

**SAFFIER SE 27 LEISURE**

Lengte over alles (incl. spriet)	9,05 m
Breedte	2,60 m
Diepgang	1,40 m
Waterverplaatsing	1,9 m <sup>3</sup>
Zeiloppervlak	39 m <sup>2</sup>

Saffier Se 27 leisure

# VERFIJND VAKMANSCHAP

Zijn er nog niet genoeg dagzeilers? In aantallen misschien wel, maar de Saffier Se 27 leisure toont aan dat er altijd ontwikkeling zit in de markt, ondanks al eerder behaalde hoogtepunten. De nieuwe 27-voeter is tegelijk agressiever én verfijnder dan alle andere Saffiers tot nu toe.

Tekst MARINUS VAN SIJDENBORGH (marinus@zeilen.nl) Foto's LAURENS MOREL



**N**og voor het eerste bouwnummer het water raakte, waren er al achttien verkocht, stelt Dennis Hennevanger van Saffier Yachts. Samen met zijn broer Dean runt hij de Saffier-werf in IJmuiden. De nieuwe Saffier Se 27 leisure werd voor het eerst aan het publiek gepresenteerd in Boot Düsseldorf. De 27-voeter vormt een nieuwe stap in het oeuvre van de dagzeilerwerf. In principe hanteert Saffier twee lijnen: de klassiekere Saffier classic-lijn (Sc) en de modernere Saffier elegance-lijn (Se). Waar de Saffier Se 26 eerst tot de moderne lijn behoorde, schuift hij nu op naar de classic-lijn, waar hij beter op zijn plek is. De nieuwe 27-voeter komt in zijn plaats naast de Saffier 37 en 33, waar hij thuishoort. Naast de 27 ziet de 26 er inderdaad ouderwets uit. Genoeg over klassiekers; de werf baarde vorig seizoen vooral opzien door een prachtige, zeer moderne 37-voets dagzeiler te bouwen (zie ook Vaartest in *Zeilen* 10/2018). Een grote stap voor Saffier,



waarbij de werf het concept 'dagzeiler' tot in de puntjes verfijnde. Die verfijning, die doen ze bij de Saffier se 27 nog even dunnetjes over.

#### Geen weerstand

In lichte wind vaar ik met Kay Heemskerk van Saffier de box uit; er staan slechts zes knopen wind op de klok, maar er wordt meer wind verwacht. Door het vlakke onderwaterschip en de smalle, diepe kiel draait de boot gemakkelijk de hoek om. De boot is standaard uitgerust met een Torqeedo 4.0 POD, waarbij de elektromotor als een saildrive aan het eind van een vinnetje onder water steekt. Met de optionele klapschroef is het een subtiel geheel. Een flinke 48-volts Lithium-accu laat je,

- 1 Door de elektromotor heb je direct voortstuwing ter beschikking.
- 2 Standaard uitgerust met keerkok.
- 3 Een opening in het deksel voor de lijn zou fijn zijn. De voetrail mag ook wat hoger.
- 4 De kuiprand zit zowel met als zonder kussen prima.
- 5 Strakke maar praktische kuipindeling.



afhankelijk van de weersomstandigheden, zo'n vijf uur lang op een kruissnelheid van een kleine vijf knopen varen. "Maar eigenlijk heb je dat niet nodig," zegt Heemskerk, "omdat er voldoende zeil is om ook bij weinig wind te zeilen."

#### Bijna windsnelheid

We varen de haven uit en voegen de daad bij het woord. Met een druk op de knop hijs ik het grootzeil. De boot wordt standaard uitgerust met twee reguliere Harken-lieren, maar kan worden voorzien van elektrische *rewind*-lieren, waarmee je (zoals de naam al suggereert) ook kunt vieren. Net als bij de Saffier 37 hebben de elektrische lieren twee standen: langzaam en snel, of langzaam heen en terug. Terugdraaien kan overigens alleen als er voldoende druk op de lijn staat. Het Elvstrøm-laminaat glijdt over gelagerde karren soepel de lucht in. Hier heb je geen elektrische lier voor nodig, maar het kan en we zitten tenslotte op een luxe boot, dus we doen het. Ook rollen we de code 0 uit. "Dat is een uitprobeersel van Elvstrøm, een kabelloze code 0," licht Heemskerk toe. De zeilen vangen direct wind en nog voor we goed en wel zitten, glijdt de boot aan de wind met 5,5 knopen over het

vlakke water. Da's rap bij maar 6,5 knopen wind! Buiten de pieren vallen we af. Hoewel deze code 0 bedoeld is om ook op ruimere koersen goed te werken, doet hij nu niets meer; door een beetje stroom en het beetje snelheid dat we hebben, varen we de schijnbare wind nagenoeg dood.

