

Zeilen.

VOOR ZEILERS, DOOR ZEILERS

Droge voeten aan boord
15 paar zeillaarzen bekeken

Staande Mastroute open?
Een bestemming op zich

Aanlopen met lokale kennis
Door het Molengat met de KNRM

Scandinavisch aanleggen
Vakantiepret aan de rotsen

Schoonheid en kwaliteit
Scandinavische zeiljachten

VAARIMPRESSIE

Saffier 46

Op koers voor een mooie zeilzomer

COMPROMISLOOS ZEILPLEZIER



Saffier SL 46

ONTEGENZEGGELIJK

SAFFIER

In drie jaar tijd werkte 's werelds grootste dagzeilerwerf aan een uniek concept op de markt. Geen dagzeiler dit keer, maar een snel, luxe en comfortabel toerjacht met Saffier-dna. Over de totstandkoming van een nieuw vlaggenschip: de Saffier SL 46.

Tekst MARINUS VAN SIJDENBORGH DE JONG
Foto's LAURENS MOREL

De grootste dagzeilerwerf ter wereld die haar grenzen verkent met een 46-voets kajuitjacht? Dat is interessant nieuws. Dat vindt de werf zelf ook. Eind 2023 verstuurt ze een eerste persbericht, onder embargo. Op de nieuwe werf, waar ze in 2022 naartoe verhuist, is het testbassin groter. Dat biedt mogelijkheden, zo lezen we, maar dat mogen we nog niet verder vertellen. We houden vanaf dat moment contact met werfeigenaren Dennis en Dean Hennevanger, jachtontworper in

dienst van Saffier Kees van de Stadt en hoofd Verkoop Kay Heemskerk.

Wat is het?

De Saffier SL 46 is de eerste boot van de nieuwe Luxury-lijn. Vanbuiten ziet de boot eruit als een grote, luxe dagzeiler, vanbinnen zijn er alle faciliteiten die je van een kajuitjacht met dit formaat mag verwachten. We spreken werfeigenaar Dennis Hennevanger: "Wat voor ons belangrijk is? Dat je de boot super-, maar dan ook supermakkelijk



in je eentje kunt bedienen, vanaf het stuurwiel, en ook als je geen ervaren zeiler bent. En een grote kuip, waar je als stuurman of -vrouw de ruimte hebt om te zitten en bewegen." De grote kuip gaat uit van het idee dat een boot bedoeld is om buiten te zijn. "Binnen is daarom toch wat ondergeschikt," stelt Dennis. "Verder is veiligheid voor ons altijd al een groot goed geweest: dat de kielconstructie overbemeten is en dat je overal kunt aanlijnen omdat het gewoon vastzit."

En natuurlijk moet de boot snel zijn. Dennis: "Het moet vooruitgaan, of in elk geval de potentie hebben tot glijden." Voor de SL 46 heeft de werf nog een extra waarde toegevoegd: comfort. "Onze dagzeilers bieden in dat opzicht minder luxe. Met deze boot is het geen uitdaging om langere tijd op pad te gaan."

Tastbaar

Als we in de zomer van 2024 langsgaan bij de werf, staat er in de hal een levensgroot

model van de kuip. Dennis: "In de komende maanden zullen we hier steeds meer elementen aan toevoegen, tot we tevreden zijn." Een maand later staat er ook een kale romp in dezelfde hal. Glanzend uit de mal en voorzien van een gestroomlijnde raampartij.

'Nagelvast' aan de boot

Halverwege 2024 spreken we Dean Hennevanger, het technische brein achter de constructie van de nieuwe 46-voeter. We staan op zijn favoriete plek: in de hal, op de boot. Het dek zit er nog niet op, maar de schotten en de pasvloer zitten erin en de indeling is al duidelijk zichtbaar. "De pasvloer maakt onderdeel uit van de constructie; het zit allemaal ingelijmd en ingelamineerd," legt Dean uit. "Elk dingetje dat aan de huid zit, maken we vast. Zo breng je stijfheid in de boot." In de kleine hoekjes, waar geen ruimte is om te lamineren, gebruikt hij speciale methacrylaatlijmpasta, waar mogelijk met een fillet. "Dan zit het goed vast." De wanden zijn zijn nog kaal. "Daar komen rugleuningen en tanks onder de bank, zodat je er makkelijk bij kunt. Ik mag de naam niet noemen, maar Hallberg-Rassy gebruikt hetzelfde concept. Zo is alles bereikbaar zonder dat je de decoupeerzaag erin moet zetten. Alles past door de kajuitingang." In de romp, rond de waterlijn, zie je duidelijk het verschil tussen het volglas (massieve) laminaat van het onderwaterschip en de sandwichconstructie erboven. Een tunnel over de lengte van de boot herbergt ontluchtingsslangen. "In een extra buis, zodat hij niet bobbelt." Dergelijke ontluchters of beluchters gaan vaak naar het dek, of komen hoog in het vrijboord uit. "Vind jij dat mooi? Wij ook niet."

