

# EINFACH, DRAUF, LOS

*Alles an Bord für entspanntes **TOURENSEGELN** und trotzdem agil und mit viel Spaß zu segeln: Der Saffier-Werft aus IJmuiden ist erneut ein sehr **ANSEHNLICHER WURF** gelungen. Ein echter Alleskönner also?*

Gute vier Windstärken und Gennaker: Da kommt Freude auf an Bord der Saffier Sc 8m. Auch weil alle Beschlüge genau an der richtigen Stellen sind

## ÄUSSERE QUALITÄTEN

*Das Deckslayout der Saffier FUNKTIONIERT PERFEKT. Gute Beschläge und kurze Wege sorgen für leichtes Arbeiten. Das KONZEPT wird auch auf der Neuen gut umgesetzt*

**E**in H-Boot habe er zuvor gehabt, so der Interessent aus der Schweiz, der gleich nach dem YACHT-Test an Bord der neuen Saffier Sc 8m gehen will, um sie einer ausführlichen Probefahrt zu unterziehen. Ein H-Boot? Eine der größten Kielboot-Einheitsklassen überhaupt und sportlich obendrein.

Ja, doch nun sei er auf der Suche nach einem gediegeneren Schiff, das auch allein gut zu bewegen sei. Gut segeln müsse es selbstverständlich ebenfalls. So sei er auf die Saffier gestoßen. Die ähnelt dem Renner mit dem H im Segel zwar ein wenig, durch den Löffelbug sowie einer bei der Länge eher geringen Breite und der kleinen Kajüte. Doch ist das Paradigma bei der Entwicklung der Saffier sicherlich nicht das Segeln von Regatten mit Crew gewesen.

Vielmehr ist es entspanntes Touren- und Daysailing, manchmal auch ganz ohne zusätzliche Besatzung. Beste Erreichbarkeit der beidseits des Niedergangs geführten Fallen aus dem Cockpit und die Selbstwende-fock ermöglichen das problemlos. Dass sie gut segelt, ist fast schon typisch für die Schiffe der Werft aus IJmuiden.

„Die Zielgruppe für die acht Meter sind Leute, die ihr Schiff durchaus ambitioniert bewegen können, das aber nicht immer wollen. Wenn es mal gemütlich zugehen soll, muss das auch möglich sein“, so Dennis Henevanger, Mitinhaber der Werft. „Ich denke, dass sich viele Aufsteiger aus einer Jolle oder Menschen, die einfach von ihrer Yacht weg wieder näher ans Wasser wollen, für das Boot interessieren werden“, gibt der Marketingmann Einblick in seine Überlegungen zum Schiffchen.

Da könnte er Recht haben: Man sitzt tatsächlich dicht am Wasser, ohne dass das jedoch gleich zu nahe kommt. Und so vermittelt die Sc 8m sehr direkten Segelspaß: eine Pinne, eine Schot – die Fock ist ja als Selbstwender ausgeführt –, mehr nicht.

### LOGISCHES LAYOUT

Dabei ist der Rumpf von Bruder Dean Henevanger so konstruiert, dass er Böen mit leichter Zunahme der Krängung direkt in Vortrieb umwandelt. Das ist angenehm direktes Segeln, ohne viel Aufhebens darum machen zu müssen. Natürlich: Wer das will,



### KLAR UND DEUTLICH

*Die Fallen umgelenkt, die Fock selbstwendend: Das Layout ist simpel. Die Schiene ist gerade ausgeführt, was aber nicht stört*



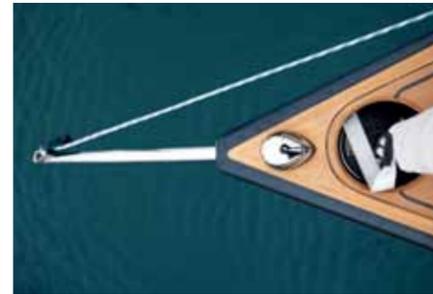
### AUS DEM WEG

*Die Fallen verschwinden in Kästen, das sorgt für Ordnung. Auf dem Weg dorthin verdecken sie jedoch teilweise die Instrumente*



### PASS

*Viel mehr gibt es zum Cockpit nicht zu sagen. Abstände, Höhen, Winkel: Alles ist so, wie es sein soll. Glückwunsch an die Werft*



### STAHL-STACHEL

*Der Bugsprit ist schraubbar, das erschwert die Montage unterwegs. Die hübsch versenkte Rollanlage erlaubt keine Ausfahrslösung*

kann mittels Baumkicker (560 Euro Aufpreis), Achterstags- oder Unterlieksspanner seine Trimmkünste unter Beweis stellen. Unbedingt erforderlich ist das nicht. So wurde auch gleich kein Traveller installiert, er fehlt nicht wirklich.