#### Singlehanded

De boot is zo ingericht dat je in je eentje kunt zeilen. De stuurpositie is niet zo extreem als bij de 37, waar de stuurwielen tegen het kajuitschot zijn geplaatst, maar alle lijnen zijn wel naar één punt geleid. De grootschoot is door *german sheeting* naar beide boorden gebracht. De schoot van de keerkok zit alleen aan bakboord. Zo kun je de schoten elk continu op een lier laten staan. In de kuiprand op beide boorden zijn twee knoppen aangebracht: een voor de lier aan bakboord en de ander voor de lier aan stuurboord. Zo kun je dus vanaf de hoge kant de lier aan de lage kant bedienen. Dat heeft wat gewenning nodig, als je actief wilt varen. "Je kunt ze natuurlijk ook gewoon handmatig bedienen," zegt Heemskerk. Voor lijnen zijn voor het eerst twee vakjes per kant voorzien. "Eén voor de vallen en het andere voor de trimlijnen. Dan raken ze niet in de knoop."

▲ De boegspriet mag ook standaard zijn; hij vergroot de zeilmogelijkheden flink.  
▼ Ook als stuurman/-vrouw kun je uitstekend blijven zitten onder helling.



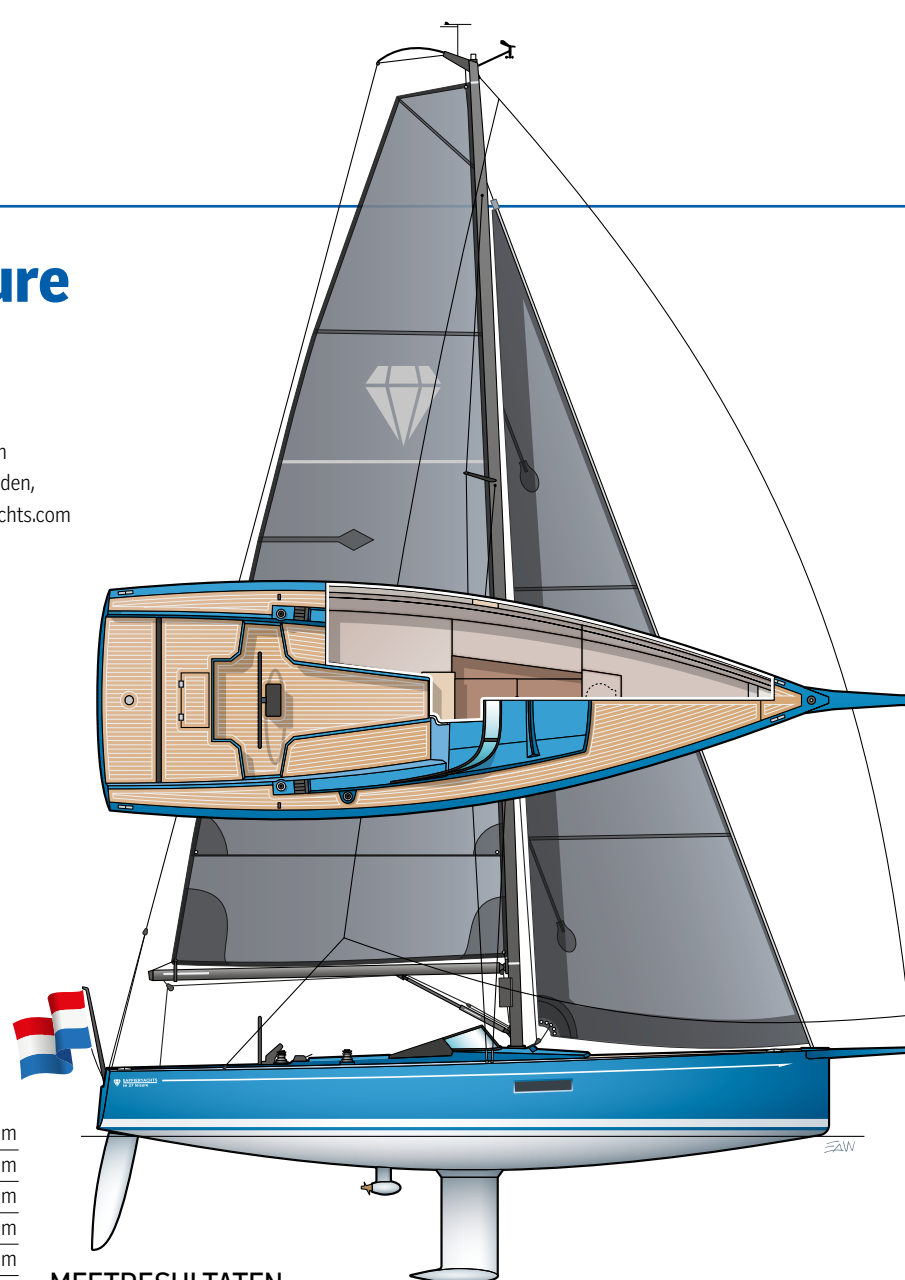
#### Aan de wind

We rollen de code 0 op en varen op de fluisterstille motor naar het eerstvolgende veld waar we rimpeltjes zien, om daar een stukje aan de wind te varen. We strijken de code 0, want die levert alleen maar weerstand op en zorgt voor zoveel turbulentie dat de koerstelltales in de fok niet bruikbaar zijn. Daarna rollen we de keerkok uit. De boot heeft – zoals ik had verwacht – geen voelbare druk op het roer. Bij de andere modellen was het al nauwelijks voelbaar, maar bij dit model voel je niets. Het idee erachter is dat weerstand snelheid kost. Sommige zeilers vinden dit fantastisch, maar zelf houd ik wel van



