

AN BORD SAFFIER SE 33 UD

Stilvoller Segelspaß

In den letzten Jahren hat sich die Werft Saffier Maritim zunehmend dem Markt der offenen Kielyachten zugewandt und mit hoher bootsbauerischer Qualität dem Typus Daysailer zu einer neuen Blüte verholfen. Auf der Kieler Förde stellten wir die Saffier SE 33 UD auf die Probe.

Zwischen Fähren, Frachtern
und Yachten – Testsegeln auf
der Kieler Förde



1



2



4



3

1. Zeitgemäß und hell – stilvoller Schick unter Deck mit Schlafplätzen für vier Personen, davor Spüle und Herd
2. Praktisch und großzügig – das Bettzeug der Schläfer auf der breiten Doppelkoje verschwindet in Hängetaschen
3. Zweckmäßig und unabdingbar – das Marine-WC mit angeschlossenem Fäkalientank schafft Erleichterung in Notlagen
4. Klein und fein – der Einflammenherd reicht für die Zubereitung von Heißgetränken und kleinen Zwischenmahlzeiten
5. Pfiffig und bequem – mit wenigen Handgriffen werden aus aufstellbaren Backskistendeckeln und dazugehörigen Sitzpolstern Chaiselongues

Mit der neuesten Kreation stellen die niederländischen Bootsbauer einen »reinrassigen Daysailer« vor, so Dines Pontoppidan, Geschäftsführer des deutschen Importeurs Diamond Yachts in Laboe. Doch was zeichnet einen echten »Tagessegler« aus? Der Begriff selbst ist schwammig, die Grenzen zu Kajütyachten und Jollenkreuzern sind fließend. Die segeltechnischen Entwicklungen und neue, leichte und zugleich hochfeste Materialien haben auch vor diesem Bootstypen nicht Halt gemacht. So lassen sich selbst großvolumige Fahrtenyachten relativ schnell auftakeln, unter Motor ablegen und dann für Tages- und kurze Wochenendausflüge nutzen. Meist ist der Skipper dabei aber auf die Mithilfe einer Crew angewiesen, die vom geschützten, hoch über der Wasserlinie liegenden Cockpit aus die Segelmanöver ausführt.

Bieten sie aber auch den Segelspaß, den ein moderner Daysailer verspricht, eine deutlich spürbare Lebendigkeit, die Leichtigkeit des puren Segelns in fast direktem Kontakt mit dem Wasser, schon bei leichten bis mittleren Winden? Beim typischen Daysailer heißt das Prinzip »Einfachheit«, der Aufwand zum Auf- und Abtakeln des Bootes ist dank

cleverer Ausrüstung auf ein Minimum reduziert, um ein Maximum des üblicherweise auf einige Tagesstunden beschränkten Segelerlebnisses auf großen Binnen- oder wohnortnahen Küstenrevieren zu ermöglichen.

Das lebendige Segeln schon bei Leichtwind führt bei den mit Kajüten versehenen Tagesseglern, gleich welcher Größe, zu einem meist spartanischen, gewichtsparenden Innenausbau, der trockenes Übernachten bei einem Minimum an Komfort bietet. Füllige Rumpfformen sind in der Regel 'out', flache, jollenähnliche Rümpfe mit schlanken Kielflossen und hohem Ballastanteil sorgen für die geforderte hohe Sicherheit. Dazu trägt meist auch ein großes Cockpit bei, das in der Regel der CE Kategorie C genügt.