Angenehmer Nebeneffekt: Die Cockpitudichten bleiben frei und eignen sich so auch zum Sonnenbaden. Die Großschot wird achtern der Pinne an Deck gefahren, was zu einem günstigeren Zugwinkel führt. Ebenfalls durchdacht sind die möglichen Sitzpositionen im Cockpit: Achtern gemütlich in die Rundung des Sülls gelehnt oder vor dem Ru-

dergänger mit bester Abstützmöglichkeit auf der Leeducht finden sich diverse ermüdungsarme Positionen. „Das ist wichtig, schließlich denken wir, dass die Kunden auch längere, mehrtägige Touren mit der Sc 8m unternehmen. Eher als mit der größeren Sc 10m. Von deren Eignern hören wir, dass sie hauptsächlich Tagestouren damit machen“, so Henevanger.

„Da erkennt man den Unterschied auch in der Zielgruppe: Die Saffier Sc 8 m ist für Segler gedacht, die das unkomplizierte Segeln schätzen. Darum bieten wir bei ihr übrigens erst gar kein Steuerrad an.“ Sehr wohl

Relax am Wind: Mit großer Leichtigkeit lässt sich die Saffier an die Windkante führen



im Angebot sind hingegen eine Kuchenbude (1400 Euro in der hohen, 650 Euro in einer niedrigen Ausführung), ein Cockpittisch (680 Euro) oder ein 32-Liter-Kühlschapp (1250 Euro). Alles praktische Utensilien für einen längeren Törn.

Ebenso wie ein WC. Das versteckt Saffier unter der Vorschiffskoje. Das allein ist nichts Ungewöhnliches, allerdings ist der Klappmechanismus der Kojenbretter als gelungen zu bezeichnen. Ebenfalls nett: Der hochglänzend ausgeführte Schappdeckel vis à vis des WC, der als Spiegel dienen soll.

Ansonsten gibt es vom Innenraum wenig zu berichten: Beidseits des Niedergangs befinden sich zwei lange, gut nutzbare Kojen (2,30 und 2,70 Meter lang und 70 Zentimeter breit), die im vorderen Teil auch zum Sitzen dienen und bis weit unter die Sitzduchten des Cockpits führen. An Steuerbord schließt sich ein kleiner Pantryblock an, in dem die Spüle und ein kombinierter Spiritus-/Elektrokoher installiert sind. Vor einem halbhohen Schott befindet sich im Bug eine Doppelkoje, die mit 2,11 mal 1,54 Meter aus-

reichend groß ist. Unter ihr liegt besagtes WC, wodurch klar wird, dass, sollte es in Gebrauch genommen werden müssen, niemand mehr auf der Koje liegen kann. Im Testschiff waren recht dünne Polster verbaut, deren Dicke und Festigkeit, so die Werft, auf Wunsch variiert werden könne.

Überall befinden sich kleine und große, gut nutzbare Stauräume, die Möbel- wie

auch die Laminierarbeiten sind tadellos ausgeführt. Und so bestätigt sich die Einschätzung des Werftchefs: Jollensegler werden sich unter Deck in einem Luxusappartement wähnen, und Yachtumsteiger werden genau diese Einfachheit zu schätzen wissen.

Zeit fürs Segeln.

### ABSOLUT AGIL

Aus dem Hafen geht es dazu zunächst gen Nordsee mithilfe des 15-PS-Yanmars. Der ist nicht unter dem Niedergang verbaut, wie sonst oft üblich, sondern befindet sich achtern des Cockpits mit einem vorn liegenden Getriebe. Das macht ihn für den Rudergänger etwas deutlicher vernehmlich, er sitzt quasi direkt darauf. Laut ist es dort aber dennoch nicht.

