

► PROVA



SAFFIER 33 SE LIFE

RICERCA DELLA PERFEZIONE



LUOGO PROVA
Port Ginesta,
Barcellona, Spagna

METEO
Poco vento e mare calmo



Il cantiere olandese fa il bis all'European Yacht of the Year vincendo ancora nella categoria Special Yachts. Un daysailer che rasenta la perfezione, tanto nelle prestazioni quanto nella costruzione e nel comfort

Ogni modello è migliore del precedente. È questo il commento più frequente dei membri della giuria dopo aver navigato a Barcellona, in Spagna, con il nuovo scafo olandese durante le prove dell'European Yacht of the Year. Lungo 11 metri fuori tutto e largo 2,85, ha un dislocamento di 2.850 kg e una superficie velica di 33 mq. Ha un ponte di coperta disegnato per offrire facilità di conduzione e comfort ai suoi ospiti e sottocoperta mostra interni con diverse possibilità di personalizzazione. Definirlo daysailer, benché corretto, è riduttivo, e più avanti vedremo perché. Chi ha buona memoria ricorderà che anche l'anno scorso il cantiere aveva vinto il titolo con il 27 SE Leisure. Grazie a una ricerca della perfezione al limite del maniacale il cantiere ha infatti ottenuto la seconda vittoria di fila della categoria Special Yachts.

Vincere non è mai facile né scontato, ma farlo due volte di fila è raro. Non si premia, infatti, due volte di fila lo stesso cantiere a cuor leggero e il processo per arrivare a definire il vincitore è stato lungo e non privo di (civili) discussioni. La categoria era infatti composta da barche molto diverse tra loro e tutte meritevoli: Sunbeam 32.1, Revolution 24, il "nostro" De Cesari 33 disegnato da Giovanni Ceccarelli e il piccolo Tricat 6.90.

Ognuna ha portato novità interessanti esprimendo idee e concetti nuovi, ma nessuna ha raggiunto quel livello di perfezione a 360° espressa dal 33. Perfezione che, come abbiamo accennato, è stata più volte sottolineata dai membri della giuria nei commenti ufficiali.

IL COMMENTO DELLA GIURIA

Per il giornalista danese Morten Brandt-Rasmussen della rivista Bådmagasinet «il cantiere olandese Saffier Yachts sembra aver raggiunto un livello di perfezione nel mercato dei day cruiser che nessun altro può eguagliare. Il 33 non fa eccezione, con un design che include funzionalità a portata di pulsante, comfort ed estetica (...). Non c'è bisogno di dire che la barca si comporta davvero bene di bolina e di poppa». Per l'inglese Toby Hodges di Yachting World «Saffier è un altro cantiere che non riposa sugli allori e continua a migliorare e migliorare. Proprio quando pensi di aver trovato la formula perfetta per il daysailer, aggiunge sempre più raffinatezza, dal design alle finiture di prima classe. Il 33 è una gioia assoluta da timonare (e può anche offrire una navigazione esaltante), mentre gli incredibili numeri di vendita del cantiere olandese testimoniano il suo aspetto e la sua funzionalità».

Per il tedesco Jochen Rieker di YACHT «Saffier ha un claim che dice tutto: daysailing di classe mondiale. Questo è in sostanza ciò che offre l'SE 33 Life. Dopo aver vinto lo scorso anno con il 27, il 33 non segue solo un concetto collaudato. In realtà batte gli stessi standard elevati stabiliti dal cantiere. In altre parole: non è solo più grande, ma

anche un po' meglio sotto ogni aspetto tanto che, semplicemente, non c'era altra scelta che premiare di nuovo il design olandese. Ed è giusto che sia così: prestazioni straordinarie, grande sensibilità, un sacco di stabilità, belle linee e interni che vogliono che tu rimanga più a lungo di un giorno o giù di lì. Semplicemente, assolutamente, pazzesco, wow!».

Per evadere l'elevato numero di ordini (che riguarda tutta la gamma) Saffier ha di recente espanso la sua sede produttiva a IJmuiden, località affacciata sul Mare del Nord, con una nuova area (i cui lavori di ristrutturazione finiranno nel corso del 2022) per un totale di 7.000 mq di terreno e 4.000 mq di edifici e ben 12 carri ponte capaci di sollevare fino a 64 tonnellate ciascuno dove costruire fino a 35 barche alla volta.