Ginge es nur nach dem Äußeren, dann wäre die Saffier SE 33, so wie sie da am Steg in der Marina Baltic Bay am



5

Ausgang der Kieler Förde liegt, der Prototyp des Daysailers schlechthin. Moderne schnörkellose Linien mit wohlproportioniertem Vertikalsteven, niedrigem Freibord und einem leicht negativen, halboffenen Spiegel, dazu ein riesiges, selbstlenzendes Cockpit, dessen Boden ebenso mit rutschfestem, hellem Esthec in Teakoptik belegt ist wie die klaren, stolperfreien Decksflächen, springen dem Betrachter sofort ins Auge. Daysailer-typisch fehlt eine rundum laufende Reling, dafür ist die Fußleiste in massivem Teak ausgeführt und mit Entwässerungsöffnungen versehen. Alle Fallen, Schoten, Reffleinen und Niederholer laufen unter Deck auf zwei Klemmenbatterien vor den Winschen an Backbord und Steuerbord und können einhand vom Steuermann von seiner Position hinter den zwei Steuerrädern

leicht über die beiden Winschen oder von einem Mitsegler bedient werden. Im Zusammenwirken mit der Selbstwendefock, deren Schiene vor dem Mast gut sichtbar auf dem Kajütvorbau montiert ist, erweitert sich die Saffier SE 33 als vollauf einhantauglich, was durch den Einbau eines (optionalen) Autopiloten noch zusätzlich unterstützt werden kann. Die vorderen zwei Winschen (E-Ausführung aller Winschen optional) sind den über Deck geführten Schoten von Code Zero oder Gennaker vorbehalten, die vorn am Bugspriet angeschlagen werden. Für Leichtwindreviere offeriert die Werft auch eine leicht überlappende Genua mit entsprechend an Deck montierten Leitschienen.

Das geräumige Cockpit selbst bietet im Hafener oder vor Anker hinreichend Platz

für zehn Personen zum gemütlichen Beisammensein am (optionalen) Cockpittisch, der am Cockpitboden befestigt wird. Abnehmbare, gepolsterte Rückenlehnen im Bereich des hohen Cockpitsüls erhöhen den Sitzkomfort auf den breiten Sitzflächen ebenso wie die (optionale) Windschutzscheibe, die Wind und Spritzwasser abhält und zwei richtige Kuschecken schafft. Das auf die Ebene der Duchten bis zum Spiegel abgesenkte Achterdeck erweitert das Cockpit mit eingelegten Polstern um eine breite, rundum eingefasste Liege, in der die eingelassene Travellerschiene beim Sonnenbaden nicht im mindesten stört.

Die Luken – das Klappluk für Licht und zur Belüftung des Vorschiffs, das für den Ankerkasten sowie das im Achterdeck –

DELPHIA
SUCCES
YACHTS
MARCO
MOTORYACHTS

Werderaner Yachthandel
ein Unternehmen der PALME MARIN

Werderaner Yachthandel GmbH
Otto-Lilienthal-Straße 16-18
14542 Werder (Havel)
info@werderaneryachthandel.de
Telefon 03327 57 11 33
www.werderaneryachthandel.de
www.palme-marin.de

Neu- und Gebrauchyachten sowie exklusive Sommerangebote

Marina Day

in der Marina Havelauen in Werder (Havel) vom 30.09. – 02.10.2016 – mit exklusivem

Frauen-Skippertraining



Marco 860



Succes 106 AC



Succes 108 OC



Succes 125 AC



Delphia Escape 1080s



Delphia Escape 800



Delphia Escape 1100s



Delphia Escape 1350



1. Durchdacht – der Yanmar Einbaudiesel ist sowohl vom Cockpitfußboden als auch von der Kajüte aus zugänglich
2. Klar, übersichtlich und frei von Stolperfallen – einfaches Handling als Prinzip fordert zum Einhandsegeln geradezu heraus

sind decksbündig eingelassen und die Rollreiffanlage ist werftseitig versenkt (unter Deck = uD) montiert. Die Backskisten unter den Cockpitduchten bieten reichlich Stauraum für Fender und größere Utensilien, eingelassene Fächer im Süll halten das Cockpit frei von Sonnenbrillen, Sonnecremeflaschen und anderen Kleinteilen. Der Doppelsailingsmast von Seldén aus Aluminium oder (optional) aus Carbon wird über Großschot, Baumniederholer und Achterstag vom Steuerstand aus kontrolliert. Man muss bei den

Tagestouren also auf keine der üblichen Annehmlichkeiten an Deck verzichten.