Ruimte voor comfort

Als grootste uitdaging in de bouw noemt Dean het vinden van de juiste balans tussen buiten- en binnenruimte. "Een grotere kuip betekent meestal een kleinere binnenruimte. De ruimte in de opbouw bepaalt uiteindelijk de ruimte in de boot." Benedendecks zijn een paar ongebruikelijke beslissingen genomen. Zo ontbreken de slingerrandjes bij het werkblad van de kombuis, net als de wastafel overigens, waardoor onder helling niets zal blijven staan. "Of die er nog komen? Dat zit niet in het ontwerp, maar als de klant dat wil, kan dat." Verder is de kaartentafel vanbuiten én vanbinnen bekleed met leer, een bijzonder



DENNIS HENNEVANGER

Eigenaar en directeur

Hoe kwam je op het idee voor deze boot?

"Onze inspiratie ontstond door de vraag van enkele klanten; zij wilden iets wat wij nog niet maakten. Dat idee bleef hangen."

Was het moeilijk om deze boot te bouwen?

"Nee hoor. We hebben in het verleden wel grotere schepen ingetimmerd en getuigd. Dat ging toen allemaal nog handmatig, met de duimstok. Inmiddels is de scheepsbouw wel veranderd. Nu is de fase voorafgaand aan de bouw het belangrijkste."

Dat is ook precies de reden dat we die mock-up van de kuip in elkaar hebben gezet. Dean en ik wilden zeker weten dat wat we bedachten, in de praktijk ook echt zo aanvoelde.

Door die mock-up zijn bijvoorbeeld de dubbele tafels in het midden vervangen door één grote tafel, zodat er een grote 18 inch-plotter in past en je niet iedere keer je bril op en af hoeft te zetten om 'm af te lezen."

Ga je er midden in de nacht heen om dat uit te proberen?

"Uit ervaring weten we dat het ontwikkelen van ideeën tijd nodig heeft. Er is geen eureka-moment waarop je ineens alles bedenkt. Het ontstaat vanzelf. We proberen altijd open te denken en kritisch naar ons eigen product te kijken. Zo van: 'Dat achterdek is al hetzelfde sinds de Saffier 33 in 2012. Misschien moet het nu maar eens anders.'"

Zag je de boot al meteen voor je?

"Ja, meteen. Maar schetsen kan ik niet. Daarom zet Kees al onze ideeën in de computer. Vanuit die eerste lijnen gaan we finetunen. Dean en ik voelen feilloos aan wanneer het niet goed is, zonder dat we er een woord over wisselen."



Waarom ziet de boot er zo uit als-ie eruitziet?

"We ontwerpen van buiten naar binnen. Dus eerst de zeileigenschappen, dan ga je verder met de consequenties daarvan. Bijvoorbeeld: kies je voor een glijvlak onderin, dus relatief weinig nat oppervlak onderwater door een vrij recht onderwaterschip, dan heeft dat als consequentie dat de tanks zo dicht mogelijk rond de kiel moeten komen. Die wegen vol toch 600 liter. Of de stuurwielen: die hadden we ook achterop kunnen zetten, waardoor alles 1,5 meter naar achteren zou opschuiven en er binnen ook veel meer ruimte zou ontstaan. Voor een 46-voeter is het binnen inderdaad niet heel groot. Of we daarmee goed zitten, dat weet ik niet."

Waar ben jij goed in?

"Op de werf? Ik denk dat ik een strateeg ben, ik probeer een paar jaar vooruit te kijken: waar willen en kunnen we staan over een bepaalde periode en hoe willen we dat bereiken? Dat ik een beetje kan zeilen maakt voor de werf niet zo veel uit, maar het is wel iets waar ik op leun. Een wedstrijdje zeilen vereist ook strategie, maar dan op een ander speelveld."

