

# Yacht

EUROPAS GRÖSSTES  
SEGELMAGAZIN

## Alles im Griff

Was **GUTE SKIPPER**  
auszeichnet – und  
wie Sie Schiff und  
Crew souverän führen

Böblingen 4,95 € • Frankreich 5,95 € • Italien 5,95 € • Portugal (Cont.) 5,95 € • Spanien 5,95 € • Griechenland 6,40 € • Griechenland 6,40 € • Printed in Germany • 11 74 40



**LED-TECHNIK**  
Leuchten und  
Lampen richtig  
umrüsten

**DAYSAILER**  
Test Saffier 23  
+ Marktübersicht

**BLAUWASSER**  
Alu-Yacht für alle  
Meere: Allures 51



**STOCKHOLM**  
Mit dem Trailerboot  
unterwegs in  
den Schären

**PRAXIS**  
Notmanöver: Wie  
Sie eine Yacht  
sicher schleppen

**LAURA DEKKER**  
Exklusiv-Interview:  
Warum die 14-Jährige  
allein um die Welt will

# Feinkost aus Holland

Mit ihren schönen Linien führt die neue Saffier den Bootsbau zurück an seine Basis. Sie bietet einfachen, unverfälschten Segelspaß. Der ideale Daysailer?

**E**s ist ein Flirt auf den ersten Blick. Wer an diesem kleinen Schiffchen einfach achtlos vorbeigeht, der hat wenig Sinn für die Schönheiten der nautischen Welt. Denn die Saffier 23 ft ist bereits am Steg ein Hingucker, ein echter Augenschmaus. Das charmante Gefährt verbindet in seltener Weise die Anmut von klassischen Yachtlinien mit dem Reiz kleiner Boote – und macht so schon am Steg Lust auf das Segelvergnügen zwischendurch.

Das Boot ist ein **wahrer Alleskönner**. Freizeitsegler und Sportler werden gleichermaßen begeistert sein

Für die Gebrüder Dennis und Dean Hennevanger, die umtriebigen Werftchefs von Saffier Maritiem im holländischen IJmuiden, ist die neue Kleine im Programm gewissermaßen auch eine Premiere. Zum ersten Mal hat nicht ihr Vater Richard Hennevanger die Konstruktion entworfen, sondern sie selbst. Der Generationswechsel in der Entwicklung verläuft allerdings unspektakulär, denn das neue Modell passt sich fugenlos in die bisherige Werftlinie ein.

Als Vorlage diente die größere Schwester Saffier 26. Der attraktive Daysailer mit sei-

nem markanten, positiven Yachtheck und dem ganz unverbauten Deck hat 2009 die Auszeichnung als Europas Yacht des Jahres gewonnen – nicht nur seiner gefälligen Optik, sondern auch seiner schnörkellosen Ausrichtung und der vielen guten Ideen wegen. Dies haben die Hennevangers nun auch auf das kleinere Boot übertragen.

Entwürfe für eine vermeintlich sportlichere Version mit negativem Heck standen für die Brüder zwar zur Diskussion, fanden

aber bald den Weg in den Papierkorb. Das charakteristische Kennzeichen von Saffier bleibt also weiterhin unangetastet.

## Kompromissloses Vergnügen

Die 23 ft soll die Saffier 6,5 ersetzen, von der immerhin mehr als 170 Boote gebaut wurden. Die Ausrichtung ist dieselbe: einfachstes Handling und simple Bordtechnik in Kombination mit möglichst guten und zugleich sicheren Segeleigenschaften.

Einen Kajütaufbau gibt es auch beim neuen Modell nicht. Das Deck ist flach durch-

gezogen, wie bei der größeren Saffier 26 auch. Damit bleibt der Fahrten- und Wohnkomfort sekundär. Die Hennevangers denken und handeln hier bemerkenswert konsequent – und umgehen die bei dieser Größe unvermeidlichen Kompromisse.

Saffier will insbesondere im unteren Längensegment echte Daysailer bauen, welche dieser Bezeichnung auch im Wortsinn gerechtwerden. Für Zwitterlösungen, die weder Fisch noch Fleisch sind, hat die Werft wenig übrig. Während die 26er noch ein Minimum an Innenausbau für Wochenendtröns bietet, bleibt die 23 ft unter dem Vordeck komplett leer. Wer will, könnte sich ins offene Vorschiff Polsterungen oder Isomatten legen und dann dort mehr oder weniger geschützt übernachten. Richtig komfortabel aber wird sich das nicht anfühlen.

