

It's a beautiful DAY

FACILE DA CONDURRE E MOLTO REATTIVA.
TUTTO QUEL CHE SI PUÒ DESIDERARE PER GODERSI
LA NAVIGAZIONE A VELA. E QUANDO IL VENTO MANCA,
C'È IL POD ELETTRICO DA 4 KW
EASY TO HANDLE AND VERY RESPONSIVE. IT HAS GOT
EVERYTHING THAT YOU NEED TO ENJOY SAILING.
AND THERE IS THE 4 KW ELECTRIC POD FOR WHEN THERE
ISN'T ENOUGH WIND

by Niccolò Volpatic

photos by Jasper van Staveren and Bertel Kothhof



Basta un dito e il divertimento è garantito. Il dito serve per azionare i winch, dato che sono elettrici, in grado sia di cazzare, sia di lasciare le vele. L'ultima creazione del cantiere olandese Saffier è SE 27, che abbiamo visto per la prima volta a Düsseldorf, nel 2020. La pandemia ne ha ritardato il varo, ma non il successo e a La Spezia, grazie a Settemari Yacht che ne è l'importatore ufficiale, sono riuscito a fare qualche bordo per provarlo. Il vento è abbastanza debole e mi permette di fare la prima piacevole osservazione. Bastano tre nodi di aria e la barca inizia a muoversi. Procedendo verso l'uscita del golfo, il vento si rinforza arrivando intorno ai sette nodi e, anche se di bolina, Saffier SE 27 naviga tranquillamente a 5,5 nodi. Dopo alcune virate e strambate, decidiamo di srotolare il Code Zero e la velocità, ovviamente, aumenta ulteriormente. È la quintessenza del day sailer. È facile da condurre, anche da soli, ed è molto reattivo. Basta un alito di vento più forte che la barca se ne accorge subito e inizia ad accelerare. L'allestimento della coperta è stato studiato per consentire una tranquilla conduzione a una sola persona. Il trasto è fuori dal pozzetto, la randa armata alla tedesca, il fiocco autovirante e i winch sono elettrici. Bastano pochi minuti per prenderci la mano. All'inizio, confesso, l'idea di non togliere mai la scotta dal self tailing non è spontanea. Mi serve qualche bordo per abituarci. Superata la ritrosia iniziale, ne apprezzo la facilità.

Davvero basta un dito per virare e strambare. Chi si trova al timone ha i pulsanti a portata di mano. Il layout del pozzetto è progettato per far sì che uno stia al timone e l'altra persona non faccia nulla godendosi la navigazione. E anche a chi timona rimane il bello di navigare. Il piacere di una barca reattiva, facile da condurre, da capire e da assecondare. Chi desidera un piano velico più tradizionale può optare per un genoa al 108% di 18 m² anziché 15 m² come il fiocco autovirante. E, oltre al Code Zero, si può avere anche un Gennaker da 66 m². Insomma, Saffier SE 27 si trasforma facilmente anche in una barca per le regate. Il quadrato del pozzetto, inoltre, è pensato per ospitare quattro persone comode e, volendo, la parte di poppa si può trasformare in prendisole. Tutte le barche Saffier Yachts rispondono alla filosofia del day sailer, ma il 27 ha una caratteristica diversa dai precedenti modelli. La novità non riguarda il piano velico e nemmeno l'attrezzatura di coperta, bensì il motore. Questa volta il cantiere ha scelto un pod elettrico, si tratta del modello Cruise di Torqeedo da 4 kW di potenza. Il pacco di quattro batterie al litio pesa 37 kg e il pod poco più di 15. Il risultato complessivo è quello di un propulsore ben più leggero rispetto a un motore diesel equivalente, avendo comunque cinque ore di autonomia che, per, un'uscita giornaliera, sono più che sufficienti. Il vantaggio di un peso minore ha delle conseguenze anche sulle performance



