



Just for Fun

Ein Daysailer soll vor allem eines - den ungefilterten Spaß am Segeln vermitteln. Dies bedeutet simples Handling, genussvolle Segeleigenschaften und eine aufregende Optik. Damit sind praktischerweise bereits die Kernkompetenzen der niederländischen Saffier-Yachten beschrieben. Jan Kuffel segelte das kleinste und jüngste Modell SE 24 Lite auf der Nordsee. Alle Fotos: Jan Kuffel



Sonne, angenehme Temperaturen, eine schöne Brise und das flache Wasser eines pittoresken Binnensees - so oder ähnlich stelle ich mir echtes Daysailer-Segeln vor. Okay, der Testtag bietet etwas Sonne und schöne vier Windstärken, da hören die Gemeinsamkeiten mit der Wunschvorstellung aber auch schon auf. Statt dessen liegt die neue Saffier SE 24 Lite in der Seaport Marina IJmuiden für uns klar, dem Hausrevier der Werft, das vor allem für seinen imposan-

ten Seegang vor der Hafeneinfahrt bekannt ist. Bei knappen zehn Grad Celsius Luft- und noch geringerer Wassertemperatur spricht so zunächst wenig für entspanntes Daysailer-Vergnügen. Der Pluspunkt ist allerdings, das die Testkandidatin aus jener Werft stammt, die seit vielen Jahren gewissermaßen die Benchmark für exklusive Daysailer gesetzt hat. Saffier Yachts ist seit vielen Jahren als Familienbetrieb in IJmuiden an der Nordsee ansässig und wird von den Brüdern Dennis und Dean Hen-

nevanger in zweiter Generation geführt. Beide verfügen über reichlich Erfahrung im Yachtbau sowie nahezu allen Aspekten des Segelns, was nicht zuletzt für das weltweite Renommee ihrer Produkte verantwortlich ist. Wie es sich für eine Yacht ihrer Konzeption gehört, ist auch die SE24 Lite zunächst einmal eines - ein echter Hingucker.

Konstruktion

Dies beginnt beim hochmodernen Wavepiercer-Bug und einem integrierten Bugspriet darüber, setzt sich in einem über die volle Länge gezogenen Decksknick fort und mündet in einem sehr breiten Heck mit flachen Unterwasserschiffslinien. Rumpf und Deck bestehen aus GfK-Schaum sandwich im Infusionsverfahren, der Kielbereich ist massiv laminiert und wird durch mehrere Wrangen zusätzlich ausgesteift. Die Püttings sitzen außen direkt am Rumpf, der Mastdruck wird unter Deck von einer soliden Edelstahlstütze aufgefangen. Das die Baunummer 1, die zum Test zur Verfügung steht, in einem auffälligen Grün daher kommt, hat bereits bei ihrer Präsentation auf der letzten Boot Düsseldorf für reichlich Aufmerksamkeit gesorgt, soll aber weiterhin den nachhaltigen Anspruch der kleinen Yacht unterstreichen. Statt eines Hub- oder Schwenkkiels können Kunden aus drei verschiedenen Festkielen zwischen 1,00 und 1,44 Meter Tiefgang wählen, als Standard geht die Flosse 1,30 Meter tief.

Nachhaltiger Ansatz

So wurde schon bei der Konstruktion auf ein großes Maß an Autarkie Wert gelegt, vor allem beim Antrieb. Hierfür gibt es als Option lediglich einen Torqueedo Pod-Antrieb von 3.0kW Leistung, dessen Akku über ins Vordock und den Aufbau eingelassene Solarpaneele permanent und mit maximal 80 Watt pro Stunde geladen wird. Eine praktische Sache, speziell wenn das Boot an einer Muringboje oder einem anderen Liegeplatz ohne Stromversorgung liegt. Auch alle anderen Verbraucher wie Instrumente und die Positionslaterne auf dem



Das Karbonrigg mit PBO-Verstärkung ist ein Extra, im Standard stellt die Werft ein Aluminiumrigg.

Topp werden über Sonnenlicht versorgt oder können zuhause und im Auto extern geladen werden, eine gesonderte 12V-Versorgung gibt es an Bord nicht. Ebenso wenig finden sich Tropenhölzer auf der kleinen Saffier, statt dessen bietet die Werft auf Wunsch ein Esthec-Stubdeck an, das auch auf dem Testboot verlegt ist.

