



Dieses Boot scheint wie gemacht für langjährige Yachteigner, die sich gern verkleinern möchten und anstelle von Hochseetörns künftig vermehrt Tages- und Wochenendschläge unternehmen wollen. Eine leichtfüßige Dynamik unter Segeln paart sich hier mit klassischen Linien, einem gut geschützten Cockpit, einem feinen Deckslayout, einer ordentlichen Einbaummaschine und einer makellosen Bauausführung. Sven M. Rutter hat den schmucken Kleinkreuzer auf der Kieler Förde getestet.

Was eine Saffier SC 8m Cabin unter Segeln ausmacht, lässt sich vielleicht anhand der folgenden Anekdote

beschreiben: Ich habe gemeinsam mit Dines Pontoppidan, der die niederländische Bootsmarke in Norddeutschland vertritt, im Laufe der

Jahre schon zahlreiche Testschläge unternommen – doch bei allen zusammengenommen dürften wir nicht annähernd so viele Gennaker-Halsen

Ein Boot für Genießer

Saffier SC 8m Cabin



Foto: Christian Koppes

gefahren sein, wie bei diesem Test. Der Grund ist äußerst simpel: Weil mit diesem Boot selbst das Kreuzen vor dem Wind unter dem großen Tuch einfach nur Spaß macht. Als Zweiercrew werden wir nie übermäßig gefordert, sondern können es einfach genießen und uns darauf konzentrieren, unser Zusammenspiel immer weiter zu optimieren. Es ist eben ein Boot für Menschen, die das Segeln lieben, sich dabei aber nicht unbedingt mit komplexer Deckstechnik auseinandersetzen oder

großartig anstrengen wollen – kurzum: ein Boot für Genießer. Viele Käufer einer Saffier seien zuvor Eigner eines deutlich größeren Segelboots gewesen, bestätigt der Geschäftsführer von Diamond Yachts in Laboe den Gedanken, der mir bereits bei meiner ersten Begegnung mit dem Bootstyp in den Sinn gekommen war. Denn die SC 8m Cabin hat in mancherlei Hinsicht durchaus etwas von größeren Yachten. Hatten wir in der zurückliegenden Ausgabe mit der Seascape 24 eine der derzeit

wohl modernsten Interpretationen des Kleinkreuzerbegriffs getestet, die vor allem sportlich ambitionierte jüngere Segler ansprechen dürfte, repräsentiert die nur unwesentlich größere Saffier SC 8m Cabin ein komplett anderes Bootskonzept. Anhand der äußeren Erscheinung mit ihren ausgeprägten Überhängen und dem positiven Deckssprung drängt sich der Begriff „Retroklassiker“ auf – aber auch dieser wird der Saffier nicht wirklich gerecht. Denn sie bewegt sich durchaus auf Höhe der Zeit – spricht jedoch eben eine ganz andere Zielgruppe als ihre primär leistungsoptimierten Mitstreiter an.

Eigenständiges Design und hochwertige Bauweise

Man merkt ihr angesichts ihrer Leichtfüßigkeit und der einfachen Handhabung vor allem die enge Verwandtschaft zu den Daysailern an, mit der die Erfolgsgeschichte der Marke ihren Anfang nahm. 1997 hatte Richard Hennevanger, Gründer des Familienbetriebs in IJmuiden an der Nordseeküste, mit dem Entwurf der Saffier 6.50 den Grundstein gelegt. Das offene Kielboot mit seinen klassischen Linien kam auf Anhieb an – mehr als 160 Einheiten wurden im Laufe der Jahre verkauft. Die aktuelle Saffier SC 6.5m Cruise repräsentiert das Nachfolgemodell. Neben der „Classic Range“, die neben der SC 6.5m Cruise und der SC 8m Cabin auch noch ein 10-Meter-Modell umfasst, gibt es mittlerweile ebenso eine „Elegance Range“ mit schnittigen Daysailern beziehungsweise „Weekendern“ von 23 bis 37 Fuß.

Inzwischen wird die Werft von Dean und Dennis Hennevanger, den Söhnen des Gründers, geführt. Sie haben bereits als Kinder in Australien das Segeln gelernt, wohin die Eltern zwischenzeitlich ausgewandert waren. Nach dem Abbruch der Zelte in „Down Under“ ging die Familie für acht Jahre mit einer selbst konstruierten 16 Meter langen Ketch auf Weltumsegelung. Die nach der Rückkehr in Holland eröffnete Schiffswerft engagierte sich zunächst unter anderem in den ►

Bereichen Fischereifahrzeuge und Rettungsboote – bis heute das zweite Standbein des Bootsbaubetriebs. Das Design der mittlerweile sieben Saffier-Modelle stammt nach wie vor aus der Hand der Hennevangers, was ihnen eine ganz eigenständige Note verleiht.

