

WARUM AUCH NICHT?

Frisches Denken, andere Ansätze: Saffier Yachts in Holland hat ein neues Flaggschiff gebaut, das weit abrückt von allen Konventionen. Bei der SAFFIER SE 37 LOUNGE ist nicht nur das Cockpitlayout ohnegleichen

Test bei Starkwind. Der Rudergänger
werkelt weit vorn direkt am Aufbau,
geschützt von der flexiblen Scheibe

**INTEGRIERT**

Im großen Ankerkasten können auch Fender und Festmacher lagern. Der Bugsprit ist rund 1,30 Meter lang, der Roller versenkt

**WÜNSCHENSWERT**

Wer möchte, kann im Cockpit ein zweites Kühlfach oder einen Elektrogrill bekommen. Ansonsten sind hier Stauräume zu finden

MIT VIEL DRUM UND DRAN

Mit einer reichen Auswahl an möglichen Extras kann der Kunde seine **INDIVIDUELLEN WÜNSCHE realisieren**

**GEDRÄNGT**

Stopper und Winschen liegen sehr dicht beisammen. Das macht das Handling mit den vielen Leinen nicht gerade einfach

**UNGEBREMST**

Die Selbstwendefock ist der Standard. Die Schiene ist in Zugrichtung montiert. Dies sorgt für gute Funktion und leichten Lauf

**VERSTECKT**

Die Travellerschiene ist vertieft eingebaut. Das sieht gut aus und schont die Zehen. Die Auflage mit Kunst-Teak ist eine Option



Gewöhnungsbedürftig. Die beiden Räder vorn im Cockpit zwingen zum Umdenken. Optisch passt das gut

Die Brüder Hennevanger in IJmuiden an der Nordsee sind bekannt dafür, das Konventionelle und Etablierte im Yachtbau immer wieder von neuem zu hinterfragen und mit ganz besonderen und zuweilen sogar recht ausgefallenen Booten zu umschiffen. Mit dieser Strategie sind die umtriebigen Holländer von Saffier Yachts erfolgreich geworden und haben zudem schon begehrte Preise abgeräumt. Unter anderem den Titel als Europas Yacht des Jahres – und dies sogar schon zweimal. Jetzt nehmen die Yachtbauer für eine weitere Portion Extravaganz sogar einen ziemlich weiten Umweg in Kauf, und überdies auch einen recht abenteuerlichen.

Vor mehr als einem Jahr haben Dean und Dennis Hennevanger ein neues Flaggschiff für ihre Elegance-Linie angekündigt, für die Reihe der modernen Daysailer also. Dies wäre im Grunde nichts Außergewöhnliches und auch nur ein weiterer logischer Schritt in der Programmpflege. Für eine veritable Überraschung allerdings sorgten viel-

mehr die ersten Planzeichnungen und Renderings. Diese verrieten nämlich ein komplett neuartiges Deckslayout mit zwei weit nach vorn, fast direkt an den Niedergang gebauten Steuersäulen, einer sehr kompakten Anordnung aller Leinen und Winschen direkt davor sowie mit einem offenen Gästecockpit hinten im Boot, gestaltet als eine Art Lounge-Bereich.

IM ZENTRUM DES GESCHEHENS

So etwas in dieser Form hatte der Markt bis dahin noch nicht hervorgebracht. Umso größer die allgemeine Verwunderung, verbunden mit der spannenden Frage: Kann ein derart revolutionäres Arrangement im Cockpit einer Elf-Meter-Yacht überhaupt funktionieren? Und wenn ja, warum ist noch niemand zuvor auf diese Idee gekommen? Auf der boot in Düsseldorf im Januar haben die Holländer nun das erste Schiff vom Typ Saffier Se 37 Lounge vorgestellt. Vielbeachtet und gleichfalls erfolgreich, wie es scheint: Schon fünf konkrete Bestellungen sind seitdem bei der Werft eingegangen. Im Juli nun startet die Serienproduktion.