Hoe zie je de koers van Saffier Yachts?

"We gaan in de goede richting, denk ik. Dat merken we ook aan de waardering. Vijf keer een European Yacht of the Year Award behaal je niet zomaar. Daar zijn we trots op. De afgelopen tijd hebben we ons dealernetwerk flink uitgebreid en dat werpt nu zijn eerste vruchten af. Als we in 2008 en 2009 niet naar Düsseldorf waren geweest, waren we waarschijnlijk een nationaal product gebleven. Dan was het klaar geweest, want wij kunnen niet bestaan van 18 miljoen Nederlanders."





1 2
3 4



1. Kunstig rondgebogen Corian in de kombuis.
2. Het onderwaterschip is opvallend vlak.
3. De kaartentafel wordt nog met zwart leer bekleed.
4. Een uitloper van het stalen kielframe; stevig vastgelijmd aan de huid.
5. Nog zonder dek of ruiten – het beoogd eindresultaat op het schot.
6. De kajuittrap staat er om te passen.

TIJDLIJN

2022

Maart: eerste romp getekend in de computer

April: mock-up achterschip gebouwd

2023

Voorjaar: bestellen cnc-freeswerk

Zomer: plug frezen romp

Oktober: plug frezen dek

2024

Januari: rompmal klaar

Juli: dekmal klaar en naar Nederland

Augustus: dek klaar

Augustus: dek passen

September: interieur erin

Oktober: dek erop

December: boot 'klaar'

2025

Januari: Boot Düsseldorf

Februari: kiel eronder en boot in het water

Maart: tuigen en proefvaren

April: boot naar de klant



5



6

Saffier SL 46

Ontwerp Dean en Dennis Hennevanger,
Kees van de Stadt, Saffier Yachts

Bouw en levering Nederland Saffier Yachts, IJmuiden,
+31(0)255 512860, sales@saffieryachts.com,
Saffieryachts.com

Levering België Westdiep Yachting Center, Nieuwpoort,
+32(0)58 230461, adc@westdiep.com, Westdiep.com



SPECIFICATIES

Lengte over alles	14,90 m
Lengte romp	13,75 m
Lengte waterlijn	12,50 m
Breedte	4,45 m
Diepgang standaard/diep	2,20/2,70 m
Waterverplaatsing	10,9 ton
Ballastgewicht standaard/diep	3800/3200 kg
Masthoogte boven waterlijn	22,6 m
<i>Zeiloppervlak</i>	
Grootzeil	68 m ²
Fok	50 m ²
Code 0	163 m ²
Gennaker	200 m ²
Inhoud watertank	400 l
Inhoud brandstoftank	220 l
Inhoud vuilwatertank	80 l
Motor	Yanmar 4JH45
<i>Afmetingen bedden</i>	
Voor	2,20x1,60 m
Achter	2,05x1,50 m
CE-categorie	A
Prijs vanaf	1.140.000 euro (incl. 21% btw)

PRIJS: HOOG, HOGER, HOOGST

Vanaf de eerste aankondiging tot en met nu is de vanaf-prijs gestegen van zo'n 700.000 euro naar 1.140.000 euro, inclusief btw. Hiermee is de boot van 'duur' naar 'erg duur' gegaan, een trend die je ook bij andere luxe werven ziet. En daarmee zit de boot ineens in een segment waarbij de prijs eigenlijk niet meer belangrijk is; slechts een enkeling kan het betalen. Daarom focussen we in dit artikel vooral op de boot als product van vakmanschap en expertise van een van Nederlands grootste werven.



DEAN HENNEVANGER

Werfeigenaar en operationeel directeur

Hoe ontstaat een boot?

“Het idee om groter te bouwen was er altijd al. Het was eigenlijk vooral wachten op iemand die zo’n concept zoekt. De eerste klant die geïnteresseerd was in de 46, had al een Saffier. Samen met Dennis neem ik dan de wensen door – want de klant wil altijd van alles, ook het onmogelijke. En het moet passen bij wat wij willen verkopen en uitstralen. Je overlegt, kijkt links en rechts, naar je conculega, naar een gat in de markt. Je wilt toch iets nieuws creëren. De ideeën ontstaan bij een biertje of hier aan de koffietafel. En op een zeker moment geef je Kees de opdracht: dit is het idee, ga maar tekenen.”