UNA BARCA PER TANTE ESIGENZE

Il 33 ha uno scafo piuttosto classico, se paragonato alle tendenze attuali: ha una sola pala del timone ed è senza spigolo. Scelte che contribuiscono anche alla sua sobria eleganza e concretezza. In realtà di classico ha ben poco perché ogni aspetto della barca, dalla sua costruzione al sistema di propulsione al piano velico, è stata affrontata in modo radicale e i pochi difetti sono legati alla sua stessa filosofia. Ad esempio, sottocoperta non c'è altezza per stare in piedi, ma allo stesso tempo offre la possibilità di riposare e magari portare a un weekend lungo la permanenza a bordo, grazie anche al wc marino a scomparsa e alla cucina a induzione. Oppure, qualche purista potrebbe desiderare una timoneria a barra invece che due ruote del timone. Ma si perderebbe la facilità di utilizzo da soli o anche in doppio, che è un po' l'essenza del



33 SE Life. Lo scafo è costruito in sandwich di fibra di vetro, anima da 15 mm e infusione sottovuoto, intorno alla chiglia lo spessore sale a 25 mm e i rinforzi sono laminati a scafo per scaricare meglio le forze dei carichi.

L'albero standard è di alluminio, ma il modello in prova monta la versione di carbonio che ha un boma appositamente modificato che permette alla scotta randa, con circuito alla tedesca, di passare all'interno invece che fuori, per una maggiore pulizia e sicurezza del sistema.



Sopra, il pozzetto è studiato per navigare da soli o in coppia. Grazie ai reverse winch elettrici di Harken dalle timonerie si può governare con facilità. Quando c'è vento è capace di emozionare, mentre con poca aria offre tanto spazio per sdraiarsi al sole. Sottocoperta il 33 ha un ambiente open space con due layout, nella foto la versione Famiglia con quattro posti letto divisi tra cuccetta a V e le panche in salone, angolo cucina e wc chimico a prua. L'altra versione ha un bagno chiuso.

DENNIS HENNEVANGER – TITOLARE CANTIERE

RAFFINATO È LA PAROLA D'ORDINE

Saffier ha vinto con un daysailer più grande di quello dello scorso anno. In tanti l'hanno definito migliore, ma per Dennis Hennevanger, guida del cantiere, è soltanto più raffinato grazie alle dimensioni che permettono soluzioni più ricercate



Dennis Hennevanger è, insieme al fratello, il proprietario del cantiere. Nella foto siamo in navigazione al largo di Port Ginesta, in Spagna, durante le prove di metà ottobre.

A avete vinto due volte di fila l'European Yacht of the Year, il nuovo 33 è una barca migliore del 27 L dello scorso anno?

«Non credo che "migliore" sia la parola corretta, forse potremmo dire che il 33 è più raffinato. Entrambi hanno ottime prestazioni ma il 33, essendo più grande, può ad esempio incorporare più facilmente sistemi come l'ancora pieghevole, un frigorifero esterno o un bimini. Il 27 è un po' più nervoso da timonare, il 33 ha un target più ampio ed è più indulgente diventando così più facile da portare al 100% per un velista inesperto.

Con il 33 abbiamo spinto i nostri fornitori a realizzare qualcosa di speciale, non eravamo soddisfatti delle soluzioni standard sul mercato. Lo sforzo è visibile nel nuovo boma Selden con i bozzelli di scotta all'interno, le crocette curve in carbonio distant per avere un fiocco con superficie maggiore, che si traduce in potenza maggiore».

L'albero di carbonio va per la maggiore?

«Abbiamo l'albero standard in alluminio con vele in dacron. Poi c'è il carbon rig, dove l'albero, il boom, il vang e le crocette sono di carbonio. Questa versione è più leggera del 56 per cento rispetto a quella di alluminio, quindi giova alla velocità e al comfort della barca. Meno beccheggio, rollio e sbandamento si traducono in una navigazione più confortevole

e veloce. Abbiamo venduto il 100 per cento dei modelli con il rig in carbonio».

Dei due layout qual è il più apprezzato?