Wer sich mit dem ungewöhnlichen Cockpitlayout auf der Saffier Se 37 Lounge befasst, wird zum Umdenken gezwungen: Es ist eine Neuordnung der konventionellen Bereichsaufteilung auf Segelyachten. Der Steuermann und mit ihm alle Funktionen zum Setzen und Trimmen der Segel rücken auf diesem Boot ins Zentrum, werden zum Dreh- und Angelpunkt des Geschehens an Bord. Mitsegler genießen derweil die Ausfahrt weiter achtern im geräumigen Gästecockpit, sitzend oder liegend und dazu komplett ungestört von den Arbeitsabläufen im Manöver. Außer dem Traveller, welcher vertieft eingebaut quer über das Achterdeck läuft, ist der Lounge-Bereich komplett von sämtlichen Funktionen und Leinen befreit.

Durch den auffällig breiten Niedergang ergibt sich zudem eine direkte Verbindung von der Steuerposition sowie aus dem Gästecockpit nach innen unter Deck. Der direkte Kontakt sowie eine gute Kommunikation zwischen allen drei Bereichen bei einer gleichzeitig ganz klaren funktionalen Trennung sind für das ungewöhnliche Konzept die wesentlichen Faktoren.

Dean Hennevanger hat die Ideen für die neuartige Cockpitgestaltung konstruktiv umgesetzt. Die große Herausforderung sei dabei nicht in erster Linie das Layout gewesen, sondern vielmehr die sich daraus ergebenden außergewöhnlich langen Wege von den fast zur Schiffsmittle angebauten Steuersäulen bis nach hinten zur Ruderwelle, sagt der technische Kopf der Werft. Das erklärte Ziel: Keine Einschränkungen beim gewohnt guten, sehr direkten und empfindsamen Steuerverhalten, wie für alle Schiffe aus dem Hause Saffier typisch. Den Yachtbauern in IJmuiden ist dies immer schon besonders wichtig gewesen.

Mit den sonst üblichen Kabel- oder Seilzügen wäre dem Problem denn auch kaum beizukommen gewesen, zu groß wohl der Gefühlsverlust aufgrund der schieren Länge und der Dehnung im System. Auch eine hydraulische Anlage hätte den hohen Ansprüchen der Holländer an eine gut funktionierende Steuerung nicht genügt, dafür wäre die Rückmeldung vom Ruder zur Hand am Rad zu indirekt gewesen. Die Lösung wurde in einer Kombination von Kettenzügen auf

VORN STEuern HEISST BESSERE ÜBERSICHT UND MEHR GEFÜHL FÜRS SCHIFF

lange Wellenstränge unter Deck gefunden. Die technisch sehr aufwändige und hochwertig gebaute Anlage hat sich im YACHT-Test mit einem fast komplett schlupflosen und zudem sehr direkten Ansprechverhalten bestens bewährt.

VOLLES PROGRAMM

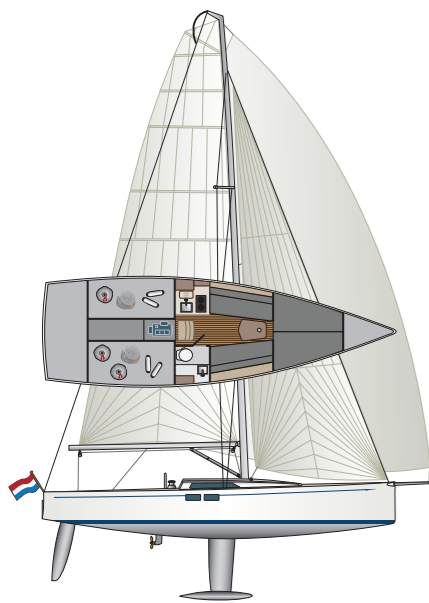
Das Segelrevier vor IJmuiden an der Nordsee ist für seine Unberechenbarkeit hinlänglich bekannt – schnelle Wetterwechsel, reichlich Strömung und mitunter gewaltige Wellen machen die Arbeit der YACHT-Tester hier oft zum Abenteuer. So auch beim Probeschlag mit der neuen Saffier Se 37 Lounge. Von der Beinahe-Flaute über ein unvermit-

telt einsetzendes Hagelgewitter bis zum Knatterwind mit Sturmstärke wird in zeitlich kurzer Abfolge fast das gesamte Potpourri möglicher Wetter- und Windbedingungen durchgespielt.