Das Layout hat einige Vorteile: Durch den großen Backskistendeckel ist der Motor samt Kraftstoff- und Kühlwasserfilter bestens zugänglich. Dem Mehrgewicht achtern wirkt die Werft durch den Wassertank im Bug entgegen. Weiterer Pluspunkt dieser Anordnung: Der Propeller befindet sich →

## DIE AGILITÄT HAUT EINEN BEI MANÖVERN GLATT VON DEN FÜSSEN

## SAFFIER SC 8M

## MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE  
ABDRIFT UND STROM

40 Grad	5,4 kn
60 Grad	5,8 kn
90 Grad*	6,8 kn
130 Grad*	6,5 kn
180 Grad*	5,2 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 12–15 kn (4 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung, ca. 0,5 Meter

\* Mit Gennaker

## POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,4
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Wegen der Selbstwendefock knapp be-  
tucht; mit optionaler Genua sportlich

## KOJENMASSE

Vorschiff	2,11 x 1,54/0,50 m
Salon (Bb)	2,31 x 0,77 m
Salon (Stb)	2,76 x 0,77 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur.....Dean Hennevanger

CE-Entwurfskategorie...C (küstennah)

Lüa (Rumpflänge).....8,00 m

Breite.....2,45 m

Tiefgang/alternativ.....1,03/1,30 m

Gewicht.....1,8 t

Ballast/-anteil.....0,72 t/40 %

Großsegel.....17,5 m<sup>2</sup>Selbstwendefock.....10,9 m<sup>2</sup>

Maschine (Yanmar).....11 kW/15 PS

## RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf Polyester massiv, 7 bis 22 mm  
am Kiel, Deck Sandwich mit Schaum-  
kern, Verbindung geklebt und gebolzt

## PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft.....69 900 €

Preis segelfertig<sup>2</sup>.....73 530 €

Garantie/gegen Osmose.....2/5 Jahre

Komfortpreis<sup>2</sup>.....88 840 €Werft [www.saffieryachts.com](http://www.saffieryachts.com)Vertrieb [www.marina-brodersby.de](http://www.marina-brodersby.de);[www.saffier-yachts.de](http://www.saffier-yachts.de)

## YACHT-BEWERTUNG

Agil segeln, elegant daherkommen und unter Deck erwartbaren Komfort bieten, das kann die Sc 8m. Dabei leistet sie sich keine Schwächen in Konzept oder Ausbau. Nicht nur für Jollen-Auf- oder Dickschiff-Absteiger ein stimmiges Gesamtpaket

## Konstruktion und Konzept

- + Handlich und agil
- + Gute Detaillösungen unter Deck
- Cockpit-Selbstlenzer zu klein

## Segelleistung und Trimm

- + Sehr präzises Steuergefühl
- + Leichtgängige Trimmeinrichtungen

## Wohnen und Ausbauqualität

- + Üppige Kojenmaße
- + Makellostes Finish
- Pantry nur eingeschränkt nutzbar

## Ausrüstung und Technik

- + Handläufe auf Kajütdach
- + Hochwertige Beschläge
- WC nur gegen Aufpreis

## VIELSEITIGES INNENLEBEN

Auf nur acht Metern ist ALLES VORHANDEN, was Segler auch für längere Törns benötigen. Dabei wird der vorhandene Platz SEHR GESCHICKT genutzt



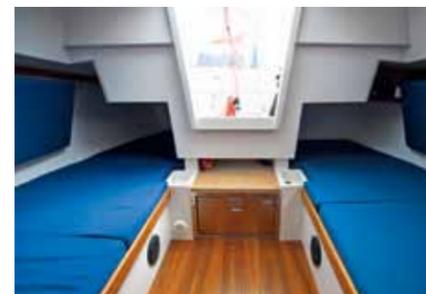
## NACH VORN

Kleine Pantry und große Koje. Im Vorschiff schlafen zwei bequem, auch die Höhe über der Koje ist dafür ausreichend bemessen



## KLAPPT HOCH

Die Kojenbretter schwenken über Scharniere nach oben und werden dort gehalten. Die Koje ist dann jedoch nicht mehr nutzbar



## NACH ACHTERN

Die Hundekojen reichen fast schon unnötig weit unter das Cockpit. Andererseits bieten sie damit zusätzlichen Stauraum unter Deck



## GEHT DOCH

Platz ist in der kleinsten Hütte. Wenn man nur will, auch für die Filter für Kühlwasser und Kraftstoff – ein großes Sicherheitsplus

direkt vor dem Ruder, was bei Manövern für beste Anströmung und damit mehr Wendigkeit sorgt.

Die stellt Werftchef Hennevanger auch gleich mal eindrucksvoll unter Beweis: Als er die Pinne umlegt, dreht das Schiff in nur einer Bootslänge einen Vollkreis, dass es einen beinahe von den Füßen haut. Aufgestoppt wird ebenfalls innerhalb von nur acht Metern, und das trotz Faltpoppler. „Das ist Teil des Konzeptes: Was nutzt einem ein einhandtaugliches Deckslayout, wenn das Boot nicht allein in den Hafen und wieder hinaus gefahren werden kann? Da braucht man doch gutes Handling“, ist sich Hennevanger sicher. Logisch klingt das allemal.

