

# Für Gentlemen

Charmant, elegant, gutaussehend: Das soll sowohl für die Saffier SC 10 m als auch für deren Zielgruppe gelten. Ob zumindest die schöne Blaue den Anforderungen gerecht wird, klärt der Test

Entspannt: gennakern auf der Saffier

**G**entlemen don't sail upwind", sagt der Engländer. Schließlich ist der harte Kurs Richtung Luv eher unangenehm, da zumeist mit Krängung verbunden und vor allem nass. Der galante Herr weiß die an Bord befindlichen Damen durch raumere Kurse vor den Unbilden der Seefahrt zu schützen. Echte Gentlemen segeln also nicht am Wind, zumindest in England.

Die Niederländer sehen das anders. Dennis Hennevanger, Chef der Saffier-Werft, nennt seine neueste Kreation einen „Gentlemen's Sailer“. Und der segelt am Wind bei den vorherrschenden unteren 4 Beaufort wie der Teufel. Dabei ist die Angelegenheit erstaunlich entspannt, eben gentlemanlike: wenig Krängung, kaum Spritzwasser und ganz unaufgeregt. Die Fallen und Strecker sind bis zum Rudergänger umgelenkt, und am Rad lässt sich sehr direkt die Richtung angeben. Die Selbstwendefock trägt ihren Teil zum Spaß an der Kreuz bei.

Saffier zeigt also, dass Gentlemen durchaus am Wind segeln dürfen, wenn sie das passende Gefährt führen. Die SC 10 m ist ein solches. Das Konzept des Daysailers wurde weitergedacht: Großes Cockpit, gute Segel-eigenschaften und leichtes Handling sind bei Tagesstourern üblicher Standard. Als Dreingabe bietet das Zehn-Meter-Schiffchen eine kleine Kajüte mit WC-Raum, Pantry und Schlafmöglichkeit für dreieinhalb Personen. So kann aus dem Tag auch mal ein Wochenende werden. An Bord lässt sich ein Kaffee oder Tee kochen, und es steht sogar eine Toilette zur Verfügung.

## Funktion folgt Form

Das Ganze steckt in einer wirklich ansehnlichen Hülle: Ein Längen-Breiten-Verhältnis von 4:1 klassifiziert die SC 10 m schon als eher schmal. Beim Blick auf niedrigen Freibord, Löffelbug, Yachtheck und Überhänge wird endgültig klar: Lebensraum unter >



Verteilt: vorn sitzen, achtern segeln. Dort hat der Steuermann alles gut im Griff



Verdreht: Auch sechsmal umgelenkt, lassen sich die Fallen leicht bedienen



Versenkt: Das Deck bleibt frei, die Rollanlage im Ankerkasten ist Serie



Eine Sünde wert: Gut einen Meter Achterdeck leistet sich die Saffier. Die strakenden Linien sorgen für ein knackiges Hinterteil

Deck war nicht die oberste Prämisse bei der Konstruktion. „So ein Schiff braucht keine vollständige Pantry, die Zielgruppe geht sowieso lieber essen“, weiß der Werftboss. Von der Restaurantterrasse am Liegeplatz aus kann man sich dann der schönen Linien des Schiffs erfreuen.

Auf den Salonbänken der Saffier sitzt es sich sehr komfortabel, der Abstand zwischen Polstern und Kajütdach ist mit einem Meter ausreichend. Stehen ist unter der optionalen Sprayhood möglich, ansonsten beträgt die Innenraumhöhe 1,20 Meter. Die Koje im Vorschiff bietet üppige Abmessungen: 2,10 mal 1,63 Meter ermöglichen geruhlosen Schlaf auch zu zweit. Erfreulich: Die Polster sind angenehm fest und 20 Zentimeter dick.

Stauraum unter Deck ist etwas rar gesät. Das Nötigste kann untergebracht werden, für einen längeren Urlaub reicht es nicht. Den sieht das Konzept allerdings auch nicht vor: „Die Leute können sich ein Ferienhaus mieten und das Schiff auf dem Trailer mitnehmen“, so Hennevanger. Da braucht es zwar ein ordentliches Zugfahrzeug, aber keine Sondergenehmigung. Geringe 2,50 Meter Breite machen das möglich.

Noch so eine Sache, die das Konzept nicht vorsieht, sind Handläufe. Die fehlen überall, unter wie an Deck. Der Weg auf das Vorschiff gerät, auch aufgrund der ebenfalls konzeptbedingt fehlenden Relling, zum Balanceakt. „Wir haben das alles bewusst weggelassen, für eine schiere Optik. Beim Segeln muss auch niemand auf das Vorschiff, alles

»Hier wird höchstens mal ein Kaffee gekocht, die Zielgruppe geht eh lieber essen«

Dennis Hennevanger

wird aus dem Cockpit bedient“, erklärt der Chef der kleinen Werft.