Bei einer zunächst noch leichten Brise fällt vor allem die sehr gute Beschleunigung des neuen Schiffs auf, und das nur mit Selbstwendefock und Großsegel. Bei maximal sieben Knoten Wind kommt die Holländerin rasch auf einen Speed von 5,3 Knoten und kreuzt dabei auf einem recht engen Wendewinkel von rund 80 Grad. Dabei muss erwähnt werden, dass das Testschiff, die Baunummer 1, mit einem Kohlefaserrigg und hochwertigeren Segeln ausgestattet ist. Im Standard wird das Boot mit einem Alumast von gleicher Größe sowie mit einem Satz einfacherer Dacronsegel bestückt.

Tags darauf sind die Bedingungen dann ganz unterschiedlich. Der Wind bläst mit 25 bis 30 Knoten und schiebt dazu eine eindrucksvolle Welle gegen die holländische Küste. Auf der offenen Nordsee ist deshalb an vernünftiges Segeln und Testen mit dem im Grunde als Daysailer konzipierten →

SAFFIER 37 SE LOUNGE



Sportlich ambitioniert: schlanke Linien, tiefe Anhänge, reichlich Segelfläche

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

40 Grad	7,0 kn
60 Grad	8,3 kn
90 Grad	9,3 kn
120 Grad*	11,2 kn
150 Grad*	9,5 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 22 kn (6 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 1,5 Meter

* Mit Code Zero

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,9	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Auch mit Standard-Selbstwendefock ist die Segeltragezahl noch recht hoch

KOIJENMASSE

Vorschiff	2,12 x 1,70/0,80 m
Salon (2x)	2,20 (2,05) x 0,72m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Dean Hennevanger
CE-Entwurfskategorie	C/B
Rumpflänge	11,00 m
Breite	3,45 m
Tiefgang/alternativ	2,10/1,70 m
Gewicht	4,8 t
Ballast/-anteil	2,1 t/43 %
Großsegel	43,0 m ²
Selbstwendefock	25,0 m ²
Maschine (Yanmar)	21 kW/30 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf: GFK-Sandwich mit Schaumkern, gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren. Deck: GFK-Handauflage

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	249 300 €
Preis segelfertig ²	262 740 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

WERFT Saffier Maritiem B.V.; IJmuiden/NL; www.saffieriyachts.com
VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Ihre Besonderheit ist die sehr unkonventionelle Anordnung im Cockpit mit den Steuersäulen weit vorn. Die Idee ist spannend, und sie funktioniert. Der Preis scheint fair kalkuliert

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Neuartiges Cockpitlayout
- + Einhandtaugliches Handling
- + Solide Bauausführung

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Sportliche Segeleigenschaften
- + Gute Trimmöglichkeiten
- Wenig Platz um Winschen und Stopper

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Einfaches, schön gebautes Interieur
- Wenig verfügbarer Stauraum innen

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Umfangreiche Grundausstattung
- + Selbstwendefock im Standard
- + Bestens zugängliche Maschine

DIE KONKURRENZ



BRENTA 38

Konstrukteur	Luca Brenta
CE-Entwurfskategorie	B
Rumpflänge	11,66 m
Breite	2,75 m
Tiefgang	2,25 m
Gewicht	4,3 t
Großsegel	55,0 m ²
Selbstwendefock	27,0 m ²
Segeltragezahl ¹	5,6
Grundpreis ab Werft	410 550 €

Schicker und schlanker Daysailer aus Italien. Das Boot und das komplette Rigg sind im Standard aus Kohlefaser gebaut



CODE 1 BLACK PEPPER

Konstrukteur	Marc Lombard
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	12,00 m
Breite	4,00 m
Tiefgang/Schwenkkiel	1,25-3,00 m
Gewicht	4,5 t
Großsegel	69,0 m ²
Genua (106 %)	41,0 m ²
Segeltragezahl ¹	6,3
Grundpreis ab Werft	416 500 €

