



Hübsch. Markant ist der ausgeprägte Löffelbug des schon betagten Rumpfes. Das Deck mit der Cockpitwanne ist hingegen neu

KRAFTZWERG 2.0

Mit der neuen SAFFIER SC 6.50 CRUISE lassen die Yachtbauer aus Holland ihr allererstes Boot wieder aufleben – ein charmantes Projekt, gekonnt umgesetzt. Der Sympathieträger im Test bei Starkwind



Darauf ist Dennis Hennevanger heute noch ganz besonders stolz: Im Jahr 1999 segelte er zusammen mit einem Freund von IJmuiden in Holland einmal über

den Ärmelkanal nach Lowestoft in England, 110 Seemeilen bei ruppigen Bedingungen mit bis zu 7 Beaufort und ausgeprägten Wellen. Dies allein wäre nichts Besonderes, wäre der Untersatz nicht ein offenes und nur gerade 6,50 Meter langes Kielboot gewesen, die Saffier 6.50.

Leichtsinnig könnte man die Aktion nennen, für Werftchef Hennevanger ging es

aber vielmehr darum, die Seetüchtigkeit des kleinsten und gleichzeitig ältesten Bootes von Saffier unter Beweis zu stellen. Die Mission jedenfalls ist geglückt.

MEHR VON ALLEM

Nicht weniger als 160 Einheiten des knuffigen Daysailers haben die Hennevangers zwischen 1998 und 2010 gebaut und verkauft. Danach wurde die Produktion eingestellt. Doch die umtriebigen Brüder Dennis und Dean haben sich entschlossen, die Bauformen von seinerzeit nochmals flottzumachen und das Konzept einer gründlichen Überarbeitung zu unterziehen. Nun ist das

kleine Schiff als Saffier SC 6.50 Cruise wieder im Angebot.

Der voluminöse Rumpf mit seinem augenfällig ausgeprägten Löffelbug bleibt dabei unverändert – eine bewährt steife und vor allem auch seetüchtige Konstruktion von Vater Richard Hennevanger. Alles andere ist komplett neu: Das Deck integriert jetzt in seiner Form eine tiefe und geschlossene Cockpitwanne. Damit ist das Boot nicht mehr offen wie das Vorgängermodell, sondern eine geschlossene Konstruktion. Das Rigg ist höher und sieht zudem schon im Werftstandard eine Selbstwendefock vor. Und: Die Rumpfanhänge sind schlanker →

SAFFIER SC 6.50 CRUISE



Knuffige Erscheinung. Der ausgeprägte Löffelbug und das positive Heck prägen die Optik. Die Segelfläche ist recht klein

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

42 Grad	5,8 kn
60 Grad	6,4 kn
90 Grad	7,3 kn
120 Grad*	8,2 kn
150 Grad*	6,7 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 20 kn (5 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 1,5 Meter

*Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,7

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Mit einem Gesamtgewicht von nur 900 Kilogramm, segelfertig, ist die Saffier SC 6.50 recht leicht. Trotz relativ kleiner Segelfläche bleibt die Segeltragezahl im sportlichen Bereich

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur R./D. Hennevanger
CE-Entwurfskategorie D
Lüa (Rumpflänge) 6,50 m
Breite 2,05 m
Tiefgang 0,95 m
Gewicht 900 kg
Ballast/-anteil 400 kg/44 %
Großsegel 13,0 m²
Selbstwendefock 8,0 m²
Maschine (Yanmar) 10 kW/14 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
Rumpf: GFK Vollaminat, Handauflage.
Deck: GFK-Sandwich, Handauflage

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft 29 500 €
Preis segelfertig² 30 560 €
Garantie/gegen Osmose 2/7 Jahre

Werft Saffier Maritiem, IJmuiden
(Holland); www.saffierjachts.com
Werft www.diamond-yachts.de

Yacht-BEWERTUNG

Kleiner, charmanter Daysailer mit einem starken Fokus auf seetüchtige Segeleigenschaften. Die Bauqualität ist gewohnt gut, die Verarbeitung im Detail ordentlich ausgeführt

Konstruktion und Konzept

- + Bewährter, seetauglicher Rumpf
- + Gelungene Komplettüberarbeitung
- Viele Optionen, aber happige Aufpreise

Segelleistung und Trimm

- + Starke Leistung bei Wind und Welle
- + Segel steif und ausgewogen
- Viel überkommendes Spritzwasser

Wohnen und Ausbauqualität

- + Übernachtungsmöglichkeit für zwei
- + Großzügige Liegefläche

Ausrüstung und Technik

- + Kräftiger Achterstagspanner
- + Mast von Hand stellbar
- + Abnehmbarer Bugspriet

und dafür tiefer geworden. Der Kiel kommt jetzt in L-Form daher und trägt einen Ballastkörper.

Überdies ist das Boot im Vergleich zum Vorgängermodell leichter geworden. Rund 200 Kilogramm Gewicht hat die Werft mit dem engagierten Modell-Update einsparen können. Die neue SC 6.50 Cruise bringt segelfertig nur noch rund 900 Kilogramm auf die Waage, bei einem Ballastanteil im Bleikiel von stattlichen 44 Prozent.