## SIMPLES SEGELN

Vor dem Hafen von IJmuiden steht eine kräftige Gezeitenströmung, die die exakte Bestimmung von Wendewinkel und Geschwindigkeit erschwert, zumal die an Bord befindliche Logge noch nicht kalibriert ist. Dennoch: Um die 80 Grad lassen sich nach mehreren Versuchen mit und gegen den Strom als Mittelwert ermitteln. Und das bei

## DAS SEGELN MIT GENNAKER GEHT EXTREM LEICHT VON DER HAND

4 Beaufort und einer leichten Dünung. Knapp 5,5 Knoten läuft die Saffier dabei hoch am Wind, sehr schöne Werte.

Fällt man ab, fehlt es dem Selbstwendefock sofort an Kraft, die sind nun mal nur bei hohen Kursen effektiv. Abhilfe: Genua samt Schienen an Deck oder einen Code Zero nachrüsten. Wer noch tiefer segeln möchte, sollte bei der Bestellung zwei Kreuzchen machen: Gennaker-Beschläge samt schraubbarem Bugspriet für 1050 Euro sowie der Gennaker selber, der bei Saffier 1900

Euro kostet. Das Testboot hat diese Optionen, also hoch mit der schwarzen Blase. Und los geht's!

Das Schiff nimmt sofort Fahrt auf, langsam wird auf halben Wind angeluvt, die Krängung nimmt zu, ebenso wie die Geschwindigkeit. Ob es nun 6,5 oder 7 Knoten sind, ist dabei weniger wichtig, die Sache macht einfach Spaß. Wie auf Schienen und ohne nennenswerten Ruderdruck saust die Saffier dahin. Die Küste zieht an Steuerbord vorbei. Knapp 40 Meilen sind es bis Texel, schießt es dem Tester durch den Kopf. Warum nicht?

So leicht und locker geht die Arbeit mit dem Gennaker von der Hand, dass niemand ernsthaft ans Aufhören denken mag. Natürlich wäre auch das große Vorsegel in Verbindung mit einem Autopiloten (1200 Euro als Pinnenpilot und 4500 beim Einbau unter Deck) voll einhandtauglich. Da bleibt sich das Schiff treu.

Übrigens werden bei der Sc 8m auf dem Kajütdach nun serienmäßig Handläufe verbaut, die bei der Arbeit auf dem Vordeck und dem Weg dorthin sehr hilfreich sind. Beim

Test der großen Schwester Sc 10m, waren die noch nicht Standard. Hier hat die Weft bei der Neuen nachgebessert.

## RUNDUM RICHTIG

Saffier kennt den Markt und die Kunden. Das zeigen nicht zuletzt die schon zehn verkauften Einheiten, schon bevor das Boot überhaupt schwamm. Vielseitig, hübsch, gut gebaut, agil und zugänglich segelnd und mit entsprechendem Auto vor der Anhängerkupplung trailerbar: Das ist ein schlüssiges Gesamtkonzept. Zu dem gehört auch der Preis: Segelfertig und mit ein paar Extras für

längere Touren ausgestattet, sind rund 80 000 Euro fällig. Das passt.

Auch in den Reigen der ähnlichen Boote: Eine Biehl 8.8, zwar größer, aber mit ähnlicher Optik und Preis, fallen einem da ein oder die Sunbeam 28.1 (Test in YACHT 12/13) – auch größer, etwa 10 000 Euro teurer, jedoch schon mehr Yacht als Daysailer.

So gerüstet, wird die Saffier Sc 8m nicht nur Jollenauf- und Yachtumsteiger begeistern. Auch der Segelneuling wird sich an der Saffier Sc 8m erfreuen können.

ALEXANDER WORMS

# Oyster

SAT-DOM M-GS

SEIT ÜBER  
25 JAHREN MIT  
ENTWICKLUNG &  
PRODUKTION IN  
DEUTSCHLAND

- Radio- und Fernsehempfang auf hoher See
- Vollautomatische Satellitenfindung
- Permanente Nachführung
- Gyro stabilisiert
- Platzsparende Montage
- Markenqualität und bester Kundenservice



ab 2.740 €\*

Made in Germany

\* unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.

tenHaaft  
Innovative Mobile Technology

Oberer Strietweg 8  
DE-75245 Neulingen-Göbrichen  
Tel: +49 (0)72 37/48 55-0  
[www.ten-haaft.com](http://www.ten-haaft.com)