Zu den typischen Attributen zählt neben der eleganten Optik die Wertigkeit, die die Saffier-Yachten ausstrahlen. Das makellose Finish und die solide ausgeführten Konstruktionselemente sprechen für sich. Der Rumpf der SC 8m Cabin wird im Handauflegeverfahren aus einem massiven Polyesterlaminat gefertigt – im Kielbereich wird das Laminat laut Werft mittels zusätzlicher Glasfasergelege auf eine Dicke von 22 Millimetern verstärkt. Hinzu kommen solide Wrangen zur Übertragung der Kielkräfte. Außen glänzt, dem Markennamen folgend, standardmäßig ein saphierblaues Gelcoat. Das Deck entsteht als Sandwichkonstruktion mit cremefarbenem Gelcoat. Der sehr schön ausgeführte Esthetic

Decksbelag in Stabdeckoptik auf der Testyacht kostet allerdings extra (17.000 Euro, alle Preisangaben inklusive 19 Prozent deutscher Umsatzsteuer) – werftseitig findet sich eine eingeformte Antislip-Struktur auf den Laufdecks und am Cockpitboden. Die schöne Teak-Fußreling mit Edelstahlbändern im Bereich der Festmacher- und Fenderleinen ist wiederum Standard. Die umfangreiche bootsbauerische Kompetenz des Werftbetriebs und überschaubare Stückzahlen ermöglichen zudem vielfältige Individualisierungen nach Eignerwunsch.

Ebenso gelassenes wie schnelles Segeln

Als wir am Testtag auslaufen, weht lediglich eine schwache Brise von 8 bis 10 Knoten (3 Beaufort) – in Böen sind es gelegentlich auch mal 12 Knoten (4 Beaufort). Nichtsdestotrotz kommt die Saffier SC 8m Cabin nach dem Setzen der Segel sogleich flott in Fahrt. Die Basisaus-

stattung von Diamond Yachts sieht ein 18,5 Quadratmeter messendes Dacron-Großsegel (zwei Reffreihen, Einleinenreffsystem gegen Aufpreis) und eine 10,9 Quadratmeter große Selbstwendefock (Dacron) vor. Alternativ wird ein Laminatsegelsatz offeriert. Angesichts einer Verdrängung von rund 1,8 Tonnen erscheint das Boot mit den vorgesehenen Tuchflächen moderat besegelt – doch mit Blick auf die Dynamik, die es bei diesem leichten Wind entwickelt, dennoch keineswegs untertakelt. So beschleunigt die Saffier auf optimaler Höhe, die wir bei etwa 59 Grad festmachen, auf beachtliche 5,8 Knoten. Selbst auf maximaler Höhe sind noch 5,5 Knoten drin. Wobei wir einen Wendewinkel von 82 Grad mitteln – ebenfalls ein sehr ansehnlicher Wert. Auch auf Halbwindkurs sind wir mit 5,8 Knoten im Sprint unterwegs.

Wirklich beeindruckend gestaltet sich dabei das Steuerverhalten der kleinen Holländerin. Sie segelt nicht nur schnell, sondern zugleich wie



Unter Gennaker macht die Saffier einfach nur Spaß – wirklich gefordert wird die Crew dabei nicht.

Foto: Christian Kappes



Am Wind gibt sich der Kleinkreuzer bemerkenswert steif – mühelos lässt er sich an der Windkante steuern.

auf Schienen. Am Ruder gibt sie sich zu jeder Zeit äußerst gutmütig und lässt sich sehr leicht auf Kurs halten. Selbst das Steuern an der Windkante

gelingt mühelos. Zugleich erweist sie sich als recht steif – hier macht sich der relativ hohe Ballastanteil bemerkbar. Beim 1,03 Meter tief

gehenden Standard-Bleikiel beträgt er rund 42 Prozent (760 Kilogramm). Alternativ ist – ohne Aufpreis – auch ein Performance-Bleikiel mit ►

Mobile living made easy.

DOMETIC

KOMFORT UND HYGIENE WIE ZU HAUSE



Elektro-
komfort ab
473,- €*

**KATALOG ANFORDERN, ANSCHAUEN
ODER HERUNTERLADEN UNTER:**

dometic.com



DOMETIC MASTERFLUSH 7100ER-SERIE

Elektrotoiletten mit Zerhackeranlage

- Ideal für die Nachrüstung
- Sehr einfache Drop-in Installation – die Anschlüsse gängiger Marinettoiletten werden genutzt
- 360° drehbar – optimale Anpassung an die Raumverhältnisse möglich
- Tiefe Toilettenschüssel, bequemer runder Sitz
- Effektive Zerhackeranlage, leise im Betrieb
- Lieferbar als Standard- und als Niedrigmodell



*unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.

einem Tiefgang von 1,30 Metern erhältlich (Ballast: 720 Kilogramm). Und dank der werftseitigen Selbstwendefock bedarf es zum Segeln auch nicht unbedingt einer zweiten

Deckshand. Die kommt erst beim Vorheißten des Gennakers ins Spiel, unter dem die Saffier schließlich auf Rumpfgeschwindigkeit beschleunigt – und mitunter auch etwas

darüber hinaus. Wie leicht sich das Boot auch unter dieser Besegelung handhaben lässt, hatte ich eingangs schon bemerkt – selten habe ich auf einem Kleinkreuzer bei solchen Ge-



Fotos: Christian Kappes

Details an Deck: 1.: sehr gut zugänglicher Maschinenraum und Ruderschaft; 2.: vorbildliche Elektroinstallationen; 3.: Ankerkasten mit Tankeinfüllstutzen; 4.: Fallentaschen und Becherhalter; 5.: geräumige Backskiste im Achterschiff; 6.: abklappbare Klampen; 7.: versenkte Rollanlage und aufschraubbarer Bugspriet; 8.: aufgesetzte Positionslampen; 9.: Wantenpüttinge an der Decksaußenseite; 10.: unter Deck geführter Achterstagsspanner; 11.: große Backskiste an Backbord; 12.: Fallenstopper auf dem Süll für unter Deck geführte Furler-Leine; 13.: ins achtere Süll eingelassene Achterstagklemme.

schwindigkeiten eine so entspannte Testfahrt erlebt.