Dass es bei einem Daysailer unter Deck vom Platz her nicht üppig zugehen würde, war zu erwarten, ebenso dass es keine Stehhöhe geben würde. Doch wie die Werft den eingeschränkten Raum mit einfachen Lösungen clever ausgenutzt und in ein stilvolles Ambiente verwandelt hat, das verdient alle Achtung. So können vier Personen ohne Einschränkungen an Bord nächtigen, zwei bequem auf der erhöhten

Doppelkoje im Vorschiff und je eine auf den breiten beidseitigen Polsterbänken, die sich als Hundekojen bis unter die Cockpitduchten erstrecken. Nimmt man die hohen Rückenlehnen heraus, gewinnt die Liegefläche an ausreichender Schlafbreite und ein etwa 10 cm breiter Wulst an der Vorderkante gibt nicht nur beim Sitzen einen angenehmen Halt, sondern vor allem auch beim Liegen. Besonders pfiffig – beide Kojen lassen sich mit wenigen Handgriffen in Liegesitze (Chaiselongues) verwandeln.

TECHNISCHE DATEN

LüA mit Bugspriet: 10,50 m
Rumpflänge: 9,60 m
Länge Wasserlinie: 8,50 m
Breite: 2,72 m
Tiefgang: 1,70 m / 2,10 (Racing) / 1,40 m Flachkiel
Gesamtgewicht: 2.800 kg
Kielgewicht: 1.100 kg (39 %)
Großsegel: 27 m²
Selbstwendefock: 18 m²
Gennaker: 80 m²
Code Zero: 40 m²
Motorisierung: Yanmar 2YM15, 2-Zylinderdieselmotor 15 PS / 10,3 kW; mit Saildrive Bodenseezulassung
Batterie: 12V 55AH
Dieseltank: 45 l
Wassertank: 80 l
Rumpf und Deck: GFK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern, gebaut im hochverdichtenden Vakuum-Verfahren mit Vinyl- und Polyesterharzen
Beschläge: Edelstahl
Mast/Baum: Seldén, Aluminium
CE Zertifizierung: Kategorie C, mit Lifeleinen B

Preis: Der segelfertige Einstiegspreis von 129.200 € (inkl. Transport und Auslieferung) kann je nach den gewählten Optionen auf bis zu 214.834 € (Demo-Version) steigen

INFORMATIONEN UND WERFT

Die 1976 in Ijmuiden von Richard Hennevangar gegründete Werft machte sich zunächst einen Namen mit dem Bau von individuellen Yachten sowie Berufsfahrzeugen. Mitte der 90er Jahre übernahmen seine Söhne Dennis und Dean das Unternehmen, Vater Richard ist bis heute als Konstrukteur dabei. Die Saffier Yachten wurden mehrfach mit Preisen ausgezeichnet (2009 und 2011 Europäische Yacht des Jahres).

Saffier Maritiem B.V.
 Tel. 0031 255 - 51 28 60
 Email: info@saffieryachts.com
 web: www.saffieryachts.com

Deutschland Vertrieb
 Nord: www.diamond-yachts.de,
 Süd: www.saffier-yachts.de

AN BORD SAFFIER SE 33 UD

BB-Seitig unter der Doppelkoje befindet sich ein Pump-WC, an das sich die Pantry mit Spüle und Kühlschrank anschließt sowie an StB der Kochplatz mit Stauraum für Geschirr und Gläser. Große Staufächer über den Kojen nehmen die nötige Bekleidung auf. Wer davon nicht soviel benötigt, dem bietet die Werft stattdessen den Einbau von Rumpfenstern an. Der Einbaudiesel ist sowohl vom Cockpit als auch vom Salon aus zugänglich. Damit ist dieser Daysailer für Wochenendtrübs vollkommen ausreichend ausgerüstet, zumal die allermeisten Yachthäfen über annehmbare Sanitäranlagen verfügen. Wer es luxuriöser möchte, dem bleibt immer noch das Hotel.