Uneingeschränkt hingegen ist die Segel-Gaudi. Die Saffier zeigt sich unterwegs >

**Sauber gemacht. Der kurze Bugsprit wird nur aufgeschraubt. Die Rollanlage ist versenkt montiert. Alles sieht schief und pur aus an dem Sieben-Meter-Boot. Dafür wanderten die Klampen in den Ankerkasten (u.). So bleiben sie unsichtbar und das Deck leinenfrei und unverbaut**





SAFFIER

SAFFIER 23



AND

## MESSWERTE

**Segelleistungen** ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 38 Grad)	5,4 kn
60 Grad Windeinfall	6,0 kn
90 Grad Windeinfall	6,2 kn
120 Grad (mit Gennaker)	6,3 kn
150 Grad (mit Gennaker)	5,5 kn

Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft.),  
Wellenhöhe: ca. 0,5 Meter

## Potenzial

<b>STZ<sup>1</sup></b>	<b>5,0</b>
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Wenig Gewicht, viel Segelfläche: Die Saffier 23 beweist Leistungsfähigkeit.

<sup>1</sup> Dimensionlose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{S}/\sqrt{V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). Gemäß YACHT-Definition.



**Kompakt.  
Der E-Motor  
findet  
seinen Platz  
in der Bilge**

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Dean Hennevanger
CE-Entwurfskat.	C (küstennahe Gew.)
Lüa (Rumpflänge)	7,11 m
LWL (Wasserlinienlänge)	6,21 m
Breite	2,23 m
Tiefgang	1,00 m
Gewicht	1,1 t
Ballast/-anteil	510 kg/46 %
Großsegel	16,4 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock	10,2 m <sup>2</sup>
E-Motor (Bellmann)	2,4 kW/3,2 PS

## Rumpf- und Decksbauweise

Rumpf GFK-Volllaminat in Handauflage.  
Deck Sandwichlaminat mit Schaumkern. Verarbeitung von Iso-Polyester

## PREIS UND WERT

Grundpreis ab Wert	45 500 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	46 380 Euro
Garantie/gegen Osmose	1/5 Jahre
Werft	Saffier Maritiem b.v., 1976 BW Umuiden/NL; www.saffierijachts.com
Vertrieb	www.saffierijachts.de; www.marina-brodersby.de

## Yacht-BEWERTUNG

Hübscher und sympathischer Daysailer für einen breiten Einsatzbereich. Der Preis ist vergleichsweise fair kalkuliert.

### Konstruktion und Konzept

- Attraktive Retro-Optik
- Klar definierte Ausrichtung
- Breites Einsatzspektrum
- ➖ Kein variabler Tiefgang

### Segelleistung und Trimm

- Einfachstes Handling
- Leistungsstärke unter Segeln

### Ausrüstung und Technik

- Selbstwendefock
- Elektromotor Standard
- Unverbautes Deck
- ➖ Komplizierte Schotführungen



**Eigenständig. Saffier hält weiter  
am positiven Yachtheck fest**

als wahres Talent. Sie kann richtig aktiv und schnell gesegelt werden und erinnert mit ihrer Lebendigkeit dabei schon an ein veritables Sportboot.

Im Test vor IJmuiden an der Nordseeküste erwiesen sich die Bedingungen mit nur zehn Knoten Wind im Mittel und einem unangenehmen, sehr unregelmäßigen Wellenbild als schwierig. Die registrierten Leistungsdaten sprechen dem Boot dennoch ein gutes Zeugnis aus. Der ungewöhnlich enge Wendewinkel von unter 80 Grad bei in der Spitze bis zu 5,7 Knoten Speed hart am Wind ist selbst für Racer derselben Längenkatego-

rie keine Selbstverständlichkeit. Und das Schiff verhält sich trotz seiner kurzen Wasserlinie in der Welle fabelhaft, setzt sauber ein und stampft kaum.

Noch flotter kommt man mit dem knapp 40 Quadratmeter großen, leider nur optional erhältlichen Gennaker voran. Damit lässt es sich mit etwas Wind sogar prima auf der Welle surfen.

