

FOCUS

Saffier Yachts
di Nico Caponetto

Presentato al Boot di Düsseldorf, l'ultimo nato del cantiere olandese ha riproposto le affascinanti linee della gamma Elegance. Con una interessante novità: la propulsione elettrica.

SAFFIER

SE27

Leisure





La forza di attrazione di questa barca, così come quella degli altri modelli della gamma, è la sua elegante bellezza. L'abbiamo osservata a lungo, sul basso invaso che la sosteneva durante l'esposizione al salone di Düsseldorf, ammirandone le linee filanti, la tuga appena accennata, il lungo bompresso che sottolinea la finezza delle sezioni di prua. Ma ben oltre il valore estetico di questo daysailer, ciò che ha suscitato molto interesse sono i dati progettuali - per esempio il rapporto peso/superficie velica - che lasciano immaginare l'alto livello delle prestazioni a vela.

Non di secondaria importanza, ad alimentare l'appeal del Saffier SE 27 è pure la sua propulsione meccanica, completamente elettrica, affidata a un Torqeedo 4.0 POD alimentato da batterie Power 48-5000: un sistema che garantisce un'autonomia tra le 6 e le 8 ore. Il cantiere offre anche l'opzione di uno Yanmar 2YM15, un Diesel da 14HP, tuttavia, considerando la vocazione al day sailing della barca, il fatto che il propulsore elettrico pesi 40 chili in meno e che non comporti alcun consumo di nafta, ponendosi pure come un propulsore altamente ecologico, fa sì che la scelta quasi non si ponga.

Vediamo quindi i numeri. Lungo 8,20 metri e con un peso di 1.900 chili, il Saffier 27 ha una superficie velica di 49 metri quadrati, con un fiocco autovirante di 14 metri quadrati. Ma già con un genoa al 108% i metri quadrati di tela a prua diventano 18, mentre si può contare su un gennaker di ben 66 metri quadrati. Una superficie potente, quindi, affidata a una carena dalle linee altamente idrodinamiche con uscite pulite e con poco peso a poppa a garanzia di un trascinamento ridotto. Altrettanto potente, il momento raddrizzante è generato dai 750 chilogrammi della zavorra posta nella deriva standard e, soprattutto, dai 1.000 della versione race.

A conforto delle nostre supposizioni, proprio mentre scrivevamo il nostro focus, è arrivata una prima comunicazione dal cantiere, che è riuscito a eseguire qualche breve test in mare prima del blocco dovuto al dilagare del Coronavirus. Messa in



Scheda tecnica

Lunghezza f.t.	m 8,20
Larghezza massima	m 2,60
Rapporto lunghezza/larghezza	3,1
Pescaggio standard	m 1,4
Pescaggio deriva race	m 1,60
Dislocamento	Kg 1.900
Zavorra standard	Kg 750
Zavorra deriva race	Kg 1.000
Tipo di armamento	sloop
Albero: alluminio con due ordini di crocette (optional in carbonio)	
Boma alluminio (optional in carbonio)	
Vang	rigido
Bompresso	strutturale
Sartieme	in tondino
Verricelli	4 Harken ST35.2
Superficie randa	mq 24
Superficie fiocco autovirante	mq 15
Superficie genoa 108%	mq 18
Superficie gennaker	mq 66
Superficie Code 0	mq 51
Motorizzazione standard	Torqueedo 4.0
Tipo di trasmissione	POD
Capacità serbatoio carburante	40 litri
Capacità serbatoio acqua	80 litri
Altre motorizzazioni	Yanmar 2YM15
Prezzo base con motore Torqueedo	74.500 Euro (Iva esclusa)
Progetto	Dean Hennevanger
Costruttore	Saffier Yachts www.saffieryachts.com
Importatore	Settemari Yacht www.settemariyacht.it
Categoria di progettazione CE	C





acqua a IJmuiden, in Olanda, la barca ha fatto registrare, sotto gennaker con vento fra i 24 e i 28 nodi, velocità medie di 13 nodi, con una notevole punta massima a 20,4.

Tornando alla nostra visita a bordo, l'estrema pulizia della coperta mette in evidenza anche la semplicità delle manovre. Il timoniere può governare da solo utilizzando scotte e drizze rinviate in pozzetto ai

due winch più arretrati sul paramare. E quando a riva vanno gli asimmetrici, due winch più avanzati lavorano sulle scotte prima rinviate su bozzelli collocati a poppavia del timoniere.

Gli interni sono più che essenziali. Ma quanta cura artigianale nella realizzazione di questo unico spazio, la stessa che si coglie nelle rifiniture esterne. Il tutto si risolve in due panche a murata e una cuccetta a "V" all'estrema prua sotto la quale, volendo, si può collocare un wc chimico. Come dire, insomma, che si tratta sicuramente di un daysailer, ma siamo sicuri che potremmo rifuggire dalla tentazione di almeno una notte in rada?