sottovela. Enrico Podestà di Settemari Yacht assicura che con il Gennaker e quindici nodi di vento la barca plana con facilità e mantiene lo scafo fuori dall'acqua a lungo. Provo in lungo e in largo a trovare una pressione maggiore e vicino al Fezzano in effetti il vento è leggermente più forte, ma comunque non abbastanza per provare a planare. L'SE 27 ha anche degli interni. Non sono sufficienti per immaginarsi in crociera, nemmeno per un fine settimana. Sono da intendere, come una piccola cabina per avere un po' di privacy oppure come ricovero in caso di maltempo o, in definitiva, per riporre qualsiasi cosa si vuole portare con sé durante un'uscita in mare. L'unica scelta che non mi ha molto convinto è il wc chimico che si trova nella zona di prua, in mezzo alle due cuccette, perché in quel punto l'altezza interna è davvero ridotta e il suo utilizzo risulta un po' scomodo. In conclusione, a mio avviso, questa novità di Saffier Yachts rappresenta al meglio il concetto di day sailer. Del resto il cantiere produce da anni questa tipologia di

Due cuccette e un wc chimico che sono funzionali per un utilizzo giornaliero. Difficile immaginarsi a bordo per un fine settimana.

Two bunks and a chemical head, which are functional for daytime use. It is difficult to see yourself spending the weekend onboard.



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place La Spezia
Persone a bordo//People on board 2
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento Compreso tra 5 e 8 nodi
Wind speed Between 5 and 8 knots

PRESTAZIONI A VELA//UNDER SAIL PERFORMANCE

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina stretta//Close hauled	35°	4.8	7.0
Bolina larga//Close reach	60°	5.5	7.3
Traverso//Beam reach	90°	5.2	6.9
Traverso//Beam reach	90°	7.7	8.1 con Code Zero

SAFFIER MARITIEM B.V.

IJmuiden, Olanda
www.saffierijachts.com

DEALER

Settemari Yacht
Viale San Bartolomeo, 394
I-19126 La Spezia
T. +39 0187 21035
info@settemariyacht.it
www.settemariyacht.it

PROGETTO

Dean Hennevanger

SCAFO

Lunghezza f.t. 8,20m • Lunghezza scafo 7,50m • Baglio massimo 2,60m
• Dislocamento a secco 1.900 kg
• Pescaggio 1,40 m • Zavorra 900 kg • Sup. velica 39 m² • Randa 24 m²
• Fiocco autovirante 15 m² • Code Zero 51 m²

MOTORE

Torqeedo Cruise Pod 4,0 FP
• Potenza 4 kW • Peso 15,8 kg • Peso batteria 37 kg • Tensione 48V

CERTIFICAZIONE CE

CAT C

PREZZO

83.500 €, Iva esclusa

PROJECT

Dean Hennevanger

HULL

LOA 8,20m • Length 7,50m
• Maximum beam 2,60m
• Dry displacement 1,900 kg • Draft 1,40 m
• Ballast 900 kg • Sailing surface 39 m² • Mainsail 24 m² • Self-tacking jib 15 m² • Code Zero 51 m²

MAIN PROPULSION

Torqeedo Cruise Pod 4,0 FP • Outlet mechanical power 4 kW • Weight 15,8 kg • Battery pack weight 37 kg
• Voltage 48V

EC CERTIFICATION

CAT C

PRICE

83,500 €, Excl. VAT

barche con sempre maggiore successo. Recentemente, sempre nella zona di IJmuiden in Olanda, hanno acquistato un nuovo capannone di 4.000 m². Attualmente realizzano 90 barche all'anno, ma hanno richieste fino a 120. L'allargamento del cantiere serve proprio per cercare di incrementare la produzione. Di certo non si ferma la realizzazione di nuovi modelli. Infatti hanno appena varato un 33.

Fun is guaranteed – you just need a finger, which is required to activate the winches, given that they are electric and can both raise and lower the sails. The latest creation of the Dutch yard Saffier is the SE 27, which we saw for the first time in Düsseldorf, in 2020. The pandemic delayed the boat's launch, but not its success. And so it was that at La Spezia, and thanks to Settemari Yacht who are the official importers, that I managed to try it out. The wind

was fairly weak, which allowed me to appreciate one of its qualities straight away. It only needs three knots of wind to get moving. As we went to the opening of the bay, the wind picked up and rose to around seven knots, and even though close-hauled, the Saffier SE 27 sailed happily at 5.5 knots. After tacking and gybing a bit, we decided to unfurl the Code Zero and the speed increased. It is the quintessence of a daysailer. Easy to handle, even if you are alone and very responsive. You just need a hint of stronger wind and the boat immediately reacts and starts to accelerate. The deck set-up has been designed so that it is easy for a single person to sail the boat. The mainsail traveller is outside the cockpit, the mainsail has a German rig, the jib is self-tacking jib and the winches are electric. You just need a few minutes to get the hang of it. At the start, I have to say that the concept of never taking the sheet