An Deck

Der Rest des Decks ist auf dem Demo-boot in schwarz gehalten, was zwar cool aussieht, an einem heißen Tag in der Sonne aber vermutlich den genau gegenteiligen Effekt hat, bereits bei den niedrigen Temperaturen des Testtages heizten sich die horizontalen Flächen und die Sülls spürbar auf. Ansonsten ließen sich kaum Kritikpunkte finden, das Layout präsentiert sich für einen sportlichen Daysailer nahezu perfekt.

Das Cockpit fällt für die Bootsgröße sehr groß aus, auf den Duchten bietet sich pro Seite drei Personen Platz, zum Sonnenbaden gibt es zusätzlich ein Achterdeck. Passende Sitzkissen für alle Flächen bietet die Werft als Extra. Die Seitendecks sind recht schmal, dennoch reichen sie



Das Cockpit fällt großzügig aus und bietet reichlich Platz für Manöver und zum Sonnenbaden, passende Polster runden die Lounge ab. Der breite Traveller ist weit achtern montiert und hält so das Cockpit frei.

im Cockpitbereich knapp zum sportlichen Ausreiten und Steuern von der hohen Kante. Auch aufs Vorschiff kommt man ohne große Turnerei. Statt Seezaun oder Bug- und Heckkorb ist man auf den Halt einer eingeformten Fußreling angewiesen, dies passt aber zum schieren Charakter der kleinen Yacht.

Ansonsten zeigt sich in jedem Detail die große Erfahrung der niederländischen Werft. Das hohe Rigg steht auf dem Aufbau und kommt ohne Achterstag oder Backstagen aus, was ein im Topp weit ausgestelltes Square-head-Groß zulässt. Im Standard stellt die Werft ein schwarz eloxiertes Aluminiumrigg mit Drahtverstärkung,



Bündig in Aufbau und Vordeck eingelassene Solarpaneele laden den Antriebsakku permanent auf, das Boot bleibt so auch vor Anker autark. Eine Selbstwendefock ist Standard, als Option wird eine kurz überlappende Genua angeboten.



Moderne Optik - der Wavepiercerbug wird durch einen Karbonbugspriet ergänzt, die Rumpfseiten fallen zum Deck hin ein, was der Aerodynamik hilft und die Konstruktion zusätzlich aussteift.

auf dem Testboot findet sich hingegen das als Option erhältliche Karbonrigg, das obendrein mit teurem PBO verstaht ist. Diese Modifikationen bringen eine Gewichtsersparnis von sagenhaften 52 Prozent und somit ein deutliches Performanceplus. Ferner ist der Mast mit einem Klapp-

fuß ausgestattet und lässt sich so einfach stellen und legen. Vom Mastfuß sind alle Trimm- und Bedienleinen nach achtern umgelenkt, so dass sich die Saffier SE 24 Lite auch problemlos einhand bedienen lässt. Im Vordeck findet sich ein flacher Ankerkasten, der für einen



Eine hochwertige und sehr gut platzierte Beslagsausstattung erleichtert das Handling.

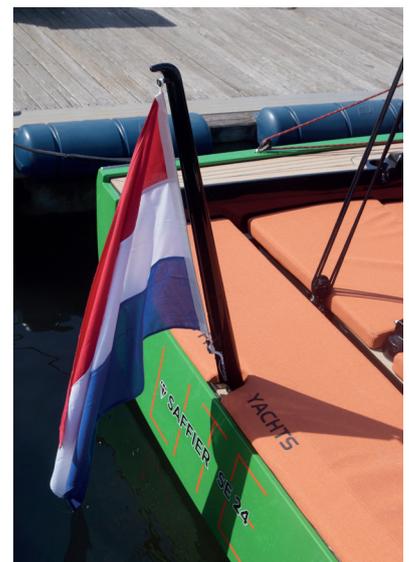
kleinen Plattenanker mit Bleileine ausreicht. Davor ist die Selbstwendefock auf einem Unterdeckfurler angeschlagen. Eine 110-Prozent-Genua nebst passenden Schienen montiert die Werft auf Wunsch. Neben dem reinen Handling beeindruckt an Deck vor allem das gelungene



Der Furler des Vorsegels sitzt verborgen unter Deck, dies verbessert Performance und Optik.



Im Vorschiff gibt es sogar einen kleinen Ankerkasten, er reicht für kleines Grundgeschirr.



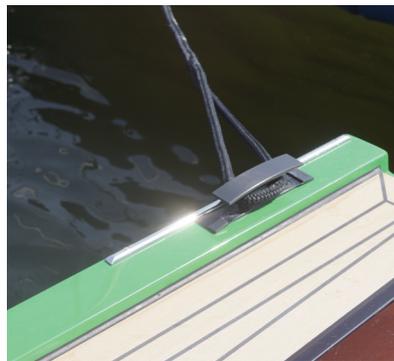
Das Boot ist bis zum Karbon-Flaggenstock durchgestyled, er ist leider ein Extra.