### Perfekte Einhandtauglichkeit

Oder aber man nimmt es gemütlicher und macht es sich im geräumigen Cockpit unterwegs richtig bequem. Das klappt insbeson-

dere auch allein gut, denn das kleine Schiff ist kompromisslos einhandtauglich. Standardmäßig ist eine Selbstwendefock an einer versenkt eingebauten Rollanlage angeschlagen. Die Fallen, alle Schoten und sämtliche Strecker werden unter Deck zurück ins Cockpit geführt. Damit bleibt das Vorschiff der Saffier 23 komplett unverbaut, mittlerweile ebenfalls ein typisches Kennzeichen für die jüngere Yachtengeneration des innovativen holländischen Werftbetriebs.

Die Schoten für Fock und Großsegel werden über eine komplizierte Umlenkung auf ein System von Talenzügen unter dem



Vordeck geführt. Damit sich das Schotenmaterial und die Blöcke nicht verheddern, laufen die Züge auf fest montierten Schienen unter Deck. Im Grunde eine gute Idee, wäre dies nicht auch mit ziemlich viel Reibung verbunden.

Das hat zur Folge, dass die Segel nur bei Druck den Widerstand der Schotzüge überwinden können und aufzufieren sind. Bei leichtem Wind muss man von Hand nachhelfen, besonders beim Groß. Das Gefühl für den Trimm bleibt dabei ebenfalls auf der Strecke. Weniger wäre in diesem Fall mehr. Dafür aber können die Schoten direkt aus dem Cockpit und mit sehr wenig Kraftaufwand dichtgenommen werden.

Wer es einfacher und konventioneller mag, kann sich für das Großsegel auch eine simple Schottalje direkt ins Cockpit bauen lassen. Zudem gibt es für die Selbstwendebock eine Alternative in Form einer leicht überlappenden Genua (106 Prozent) mit Holepunktschienen an Deck und einem Paar zusätzlicher Winschen auf den Duchten. Auch in diesem Fall würden die Schotzüge jedoch unter Deck geleitet.

### Klappbarer Mast

Die guten Foliensegel wie beim Testschiff sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich. Von Haus aus erhält die Saffier 23 eine einfachere Garderobe aus herkömmlichem Dacron, die optisch gut zu dem Retro-Design passt. Auch die schwarze Pulverbeschichtung des Alumasts von Sparcraft kostet extra. Das Rigg übrigens ist denkbar einfach gestaltet, schön leicht und steht auf einem Klappmechanismus an Deck. Der Mast kann somit von Hand gestellt und gelegt werden.

Wer groß und kräftig genug ist, schafft das sogar allein.

Der flache, dafür mit einem Ballastanteil von 46 Prozent relativ schwere L-Kiel bleibt stets derselbe, Alternativen werden nicht angeboten. Auf variable Tiefgänge haben die Holländer ebenfalls verzichtet. Sie mögen die fest angebolzte Flosse schon aus Sicherheits- und Strukturgründen mehr als die oft

## Zuverlässiger Schub aus der Dose: ein kleiner Elektromotor ist bereits serienmäßig eingebaut

schadenanfälligen Mechanismen für Hub-, Integral- oder Schwenkkiele. Dank des bescheidenen Tiefgangs von nur einem Meter bleibt die Saffier 23 so zudem noch trailerbar. Bei einem Gesamtgewicht von lediglich 1,1 Tonnen reicht dafür ein normaler Pkw mit mittlerer Leistung aus.

Eine Besonderheit ist der bereits im Standard eingebaute Elektromotor von Hersteller Bellmann. Das ungewöhnlich kompakte Aggregat findet an einem kleinen Ort in der Bilge Platz und treibt eine Wellenanlage an. Die meisten Elektroantriebe dagegen arbeiten mit einem Saildrive.

Nach Werftangaben liefert der dazugehörige Lithium-Ionen-Akku genug Energie für anderthalb Stunden Fahrt mit Dreiviertel-Schub, was eine mittlere Geschwindigkeit von 4,5 Knoten bedeutet. Das reicht.

Smart: Die erstaunlich leichte Batterie ist in einem wasserdichten Kofferchen platziert und kann für Bojenlieger mit einem Handgriff ausgebaut und zum Aufladen mit nach Hause genommen werden. Hafenplatzbesitzer laden über den Landstromanschluss.