Geräumige und gut geschützte Plicht

Entspannung vermittelt auch das geräumige und tiefe Cockpit, in dem man sich zum einen zwar nahe am Wasser befindet, zum anderen aber dennoch gut vor diesem geschützt wird. Dafür sorgen die hohen umlaufenden Sülls (Höhe über den Duchten: 32 Zentimeter), die zugleich eine tolle Rückenlehne bieten. Die Länge der Cockpitbänke beträgt auf jeder Seite 2,03 Meter, so dass man sich auch problemlos mal austrecken kann. Die Tiefe der Sitzfläche liegt zwischen 37 und 40 Zentimetern. Auf Anwindkurs sitzt man auch auf dem luvwärtigen Seitendeck sehr komfortabel. Die schöne Teakholzpinne liegt gut in der Hand. Für das Steuern von der hohen Kante aus hätte ich mir allerdings einen etwas längeren ▶

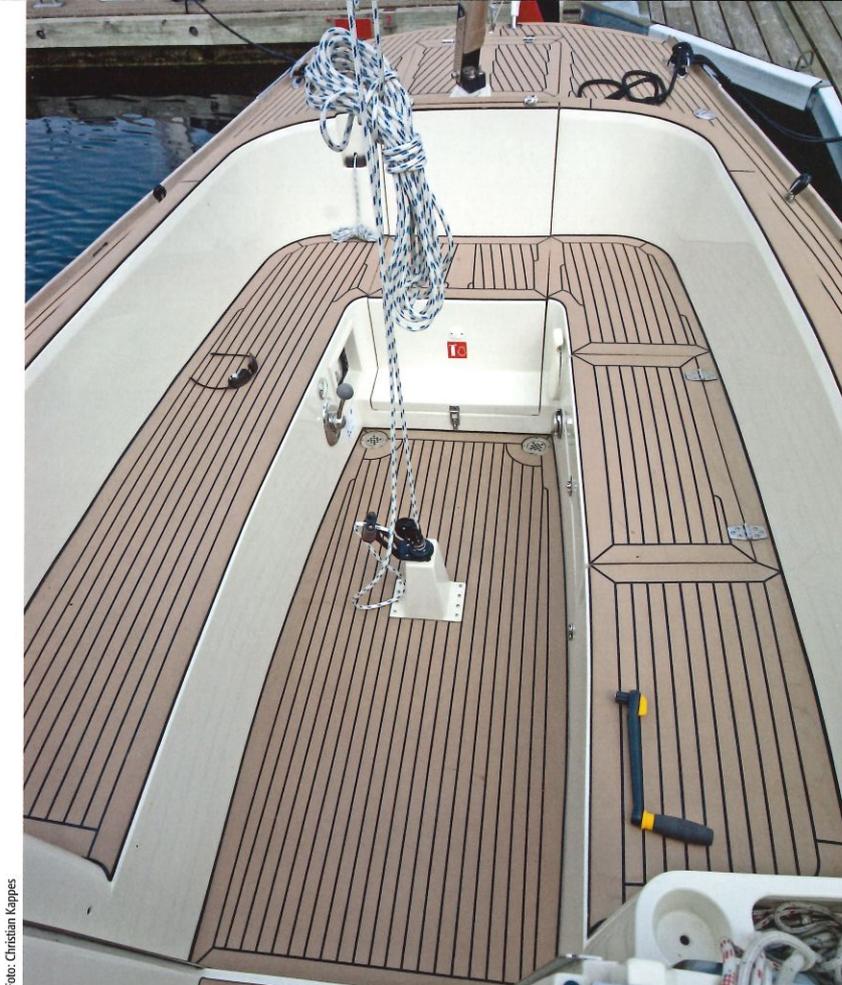


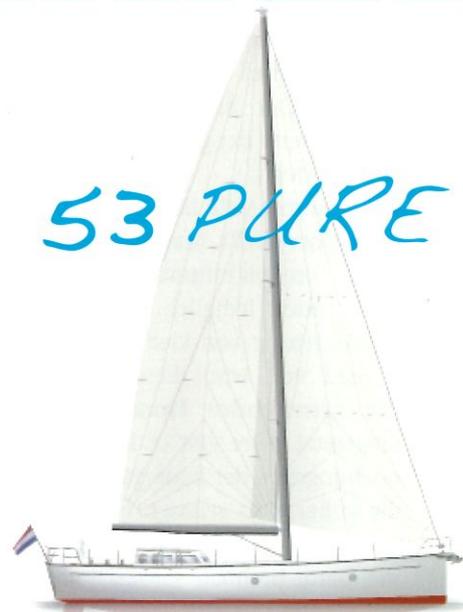
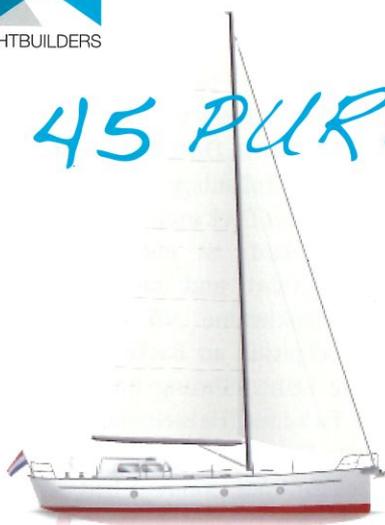
Foto: Christian Kappes

Das große, rundherum geschützte Cockpit zählt zu den Highlights der Saffier.