Leistungsstarker Retro-Klassiker, ebenfalls komplett aus Carbon gefertigt. Die Code 1 wird nur mit Schwenkkiel ausgeliefert



J/112 E

Konstrukteur	Alan Johnstone
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	10,99 m
Breite	3,60 m
Tiefgang/alternativ	2,10/1,75 m
Gewicht	5,1 t
Großsegel	38,0 m ²
Rollgenua (106 %)	33,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,9
Grundpreis ab Werft	213 990 €

Eleganter Performance-Cruiser aus Frankreich mit ausfahrbarem Bugspriet. Kann auch als sportlicher Daysailer betrieben werden



TOFINOU 12

Konstrukteur	Joubert/Nivelt
CE-Entwurfskategorie	B
Rumpflänge	11,99 m
Breite	3,20 m
Tiefgang	2,40 m
Gewicht	4,8 t
Großsegel	50,0 m ²
Selbstwendefock	32,0 m ²
Segeltragezahl ¹	5,3
Grundpreis ab Werft	339 150 €

Attraktives Dayboot aus Frankreich mit vielen Holzanteilen an Deck und einem sehr wohnlichen Innenausbau

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{VS^3/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Boot nicht zu denken. Nur innerhalb der schützenden Molen des groß angelegten Industriehafens von IJmuiden vermag es mit eingebundenem Reff und kleiner Fock zu zeigen, was es bei Starkwind kann. In Zahlen: 7,0 Knoten an der Kreuz bei 40 Grad wahren Windeinfall und knapp 12 Knoten

Speed mit dem ausgerollten Reacher, einem von vielen möglichen Zusatzsegeln nebst Code Zero oder Gennaker. Aufgrund der sehr schwierigen Bedingungen sind diese Leistungsdaten freilich nur schwer einzuordnen. Gern hätten wir die Saffier Se 37 Lounge bei moderaten Konditionen ge-

segelt, welche dem generellen Anspruch als sportlicher, luxuriöser Daysailer auch eher entsprochen hätten.

Was sich deutlich zeigt: Das Boot verhält sich sehr agil und lässt sich auch mit viel Druck und Krängung leicht und einfach an der Windkante steuern. Trotz der unvermit-

telt einfallenden Böen ist ein Kontrollverlust oder ein Sonnenschuss im Test nie ein Thema. Wie auf Schienen lässt sich die Holländerin dirigieren, obwohl sie nur über ein Ruderblatt verfügt. Und speziell auf den schnellen Kursen raumschots und mit ausgerolltem Reacher würde man an Bord eher vermuten, auf einem reinrassigen Racer zu segeln denn auf einem ausgewiesenen Dayboat mit fester Cockpitscheibe.

RAUM FÜR VERBESSERUNGEN

Zu Beginn wurde der Prototyp der Saffier Se 37 Lounge mit einem sehr schlanken Ruderblatt ausgestattet. Die Hennevangers haben es sich dabei leicht gemacht und probenhalber das Profil ihres selbstgebautes IRC-Racers „Nitro“ eingesetzt – ein Fehler, wie sich herausstellen sollte. Das Boot hat sich damit offenbar viel zu nervös verhalten und war kaum zu steuern. Auch der sportliche T-Kiel war anfangs mit einem Ballastanteil von gegen 50 Prozent deutlich zu schwer, das Boot segelte damit zu steif. Nach ausführlichen Werfttests hat Dean Hennevanger in Zusammenarbeit mit Satellite Yacht Design (Kees van de Stadt) die Rumpfanhänge nochmals

MIT VIEL WIND UND WELLE HAT DAS BOOT KEIN PROBLEM. GANZ IM GEGENTEIL

Allerdings sind in diesem Fall und für die geordneten Abläufe im Manöver zwei zusätzliche Winschen an Deck unumgänglich. Sie würden hinter dem Steueremann auf das Deck montiert werden.