DER KURS DER WERFT IST KLAR

Größere Segelflächen, weniger Gewicht und dazu effizientere Anhänge – der Kurs der Werft zeigt klar in eine Richtung: Mehr Leistungspotenzial und bessere Segeleigenschaften. Für den YACHT-Test muss die kleine 6.50 bei happig viel Wind beweisen, ob diese Überlegungen aufgehen. Mit wenigstens 20 Knoten bläst es am Testtag auf der Nordsee bei IJmuiden, in Böen deutlich mehr. Außerhalb der Landabdeckung kommt erschwerend eine kurze, unangenehm steile Welle dazu, die dem Seezwerk einiges abverlangt.

Von den anspruchsvollen, fast schon grenzwertigen Bedingungen unbeeindruckt,



DICHT AM WASSER: DA WIRD MAN SCHON MAL NASS

legt die SC 6.50 Cruise los. Auf allen Kursen segelt das Boot fabelhaft steif und lässt sich gut beherrschen, mit wenig, aber trotzdem spürbarem Ruderdruck. Klasse! Auch wenn es in den Böen mal stark krängt, bleibt das kleine Schiff unbeugsam auf Kurs und zeigt keinerlei Ansätze von Kontrollverlust an der Pinne oder gar Tendenzen zum Sonnenschuss. Mit Selbstwendefock und einem Reff im Großsegel wird eine Geschwindigkeit von rund 5,8 Knoten über Grund bei einem Wendewinkel von 85 Grad erreicht.

Wer gerne aktiv und sportlich segelt, kann sich als Option einen rollbaren, 25 Quadratmeter großen Gennaker dazukaufen, der dann als Wurst an einem kurzen, einschraubbaren Bugspriet aus Edelstahl dauerhaft angeschlagen bleiben kann. Damit kommt das Boot im Starkwindtest immerhin auf deutlich über 8 Knoten. Gleiten kann der reine Verdränger-Rumpf jedoch nicht.

Die Duchten sind 2,25 Meter lang. So können bis zu vier Mitsegler im tiefen Cockpit recht bequem und sehr sicher sitzen. Allerdings: Der voluminöse Rumpf und der ausgeprägte Löffelbug verdrängen eine Menge Wasser, welches schnell als Gischt überkommt. Segeln mit der Saffier SC 6.50

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[2]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

SCHLICHT UND GUT

Cruise ist deshalb – zumindest bei viel Wind und Welle – ein ziemlich nasses Vergnügen.

Beim Segeln ist das Handling denkbar simpel. Die Großschot läuft über eine Hahnepotführung auf dem Achterdeck zurück auf eine einfache Klemmbasis in der Mitte des Cockpits. Für die Selbstwendefock steht eine Winsch seitlich am Niedergang zur Schlupfkabine zur Verfügung. Alle Schoten, Fallen und Trimmleinen sind direkt aus dem Cockpit greifbar, was das kleine Boot zudem einhandauglich macht.

Der einfache, leichte Mast von Seldén lässt sich ganz einfach und mit wenig Aufwand von Hand stellen und legen. Der Mastfuß ist dafür mit einer Einrichtung zum Klappen ausgestattet. Erfreulich ist, dass die Saffier SC 6.50 Cruise schon ab Werft mit einem kräftigen Achterstagspanner ausgestattet wird, mit dem sich der Druck im Großsegel bei viel Wind effektiv kontrollieren lässt.

Wer will oder muss, kann auf der Saffier SC 6.50 Cruise auch mal übernachten. Im Vorschiff ist eine Kojenfläche eingebaut, auf der zwei Personen komfortabel schlafen können. Immerhin ist die Liegefläche zwei Meter lang und auf Höhe der Schultern 1,63 Meter breit.

GUTES IN PAKETEN

29 500 Euro kostet die Saffier SC 6.50 Cruise, ein attraktives Angebot im Vergleich. Allerdings muss der Käufer wissen, dass er dafür vorerst nur das sehr bescheiden ausgestattete Standardboot ohne Einbaumaschine und mit einfachen Dacron-Segeln bekommt. Wahlweise ist das Schiff mit einem O-PS-Einbaudiesel oder mit einem Elektroantrieb erhältlich. Die Antriebs-Pakete erhöhen den Kaufpreis aber schon auf 43 450 Euro brutto. Mehr noch: Das sogenannte Custom-Paket mit allen Annehmlichkeiten wie Einbaumaschine, Foliensegeln und Kunststeak-Auflage (unter anderem) kostet 62 900 Euro und ist damit mehr als doppelt so teuer wie das Standard-Boot.

Die Idee der Werft, ihrem ersten und kleinsten Schiff ein neues Leben einzuhauen, ist perfekt und stimmig aufgegangen. Die Überarbeitung ist geglückt, die guten Gene von Saffier blieben erhalten. Die nostalgische Note der Neuen dürfte ihr zudem einige Menge Sympathien einbringen.

MICHAEL GOOD



Das Cockpit ist KLAR STRUKTURIERT UND AUFGERÄUMT.
*In der tiefen, gut geschützten Plicht sitzen vier Personen
 komfortabel – bei nur 6,50 Meter Rumpflänge*



VERSENKT

Die Rollanlage für die Selbstwendefock ist vertieft eingebaut. Sieht gut aus!



ZUGÄNGLICH

Im Achterschiff können Fender und Festmacher gestaut werden – und vieles mehr



ORDENTLICH

Fest eingebaute Fallenschapps sorgen für Ordnung in der Plicht



ZWECKMÄSSIG

Die Kojen im Vorschiff bieten einfachen Komfort und genügend Platz für zwei