KM YACHTBUILDERS

45 PURE 49 PURE 53 PURE



INTRODUCING
BESTEVAER 49 & 53 PURE



BESUCHEN SIE UNS AN BORD DIE BESTEVAER 45 PURE WÄHREND
HANSEBOOT HAMBURG (28. OKT. - 05. NOV. TAGLICH 10-18U)
CITY SPORT HAFEN (U-BAHN BAUMWALL/ROTES FEUERSCHIFF)

@KMYACHTBUILDERS
WWW.KMY.NL | INFO@KMY.NL



Foto: Christian Kappes

Unter Deck setzt sich das gediegene Ambiente fort. Die handwerkliche Ausführung gestaltet sich makellos.

Ausleger beziehungsweise einen mit Teleskopauszug gewünscht – aber der ist schnell und einfach nachgerüstet. Der Ruderdruck gestaltet sich während der gesamten Testfahrt sehr moderat.

Hinzu kommt die famose Drehfreudigkeit der Yacht. Manöver gelingen somit im Handumdrehen. Gibt man indes lediglich eine kleine Kursänderung von vielleicht 3 oder 4 Grad vor, wird diese exakt um den betreffenden Pinnenausschlag umgesetzt. Hier gibt es keine Überraschungen – der Rudergänger kann die Saffier ganz gelassen führen. Der auf einem Podest am Cockpitboden montierte drehbare Großschotblock mit Klemme lässt sich ebenfalls sehr gut bedienen – selbst von der Sitzposition auf der hohen Kante aus. Die Großschot wurde zudem perfekt untersetzt – in allen Situationen lässt sie sich leichtgängig aus der Hand führen. Der Holepunkt liegt dennoch ganz am Ende des Großbaums, was für einen effizienten Trimm sorgt.

Vom Baumnock verläuft die Großschot zunächst als Talje auf einen Block, der an einem Beschlag hinter der Pinne befestigt ist, danach wird die lose Part schließlich entlang des Baums auf besagten Block mit Klemme auf dem Podest am Cockpitboden umgelenkt.

Sämtliche Fallen und Strecker sind ebenfalls ins Cockpit umgelenkt und münden auf Fallenstopperbänke (Spinlock) auf dem Kajütdach beiderseits des Niedergangs (fünf Hebelklemmen auf jeder Seite). Geholt werden sie über zwei selbstholende Arbeitswinschen (Harken 20 ST). Optional ist auch eine elektrische Fallwisch erhältlich (Aufpreis: 3.100 Euro). Auch die Schot der Selbstwendefock wird über eine der Arbeitswinschen geholt.

Feine Finessen

Mag das Deckslayout auch konsequent auf eine einfache Bedienung ausgerichtet sein, bedeutet dies nicht,

dass es keine Finessen aufweisen würde. So lassen sich die losen Parten von Fallen, Streckern und Fockschot in schönen Fallenkästen stauen, die sich unmittelbar dem Kajütaufbau anschließen. In die betreffenden Formteile wurden zudem praktische Becherhalter integriert. Die Einholerleine der Vorsegelrollanlage (Furlex 50S) mit ihrer unter Deck montierten Trommel (Standard) ist ebenfalls unter Deck geführt und mündet auf eine Hebelklemme auf dem seitlichen Cockpitsüll an Backbord. Eine analoge Leinenführung findet sich für die Tack-Line (Halsleine) des Gennakers an Steuerbord. Dies sieht nicht nur elegant aus, sondern hält das Deck zugleich von Stolperfallen frei. Die beiden auf kleinen Podesten auf den Seitendecks platzierten Gennaker-Winschen (Harken 20 ST) stellen ein Extra dar – das komplette Gennaker-Paket inklusive Winden, Segel und abnehmbarem Bugspriet kostet 3.500 Euro. Letzterer wird übrigens einfach bei Bedarf in den

Bugbeschlag geschraubt, was im Handumdrehen gelingt. Auch die lose Part der Achterstagstalje (Standard) wird unter Deck auf eine ins achtere Süll eingelassene Curryklemme geführt. So wird das schöne Achterdeck ebenfalls frei gehalten. In dieses ist ein Backskistendeckel eingelassen, der den Zugang zu einem geräumigen Stauraum erschließt, der problemlos auch mehrere Fender aufnimmt. Eine zweite große Backskiste befindet sich unter der Cockpitbank an Backbord (erstreckt sich bis ins Achterschiff). Hier sind auch gut erreichbar Ladegerät (Extra) und Hauptschalter untergebracht. Die Installationen könnten sich auch auf einem großen Tourenboot sehen lassen. Ebenfalls sehr gut zugänglich ist der Motor, der unter der achteren Cockpitducht liegt. Letztere lässt sich zur Wartung der Maschine komplett hochklappen. Ein schönes Detail stellen die bequem erreichbaren Filter dar.