#### Entspannt segeln

Genauso funktioniert es dann auch in der Praxis: Für die zwischen Mast und Klemmenbatterien im Cockpit sechsmal umgelenkten Fallen und Strecker wurden Blöcke aus dem oberen Regal der Firma Harken gewählt. Die Kugellagerung gewährleistet leichten Lauf. Alles lässt sich mit normalem Kraftaufwand bewegen. Auf dem Testschiff hilft zusätzlich eine elektrische Winc (Aufpreis: 3100 Euro) des amerikanischen Beschlagherstellers

nach. Auf Knopfdruck klettert das Großsegel aus der Quantum-Fusion-MX-Serie (1820 Euro) zwischen den Lazyjacks (1150 Euro) den Seldén-Mast empor. Jetzt noch die Fock ausrollen, und los geht's.

Der Gezeitenstrom vor IJmuiden macht einige Messungen erforderlich, schließlich aber pendelt sich der Wendewinkel doch tat-

sächlich unterhalb von 80 Grad ein. Dabei sind so hoch am Wind ordentliche 5,5 bis 6 Knoten drin. Auch Wenden sind der reinste Spaß. Am sehr direkt wirkenden Ruder genügt eine Vierteldrehung, und nach kürzester Zeit geht es auf dem anderen Bug nahezu ohne Geschwindigkeitsverlust weiter. Das fühlt sich an wie eine Pinne in Radoptik.

Was jedoch fehlt, ist Ruderdruck. „Das ist Absicht. Klar hätten wir die Vorbalancierung auch kleiner ausführen können, dann gäbe es mehr Ruderdruck. Wir wollten aber ein neutrales Gefühl, so ist die Herausforderung, die Windkante zu finden, für den Steu-

Eine Überlegung wert: Warum nicht mal über Nacht bleiben? Platz für zwei ist genug im Vorschiff. Die Polster sind gemütlich

ermann größer. Die Leute wollen das. Das letzte Abenteuer“, erklärt Hennevanger. Tatsächlich lässt sich die Saffier mit ein bisschen Übung ganz gut am Wind halten. Dabei passt alles. Die Sitzposition ist entspannt, die Schoten liegen im direkten Zugriff, auch von hinter dem Rad aus. Erwähnenswert die Führung der Großschot: Die Leine läuft von der Baumnock übers Achterdeck beidseits auf Curryklemmen in den Wincpodesten. Eine simple und effektive Lösung, die zudem durch Leichtgängigkeit besticht.

Auf einen Traveller wurde verzichtet, er wird durch den starken Kicker zum Teil ersetzt. Zusammen mit dem unter Deck arbeitenden 1:16-Achterstagspanner bieten sich ausreichende Trimmöglichkeiten für das Großsegel.

Beim Setzen des Gennakers wird Dennis Hennevanger Lügen gestraft: Er muss aufs Vordeck, um die Halsleine zu holen – angesichts der ruhigen Bedingungen aber kein Problem. Gesetzt wird der große Blaue dann tatsächlich aus dem Cockpit. Ein Plopp, das

Segel steht, und schon beschleunigt die SC 10 m auf bis zu 7 Knoten durchs Wasser. Auch hierbei bleibt sie immer bestens kontrollierbar.

#### Wendig unter Motor

Der Segeltag ist vorbei, also Diesel an und zurück in den Hafen. Dabei fallen zwei Dinge auf: Der Yanmar agiert erfreulich leise, obwohl er immerhin 6,9 Knoten Marschfahrt liefert. Des Weiteren ist die Saffier extrem wendig: Weniger als eine Bootslänge braucht



Notbehelf Pantry: Kochen nur, wenn es gar nicht anders geht

Notbehelf WC-Raum: Auch nur, wenn es gar nicht anders geht

So soll es sein: Kielansatz mit sehr tiefer Bilge im Salon

So auch: Durch eine Luke ist der Sailerdrive perfekt erreichbar

## MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 30 Grad)	5,7 kn
60 Grad Windeneffekt	6,2 kn
90 Grad (mit Gennaker)	6,7 kn
120 Grad (mit Gennaker)	6,7 kn
180 Grad (mit Gennaker)	6,0 kn

Windgeschwindigkeit: 11 kn (4 Bft.),  
Wellenhöhe: Dünung ca. 1,2 Meter

## Potenzial

STZ*	4,8
------	-----

4,8 Cruiser Performance-Cruiser 5,0  
Schon mit der Selbstwendefock ist die SC 10 m gut betucht. Mit der Leichtwindgenau wird sie gar sportlich. Die Segeltragezahl beträgt dann 5,1

## Kojenmaße

Vorschiff	2,10 x 1,63/0,50 m
Salon (Bb)	1,53 x 0,45 m
Salon (Stb)	1,97 x 0,70 m

\* Dimensionale Zahl. Berechnung:  $\sqrt{V \cdot V \cdot V}$  je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (V) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) \* Gemäß YACHT-Definition

