

# ⚡ De nieuwe norm

## Boottest Saffier Se 27 Leisure

**S**affier Yachts is een van de succesvolste werven van ons land. Een nieuw model van het IJmuidense bedrijf lijkt alle zeilers altijd rechtstreeks in het hart te raken. Daarom zijn bijna alle nieuwe modellen kassuccessen die belangrijke prijzen winnen. De nieuwe Saffier Yachts Se 27 Leisure met Torqeedo elektromotor lijkt alle elementen in zich te verenigen voor een nieuw succes.

### Werk

Op een relatief klein oppervlak van 1200 vierkante meter bouwt de werf van de gebroeders Hennevanger dik zestig zeilboten per jaar. Tegenwoordig worden er veel exemplaren geëxporteerd naar verre landen. Vooral in de USA winnen de daysailers aan populariteit. Saffier Yachts pikt als 's werelds grootste producent van dag- en weekendzeilers een aardig graantje van de markt mee. De werf is gespecialiseerd in het goed doordenken van de boten en daar ligt de levenslange

zeilervaring van de broers Dennis en Dean aan ten grondslag. Het gaat vaak om oplossingen om een boot efficiënter te produceren of simpeler af te werken. Een voorbeeld zijn de beklede panelen in het interieur. Onzichtbaar met klittenband vastgezet, zorgen ze voor uitstekende toegankelijkheid van essentiële onderdelen zoals het roer, de onderdeks verlopende lijnen en schoten en de laadinstallatie voor de elektromotor.

### Groots en meeslepend

Als je de lijnen van de Se 27 Leisure bekijkt, kun je daar duidelijk de contouren van de grotere Saffier Se 37, herkennen. Ook de 27 heeft een kaarsrechte boeg met geïntegreerde boegspriet waarin plek voor de Code Zero op rolsysteem is gemaakt. Ook geleend van de 37 zijn de vlakke, brede spiegel en de ondiepe rondspant romp, die tegenwoordig op de meeste snelle jachten wordt toegepast. In tegenstelling tot de 37 is >>>





## Elektrische aandrijving

In de Saffier Se 27 Leisure is gekozen voor een Torqeedo Cruise 4,0 FP, een 4kW fixed podmotor met klapschroef. De accu is een Torqeedo Power 48-5000, een compacte Lithium accu voor het 48V systeem. De 16 kilo wegende podmotor, de 35 kilo van de accu en de vier kilo zware lader wegen samen 55 kilo en dat is aanzienlijk minder dan een traditionele aandrijving met een dieselmotor. De topsnelheid met de Torqeedo motor is 6,8 knopen bij 4,4 kW verbruik. Vaar je iets rustiger, ongeveer 10 km/u, dan heb je maar 1,5 kW verbruik en kun je dit probleemloos bijna vier uur achter elkaar volhouden, voordat je een laadplek op moet zoeken. Een ander voordeel is dat het systeem heel eenvoudig is in te bouwen.



## Elektrisch varen



het stuurwiel niet bij de kajuitopbouw, maar op 2/3 van de kuip geplaatst. De constructie van de Saffier is onberispelijk. De boten worden met de beste materialen onder vacuüm gebouwd met vinylesterhars als bindmiddel voor het laminaat. Waar mogelijk is het laminaat opgebouwd in een sandwich met een divynycel kern. Dat resulteert in een strakke, maximaal lichte en degelijke constructie. In de testboot zijn -zoals gebruikelijk - alle denkbare opties verwerkt. Een standaard boot mist de carbon mast, rod rigging, carbon Elvstrom zeilen, elektrische rewind lieren en veel andere opties, die het zeilen op de SE 27 tot een groots en meeslepend feest maken.

### Zeilgarderobe

Ook de afwerking is goed. De indeling weerspiegelt de wensen van de moderne zeiler. Die wil een mega kuip met zonnebed, solo of tenminste shorthanded kunnen zeilen, een compacte overnachtingsmogelijkheid en een strakke simpele lijnvoering. Aan al deze aspecten is door Saffier gevolg gegeven. De boot is modern gelijnd, de schoten, vallen en trimlijnen lopen onderdeks, de zeilvoering met keefok is effectief en het kajuitje is laag, maar geschikt voor een overnachting en het bereiden van een kop soep. Als bonus heb je het kenmerkende Saffier windscherm, waardoor je beschut tegen de wind kunt zitten. Van buiswater zul je op dit jacht geen last hebben. Daar komt bij dat de boot zeer stabiel is door

een groot oprichtend moment en dat komt de veiligheid natuurlijk ten goede. In de standaard versie (met 1,40m diepgang) heeft de kiel een ballastaandeel van 47%. De race versie steekt 1,60 en heeft 39,5 % ballastaandeel. Aan de wind heb je met grootzeil (24m<sup>2</sup>) en fok (15m<sup>2</sup>) totaal 39m<sup>2</sup> zeiloppervlak. Ruimwinds kom je met de Code Zero (51m<sup>2</sup>) op 75m<sup>2</sup> en als je kiest voor de gennaker (66m<sup>2</sup>) kom je zelfs op 90m<sup>2</sup> voortstuwingsoppervlak.