Der 10 Kilowatt starke Yanmar-Einbaudiesel mit Saildrive gehört zur Grundausstattung und erscheint für diese Bootsgröße mehr als ausreichend bemessen, was bei Flaute eine vergleichsweise hohe Marschgeschwindigkeit erlaubt. Wir haben im Zuge des Tests bei wenig Welle eine Marschfahrt von rund 6 Knoten realisieren können. Die Positionierung sorgt zugleich für eine direkte Ruderanströmung, so dass die bereits erwähnte Manövrierfreudigkeit der Saffier auch unter Motor gegeben ist. Für einen Vollkreis benötigt sie unter Maschine kaum eine Bootslänge – zudem stoppt sie recht schnell auf.

Im Motorraum gelangt man auch an die Seeventile der Cockpitabläufe sowie an den Ruderschaft. An diesem ist auf der Testyacht das Gestänge für den Autopiloten (Extra) montiert. Um wiederum das Cockpit frei zu halten, wählt die Werft statt einfachem Pinnenpilot erneut einen deutlich ►

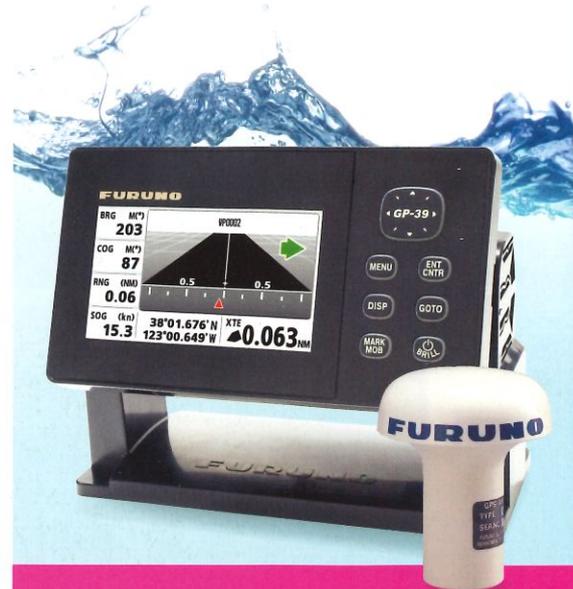


Foto: Christian Kappes

Für die Nutzung der Toilette (Extra) wird die hintere Kojenaufgabe angehoben, zusammengefaltet und seitlich hochgeklappt.

FURUNO

GPS NAVIGATOR GP-39



MESSE-ANGEBOT

~~479€~~ **399€**

Nur gültig während der hanseboot 2017

PRÄZISE & ZUVERLÄSSIGE POSITIONSBESTIMMUNG

- ✓ 4,2" Farb LCD mit großer Ziffer- und Grafikdarstellung
- ✓ Sehr gute Ablesbarkeit auch aus spitzem Blickwinkel
- ✓ Speicher: 100 Routen, 3.000 Track- und 10.000 Wegpunkte
- ✓ Einfacher Austausch der Vorgängermodelle z. B. GP-32

Besuchen Sie uns

28.10. – 05.11.2017

Halle B5, Stand D.170



FURUNO DEUTSCHLAND GmbH

furuno@furuno.de · www.furuno.de



Fotos: Christian Kappes

Details unter Deck: 1.: Dreieckskoje mit fürstlichen Dimensionen im Vorschiff sowie schöne Schränke und Schapps; 2.: werftseitiger Pantryblock mit Spüle, Kocher und praktischer Schublade im Unterschrank; 3.: Stauräume unter den Messesofas; 4.: Kühlfach mit Auszug unter dem Niedergang (aufpreispflichtig).

aufwendigeren Weg, wie man ihn auch auf einem größeren Schiff einschlagen würde. Das erklärt den Aufpreis von 4.500 Euro. Die Display- und Bedieneinheit (Raymarine p70) ist wie die Instrumente (Extra) und der Kompass (Extra) am Schott montiert. Der Maschinentelegraf, das Motorpanel und die Tankanzeige befinden sich an der Stirnseite der Cockpitbank an Steuerbord. Gegenüber sind Handlenzpumpe und Landanschluss (Extra) untergebracht.

Schieres Deck

Während sich manche einen massiven Seezaun aus V4A-Rohr aufs Deck stellen, fehlt die Reling bei der Saffier gleich komplett. Da sich jedoch fast alles aus dem Cockpit heraus erledigen lässt, mag die Umzäunung Eignern mit gestandenen

Seebeinen aber auch verzichtbar erscheinen. Man sieht sich eben tatsächlich nur selten genötigt, die gut geschützte Plicht zu verlassen. Der Rundumschutz im Cockpit hat allerdings auch einen Nachteil: Sollte dennoch mal jemand über Bord gehen – zum Beispiel bei Arbeiten an Mast oder Baum – dürfte es für den Betroffenen angesichts der Freibordhöhe und des geschlossenen Hecks nicht ganz einfach sein, wieder zurück an Bord zu gelangen. Zwar ist eine ausziehbare Strickleiter für den Notfall im Heckspiegel integriert – ob es damit jedoch so ohne Weiteres gelingt, sich in nassen Klamotten über die relativ hohe Heckkante zu hieven, erscheint fraglich. Eine feste Badeleiter am Heck könnte derweil die Optik trüben, so dass zumindest für die optional angebotene abnehmbare Edelstahl-Badeleiter

für die seitliche Bordwand eine klare Orderempfehlung auszusprechen wäre (Aufpreis: 480 Euro). Sie nützt allerdings auch nur dann etwas, wenn eine zweite Person an Bord ist, die sie im Ernstfall rasch anbringen kann.