# Saffier Se 27 leisure

**Ontwerp** Saffier Yachts en Satellite Yacht Design  
**Bouw** Saffier Maritiem, IJmuiden, www.saffieryachts.com  
**Leverancier Nederland en België** Saffier Yachts, IJmuiden, +31255512860, info@saffieryachts.com, www.saffieryachts.com



## SPECIFICATIES

Lengte over alles (Loa)	9,05 m
Lengte romp	8,20 m
Lengte waterlijn (Lwl)	7,40 m
Breedte romp (Bmax)	2,60 m
Masthoogte boven waterlijn	12 m
Diepgang standaardkiel	1,40 m
Diepgang ondiepe kiel	1,05 m
Diepgang diepe kiel	1,60 m
Waterverplaatsing leeg	1,9 m <sup>3</sup>
Ballastgewicht	750 kg (39% ballast)
Ballastgewicht ondiepe kiel	850 kg (42% ballast)
Zeiloppervlak grootzeil/keerfok/asymm. spi 24/15/66 m <sup>2</sup>	
Tuigmaten I/J/P/E	9,75/3,17/9,75/3,70 m
Motor	Torqeedo POD 4 kW elektromotor (brandstofmotor optie)
Capaciteit motoraccu	104 Ah/5 kWh (48V)
Lengte bed voor/achter	2,13/2,67 m
Effectieve lengte* bedpunt	1,65 m
*gemeten vanaf minimaal 30 cm voetbreedte p.p.	
Vrijboordhoogte kuip/voordek	0,70/0,80 m
Toilet (optie)	1
Slaapplaatsen	4
Ontwerpcategorie	CE C
Prijs (incl. 21% btw)	vanaf 93.775 euro
Standaardluxeprijs	121.678 euro (+30%)

De standaardluxeprijs is berekend ten behoeve van de prijsvergelijking. Hierbij zijn alle extra's berekend die wij (nagenoeg) onmisbaar achten of waarvan wij zeer waarschijnlijk achten dat de koper deze zal aanschaffen. In de standaardluxeprijs zijn berekend lazybag, rolfokhoes, uv-strook rolfook, cabrio windscherm, kuipkussens, rugkussens, vlaggenstok, klapschroef, zwemladder, ankerpakket, koellade, chemisch toilet, gennakerpakket en boegspriet, Raymarine i70s log, diepte- en windmeter, kompas, walstroominstallatie, 100Ah 12V accu, 12v stopcontact, Windex en rodkicker.