Wat is jouw functie op de werf?

“Ik word geacht overzicht te houden. De helikopter-view over de werf. De chefs sturen hun afdeling aan, ik hang daarboven om de boel in de gaten te houden. En ik hak knopen door. De rest van de tijd houd ik me bezig met het ontwikkelen van nieuwe modellen; het volgende zit al in de computer.”

Maken jullie alles zelf?

“Vroeger wel. Pluggen maken, spantjes eroverheen, dichttimmeren, schuren. Maar doe je dat met 46 voet, dan ben je twee jaar bezig. En dus moesten we het proces verder digitaliseren. Een kostbaar proces, qua tijd en energie. Het duurde best lang voordat alles precies goed zat en werkte. We werkten op meerdere niveaus tegelijk: bij het maken van de mallen voor de romp werd ook druk gebouwd aan de interieurs in Polen. Dat uitbesteden vraagt nauw overleg en veel afstemming. Vroeger timmerden we gewoon een kastje van mdf en bepaalden we op het moment zelf waar het deurlinkje moest komen. Nu bedenkt je alles al op het scherm.”

Was het leuk, het maken van die 46?

“Zeker. Vooral het feit dat we een andere kant op gingen vond ik leuk. Tegelijkertijd is het natuurlijk best een uitdaging, een risico. Ga maar frezen, zet het maar in elkaar. Er zijn altijd dingen die om de

een of andere reden niet passen, hoe goed je er vooraf ook over nadent. Bij een dekspant en ingelamineerde ribbetjes bijvoorbeeld, als alle lijnen bij elkaar komen, dan zit er opeens een halve centimeter verschil in, die telkens weer terugkomt.”

Waar ben je goed in?

“In het vooruitdenken. Met zo’n project moet je ver vooruitplannen en bedenken dat als de romp er moet zijn, je ook het stalen frame nodig hebt, dat dat getekend moet worden en dat die tekening op tijd af is.

Of ik dat ook het leukst vind? Het allerliefst zou ik gewoon met de jongens meewerken, dat vind ik het allerleukst. Je moet me niet laten timmeren, ik ben juist goed in de techniek. Lang heb ik geprobeerd dat te blijven doen, maar dat is niet meer haalbaar. Daarvoor is het bedrijf te veel gegroeid.”

Is de boot veel veranderd in het proces?

“Ja, dat kan niet anders, zou ik haast zeggen. Met name in de opbouw en de kuip. Zo ging het in het verleden ook. Dan was het rompje prima, maar waren we aan het stoeien met de opbouw. Hier wat hoger, daar wat breder, dat lijntje anders. Dat is ook de reden dat we die mock-up hier hebben neergezet. Er zit een groot verschil tussen het eerste concept en het laatste plaatje.”



De vaste koolstof boegspriet is hier uitgerust met elektrische code 0-roller.



Ankergerie en fokroller zitten onderdeks.



Alles is vanaf de stuurpositie te bedienen. Zelfs de lier aan de lage kant.

Bekijk ook
de video
van onze
testvaart.



KEES VAN DE STADT

Jachtontwerper

Werkte als partner bij Van de Stadt Design, daarna als zelfstandig jachtontwerper. Is sinds 2016 betrokken bij Saffier, sinds drie jaar in dienst.

Hoe gaat het proces in zijn werk?

"Aan wilde ideeën geen gebrek bij Dean en Dennis. Op een bepaald moment begin ik gewoon met tekenen. Vanzelf wordt dan duidelijk wat wel en wat niet kan. Bij Saffier werken we van buiten naar binnen, in tegenstelling tot wat de meeste werven doen. De looks en het gebruik buiten staan bij ons bovenaan.

Natuurlijk borrelen soms ook op een later moment spontaan goede ideeën op. Zo gaat dat, daarom duurt het proces zo lang. Als de mock-up eenmaal staat, ervaar je de boot echt anders. We nemen

graag de tijd om écht alles te optimaliseren. Geen laatjes die lastig opengaan of deurtjes die ergens tegenaan tikken. Dat is wat mij betreft de kracht van Saffier: tot in de details uitgewerkt."

Wanneer krijgt de boot zijn finale vorm?