«La versione dedicata alla coppia è di gran lunga la più popolare. La gente vuole avere la testa protetta. L'interno di un daysailer non è l'aspetto più importante, ma deve comunque essere funzionale. Sfruttiamo al meglio lo spazio limitato che abbiamo, sia la versione Coppia che la versione Famiglia sono ben progettate per il volume a disposizione. Con la versione Famiglia ci si sente un po' più liberi, con la versione Coppia hai più privacy quando usi la toilette».

Quanti SE 33 avete venduto fino ad oggi?

«Al momento abbiamo venduto 67 unità.

Come giudica le ultime evoluzioni sulle forme di scafo nelle imbarcazioni da crociera di grande serie?

«Non è un segreto che ho acquistato il nuovo Hanse 460 dai primissimi disegni che ho visto. Sono un padre, ho una famiglia numerosa quindi ho bisogno di molto spazio dentro per far entrare tutti i miei figli. Voglio comunque avere una barca che mi soddisfi durante la navigazione, in fondo sono abituato a costruire e a navigare le "Ferrari" delle barche a vela! Penso che il nuovo Hanse 460 incorpori tutto ciò: tanto spazio all'interno e nel pozzetto, e il progettista ha fatto anche un buon lavoro cercando

di ridurre al minimo la superficie bagnata. Se ti piacciono o meno queste forme di scafo è una questione di gusti, ad alcune persone piace, ad altre no. Immagino anche che le persone debbano abituarsi a nuove forme e design».

Qual è la tua opinione sulla propulsione elettrica o ibrida?

«Per Saffier la propulsione elettrica è un'ottima soluzione. Non hai bisogno di una grande autonomia, in pratica se riesci a far funzionare il motore per 3-4 ore è più che sufficiente. Per barche più grandi, elettrico e anche ibrido non sono l'opzione migliore. Sei ancora limitato nell'autonomia ma anche nell'utilizzo della batteria a bordo.

Le barche più grandi hanno tanti impianti (frigoriferi, riscaldamento, eliche di prua ecc...) e hai bisogno di grandi capacità di batteria per farle andare avanti. Immagina di navigare con tutto acceso per 48 ore, come caricherai le batterie senza un motore diesel? Pannelli solari? Un'elica in acqua? E se ci fosse poco sole e poco vento nel viaggio? Non avrai più energia nelle batterie e potresti metterti nei guai perché non hai abbastanza potenza per riportare la tua barca in porto. Inoltre nessuno ne parla mai, ma una volta esaurite le batterie (soprattutto quelle al litio), quanto sono dannose per l'ambiente una volta vengono gettate nella spazzatura? Per le barche più grandi credo di più in un biodiesel perfezionato e combinato con filtri migliori nei motori».

Come state affrontando la carenza di materie prime e i ritardi nelle consegne di componenti?

«Acquistiamo materiali con oltre un anno di anticipo e investiamo molto nelle nostre scorte, ad esempio abbiamo già effettuato gli ordini per materiali con consegna 2023/2024. Fino a oggi siamo riusciti a rimanere fuori dai problemi di carenza».

Quali sono le prossime grandi sfide per il cantiere?

«Mai riposare sul tuo successo! Bisogna guardare sempre avanti e fare del proprio meglio. Sappiamo che potremmo presentare un design meno popolare del previsto, e allora impari e farai un lavoro migliore nel modello successivo. Abbiamo deciso 20 anni fa di diventare il marchio di daysailer di lusso più famoso e grande al mondo. Penso che possiamo dire con orgoglio di aver raggiunto l'obiettivo, ma non bisogna mai darlo per scontato. Quello che non puoi prevedere sono guerre, epidemie, crisi finanziarie e cose del genere. Sono situazioni comunque fuori dal tuo controllo, puoi affrontarle solo quando si verificano».



Sopra, il 33 Life in navigazione con randa e Gennaker. L'albero di carbonio è stato scelto da tutti gli armatori che hanno comprato la barca. Il cantiere è stato fondato dal padre Richard Hennevanger, papà di Dennis e Dean che oggi lo guidano. Durante i primi anni di attività costruiva soprattutto barche da lavoro e pescherecci. A fine degli anni '80 allargò la sua attività alla costruzione di barche a vela. Dennis e Dean hanno rilevato l'azienda a metà degli anni '90.