## MEETRESULTATEN

**Testomstandigheden** Noordzee bij IJmuiden, 8-12

knopen/3-4 beaufort, vlak water

**Theoretische rompsnelheid (trs)** 6,7 knp

### Onder zeil

Windhoek (schijnbaar)	Snelheid	trs
25 graden	6,2 knp	92%
30 graden	6,5 knp	97%
40 graden + code 0	6,5 knp	97%
65 graden + code 0	7,7 knp	115%
90 graden + code 0	7,0 knp	104%
110 graden + gennaker*	7,7 knp	115%
120 graden + gennaker*	8,6 knp	128%
130 graden + gennaker*	9,3 knp	139%

\*wind aangetrokken tot 15-18 knp

Kruishoek: 88°

(verschil kompascoers aan de wind/aan de wind)

### Op de motor

<b>kruissnelheid</b>	<b>4,7 knp</b>
Kajuitingang	83
Kuip	85
<b>volle kracht</b>	<b>6,7 knp</b>
Kajuitingang	89
Kuip	92
dB(c) 80 stil – 90 normaal – 100 luid	

## BEOORDELING

Ontwerp	▲▲▲▲▲
Zeileigenschappen	▲▲▲▲▲
Zeilcomfort	▲▲▲▲▲
Bedieningsgemak	▲▲▲▲▲
Gedrag op motor	▲▲▲▲▲
Staan want	▲▲▲▲▲
Lopend want	▲▲▲▲▲
Ergonomie aan dek	▲▲▲▲▲
Beslag	▲▲▲▲▲
Roer, constructie & effect	▲▲▲▲▲
Kwaliteit bijgeleverde zeilen	▲▲▲▲▲
Interieur	▲▲▲▲▲
Interieurafwerking	▲▲▲▲▲
Kombuis	n.v.t.
Slaapaccommodatie	▲▲▲▲▲
Toilet	▲▲▲▲▲
Bergruimte	▲▲▲▲▲
Ergonomie binnen	▲▲▲▲▲
Plaatsing tanks en accu's	▲▲▲▲▲
Motorinbouw	▲▲▲▲▲
Constructie kiel	▲▲▲▲▲
Ventilatie	▲▲▲▲▲
Waterafvoer (bilge)	▲▲▲▲▲
Prijs-productverhouding	▲▲▲▲▲

0 = slecht tot 5 = zeer goed

een beetje druk op het roer. Respons is er overigens ruim voldoende: als ik met één vinger het stuurwiel aanraak en het een paar centimeter verplaats, zie ik de boeg direct opschuiven: instant reactie. We varen de boot op een koers van dertig graden aan de wind op 5,6 knopen – met zes knopen ware wind op de klok geen sinecure. Met vijftien graden helling trekt de brede spiegel een aardige kuil in het water, maar dat kan de boot niet deren – en ik voel er ook niets van op het roer. Bijna even hard zeilen als de windsnelheid, met slechts een vinger aan het roer én een zonnetje erbij, wat wil een mens nog meer?

### Laag

“Lunch!” roept Dennis Henevanger vanaf de volgboot. Het plaatje klopt helemaal. “Zo moet het ook een beetje zijn toch? Een jas en lunch mee, lekker zeilen, voor anker een broodje eten, iemand inhalen en weer terugzeilen!” Ik gooi het ietwat uit de toon vallende cqr-anker vanaf de boeg in een paar meter water. De ankerlijn beleg ik op de kikers voor. Voor de rest van de lijn zou het mooi zijn als er een uitsparing in het ankerbakdeksel zat, dan kun je de overtollige lijn goed kwijt. De boot is CE-C gekeurd, onder andere omdat er geen zeereling op zit. Hoewel het (optionele) Esthec-scheepsdek uitstekend antislip is, zou de voetrail wel iets hoger mogen zijn

dan de anderhalve centimeter die hij nu is. Anders dan aan de fokkenschoot kun je je voorop nergens vasthouden. Toegegeven, met een goede voorbereiding hoeft je vrijwel nooit op het voordek te zijn, maar als er een beetje golfslag is, sta je hier niet zo stabiel.