Die Festmacherklampen sind einklappbar (Standard), was den schieren Deckeindruck unterstreicht. Für die Fenderleinen wurden Padeyes an Deck montiert. Die Schiene der Selbstwendefock ist in den Kajütaufbau eingelassen. Die Püttinge des Seldén-Riggs mit zwei Salingspaaren und Kicker (Aufpreis: 560 Euro) münden an den Außenseiten ins Deck. Beim Gang aufs Vorschiff kann man sich an Edelstahlhandläufen auf dem Kajütdach festhalten. Am Bug findet sich ein schöner Ankerkasten, in den auch der Wassertankentfüllstutzen integriert wurde. Die

Rumpfaußenseite schützt auf der Testyacht eine schmucke Teak-scheuerleiste (Aufpreis: 1.200 Euro) mit Edelstahlband (Aufpreis: 850 Euro). Kurioserweise stellt auch der Flaggenstock ein Extra dar (Aufpreis: 230 Euro). Auf Wunsch sind zudem eine Sprayhood (Aufpreis: 1.200 Euro) und ein Cockpittisch (Aufpreis: 680 Euro) erhältlich.

Stichwort „Cabin“

Der Zusatz in der Typenbezeichnung deutet bereits an, dass die Saffier SC 8m Cabin nicht nur als reiner Daysailer überzeugen will. Und so trifft man unter Deck auf ein beinahe ebenso gediegenes Ambiente, wie das Boot von außen vermittelt – vom soliden Holzfußboden über die glatten Kunststoffoberflächen bis zu den ansprechenden Holzeinbauten in makelloser Ausführung. Die Schränke, Schapps, Einfassungen und Schlingerleisten in edlem Teak bilden schöne Akzentuierungen zu den weißen Wand- und Deckenflächen. Hier kann man es sich durchaus gemütlich machen, sofern man sich an einer lichten Höhe von maximal 1,36 Metern nicht stört. Auf den beiden Salonsofas unter den Aufbaufenstern sitzt man

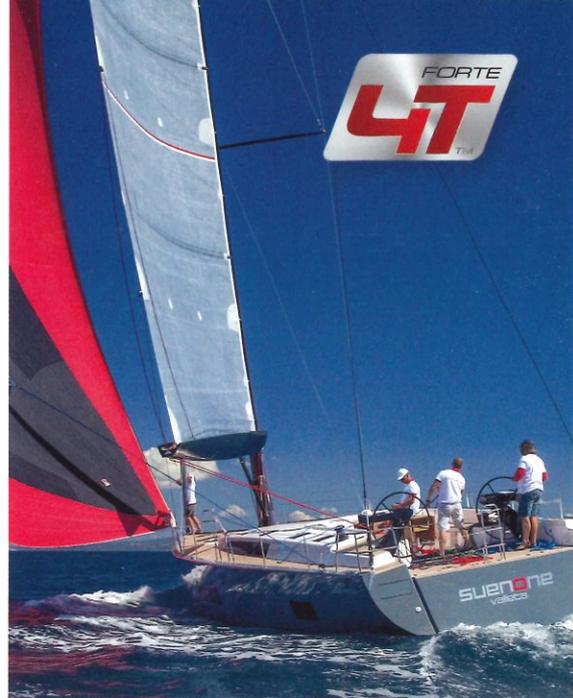
sehr bequem. Beide können bei Bedarf auch als See- beziehungsweise Gästekojen genutzt werden. Die gepolsterten Rückenlehnen lassen sich zu diesem Zweck über einen ausgeklügelten Mechanismus hochklappen. Das Sofa an Backbord bietet eine Liegeflächenlänge von 2,44 Metern bei einer Breite zwischen 66 und 73 Zentimetern. Sein Pendant an Steuerbord kommt sogar auf eine Liegeflächenlänge von 2,68 Metern, da sich der Fußraum bis weit unter Cockpit erstreckt (wo sich an Backbord die Backskiste befindet). Die Breite beträgt zwischen 66 und 74 Zentimetern (im Fußraum unter dem Cockpit sind es 55 Zentimeter). Über den Rückenlehnen sind Ablagen mit Schlingerleisten vorgesehen. Unter den Salonbänken stehen jeweils durchgehend Stauräume zur Verfügung. Taschen und Seesäcke lassen sich aber auch gut im Bereich der Kojenverlängerung unter dem Cockpit stauen.

Das Eigenerpaar kann sich derweil im Vorschiff komfortabel betten. Die dortige Doppelkoje weist eine Länge von 2,11 Metern auf – bei einer Breite zwischen 1,62 Metern im Schulterbereich und 0,36 Metern in der Vorpiek. Solche Ab- ▶



Foto: Christian Kappes

Die Liegeflächen der Salonkojen erstrecken sich bis unters Cockpit.



ROBUSTER, LANGLEBIGER UND LEICHTER!

Die neue 4T FORTE™ Technologie von OneSails, produziert Segel ohne Film und Klebstoffe



Eine neue, patentierte aerothermische Formung und die in einem Stück durchgehende STR Solid Stripes™ Faserstruktur machen diese Segel außergewöhnlich formstabil und UV-beständig.