"Pas na de proefvaart, vermoed ik. Er is altijd nog iets dat beter kan. Een deurtje dat 5 centimeter groter moet, op verzoek van de installateur, bijvoorbeeld. Maar op grote lijnen – dek, romp en schotten – is de boot wel af. Vroeger was dat wel anders, dan werd er gaandeweg nog veel aangepast: gootje hier, de klemmen toch daar. Tegen de tijd dat het schip dan klaar was, was er van mijn originele tekeningen weinig over. Bij de 46 is alles wat ik heb getekend ook daadwerkelijk zo gefreesd. En bij eventuele aanpassingen moet eerst de tekening worden aangepast. Bij grotere aantallen onderdelen zoals de 46 is dat ook noodzakelijk."

Waarom ziet de 46 eruit zoals-ie er nu uit?

"De waterlijn oogt smal, maar de breedte is normaal, misschien zelfs wel iets te breed. Hij is wel een beetje getekend, om een surf te maken en sportiever te zeilen. De boot is zo licht mogelijk, maar gaat in vergelijking met onze andere modellen meer naar de waterverplaatser. Als je een boegschroef, hekschroef, mooi ankerbeslag, Esthedek en een zwaardere motor erin wilt, heb je ook een bepaald volume nodig en ben je beperkt in je rompvorm."

Wat is er allemaal veranderd na de eerste tekeningen?

"De boot was eerst een 45-voeter. Daar kwam dus nog een voetje bij. Ook hadden we twee natte cellen, een langskeuken en een echt lounge-gebeuren ingetekend. Toen is Dennis gaan polsen in de markt – daar zit ook altijd strijd tussen de broers – om te kijken: wat vraagt de markt? Daaruit kwam de keuze voort voor de U-bank, een L-vormige kombuis, de ruime eigenaarshut en de achterhut. En daar rolt dan weer een logische lengte en dat voetje extra uit. Dat is overigens wel opletten geblazen: je wilt niet commercieel uit de bocht schieten, bijvoorbeeld omdat het al bestaat op de markt.

Een andere beslissing is geweest om de natte cel voor op te offeren, omdat het naar ons idee niet voldoende toevoegde aan de markt. De kaarten-tafel was tevens veelvuldig onderwerp van gesprek. Mensen willen liefst een soort bureautje.

Zo ben je continu aan het bijsturen. Eerst wilden we alleen maar een North-versie (met bijboot-garage) maken, maar daardoor werd de spiegel enorm, niet sexy genoeg. Terwijl het loungedeel op het achterdek kenmerkend is voor Saffier. Toch hebben we de kuipvloer naar achteren doorgetrokken voor een meer *spacy* look, waarvan de eigenaar direct zei: dat wil ik ook. En toen Dean daarna de zittingen bedacht, kwam het loungen weer terug en was iedereen overstig."

> goed antislipmateriaal. “Je wilt de klant toch iets bijzonders bieden, anders koopt die wat anders.”

Tonen aan het publiek

Eind januari 2025, Boot Düsseldorf. Op de beurs is de nieuwe Saffier voor het eerst te zien. Er is veel belangstelling van de Europese watersportpers, maar voor Dennis is de boot nog niet af. “Er zit voor mij nog geen emotie in de boot. Dat komt pas als ik straks met Dean ga zeilen. De eerste twee uur hebben we alleen maar kritiek, daarna beginnen onze ogen te glinsteren.”

Dennis vult aan: “Het is 100 procent gelukt om het echt een Saffier te maken, maar je weet pas wat je hebt gemaakt als je ermee het water opgaat.”

Niet veel later, in maart, belt Dennis met een update: “Het was ver boven verwachting. Vooraf was ik huiverig voor alle knoppen – om de grootschoot aan te trekken hoef je alleen maar op een knop te drukken –

maar het gemak bevalt me. Ik vind ’r makkelijker dan de Saffier 24 en de boot zeilt ontzettend goed. Laten we een afspraak maken.”

Het water op

Slechts drie weken ligt de Saffier 46 in het water, als we op een zonovergoten dag eind maart met een lichte bries de haven van IJmuiden uitvaren. We zijn met zijn drieën, maar Kay Heemskerck, hoofd Verkoop bij Saffier en tevens ervaren wedstrijdzeiler, had het ook in zijn eentje kunnen doen.