### Luxe

Net als bij de 37 is er een flink zonnedeck op het achterschip gecreëerd. De overloop loopt weliswaar dwars door het zonnedeck, maar daar kun je uitstekend naast liggen. Zowel bij de kajuitingang als bij de stuurpositie zijn vanuit de mal bekerhouders gemaakt, zodat je een blikje of flesje weg kunt zetten. Het cabrio-windscherm is optioneel. Op het kajuitdak tussen kuip en windscherm zou wat mij betreft nog een slingerlat geplaatst kunnen worden, zodat je bijvoorbeeld je zonnebril even veilig weg kunt leggen. Voor het gemak is er een lazybag verkrijgbaar, die je eenvoudig en elegant tijdens het zeilen naar het zeil toe kunt trekken. Ik hap in een broodje, probeer de kuiprand annex rugleuning uit en concludeer dat die zowel zonder als met kussen prima zit.

### Precisie-instrument

Met een paar knopen meer wind gaan we ankerop en zeilen we aan de wind richting de kust. De kussens van het achterdek kunnen tijdens het zeilen blijven liggen,

## Deze boot stuurt zo mogelijk nog preciezer dan een planerend zwaardbootje, maar dan met een stuurwiel

maar we komen om te zeilen, dus die gaan naar binnen. Gezeten op het gangboord zijn de telltales uitstekend te zien en ook met twee vingers aan het roer luistert de boot zeer precies. Als oud-zwaardbootzeiler ben ik gewend gevoelige boten te sturen met helmstok. Deze boot stuurt zo mogelijk nog preciezer dan een planerend zwaardbootje, maar dan met een stuurwiel. Dat is wennen. Ik trek de overloop op de hand iets naar loef – hij is voldoende vertraagd voor handmatig aantrekken bij deze wind. De boot stabiliseert eenvoudig; het log blijft staan op 6,5 knopen boot-snelheid bij dertig graden aan de wind. Bij slechts 8,5 knopen wind! De optionele koolstof mast is met behoorlijk wat voorbuiging op de boot gezet. Met de flink vertraagde



▲ De rompmal van de Se 27 met daarin het testinterieur.  
 ◀▲ Bakboord, achter de hondenkooi. De service-accu is netjes en degelijk vastgezet.  
 ◀ Stuurboord, achter de hondenkooi. Walstroominstallatie en laders zijn degelijk geïnstalleerd.





1 2



3



5

1. Elegant en modern interieur, met (optionele) indirecte verlichting.
2. Het bed voor is 2,17 meter lang, maar wat krap voor twee lange mensen naast elkaar.
3. Chemisch toilet mooi weggewerkt onder het bed.
4. Nu zit je nog klem; in de volgende bouwnummers komt er 10 centimeter zithoogte bij.
5. De kielbouten onder de vloer zijn ingelamineerd.

hekstap, die ook bij de stoppers uitkomt, kan ik de masttop kromtrekken en de top van het zeil eenvoudig openzetten. Heemskerk kondigt een klein beetje meer wind aan; de boot helt nauwelijks en versnelt een paar tienden knoop. De Saffier voelt lichtvoetig, stijf, direct en snel aan. Heerlijk om mee te varen.

### Verdegewicht

Dat lichte gewicht voel je in reactie, maar je ziet het ook af aan de blokken en het beslag. Daarvoor is de kleinst mogelijke maat genomen – niet zwaarder dan noodzakelijk – als op een wedstrijdboot. De boot wordt gebouwd met vacuüminfusie, in glasvezel en ISO-npg polyesterhars, voorzien van een sandwich-constructie met Divinycell pvc-schuim. Rond de kiel en andere zwaarbelaste delen is het laminaat versterkt. De optionele boegspriet (“maar we hebben hem nog niet een keer zonder verkocht”) is van koolstof. Ook in het dek is koolstof verwerkt, omdat de vorm ervan niet veel stijfheid biedt.