Die Karbonpinne im so genannten Cobra-Design macht nicht nur optisch etwas her, sondern verbessert auch die „Kniefreiheit“. Der Pinnenausleger lässt sich am Süll einklinken und fungiert dann als Feststeller für das Ruder.



Der Esthec-Belag ist als Extra erhältlich, die eingeformten Cupholder zeugen von Liebe fürs Detail.



Die schicke Optik wird konsequent umgesetzt, etwa durch versenkbare Klampen in schwarz.



Die Großschot ist auf einem Podest im Cockpit angeschlagen und ausreichend untersetzt.

Styling. Durch die Wahl komplett schwarzer Decksausstattung wirkt alles wie aus einem Guss, sogar die versenkbaren Festmacherklampen vorn und achtern passen fugenlos ins Bild. Ein besonderes Highlight ist die aufgrund ihrer extravaganten Form „Cobra“ genannte Karbonpinne sowie der Flaggenstock ebenfalls aus dem schwarzen Edelkomposit. Stauraum im Cockpit bietet eine ausreichend große Backskiste achtern, unter einer weiteren kleinen Klappe ist der Bedienehebel des E-Antriebs während des Segelns verborgen. Neben weite-

ren gut überlegten Details gibt es eine Arretierung, um den Pinnenausleger als Feststeller für das Ruder nutzen zu können und hinter dem Cockpitsüll beidseitig eingeformte Becherhalter.

Unter Deck

Angesichts der Bootsgröße und seiner flachen Linien sind unter Deck natürlich keine unendlichen Weiten zu erwarten, dementsprechend straight forward präsentiert sich das komplett offene Interieur. Es bietet im Vorschiff sowie weiter achtern

vier komfortable Kojen, die auch für größere Personen ausreichende Liegemaße bieten und ansonsten hauptsächlich eine sehr saubere Verarbeitung. Licht fällt durch zwei schmale Rumpfenster ein, eine Klappe unter dem Niedergang gewährt Zugang zur Antriebstechnik und zum Motorakku und seinem Ladegerät. Sitzhöhe über den Kojen ist leider nicht vorhanden, statt dessen fallen die sauber gearbeiteten Verkleidungspaneele unter der Decke auf, Zugang zu allen Beschlagsverschraubungen ist so jederzeit vorhanden.



Das Interieur bietet kaum Sitzhöhe, aber vier vollwertige Kojen. Die Technik des Antriebs ist unter dem Niedergang untergebracht und ausreichend zugänglich.

Unter Segeln

Die Nordsee vor den Toren Ijmuidens bietet am Testtag trotz frostiger Temperaturen schöne Segelbedingungen mit auflandigem Wind um vier Beaufort und ordentlich Welle, ausgelöst

durch Starkwind in den frühen Morgenstunden. Schon beim Kreuzen durch den Schwell in der Hafenausfahrt zeigt die kleine Saffier, dass hier ihre Wurzeln liegen. Unter vollem Groß und der kleinen Selbstwende-fock klettert sie munter über die Wel-



Auch unter Deck ist die Saffier sehr gut verarbeitet, durch kleine Rumpffenster und viele weiße Flächen wirkt es hell und freundlich, eine Separierung gibt es nicht.

len, setzt danach recht weich wieder ein und verliert kaum Speed. Auf dem flacheren Wasser weiter draußen zeigt das kabellose Sailmon-Display am Mast gute 5,5 Knoten hoch am Wind und wir erreichen Wendewinkel von knapp über achtzig Grad. Dabei lässt sich die Saffier mit zwei Fingern über den Ausleger steuern, wendet wie eine Jolle und reagiert sehr feinfühlig auf Segelstellung und Trimm. Ruderdruck ist auch bei größeren Krängungswinkeln so gut wie nicht vorhanden, man muss sich also zunächst auf das Steuern nach Telltales und über die Anzeige am Mast einstellen. Insgesamt macht die Konstruktion hier viel Spaß, erreicht die Leistungen eines echten Sportbootes, bleibt dabei aber überraschend einfach zu beherrschen. Eine weitere Überraschung ist, dass es trotz des Seegangs im Cockpit nahezu völlig trocken bleibt.