WENIG RAUM ZUM ARBEITEN

In der standardmäßigen Anordnung laufen sämtliche Schoten, Fallen und Trimmleinen in Kanälen unter Deck zurück auf die zwei Winschenpodeste mit jeweils sechs Stoppern seitlich am Niedergang und direkt vor den Steuersäulen. Der Rudergänger kann hier selbst schalten und walten, wie er möchte. Allerdings muss er sich dabei stets um Übersicht bemühen, und er ist gezwungen, die Manöver gut vorzubereiten. Zwischen Fallstopper und Winschen ist nur sehr wenig Platz, und ein Wuhling ist zudem schnell produziert, trotz der geräumigen Fallenschapps innerhalb der Winschenpodeste. Ist keine Hektik angesagt, funktionieren die Abläufe im Wesentlichen aber ordentlich. Die Saffier Se 37 Lounge ist auch ohne Einschränkung einhandtauglich.

Das Testboot wurde zudem mit zwei Elektrowinschen mit Rewind-Funktion →

DURCHDACHT BIS INS KLEINSTE DETAIL



AUSGEREIFT

Wellen und Ketten verbinden die Steuersäulen mit dem Ruderquadranen. Die Wege sind lang



DAUERHAFT

Der Wassertank ist unter der Koje im Vorschiff einlaminiert. Der Speicher fasst 120 Liter



FESTGESETZT

Die Kielbolzen werden überlaminiert und so vor Korrosion geschützt. Die Bilge ist extrem flach



ZUGÄNGLICH

Das freut den Mechaniker: Die Maschine ist von oben und von der Seite her bestens erreichbar



WOHLTUEND

Eine Duschbrause ist hinter einer Klappe am Heck versteckt – leider nur eine Option



Schlicht und offen. Der einfache, schnörkellose Innenausbau sieht keine Raumtrennung vor



ÜBERRASCHEND

Die Pantry ist größer und bietet mehr Funktionalität, als dies auf einem reinen Daysailer zu erwarten wäre



KOMPRIMIERT

Nur stehen kann man in der Nasszelle nicht. Ansonsten bietet das Bad den Komfort, den man auf Tourenyachten ebenfalls findet



UNTERHALTSAM

Anspruchsvolle Kunden können sich im Vorschiff einen Fernseher einbauen lassen. Viele Stauräume sind als Schubladen ausgeführt

ausgestattet. Damit ist es möglich, beide Winschen sowohl von Luv als auch von Lee per Knopfdruck zu bedienen, zum Beispiel die Fockschot auf der einen Seite und die doppelt geführte Großschot auf der anderen. Diese gehobene Annehmlichkeit ist freilich nur als Option und gegen entsprechenden Aufpreis erhältlich.

Saffier Yachts baut die Rümpfe als GFK-Sandwichkonstruktion im Vakuum-Infusionsverfahren mit Polyesterharzen. Unterhalb der Wasserlinie ist die Schale vollständig laminiert. Das Deck ist in Handauflage aufgebaut, ebenfalls mit Schaumkern. Im

Bereich des auf Deck stehenden Riggs wird das Kajütdach zudem mit Kohlefasergelegen verstärkt. Der breite Kielflansch steckt in einer Rumpfvorfahrung, und die Kielbolzen sind mit einem Feingewinde versehen. Das erlaubt es der Werft, den Anhang mit mehr Kraftschluss an den Rumpf zu setzen.

Auch werden bei Saffier die Kielbolzen in der Bilge nach der Montage und als Schutz gegen Korrosion nochmals komplett überlaminiert. Nachziehen sei nicht nötig, sagen die Hennevangens. Es könne aber gegebenenfalls erfolgen, indem das schützende Laminat einfach weggeschlagen würde.

