruimte (3,10 meter lang en zo'n 1,35 meter breed) kun je zelfs gebruiken om twee slaapmatjes neer te leggen. Een nachtje aan boord hoeft geen probleem te zijn. Onder de kuipvloer vind je twee ruimtes. De voorste is de bilgeput met een elektrische bilgepomp, de achterste wordt afgesloten met een waterdicht luik en biedt plaats aan de elektromotor. De walstroominstallatie, lader en accu(s) staan achterin.

De manier waarop het dek en de kuip zo veel mogelijk 'lijnenvrij' is gehouden is zonder meer knap. Aan dek zie je eigenlijk geen lijnen en ook in de kuip zijn ze beperkt tot het strikt noodzakelijke. De lijnen uit de mast lopen onderdeks naar twee batterijen stoppers met elk een liertje erachter. Aan stuurboord vind je (van buiten naar binnen) de fokkeval, gennakerval, rif en neerhouder. De tackline voor de gennaker zit hier ook, maar is apart gehouden. Aan bakboord (van binnen naar buiten): uithaler voor het onderlijk, ophouder voor de spi-boom, grootzeilval en kraanlijn. De groot- en fokkeschoot komen aan beide zijden halverwege de banken 'naar buiten'. Aan stuurboord kun je dan ook nog eens het achterstag bedienen. Standaard wordt de 23 voorzien van een zelfkerende fok; een lichtweergenua is een optie. In dat geval komt ter weerszijden van de mast een rail aan dek en op beide kuipbanken een lier om hem te bedienen.

↑↑ Het boegsprietje voor de gennaker zit in een bus in de boeg; gewoon met schroefdraad.

↑ De kikkers zitten allemaal onderdeks. Voorin in de ankerbak, waar ook de fokrolter is gemonteerd. Mooi, maar minder handig als je snel een lijn wil beleggen.

↓ Alle lijnen lopen onderdeks.

↓↓ De elektromotor zit in een waterdichte ruimte onder de kuip.



Perfecte bediening

We varen twee keer met de Saffier 23 vanuit IJmuiden. De eerste keer met geen tot weinig wind – een knoopje of zes. Uitzonderlijk, want eerdere Vaarimpressies met Saffier-jachten werden altijd gekenmerkt door veel wind. Daarom is zo'n lichte dag zo gek nog niet. Met het beetje wind dat er staat halen we aan de wind nog altijd 3 knopen en prik je de 23 met een beetje geconcentreerd sturen nog naar 35 graden hoogte. Met wat druk kan dat nog een paar graadjes hoger. Gezien het standaard zeilplan, met een keefok, is onder deze lichte omstandigheden op ruimwindse koersen de gennaker geen overbodige luxe. Met dat voorzeil omhoog gaat de Saffier 23 er zelfs in dit lichte weer nog verrassend snel vandoor tot bijna 5 knopen in vlagen. Verrassend, want de 23 is ondanks z'n veel slankere lijnen dan die van voorgaande Saffiers nog steeds een boot met veel volume en is - zoals het een Saffier betaamt - zeker niet de lichtste dankzij de solide constructie van het geheel.

De bediening van de boot kan eigenlijk niet beter. Als gezegd: de vallen en andere lijnen voorop. Groot-schoot, fokkeschoot en achterstag in de zij, waarbij de eerste twee aan beide zijden te bedienen zijn. De systemen zijn niet alleen goed geplaatst, maar ook goed uitgedacht. Vaak heb je namelijk bij dit soort 'weggewerkte lijnen' veel te veel wrijving en frictie door het gebruik van (te) veel blokken en doorvoeren. Dat wreekt zich vooral bij licht weer. Op de Saffier 23 niets van dat al. De boot laat zich licht bedienen en even licht sturen. Met veel gevoel en heel direct - zoals het hoort op een open boot met sportieve aspiraties.

Omdat we wat spectaculairder beeld willen hebben, schepen we niet veel later opnieuw in. Het weer is dan als vanouds 'IJmuidens': buig met gemiddeld zo'n 30 knopen wind, op de grens van zeven en acht beaufort. Voor de foto's varen we zonder rif, wat natuurlijk niet erg realistisch is. Toch blijft de boot - zolang je niet probeert echt hoog te varen - ook dan nog goed in de hand te houden. Met heel veel achterstagspanning loost het grootzeil naar behoren. Alleen in 'drukkers' moeten we in de wind loeven, omdat we de druk uit het grootzeil echt

Je moet moeite doen om water over de kuiprand te krijgen

niet meer kwijt kunnen. Onder deze omstandigheden blijkt de grote eindstabiliteit van de boot in de praktijk. Plat gaan? Vergeet het maar. Sterker: je moet zelfs moeite doen om water over de kuiprand te krijgen. Op ruime koersen gaat de Saffier 23 onder deze omstandigheden vlot in plané en wordt de rompsnelheid gemakkelijk met een paar knopen overschreden.

De elektromotor voldoet naar behoren. Vol 'gas' kun je ongeveer een uur varen met een snelheid van zo'n vijf knopen. Halveer je die snelheid, dan kun je zomaar een paar uur vooruit. Gezien de zeileigenschappen van de Saffier 23 zul je de elektromotor alleen gebruiken om in en uit de haven te varen of bij sluizen en bruggen.

Tot slot

Niet dat ik er in geloof, maar voor de grap heb ik eens wat opgezocht over de saffier als 'genezende edelsteen'. En wat lees je dan? "De saffier bevordert de geestelijke gezondheid en heeft een positieve werking bijvoorbeeld bij depressies." Als gezegd: als het om stenen gaat, zet ik er m'n vraagtekens bij, maar wat betreft de nieuwe Saffier 23 is het de spijker op z'n kop. Want wie van deze boot niet blij wordt, verdient eenvoudigweg geen zeilboot. Koop maar een vouwwagen of zo en scheer je weg. Hoe Saffier het doet, weet ik niet maar de werf slaagt er steeds opnieuw in om zichzelf te overtreffen. Vond ik in 2008 de nieuwe 26 nog de beste Saffier tot dan toe, inmiddels moet ik die mening bijstellen. De nieuwe 23 is eigentijdser en sportiever (logisch: hij is ook twee jaar jonger) en koppelt dat moeiteloos aan de bekende eigenschappen van het merk: zeewaardig, veilig, comfortabel en makkelijk te varen. Dat maakt de Saffier 23 in z'n klasse misschien wel de beste boot die je op dit moment kunt kopen. ↓



De bediening van de schoten zit aan beide kanten van de kuip in de zij; aan stuurboord bedien je hier tevens het achterstag.

TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte o.a.	7,11 m
Lengte waterlijn	6,21 m
Breedte	2,23 m
Diepgang	1 m
Werverplaatsing	1.100 kg
Ballast	510 kg
Percentage	46%
Grootzeil	16,4 m ²
Fok	10,2 m ²
CE	C
Motor	Bellmann, 2,4 kW met klapschroef, 1 x Lithium 24V/40 Ah accu CE A
Prijs vanaf	€ 39.500 (zonder motor), € 45.500 (inclusief elektromotor)
Prijs schip	€ 58.000
Vaarimpressie	
Opties	ondermeer zwart gespoten rondhouten, zeilen, Esthec-bekleding dek en kuip, buiskap en gennaker
Bouw en verkoop	Saffier Maritiem bv, Rondweg 20, 1976 BW IJmuiden, 0255-51 28 60 www.saffieryachts.com, info@saffieryachts.com