from the self-tailing winch didn't come to me instinctively. I needed to tack up and down a bit to get used to it. Once I had gotten through the initial hesitation, I started to appreciate how easy it was to use. You really just need a finger to tack and gybe. The buttons are there to hand at the helm. The cockpit layout was designed so that one person does the helming and the other doesn't have to do anything, and can simply enjoy the ride. And steering isn't exactly going to kill you from exhaustion. It is beautiful to sail. The pleasure of a responsive boat, which is easy to handle, understand and accompany. Anyone who wants a more traditional sail plan can go for an 18-square metre 108% genoa, rather than the fifteen square metre self-tacking jib. And as well as the Code Zero, you can also have a 66 m² gennaker. So Saffier SE 27 can easily be changed into a racing boat. The cockpit area has been designed to take four people in comfort and, if required, the stern part can be changed into a sun pad. All of Saffier Yachts' output follows the idea of a daysailer, but the 27 has something different from the earlier models. This doesn't involve the sail plan, and not even the deck equipment, but rather the engine. On this occasion, the yard has opted for an electric pod – the Torqeedo Cruise, which produces 4 kW of power. The four lithium batteries in the pack weigh 37 kilos, and the pod

EASY SAILING SPINTO ALL'ECESSO, MA SENZA PERDERE LA PIACEVOLEZZA DELLA NAVIGAZIONE. IL QUADRATO DEL POZZETTO È SUFFICIENTEMENTE AMPIO PER ACCOGLIERE QUATTRO PERSONE E PUÒ PERFINO TRASFORMARSI IN PRENDISOLE.

THIS IS EASY SAILING TAKEN TO AS FAR AS IT CAN GO, BUT WITHOUT LOSING THE PLEASURE OF SAILING. THE SQUARE-SHAPED COCKPIT IS LARGE ENOUGH TO TAKE FOUR PEOPLE AND CAN EVEN BE ADAPTED INTO A SUN PAD.





Engine data

Saffier SE 27 è il primo modello del cantiere olandese con un pod elettrico da 4 kW. Il pacco batterie pesa 37 kg e il pod poco più di 15. Le ore di autonomia sono cinque.

Saffier SE 27 is the first boat from the Dutch yard with a 4 kW electric pod.

The battery pack weighs 37 kilos, and the pod itself is just over fifteen. The battery lasts five hours.

itself is just over fifteen. What this all means is a propulsion system that is a lot lighter than its diesel equivalent, but which nevertheless has five hours of battery life which, for a day trip, are more than enough. The advantages of being lighter also affect its performance under sail. Enrico Podestà from Settemari Yacht states that with the gennaker up and fifteen knots of wind, the boat planes easily and keeps the hull out of the water for a good amount of time. I looked all over the place for more wind, and close to Fezzano it was actually blowing a bit stronger, but still

La conduzione è facilissima grazie al fiocco autovirante e ai winch elettrici per cazzare e lascare le scotte. Barca reattiva, basta pochissimo vento per farla muovere.

It is very easy to helm thanks to the self-tacking jib and the electric winches to haul home or slacken the sheets. It is a very responsive boat, you need very little wind to get it moving.

not enough to try planning. The SE 27 also has some below decks space. Not enough to think you might go for a cruise, nor even enough for a weekend. It can be thought of as a small cabin to have a bit of privacy, or as a shelter, if the weather turns bad, or basically to store anything that you want to take with you when you set out. The only choice which didn't really convince me was that the chemical head is located in the bow area, in the middle of the two bunks, because the headroom there is really limited, and using it becomes a bit uncomfortable. To sum up I would say Saffier Yachts' new boat is the best reflection of the idea of a daysailer. And the yard has been producing this kind of boat, with growing success, for years. They have recently acquired a 4,000 square metre new facility, again in the IJmuiden area in The Netherlands. They currently make ninety boats a year, but they have requests for up to 120. The growth of the yard means they can increase output. They haven't stopped building new boats, of course. Indeed, they have just launched a 33. ▀