Fest einlaminiert ist auch der Frischwassertank mit einem Volumen von rund 120 Litern. Der feste Speicher befindet sich unter der Koje im Vorschiff. Der Treibstofftank aus Edelstahl mit 65 Liter Volumen ist unterhalb des Cockpitbodens versteckt. Als Alternative zum Dreizylinder-Einbaudiesel von Yanmar mit einer Leistung von 30 PS könnte die große Saffier auch mit einem elektrischen Pod-Antrieb ausgestattet werden. Für den Einsatz als Daysailer wären die Leistungen und die Reichweite wohl ausreichend. Wählbar ist zudem, ob man das Boot mit oder ohne festen Seezaun haben möchte. Abhängig von

EIN TYPISCHER DAYSAILER. DIE FUNKTION IST WICHTIG, DIE OPTIK AUCH

dieser Entscheidung würde die CE-Entwurfskategorie von C (ohne Reling) auf B (mit Reling) hochgestuft.

WOHNEN MIT EINSCHRÄNKUNGEN

Dass die Saffier Se 37 Lounge als ausgewiesener Daysailer oder Weekender und ohne besondere Ansprüche ans Fahrtensegeln oder an lange Schläge geplant ist, zeigt sich im Besonderen unter Deck. Der einfache Innenausbau findet erst ab dem Kajütschott nach vorn statt. Wegen des besonderen Cockpitlayouts mit den nach vorn gezogenen Steuersäulen und den Cockpitduchten hinten ist ein wohnlicher Ausbau achtern konstruktiv auch gar nicht möglich.

Trotzdem: Unter Deck kann man ordentlich wohnen, wenn man zu zweit ist und bezüglich des Komforts Beschränkungen in Kauf nimmt. Stehen zum Beispiel kann man unter Deck nicht: Die maximale Höhe zwischen Salonboden und Kajütdach beträgt lediglich 1,47 Meter, und das auch nur gleich am Niedergang.

In gebückter Haltung kommt man in die recht großzügig angelegte, abgetrennte Nasszelle mit Toilette, Waschbecken und Duschoption. Hier findet man auch einen offenen Schrank für das Ölzeug. Ansonsten sind Stauräume unter Deck eher Mangelware, was mit dem Konzept und dem Einsatz als Daysailer erklärbar ist. Saffier verzichtet auf seitliche Ablagen und lange Schrankzeilen zugunsten einer komplett offenen, loftartigen Gestaltung.

Besondere Erwähnung verdienen auch die schön gemachten, gemütlichen Polste-

rungen, die in verschiedenen Farben und Bezugsmaterialien erhältlich sind. Im Vorschiff schlafen zwei erwachsene Personen sehr komfortabel. Zwei weitere können zudem bequem auf den Sofas übernachten, die Rückenpolster werden dazu entfernt.

ALLEIN AUF WEITER FLUR

Daysailer oder Weekender in der Größe um elf Meter oder mehr sind selten. Mit ihrem neuen Flaggschiff und dessen extravaganter Cockpitgestaltung bündeln die Yachtbauer von Saffier mutig eine Menge Alleinstellungsmerkmale; direkt vergleichbare Konkurrenzprodukte gibt es kaum. Deshalb ist auch eine marktrelevante Preiseinordnung schwierig bis unmöglich. Knapp 250 000 Euro verlangen die Holländer für ihr neues Flaggschiff, in der Grundausstattung. Den Preis könnte man vielleicht mit der etwa gleich großen, entsprechend gut gebauten und ähnlich hochwertig ausgestatteten J/121 E vergleichen, auch wenn die Boote kaum wirklich Parallelen haben. Die J ist ein wenig günstiger als die Saffier, liegt aber qualitativ auf Augenhöhe.

Die Brüder Hennevangens aus IJmuiden mochten sich noch nie am Mainstream orientieren und haben jetzt einmal mehr mit ihren ausgefallenen Ideen für reichlich Aufsehen gesorgt. Ob die Idee mit den weit nach vorn gezogenen Steuersäulen Schule machen kann, muss sich erst noch zeigen. Spannend ist das Konzept allemal und gekonnt realisiert obendrein.

MICHAEL GOOD



LAUSCHIG

Zum Segeln mit Gästen und im Hafen wird der Lounge-Bereich mit Polstern ausgelegt. Einen Cockpittisch gibt es als Extra



PROPHYLAKTISCH

Eine zusätzlich anbaubare Sprayhood schützt vor Wind und Wetter. Im Test segelte das Boot aber erstaunlich trocken