“Zeker als de uitklapbare hekschroef er straks in zit.” Met de gashendel en de boegschroefbediening op de stuurconsole heb je alleen iemand nodig om de landvasten los te gooien. Door het enkele roer heb je maximale controle over het schroefwater. We zeilen met de ondiepe kiel, die een ton zwaarder is dan de 2,70 meter stekende, diepe uitvoering.

De 46 voet lange boot is standaard zeer compleet uitgerust. “Na de introductie

hebben we de *rod rigging*, de boegspriet en bijbehorend ankerbeslag en het Esthec-dek standaard gemaakt, net als de elektrische lier en een aantal elektrisch-hydraulische onderdelen.” Verder is de boot standaard uitgevoerd in superieur vinylester en pvc-sandwich. Bouwnummer 1 is vrijwel *full-option* uitgerust, inclusief de rolgiek en de *captive winch* voor de grootschoot (waarbij het eind van de grootschoot onderdeks vastzit op een horizontale liertrommel). Met een druk op de knop hijsen we in de havenkom het grootzeil.

Grootzeil

Tijdens het rollen moet de achterkant van de giek wat omhoog worden gezet, maar daardoor tikt hij tegen het hekstag. “Dat korten we nog een centimeter of 5 in.” Het grootzeil hoeft daarvoor niet te worden aangepast. Met een verhouding zeiloppervlak-waterversplaatsing van bijna 24 is de boot toch al flink getuigd ten opzichte van het gemiddelde snelle toerjacht (die

De boot ‘zeilt kleiner’ dan hij is.

Overloop voor de keerfok.

De koolstof mast is optioneel.

Grootste wijziging in de kuip: van twee tafels zonder, naar één met plotter.



1

1. De kaartentafel is bekleed met leer.
2. Het gehele interieur straalt luxe uit.
3. De verlengde kajuittafel biedt ruimte aan acht man.



2



3 4



4. Handgrepen zijn praktisch en slim geplaatst.
5. Het schakelpaneel is subtiel weggewerkt.
6. De 'levensaders' van de bediening zijn goed bereikbaar.



5 6



blijft meestal steken rond de 21). Zo veel zeil is voor een Saffier niet ongebruikelijk: ook de 37 heeft er veel zeil op staan. Aangenomen dat je bij weinig wind comfortabel zeilt, heb je veel zeil nodig om bij die beperkte wind toch vooruit te komen. Een boot die geschikt is om langer mee weg te gaan, komt onherroepelijk momenten met meer wind tegen. Dan werkt die hoeveelheid zeil tegen je, tenzij je eenvoudig en snel kunt reven. Dat kan op de Saffier: snel en elektrisch.

Nu heeft de werf al aardig wat ervaring met het bouwen van elektrische systemen, maar bij de 46 is ze nog een stapje verder gegaan. Hekstag, grootschoot, lieren, roller voor het grootzeil, neerhouder, roller voor de fok én voor de code 0 zijn allemaal elektrisch of elektrisch-hydraulisch uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor de lieren op de beide boorden, waarvan de terugdraaifunctie vanaf elk boord kan worden bediend. Geen redenen dus meer om de stuurpositie te verlaten, tenzij je een gennaker wilt voeren. Stroomtekort is niet aan de orde: er staat maar liefst 1200 ampère-uur aan lithium-accu's in. In geval van nood kan alles ook handmatig worden bediend.

Veel zeil, eerder reven

Zeiland aan de wind gaan we tussen de pieren door naar buiten. De mast staat bijna in het midden op de boot, waardoor de keefok maar liefst 50 vierkante meter mag meten. Daardoor komt de boot ook op de ruimere koersen nooit écht tekort. De uitstekende snit van het zeil helpt mee. "Deze zeilen worden bijgeleverd," zegt Kay. "Alleen bij het grootzeil is een extra laag tafetta toegevoegd voor slijtvastheid in het rolsysteem."

Op 35 graden aan de wind lopen we nu 7,3 knopen. Bij een wind van 9,5 knopen is dat een goede score. Met beperkte stroming meten we toch nog zeer goede kruishoeken van zo'n 65 à 70 graden. De druk op het roer is minimaal en niet onprettig, maar meer dan je verwacht op een Saffier. Of zoals Dennis pleegt te zeggen: "Roerdruk is weerstand. Dan gaat de boot langzamer."

Staand of zittend, op het gangboord of de schuifbanken: vanuit iedere positie stuur je uitstekend. Alles is binnen handbereik en in de overstagen hoeft je niets te doen. Zeiland op de stuurautomaat zou je zelfs, mits je een oogje in het zeil houdt, even kunnen gaan liggen.