Im Vordergrund steht indes, wie einleitend dargelegt, bei diesem wie bei jedem Daysailer das Segelerlebnis und das bot die Kieler Förde ausgehend von Laboe bei typischem 2016er Sommerwetter. Um den Kunden zu zeigen, was die Werft alles möglich machen kann, war das Demonstrationsboot von Diamond Yachts mit allen werftseitig angebotenen Optionen ausgerüstet, von den E-Winschen über den Carbon Mast von Seldén bis hin zur Windschutzscheibe und den Carbonfoliensegeln von Ullman Sails. »So kann der Kunde selbst an Bord in der Praxis erleben und ausprobieren, welche optionalen Möglichkeiten er für sinnvoll und nötig erachtet und auf welche er verzichten kann,« erklärt Dines Pontoppidan. Selbst bei dem frischen und böigen Wind mit 10 bis 15 Knoten aus westlichen Richtungen gestaltete sich das Setzen des Großsegels und Ausrollen der Selbstwendefock unter Motor vor dem Hafen problemlos. Dichtnehmen von Fock und Groß, Motor aus und los ging es, das Boot legte sich über und nahm unmerklich und doch schnell Fahrt auf, noch einige kleine Korrekturen mit Schoten und Traveller und die Saffier 33 marschierte sehr hoch am Wind leichtfüßig durch die Friedrichsorter Enge in die Kieler Förde hinein. Dabei lag sie vollkommen ausgeglichen auf dem Balanceruder und ließ sich mit der Radsteuerung einhändig und ohne jeden Kraftaufwand auf Kurs halten, den sie auch dann hielt, wenn ich die Hand vom Rad nahm. Um jede Höhe mitzunehmen war aufmerksameres Steuern nach den gut sichtbaren Windfä-

den der Fock angesagt – Segeln pur und nicht nach den Instrumenten! Dabei zeigte sich die Saffier als ausgesprochen agil und lebendig und ließ sich auch dank der Selbstwendefock blitzschnell wenden, abfallen und anluven und auch bei plötzlichen heftigen Böen unter Kontrolle halten. Eine exakte Geschwindigkeitsbestimmung war leider nicht möglich, die Bedingungen waren zu unruhig und die Logge sprach nicht an. Die Positionsveränderungen über Handy zu verfolgen, war auf Dauer zu mühsam. Immerhin gelangen uns damit unter Code Zero auf dem Weg zurück nach Laboe ein paar »Berechnungen«, die Geschwindigkeiten zwischen 7 bis 8,5 Knoten ergaben.

Die Steuerposition hinter den Rädern bot den richtigen Überblick nach vorn, guten Zugriff auf die Klemmenbatterien und die E-Winsch dahinter und bei starker Krängung einen sicheren Stand dank der massiven Teakleiste auf dem Cockpitboden. Gewöhnungsbedürftig war einzig die Anordnung der Travellerleine und der dazugehörigen Klemmen auf dem Achterdeck.

Fazit: Sie ist schon rein optisch gelungen, die Saffier SE 33 UD, das nennt man dann schön. Obendrein besticht sie durch die Kombination cleverer Ideen mit bewährten Prinzipien wie der hervorragenden Verarbeitung, eine stilvolle Einrichtung sowie das von einem Daysailer erwartete, sportliche Segelerlebnis bei ausgesprochen einfachem Handling. ■

Text: **Jochen Halbe**



Fotos: Werft/Dines Pontoppidan



TIKALFLEX® TSC Teak Solutions Caulk

1K Silane – Polymer zur Verfugung von Teak Decks

- Verarbeitung **ohne** Primer
- **10 Jahre** Garantie auf Haltbarkeit
- Extrem beständig gegen UV Licht
- Extrem dehnfähig und haftstark
- Salz- und Süßwasser beständig
- Kein Schrumpf, keine Blasenbildung
- Erfolgreich seit 1993
- Schwarz, weiß und grau