Und noch eine Besonderheit: Wer die Option für ein Stabdeck wählt, bekommt hier kein richtiges Holz, sondern synthetischen Teak-Ersatz des holländischen Zulieferers Esthec. Das Material altert nicht, erhitzt sich in der Sonne kaum und bietet mindestens dieselbe Rutschfestigkeit wie echtes Teak. Außerdem ist es weitaus pflegeleichter. Eine gute und für die Werft auch umwelttech-

nisch vernünftige Alternative zum herkömmlichen Burma-Teak.

### Begeisternde Konstruktion

Schließlich ist auch der Preis recht attraktiv. Für 45 500 Euro erhält man bei Saffier Maritiem jetzt einen Spaßmacher allererster Güte, von Haus aus hochwertig und fast segelfertig ausgestattet sowie schon ab Werft mit einem Elektro-Einbaumotor bestückt. Schön ist er obendrein anzuschauen.

Die 23 ft bringt den Segelsport auf ungewöhnlich sympathische Weise zurück zu seinen Wurzeln. Damit steht sie sinnbildlich für etwas, das in uns allen steckt: die pure Lust am Segeln. *Michael Good*

**Geschützt. Das umlaufende Süll und die kleine Sprayhood halten die Plicht weitgehend trocken, sogar bei höheren Wellen. Wer will, kann sportlicher hochbords sitzen oder es sich im Cockpit gemütlich machen. Unter dem Vordeck könnte man schlafen, aber auch nur zur Not**





# Auf die schönste Art

Die Saffier 23 ist keine Einzelgängerin. Kleine und einfache Daysailer, oft in Retro-Optik, gibt es viele, und nicht alle kommen aus Holland. Eine Marktübersicht der Hingucker



**1 | BIEHL 8.8**

Klassisches Styling, gemischt mit modernen Linien: Die Biehl 8.8 aus Deutschland erfüllt vielerlei Ansprüche als Daysailer oder auch als Regattaboot mit beachtlichem Potenzial. Das Schiff ist unten mit vier Kojen ausgestattet und optional als Hubkieler zu haben (YACHT 25/2008). [www.biehlmarine.de](http://www.biehlmarine.de)

Lüa .....	8,77 m
Wasserlinienlänge .....	7,80 m
Breite .....	2,28 m
Gewicht .....	1,65 t
Tiefgang (Hubkiel) ..	0,90–1,70 m
Preis .....	63 800 Euro

**2 | FOCUS 800**

Das hübsche Boot kommt aus Holland und ist konsequent für Einhandsegler ausgelegt. Alle Schoten, Fallen und Strecker sind auf eine zentrale Trimmkonsole umgelenkt. Ins Auge sticht die liebevolle Detailverarbeitung. Die Focus hat ein Holzdeck und ein Carbonrigg (YACHT 4/2008). [www.focus800.nl](http://www.focus800.nl)

Lüa .....	8,00 m
Wasserlinienlänge .....	5,25 m
Breite .....	1,97 m
Gewicht .....	1,10 t
Tiefgang .....	1,05 m
Preis .....	69 750 Euro

**3 | G2**

Ebenfalls aus den Niederlanden stammt die G2. Das Design von Van de Stadt arbeitet mit langen Überhängen, ähnlich einem Drachen, hat aber unter der Wasserlinie moderne und schlanke Anhänge. Diesen Daysailer gibt es nur komplett in GFK (YACHT 4/2008). [www.jachtwerf-heeg.nl](http://www.jachtwerf-heeg.nl)

Lüa .....	7,80 m
Wasserlinienlänge .....	5,50 m
Breite .....	2,00 m
Gewicht .....	0,75 t
Tiefgang .....	1,05 m
Preis .....	32 750 Euro

**4 | RANGER 9.9**

Nicht nur für Schönwettersegler. Die schlanke und formschöne Ranger 9.9 kann auch mit viel Wind gut umgehen. Das Handling bleibt dabei denkbar einfach. Unter Deck bietet das holländische Gefährt Schlafgelegenheiten für bis zu vier Personen (YACHT 25-26/2007). [www.ranger99.nl](http://www.ranger99.nl)