Noch mehr Spaß macht das kleine, leichte Boot natürlich auf raumen Kursen. Der Rollgennaker am Bugspriet lässt sich mühelos in wenigen Sekunden vorheißeln, was wir bereits zuvor im Hafen erledigt haben, und noch schneller ausrollen. Er sorgt mit seinen 48 Quadratmetern Fläche sofort für reichlich Druck, den die Saffier mühelos in Speed umsetzen kann. Nach kurzer Eingewöhnung lässt sich das Boot perfekt nach Druck steuern und die Logge steht schnell jenseits der acht Knoten, wenn die Welle richtig mitschiebt, sind wir auch gelegentlich zweistellig unterwegs.

Insgesamt zeigte sich die Saffier SE 24 Lite auch in den Seebedingungen vor Ijmuiden einfach zu segeln, überaus schnell auf jedem Kurs und überraschend steif, selbst ohne Crew auf der hohen Kante. Obwohl wir zu zweit an Bord waren, hätten sich alle Manöver problemlos einhand durchführen lassen, so können alle Winschen und Stopper auch vom Rudergänger bedient werden, wenn mit dem Ausleger gesteuert wird. Auf den Duchten sitzt die Crew auch bei Lage äußerst komfortabel, passende Rückenpolster entschärfen das Cockpitsüll. Der



Alle Fotos dieser Doppelseite: Jan Kuffel



Das breite Heck und niedriges Gewicht sorgen für sehr gute Leistungen raumschots, auch unter Gennaker oder Code Zero ist das Boot mühelos zu beherrschen.

Das Rigg steht in einem Klappfuß und lässt sich einfach stellen und legen.

Platz auf dem Süll ist zum Steuern nicht ganz so komfortabel, ohne Relingsdraht im Rücken fühlt man sich etwas „haltlos“, entsprechende Fußschlaufen auf den Duchten könnten hier Abhilfe schaffen.

Unter Motor

Besonders im besten Sinne unspektakulär zeigte sich das Boot unter Motor. Der Torqueedo-Pod-Antrieb bietet eine Menge Leistung, un das nahezu lautlos. Als Topspeed maßen wir über sechs Knoten, in Marschfahrt standen immer noch gute fünf auf dem Display. Laut Werft soll so bei vollem Akku eine Fahrtzeit von fünf Stunden möglich sein, was für einen Daysailer allemal ausreichend sein dürfte. Auch unter Motor zeigt die Saffier jollenähnliches Verhalten, dreht auf engem Raum nahezu um den Kiel, lässt sich in kürzester Zeit aufstoppen und auch rückwärts zentimetergenau Manövrieren. da durch den E-Antrieb immer das volle Drehmoment anliegt, sollte der Bedienthebel allerdings zurückhaltend bedient werden, das Boot beschleunigt

ungewohnt schnell.

Fazit

Schnell, einfach zu handhaben, aufregend gestyled und sehr gut verarbeitet - die Saffier SE 24 Lite rundet die Werfränge passend nach unten ab und demonstriert, warum die Niederländer in diesem Marktsegment seit langem führend sind. Das Boot lässt sich allein oder mit bis zu vier Personen an Bord sehr einfach für schöne Stunden auf dem Wasser nutzen, bietet gleichzeitig aber viel Potenzial für Speedfreaks und Regatten. Das dies alles nicht zum Schnäppchenpreis zu haben ist, versteht sich fast von selbst. So reiht sie sich mit 83.181 Euro inklusive Umsatzsteuer gut in den exklusiven Daysailermarkt ein, allerdings bedeutet dies noch ein relativ nacktes Boot ohne Antrieb oder Segel. Für den E-Antrieb kommen knapp 12.000 Euro obendrauf, das Karbonrigg schlägt nochmal mit gut 20.000 Euro zu buche, und an den schicken schwarzen Epex-Segeln des Testbootes hängt ebenfalls ein Preiskärtchen von knapp 9.500 Euro. Wer

sich diese Preise „gönnen“ kann, erhält in jedem Fall viel Spaß und Freude auf dem Wasser als Gegenwert.



Saffier SE 24 Lite

Technische Daten

Konstrukteur	Kees van de Stadt
Takelungsart	7/8-Sloop
Baumaterial	GfK-Sandwich
Länge über Alles	7,10 m
Länge Wasserlinie	6,55 m
Breite	2,40 m
Tiefgang	1,30, 1,00m/1,44m (Option)
Verdrängung	zirka 1.050 kg
Ballast	450 kg
Segelfläche am Wind	31 m ²
Maschine	Torqueedo Pod-E-Antrieb 3.0
Grundpreis ab Werft	83.181 Euro

www.saffierachts.com