Das Weglassen von Film und Klebstoffen spart bis zu 25% Gewicht.

Besuchen Sie uns:
Halle B5, Stand A 171



OneSails
Deutschland

■ Travemünde:
info@onesails.de
04502-2038

Ihr OneSails
Partner

■ Berlin:
berlin@onesails.de
030-234 852 51
■ Bodensee:
bodensee@onesails.de
07545-721
■ Kiel:
kiel@onesails.de
■ NRW:
derwassersportladen@onesails.de
02302-21113
■ Warnemünde:
hoheduene@onesails.de
0381-666 80 530



THE NEXT
GENERATION
OF SAILS

WWW.ONESAILS.DE

messungen sind selbst auf größeren Fahrtenbooten nicht selbstverständlich. Über der Koje befindet sich ein zu öffnendes Decksluk. An Backbord wurde neben dem Kojeneinstieg ein schöner kleiner Holzschrank eingebaut. Hinzu kommen hübsche hölzerne Schapps beidseitig über dem Bett (eines an Backbord und zwei an Steuerbord). Auch an Leselampen wurde gedacht. Die Vorpiek unter der Koje dient als Tankraum, dahinter liegt das optionale See-WC (Aufpreis: 1.155 Euro inklusive Fäkalientank). Um dieses nutzen zu können, wird die komplette hintere Kojenaufgabe hochgeklappt, einmal gefaltet und an der Außenwand angelehnt. Entsprechende Scharniere erleichtern den Vorgang. Dennoch muss die Koje natürlich erst einmal freigeräumt werden – auch von den Polstern. Eine kleine Klappe im Boden neben dem WC dient als Zugang zu Logge- und Lotgeber. An Steuerbord schließt sich der Vorschiffskoje ein schöner, quer zur Fahrtrichtung eingebauter Pantry-Block an. Er ist mit einer Edelstahlspüle und einem einflammigen

kombinierten Elektro-/Spirituskocher (Dometic Origo C100) ausgestattet. Hinzu kommt ein kleines von oben zugängliches Schapp. Die Isotherm-Kühlbox mit Schubladenauszug unter dem Niedergang stellt derweil ein Extra dar. Daneben sind praktische Ablagen eingelassen. Das Schaltpanel für das 12-Volt-Bordnetz befindet sich über dem Salonsofa an Backbord (Aufpreis 100-Amperestunden-Servicebatterie: 340 Euro).

Fazit

Während manche modernen Kleinkreuzer eher wie eine große Jolle daherkommen, mutet die Saffier SC 8m Cabin in puncto Bauweise, Ausstattung und Geborgenheit mehr wie eine kleine Yacht an. Dazu tragen auch die relativ große Einbaumaschine und die aufwendig ausgeführten Installationen bei. Aber gerade auf solche Details dürften Umsteiger von größeren Yachten durchaus Wert legen. Denn dass ein 8-Meter-Boot nicht den Platz einer ausgewachsenen Hochseeyacht zu bieten vermag, ist klar – ansonsten

scheint die Saffier jedoch gerade jene Ansprüche aufzugreifen, die erfahrene Eigner mitbringen. Und diese Zielgruppe dürfte sich auch bewusst sein, dass all das Vorgenannte natürlich seinen Preis hat. 75.630 Euro inklusive Umsatzsteuer in der Grundausstattung erscheinen für die gelieferte Leistung jedenfalls nicht überzogen. Zumal die Liste der optionalen Extras erfreulich kurz ausfällt. Badeleiter, Scheuerleiste, Instrumente und Landanschluss werden die meisten wohl auf jeden Fall mitbestellen – und auch der Gennaker stellt eine lohnenswerte Investition dar. Der Decksbelag ist derweil eher eine Geschmacksfrage. Und beim Rest kommt es drauf an, wie lang die Schläge werden sollen, die man mit dem Boot unternehmen möchte. Eine Kühlbox und ein Porta-Potti lassen sich gegebenenfalls auch nachrüsten. So oder so bietet die Saffier vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Der Begriff „Daysailer“, mit dem der Werftprospekt das Boot charakterisiert, wird ihm somit kaum gerecht – damit geht noch deutlich mehr. 

Mit einem schönen Boot flott und dennoch entspannt unterwegs zu sein, könnte das Motto der kleinen Holländerin lauten.



Saffier SC 8m Cabin

Technische Daten

KonstrukteurDean Hennevanger
 CE-EntwurfskategorieC
 Takelungsart7/8-Sloop
 Baumaterial.....GFK-Massivlaminat (Deck als Sandwich)
 Länge über Alles8,00 m
 Länge Wasserlinie6,87 m
 Breite2,45 m
 Tiefgang *1,03 m
 Verdrängungca. 1.800 kg
 Ballastanteil **ca. 42 %

Segelfläche am Wind ***30,9 m²
 Großsegel Standard ***20 m²
 Vorsegel Standard (SW-Fock) ***10,9 m²
 Gennaker45 m²
 Durchfahrtshöhe10,6 m

MaschineYanmar 2YM15 Saildrive 10 kW
 Tankkapazität Treibstoff32 l
 Tankkapazität Frischwasser32 l