LA PROVA IN MARE

Navighiamo in una giornata molto calma con mare piatto e poco aria. Sufficiente però a navigare senza problemi, anche con il Code 0 murato sul musone di carbonio a prua. Proprio qui c'è un'altra chicca della barca: il gavone con l'ancora scomparsa, un sistema manuale facile e leggero da gestire che, ancora una volta, contribuisce alla pulizia delle linee. Grazie al fiocco autovirante (con avvolgitore nascosto sottocoperta) e ai winch Harken elettrici, gestibili dal timoniere tramite pulsanti, è possibile portare questo Saffier anche da soli senza tanti problemi. Allo stesso tempo, in caso di vento forte e un equipaggio che sa come muoversi, è capace di emozionare con planate veloci e una bolina efficace. Chi ha avuto più fortuna con il meteo è stato Toby di Yachting World con 15/18 nodi di vento onda di 1,5 metri: di bolina a 30/35° al vento apparente ha navigato sui 7,7/8 nodi, mentre con il Code 0 e un'andatura al lasco le velocità erano sugli 11 nodi con qualche puntata fino a 15. Del 33 SE Life si apprezza il piacere e la sensibilità delle ruote e quella del piano velico alle regolazioni. Il 33 è agile come una deriva e comodo come un vero cruiser, offre tanto spazio per sdraiarsi al sole e per chi vuole prolungare il piacere della navigazione interni comodi

(fatta eccezione per l'altezza) e dotati di tutto il necessario. Sottocoperta sono due le versioni disponibili: una più familiare (visibile nelle foto, quella con cui abbiamo navigato) con quattro posti letto, la cuccetta a V e le due panche al centro, bagno e cucina verso prua e una versione più da coppia, con bagno chiuso verso poppa e un solo grande ambiente in open space. La versione base monta un motore Yanmar diesel da 15 cavalli, in optional si può avere quello elettrico, un Torqeedo da 10 kW. Spesso viene definito come un superyacht in miniatura, e non solo per il prezzo (si parte da 139.500 euro + Iva) ma soprattutto per il livello di finiture e dotazioni. Non sfigurerebbe neanche come mezzo di appoggio di un superyacht a motore, appunto, armato da un appassionato di vela che non vuole rinunciare a farsi due bordi ovunque vada.

Dopo la vittoria Dennis Hennevanger, Ceo del cantiere ha detto «siamo molto onorati di ricevere il premio European Yacht of the Year per il Saffier Se 33 Life. I membri della giuria, provenienti da tutta Europa, hanno testato e navigato centinaia di yacht nella loro vita. Essere selezionati con il 33 Life come vincitori per la quarta volta da tutti quei giudici è semplicemente incredibile e mette Saffier Yachts in un gruppo molto selezionato».



SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.	m 11,00
Lunghezza scafo	m 9,75
Lunghezza al gall.	m 8,87
Larghezza	m 2,85
Pescaggio	m 1,40 / 1,70 / 2,10
Dislocamento	kg 2.850
Zavorra	kg 1.250
Superficie velica	mq 33
Fiocco auto virante	mq 23,5
Gennaker	mq 95
Acqua	lt 60
Carburante	lt 40
Acque nere	lt 30

PREZZO LISTINO DA 139.500 EURO

Iva esclusa versione base con motore Yanmar 2YM15.

Euro 152.500 + Iva con motore elettrico

Torqeedo 10 kW.

CANTIERE

Saffier Yachts, Olanda

In Italia: Settemari Yacht, La Spezia (SP)

tel. 0187 21035; info@settemariyacht.it

www.settemariyacht.it – www.saffieryachts.com

A destra alcuni dettagli: il wc marino a scomparsa è a prua, una paratia di legno permette di chiudere lo spazio; un cassetto refrigerato e il quadro elettrico. Negli esterni i winch elettrici Harken permettono di cazzare e lasciare per una conduzione sicura anche con equipaggio ridotto. A prua il gavone dell'ancora a scomparsa, un sistema mutuato da quello dei superyacht ma, in questo caso, manuale e molto semplice di gestire.