### Als een huis

Onze testboot is voorzien van de diepe kiel van 1,60 meter. Het ballastgewicht, een bulb van 750 kilo, is even zwaar als op de 1,40-meterversie. Alleen bij de ondiepe kiel, die 1,05 meter steekt, is de boot voorzien van 850 kilo ballast. Ook is de ondiepe versie voorzien van twee roeren. Met een ballastpercentage van respectievelijk 39 en 42 procent is de boot zeer stabiel. De werf stelt dat de breedte en het vlakke onderwaterschip door de vorm ook bijdragen aan de stabiliteit, maar als dat al zo is, merk je daar niets van. Maakt niet uit, het kielgewicht levert in z'n eentje ruim voldoende.

### Gas op de plank

We hijsen de code 0 weer en trappen de boot op zijn staart. Elke knoop wind die erbij komt, zien we terug in snelheid. Met de code 0 erop gaan we bij slechts negen knopen ware wind al over de rompsnelheid van 6,7 knopen! Hoewel het zog nog nauwelijks loslaat van de boot, gaan we dus al over de grens; de boot geeft z'n rol als

waterverspreider op en gaat een beetje glijden. Ik stuur verder op, naar negentig graden aan de schijnbare wind. Een vlaag komt in en de boot versnelt nog verder, naar 7,5 knopen. Dan helt de boot nog meer ten teken dat het genoeg is en hij loeft uit zichzelf op. “Toch wat te veel van het goede voor de code 0, deze koers en deze wind,” zegt Heemskerk, terwijl hij de schoot viert. De boot loopt langzaam uit het roer en het voorzeil klappert. Ik gooi de grootschoot open en stuur af. Nog voordat ik de uiterste roerstand heb bereikt, komt de boot alweer terug. Dat ging makkelijk en beheerst.

### Dubbele cijfers?

Even later hijsen we ook de gennaker. “Bij een proefvaart van de week hadden we zeventien knopen wind, toen gingen ze met spi zo'n twaalf knopen,” vertelt Heemskerk. Da's bijna de dubbele windsnelheid, dus dat verwacht ik nu helaas niet. De wind wakkert aan en we zeilen met meer druk. Ik zie zelfs een vlagje 16 langskomen, misschien krijgen we toch nog planeerplezier. Ik stuur achter de gennaker aan, maar probeer tegelijkertijd zo veel mogelijk druk te pakken. Vrij gemakkelijk komt het log boven de acht knopen uit. Ik zie een paar vlagen aankomen en val iets af. Het log loopt op, 8,9... 9,0... 9,3! Fantastisch!

### Slee

Eenmaal terug in de haven bekijk ik de Saffier Se 27 eens van een afstandje. In vergelijking met zijn soortgenoten is de boot breed en vlak, als een soort slee of een volumineuze surfplank. De lange waterlijn houdt nét de spiegel en het neusje vrij van het wateroppervlak en de gangboorden komen tamelijk recht uit het water. Goed voor veel binnenruimte in de breedte, maar niet in de diepte. Tel daar de geringe waterverplaatsing, het lage vrijboord en de vlakke opbouw bij op en je weet: dat wat je boven water ziet, moet alle binnenruimte



### TOFINOU 8

Al wat langer op de markt (zie Vaartest Zeilen 11/2010), daardoor klassieker van rompvorm en derhalve minder ruim benedendeks. Behoudender getuigd en iets zwaarder dan de Saffier, maar met soortgelijk luxegevoel, onder andere door de aanwezigheid van glanzend gelakt hout. Voorzien van uitschuifbare boegspriet en keefok. Ook verkrijgbaar met klapkiel. Iets duurder dan de Saffier.

Lxbxd	8x2,53x1,70 m
Waterverspreiding	2,3 m³
Zeiloppervlak	22 + 13 m²
Prijs vanaf	100.000 euro
www.tofinou.com	



### A27

Op het eerste gezicht cijfermatig soortgelijk, maar iets minder breed en voorzien van meer zeil voor krachtiger prestaties in minder wind. Veel minder comfortabel aan dek, nauwelijks accommodatie onder dek door sportief concept. Standaard gebouwd in koolstof en voorzien van elektromotor. Vanafprijs iets hoger dan de Saffier. (In eerste instantie is de A27 op de markt gezet als B27.)