Anzahl der Kabinen inkl. Salon1
 Anzahl der Kojen inkl. Salon4

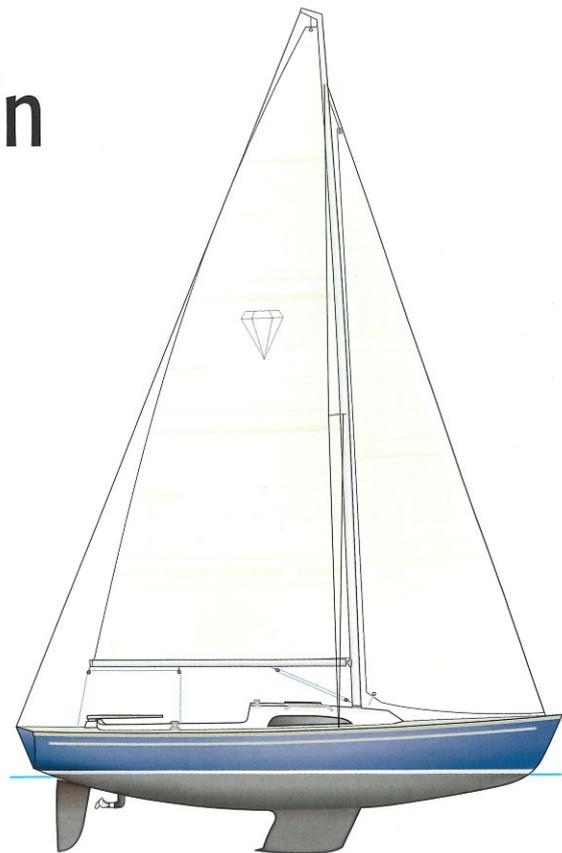
Theor. Rumpfgeschwindigkeit6,4 kn
 Länge-/Breitenverhältnis3,27/1
 Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis ****4,57
 Spez. Segelfläche ****17,17 m²/t

* mit Standard-Bleikiel, optionaler Performance-Kiel: 1,30 m, ** bezogen auf Gesamtgewicht und Ballast in der Standardausführung, *** Standardbesegelung gemäß werftseitiger Standardspezifikation (überlappende Fock und Performance-Segelsatz optional), **** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation und Verdrängung in der Standardausführung

Geschwindigkeiten

Größte Höhe41°5,5 kn
 Optimale Höhe59°5,8 kn
 Halber Wind90°5,8 kn
 Raumgang (Gennaker)120°6,6 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 8 bis 10 kn im Mittel, Besegelung siehe Testbericht, Wellenhöhe: ca. 0,3 m.

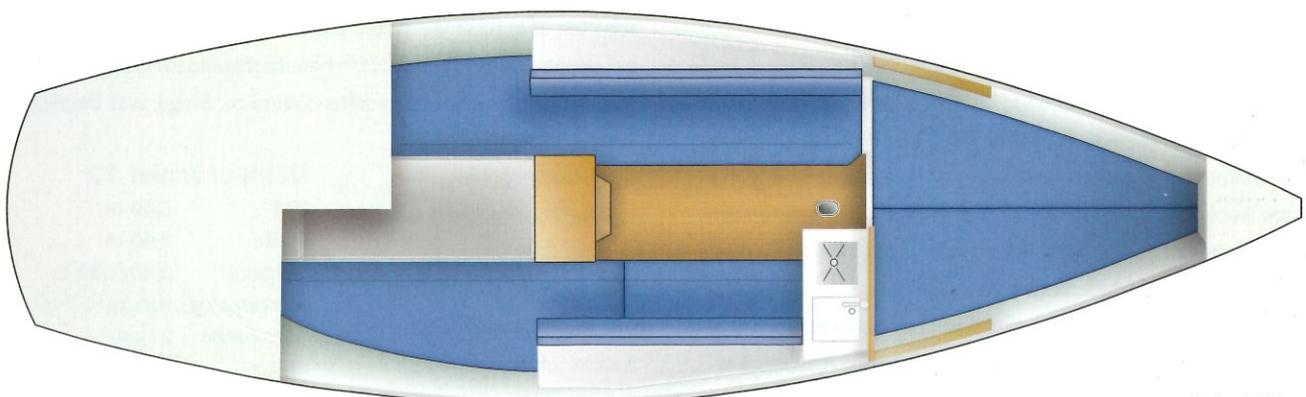


Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 75.630 Euro inkl. 19 % USt.
 Darin enthalten unter anderem: blauer Rumpf, Antislip-Belag an Deck, Großsegel und Selbstwendefock, unter Deck montierte Vorsegelrollanlage, stehendes und laufendes Gut, Baumniederholer (Talje), Achterstagspanner, zwei Winschen (Harken 20 ST), Harken-Blöcke und -Beschläge, vier abklappbare Festmacherklampen, Pinnensteuerung, 12-Volt-Bordnetz mit Schalttafel und Starterbatterie (55 Ah), Einbaumaschine mit Saildrive, Innenausbau in Teak mit Salonsofas und Doppelkoje im Vorschiff, Pantry-Block mit Kocher und Spüle.

Werft/Händler

Saffier Maritiem, Rondweg 20, 1976 BW IJmuiden (Niederlande), Telefon: 0031-255-512860, www.saffieryachts.com
Diamond Yachts, Börn 17 (Yachtzentrum Baltic Bay), 24235 Laboe, Telefon: 04343-4227-0, www.diamond-yachts.de



Grafiken: Ole Pfeiler