Lüa .....	9,93 m
Wasserlinienlänge .....	6,40 m
Breite .....	2,45 m
Gewicht .....	2,00 t
Tiefgang .....	1,15 m
Preis .....	92 790 Euro

**5 | RUSTLER 24**

Ein echter Hingucker aus England. Das Design orientiert sich an den Linien älterer Meterklassen, speziell von Zwölfern. Mit einem Gewicht von 1,64 Tonnen ist die Rustler im Vergleich schwer. Allerdings stecken über 60 Prozent davon als Ballast im Langkiel (YACHT 4/2008). [www.rustleryachts.co.uk](http://www.rustleryachts.co.uk)

Lüa .....	7,44 m
Wasserlinienlänge .....	5,41 m
Breite .....	1,91 m
Gewicht .....	1,64 t
Tiefgang .....	1,07 m
Preis .....	43 950 Euro

**6 | SCANGAARD 21**

Sorgfältig gebaut und durchdacht ausgestattet ist die Scangaard 21 aus der deutschen Produktion von Dynamic Elements (vormals Degerö). Das Schiffchen basiert auf den Formen der Hanseatischen Kieljolle und ist in verschiedenen Ausbaustufen erhältlich (YACHT 20/2008). [www.scangaard.de](http://www.scangaard.de)

Lüa .....	6,17 m
Wasserlinienlänge .....	5,01 m
Breite .....	1,92 m
Gewicht .....	0,85 t
Tiefgang .....	0,95 m
Preis .....	19 500 Euro

**7 | JOLI MORGANN**

Retroklassiker aus Frankreich mit langen Überhängen. Das Boot kann in verschiedenen Versionen geordert werden, mit einem Kielschwert als Standard. Es segelt sich fast wie eine Jolle, ist leicht trailerbar und preislich, auch im Vergleich zur Saffier 23, recht günstig (YACHT 9/2010). [www.cnfrancroy.fr](http://www.cnfrancroy.fr)

Lüa .....	6,80 m
Wasserlinienlänge .....	5,00 m
Breite .....	1,90 m
Gewicht .....	0,48 t
Tiefgang .....	0,27–1,00 m
Preis .....	26 478 Euro

**8 | TOFINOU 8M**

Gelungene Interpretation des modernen Daysailing aus Frankreich. Der Schwenkkieler kann mit Gennaker richtig schnell segeln, ist aber auch mit einer satten Ladung Gemütlichkeit versehen. Zur Standardausstattung gehört eine kleine Einbaumaschine (YACHT 5/2009). [www.diamond-yachts.de](http://www.diamond-yachts.de)

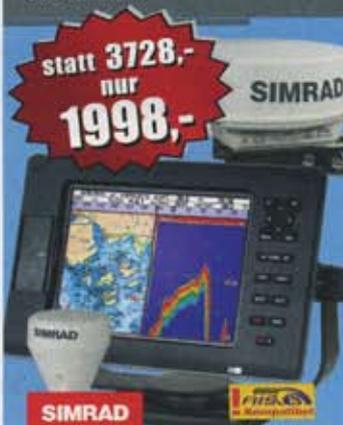
Lüa .....	8,00 m
Wasserlinienlänge .....	7,20 m
Breite .....	2,53 m
Gewicht .....	1,85 t
Tiefgang (Schwenkk.)	0,88–1,70 m
Preis .....	99 960 Euro



Auf 488 Seiten technisches Wassersportzubehör. Noch heute kostenlos bestellen! [www.svb.de](http://www.svb.de)



**NEU!**  
Jetzt über 500 Artikel auch in der 360° Ansicht!



statt 3728,-  
nur  
**1998,-**

**SIMRAD** **C-MAP**

**SIMRAD NX40**  
Radar & Kartenplotter  
• Komplett mit 2KW Digital-Radomantenne & GPS-Antenne



**ab 339,90**  
**Kartenplotter Cp 180i/CP 180**  
• Alle Modelle mit 50 Kanal GPS  
• Neueste Prozessorgeneration

**SVB**  
Spezialversand für Yacht- & Bootszubehör  
Gelsenkirchener Str. 25 · D-28199 Bremen  
Tel.: 0421 5 72 90-0 · Fax 0421 5 72 90-40  
e-mail: info@svb.de · www.svb.de