"De code 0 doet het 't best tussen de 55 en 70 graden," stelt Kay. Een kwartier later stellen we het zeil op de proef. We timen het: in vijf seconden rolt het zeil razendsnel elektrisch uit, in zeven seconden weer in. Zonder moeite halen we stabiel 8,2 knopen op 60 graden, bij 10,5 knopen wind. Da's op een paar tienden na de maximale rompsnelheid.

Alles onder controle

Als Dennis aan boord stapt, hijsen we de 200 vierkante meter gennaker: door het dagzeilgevoel en het bedieningsgemak zou je haast vergeten dat het best een grote boot is, met een flink zeiloppervlak: de krachten zijn groot. Nog voor de windmeter 2 extra knopen toont, schiet de boot van rompsnelheid naar 9,5 knopen: we glijden! Dennis liert de schoot verder dicht en een vlag versnelt de boot naar 10,7 knopen.

Als de wind een knopje mindert, blijven we zonder moeite hangen op een stabiele 9 knopen. Nu werkt de roerdruk goed mee: samen met helling geeft het een duidelijk signaal voor de roerganger over de hoeveelheid kracht op het tuig. Hoe meer helling en roerdruk de boot krijgt, hoe sneller het tijd is om zeil te minderen of van koers te veranderen.

Wensenlijstje

"Of de boot al af is? Ik ben een ondernemer, ik ben al lang en breed bezig met het volgende project," zegt Dennis aan het stuurwiel, nadat hij de gennaker door de gijp heeft gestuurd. "Met de Saffier 24 waren we zes weken aan het finetunen, deze 46 was na één dag af. Behalve de *tackline* van de gennaker (die uitkomt op een stopper in de ankerbak, red.): die schavielt nog wat." Dat betekent echter niet dat er niets meer verandert; er is altijd nog wat te wensen. "De constructie van de kielvin passen we nog aan, zodat het gewichtszwaartepunt nog lager komt, om nog beter te zeilen."

De klank van kwaliteit

Onder zeil inspecteren we de ergonomie en het gebruiksgemak. Aan dek zit je uitstekend en overall is voldoende houvast, ook onderdek. Het interieur is luxe uitgevoerd. Het kombuismeubel is gemaakt van Corian. Op het eerste gezicht lijkt het uit een stuk te bestaan, maar als je goed kijkt, zie je de naden zitten. Het houtwerk, voornamelijk de kastdeurtjes, bestaat uit wit eiken.



CONCLUSIE

Het getuigt van durf en vertrouwen in eigen kunde om als dagzeilerwerf een 46-voeter op de markt te brengen. De opgave om het Saffier-dna in de 46 terug te laten komen is met succes volbracht. Maar de lat die Saffier met de dagzeilers heeft gelegd ligt hoog; het sublieme lichtvoetige roer- en zeilgevoel dat de dagzeilers kenmerkt, vinden wij op de 46 minder duidelijk aanwezig. Is dat de 1000 kilo extra die de ondiepe versie weegt of is het de keerzijde van een volledig toerinterieur? Dit interieur is even prachtig als bruikbaar (slingerranden mogen op de optielijst) en het geheel is met uiterste zorg en vakmanschap gebouwd. Deze combinatie van bedieningsgemak, comfort, zeilkwaliteiten en luxe vind je bij slechts één werf in de wereld: Saffier.

Het hoofdschot, de wanden en het plafond zijn luxe wit gestoffeerd met hier en daar elementen in zwart leer. Het zou ons niets verbazen als hiervoor een interieurstylist is ingeschakeld. De afwerking overall is zorgvuldig en smaakvol uitgevoerd.

Ook al stellen Dennis, Dean en Kees dat iedere Saffier "van buiten naar binnen" wordt ontworpen, aan dit interieur is duidelijk veel aandacht besteed. Dennis: "Waar we vooraf niet bij hebben stilgestaan is het effect dat al die stoffering heeft op het geluid. Heb je gehoord hoe stil het is binnen?" Nu is Dennis niet vies van wat grootspraak, maar als het gaat om boten heeft hij doorgaans gelijk: onderdek is het opvallend stil. Dat ontbreken van herrie is wat ons betreft een teken van kwaliteit. In de verte suist het water langs de romp. 