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Dean Hennevanger
CE-Entwurfskategorie	C (küsternah)
Lüa (Rumpflänge)	10,00 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	1,15 m
Gewicht	2,4 t
Ballast/-anteil	1,0 t/42 %
Großsegel	23,5 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock	15,2 m <sup>2</sup>
Gennaker	58 m <sup>2</sup>
Maschine (Yanmar)	11 kW/15 PS

## Rumpf- und Decksbauweise

Rumpf massives Polyesterlaminat 8 bis 24 Millimeter. Handauflegeverfahren. Deck mit Divinycell-Schaumkern

## PREIS UND WERT

Grundpreis ab Wert	110 000 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	110 900 Euro
Komfortpreis <sup>2</sup>	134 620 Euro
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre

Wert und Vertrieb Saffier Maritim bv  
Umuiden, www.saffierijachts.com. Marina  
Brodersby, www.marina-brodersby.de

## Yacht-BEWERTUNG

Der Gentlemen-Sailer ermöglicht mühelosen und dennoch sportlichen Segelspaß. Auch eine Übernachtung an Bord ist drin. Sehr gelungen

## Konstruktion und Konzept

- Einfaches Handling
- Konsequente Umsetzung
- Fehlende Handläufe

## Segelleistung und Trimm

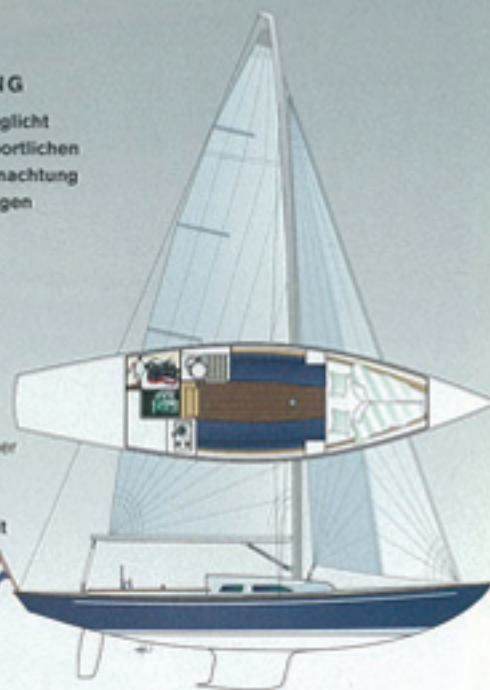
- Gute Segelleistungen
- Kräftiger Achterstagspanner
- Ruder zu neutral

## Wohnen und Ausbauqualität

- Gute Verarbeitung
- Dicke Schaumstoffmatratzen
- Kopffreiheit WC-Raum

## Ausrüstung und Technik

- Gute Beschläge (Harken)
- Rollanlage unter Deck (Standard)
- Motorpaneel (noch) exponiert



Yachtheck, Löffelbug und Deckssprung: ein Hingucker

sie für den Vollkreis, egal über welchen Bug. Da kommt der Gedanke an ein Bugstrahlruder gar nicht erst auf. Sogar das Aufstoppen in Rückwärtsfahrt funktioniert inner-

ständig, ob sie dem Geschmack der Segler entsprechen, wird sich zeigen. Saffier hat jedoch in der Vergangenheit bereits bewiesen, dass man die Wünsche der Kunden offenbar

genau kennt, volle Auftragsbücher belegen das. Zumal die SC 10 m mit 110 000 Euro konzeptkonform eingepreist ist. Eine Morris 29 etwa ist 65 000 Euro teurer. Die Clare 33 hingegen kostet in etwa das Gleiche wie die Holländerin und bietet zudem variablen Tiefgang. Eines hat die Saffier jedoch exklusiv: Gentlemen-Feeling. *Alexander Worms*

## Das Konzept wurde konsequent durchgehalten. Sogar die Handläufe auf dem Kajütaufbau fehlen

halb einer Bootslänge, trotz der optionalen Klappschraube (920 Euro).

## Gelungenes Konzept

Vielleicht sollten die Engländer ihre Haltung zum Amwind-Segeln einmal überdenken. Auf der SC 10 m geht das so leicht von der Hand, da gerät auch ein Gentleman nicht ins Schwitzen. Dass ein solches Schiff tadellos verarbeitet ist, versteht sich dann als Teil des Konzeptes. Ebenso wie der kleine, aber immerhin vorhandene WC-Raum.

Für ebendieses Konzept die Handläufe zu opfern ist aus Designaspekten zumindest nachvollziehbar. Zumal Saffier Griffe auf das Kajütdach schraubt, wenn der Eigner es verlangt. Je nach angepeiltem Revier ist dies unerlässlich.

Ebenfalls Geschmackssache ist der Ruderdruck. Die Argumente der Werft sind ver-



Zahnstocher: Lang und schmal. Das gilt auch für das Rigg. Hier mit Selbstwendefok