Lxbxd	8,18x2,40x1,75 m
Waterverspreiding	1,7 m³
Zeiloppervlak	31 + 15 m²
Prijs vanaf	98.500 euro
www.a-yachts.info	

herbergen. Kortom: pas op je hoofd als je de boot in stapt. Om het zitcomfort te vergroten – in de testboot moet ik nog onderuitgezakt zitten – worden de banken tien centimeter verlaagd, zodat je je hoofd niet stoot. Dat gaat ten koste van de berg ruimte, maar die heb je op een échte dagzeiler toch nauwelijks nodig.

### Nooit meer motoronderhoud

Toilet, kombuis en koelkast zijn optioneel, evenals de instrumenten, de serviceaccu, de indirecte verlichting en de ramen in het vrijboord. De serviceaccu is overigens een verplichte optie als je ook instrumenten wilt – dus die neem je sowieso. De afwerking binnen is buitengewoon netjes. “Er komt nog een kastje extra in voor kleine spullen,” zegt Heemskerk. Hennevanger licht toe: “Mensen vinden het fijn om bij de motor te kunnen – ook al hoeft dat eigenlijk niet – dus we maken de koelkast demontabel, zodat ze erachter kunnen kijken.”

### Onder de motorkap

Achter de schotten in de hondenkooi kun je in het hart van de boot kijken. Alle lijnen die onder de kuiprand doorgaan naar achteren komen hier samen. De lijnen met

vertraging zijn benedendeks met Barton-blokken vastgezet. Eenvoudig, doeltreffend en goedkoop, maar als je bovendien overal Harken hebt gemonteerd, waarom zou je dan onderdeks iets anders doen? Ik geef toe, het loopt er onder de testomstandigheden in elk geval niets minder soepel door. Het kan dus nóg soepeler.

De accu's zijn netjes zeevast geplaatst en het installatiewerk is uitstekend uitgevoerd. Ook de elektra is precies volgens de regels aangelegd. Opvallend detail tussen zoveel moois is dat het ‘ronde hoekje’ van het schotje eerst gewoon recht is gezaagd, waardoor de ronde hoek niet veel nut heeft. De bedden voor zijn met 2,17 meter groot genoeg voor de lange Nederlander; de efficiënte lengte (met 30 centimeter voer ruimte per persoon) is slechts 1,65 meter. Maar zolang je niet allebei lang bent, kun je hier prima met z'n tweeën slapen. De salonbanken zijn ruim 2,60 meter lang, dus je kunt altijd nog ‘op de bank’ slapen. De boot is standaard zonder faciliteiten uitgerust, maar als je wil, kan de Saffier Se 27 van alle gemakken worden voorzien: toilet, (koud) stromend water, spoelbak, kombuisje, koelkast en sfeerverlichting. Maar is het dan nog wel een dagzeiler?

## CONCLUSIE

De werf heeft zichzelf overtroffen. De Saffier Se 27 Leisure is prachtig om te zien en is wat betreft uitstraling en zeileigenschappen nog verfijnder dan de eerdere modellen. De 27-voeter is agressief en sportief in zijn mogelijkheden, maar niet veeleisend. De boot is stijf, nauwkeurig en stuurt zeer precies.

Het krachtige zeilplan, het lage gewicht en het vlakke achterschip maken hoge snelheden mogelijk, ook bij erg weinig wind. Tegelijk is er voldoende mogelijkheid om zowel in je eentje als met vrienden te gaan zeilen en te genieten van het comfort. Saffier Yachts bewijst andermaal sterk te zijn in het concept dat het zich eigen heeft gemaakt: compromisloze dagzeilers. De boot wordt standaard vrij kaal geleverd, wat het concept op zich rechtvaardigt, maar wel een beetje vertekent. Zeilklaar blijft het prijskaartje onder de ton, maar met een standaardluxeprijs van ruim 120.000 euro komt daar een flink bedrag bovenop. Duur voor een 27-voeter, maar vergeleken met andere dagzeilers in deze klasse niet duur. Bovendien krijg je voor die prijs het neusje van de zalm.

### GESCHIKT VOOR

Plassenzeilen	▲▲▲
Groot binnenwater	▲▲▲
Wadvaren	▲▲▲
Zeezeilen	▲▲▲
Oceaanzeilen	▲▲▲
0 = ongeschikt tot 3 = zeer geschikt	

- Goede zeiler
- Verfijnd stuurgedrag
- Ontwerp goed gelukt



- Lage voertrail
- Bedpunt krap voor twee