### Dronken

Op de zonnige testdag bleef de wind beperkt tot 12 knopen, een dag voor champagnezeilen. De boeg heeft een smalle entree voor goede aan-de-windse eigenschappen en achterin is het onderwaterschip vrij vlak gehouden voor snelheid op de ruimere koersen. Samen met het zeiloppervlak voorspelt dat uitstekende zeileigenschappen en daarin stelt de Saffier ons niet teleur. Aan de wind zeilen voelt de boot degelijk aan, ze snijdt prima door de golven en kiest een vrij vaste hellingshoek die prettig aanvoelt. Zittend op de kuiprand stuur je met de pink en dan lijkt zeilen gemakkelijker dan ooit. De snelheid ligt dan rond de 8 knopen bij amper 10 knopen wind. Als de Code Zero wordt uitgerold, krijg je een Halleluja gevoel. Fluisterstil accelereer je richting de dubbele cijfers op het log en dat geeft het gevoel alsof je door een jet-aandrijving wordt ondersteund. Als je zo vaart heb je geen champagne nodig, dan word je vanzelf dronken van plezier.

### De Stille Boot.

Saffier Yachts werkt voor de elektrische aandrijving samen met De Stille Boot, een bedrijf dat zich al meer dan 15 jaar uitsluitend bezig houdt met elektrische aandrijvingen. In 2014 werd het Friese bedrijf importeur werd van het kwaliteitsmerk Torqeedo. In Zuid-Duitsland werken bij Torqeedo ruim 200 mensen aan de innovatieve elektrische aandrijvingen, onder andere met andere kwaliteitsbedrijven in de buurt zoals BMW. Torqeedo gebruikt voor sommige aandrijvingen de lithium accu van de BMW i3. Aan deze accu zijn de ontwikkelingen in accutechniek zichtbaar, want toen de i3 werd geïntroduceerd, had de accu 20kW vermogen. Amper vijf jaar later was dit verdubbeld tot 40kW. De link met de andere branches zoals automotive, maakt Torqeedo uniek en laat verschillende branches van de nieuwste ontwikkelingen profiteren. Veel software en motorkennis komt van voertuigen die al heel lang elektrisch worden aangedreven zoals vorkheftrucks, brommers en scootmobielen. Door deze samenwerking gaan de ontwikkelingen steeds sneller en Torqeedo loopt hierin voor de watersport voorop.

#### Terugverdienen

Een nadeel van elektrisch varen was altijd de prijs. Marcel Schaap van De Stille Boot merkt op dat vooral als je veel vaart, je de installatie gemakkelijk terug verdient. De elektrische outboards zijn weliswaar duurder dan die op benzine, maar in vergelijking met

een dieselmotor, zoals bij een Saffier, is dat prijsverschil er niet. Elektrisch heeft lagere onderhoudskosten, want je hebt maar een keer per 5 jaar een kleine beurt nodig. In Amsterdam betaal je 40% minder liggeld voor elektrische boten en de stroomkosten per kilometer varen zijn aanzienlijk lager dan de benzinekosten. Reken daar de bedrijfszekerheid bij en je begrijpt waarom elektrisch varen zo populair is. Het is volgens Schaap een investering in de toekomst en hij ziet dat de markt voor elektrische voortstuwing de laatste jaren enorm is gegroeid. Volgens De Stille Boot wordt elektrisch varen de nieuwe norm. ⚡

Lengte (m.)	8,20
Breedte (m.)	2,60
Diepgang (m.)	140-160 cm
Zeiloppervlak a/d/ wind (m <sup>2</sup> )	39
Doorvaarhoogte (m.)	12,00
Waterverplaatsing (kg.)	1.900
Motor pk (kW)	4 kW
Torqeedo Cruise 4.0 FP	
CE-ontwerpcategorie	C
Vanaf-prijs (incl. btw)	€ 90.145

#### Meer informatie:

[www.safferyachts.com](http://www.safferyachts.com)  
[www.destilleboot.nl](http://www.destilleboot.nl)