

Viel Deckssprung und positives Heck: Das Schiff gefällt mit klassischer Optik



Hitverdächtig

Mit klassischer Linienführung die holländische Saffier 32

Freunde klassischer Yachten haben allen Grund zur Freude: Der aktuelle Trend hin zum Retro-Klassiker (s. YACHT 13/2005) verbindet die attraktiven, traditionellen Optiken längst vergangener Tage mit den Errungenschaften der Moderne. Wer auf klassische Linien steht, braucht nicht mehr zwangsläufig in mühseliger Kleinarbeit pflegebedürftige Oldtimer zu restaurieren. Der schicke Hauch maritimer Tradition bedeutet auch nicht mehr unbedingt sündhaft teure Anschaffungskosten für Sonder-

anfertigungen und Einzelkonstruktionen. Den hübschen Retro-Klassiker gibt's jetzt für jedermann.

Zum Beispiel die Saffier 32 aus Holland. Das Familienunternehmen Hennevanger aus IJmuiden hat erst vor kurzer Zeit die Baunummer 1 des neuen Typs gewässert und die YACHT zu einer Testfahrt eingeladen. Bevor es aber auf die Nordsee rausgeht, gibt's erst mal bei einer Tasse Kaffee einige Informationen von Werftchef Dennis Hennevanger über die Geschichte der Firma. Die allein ist

nämlich schon fast so spannend wie das neue Boot selbst.

In den frühen siebziger Jahren versuchte Vater Richard Hennevanger sein Glück als Bootsbauer in Australien. Er brachte es dort zu einem stattlichen Betrieb mit 15 Mitarbeitern und stellte in erster Linie Einzelanfertigungen im Kundenauftrag her. In dieser Zeit wurden auch die Söhne Dennis und Dean geboren. 1980 baute sich Richard Hennevanger selbst eine 16 Meter lange Ketsch, verkaufte anschließend den Werftbetrieb



ng und einem rundum gelungenen Gesamtkonzept punktet in der Kategorie der Fahrtenyachten um zehn Meter Länge

und segelte mit seiner noch jungen Familie acht Jahre lang um die Welt. Das Endziel war wieder Holland.

In heimischen IJmuiden beteiligten sich die Söhne Hennevanger schon bald am neuen Werftbetrieb ihres Vaters. Anfang der neunziger Jahre zeichnete Richard ein traditionelles, 6,50 Meter langes, offenes, aber dennoch seegängiges Kielboot aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Die Saffier 6.50 wurde aus dem Stand zum Kassenschlager und danach weltweit verkauft – bis in die Karibik. Im

Jahr 2001 wurde dieselbe Idee mit der Saffier 8.00 etwas größer und auch mit Schlupfkabine umgesetzt.

Echter Hingucker

Und nun die Saffier 32. Die war ursprünglich als Familienboot und Einzelbau für Dean Hennevanger geplant. Vater Richard hat das Schiff speziell für die Ansprüche seines Sohnes konstruiert. Ein Besucher in der Werft kaufte die noch im Bau befindliche Yacht auf der Stelle. Das war die Initialzündung für den Entscheid

der Werftleitung, auch die größere 32er ins Programm aufzunehmen.

Dies sollte kein Fehler gewesen sein. Schon auf der Frühjahrsmesse Hiswa in Amsterdam verkauften die Hennevangers gleich drei Einheiten der neuen Saffier. Das ist nicht verwunderlich. Schon für das Auge macht das Boot tatsächlich einiges her. Die klassische Linienführung, der ausgeprägte Deckssprung sowie das positive Heck gefallen. Das Schiff ist auf dem Wasser wie auch am Steg ein echtes Schmuckstück. Die ovalen Fenster im Kajütauf- ➤



Trotz Löffelbug und viel Volumen im Vorschiff geht die Saffier mühelos durch die Welle

bau und die chromglänzenden Lüfterhutzen unterstreichen zusätzlich die insgesamt gelungene Retro-Optik.

Stimmiges Konzept

Erfreulich verliefen auch die Segeltests auf der Nordsee. Bei einem recht konstanten, bis 15 Knoten starken Wind und einer kurzen, aber nicht allzu hohen Welle macht die Saffier hoch am Wind recht gute Fahrt. Das Boot kreuzt mit rund 6 Knoten bei Wendewinkeln von etwa 85 Grad. Fällt man jedoch auf einen Halbwind-Kurs ab, hält sich das Glücksgefühl in Grenzen. Das Boot beschleunigt mit geschrickten Schoten nur noch wenig und bleibt in der Welle auch etwas hängen. Das ist nachvollziehbar. Immerhin ist und bleibt das Schiff nur 9,65 Meter lang und bringt dabei recht stattliche 5,2 Tonnen Gesamtgewicht auf die Waage.

Dafür sind die übrigen Segeleigenschaften ausgewogen und solide. Selbst in den Böen pflügt die Saffier auch bei viel Druck und mehr Krängung mühelos durchs Wasser und bleibt auch ohne ständiges Nachtrimmen auf Kurs. Die Reaktionen auf dem Ruder sind gut, die Druckrelationen scheinen zu stimmen. Das Kompliment geht an den Konstrukteur Richard Hennevanger, der seine Boote zwar nicht nur aus dem Bauch heraus, aber doch ohne viel Computer-Unterstützung und Hightech-Programme zu Papier bringt.

Insgesamt vermittelt die Saffier 32 einen sehr sicheren Segelspaß. Mit ihr las-

sen sich vermutlich auch einmal längere Schläge abseits der Küste segeln. Die CE-Entwurfskategorie A (Hochsee) soll die Retro-Yacht jedenfalls dafür qualifizieren. Gemäß Definition kann das Schiff auch über 8 Windstärken und Wellen von mehr als vier Metern ohne Probleme wegstecken.

Das Gefühl der Geborgenheit wird insbesondere durch das tiefe und damit relativ hoch umrandete Cockpit noch verstärkt. Die Mannschaft sitzt geschützt im Wind- und Wetterschatten des recht markanten Kajütaufbaus. Wer gern in ruppigen Bedingungen segelt, kann aus dem Katalog natürlich eine Sprayhood ordern.

Auffällig ist die überlange Teak-Pinne im Cockpit. Sie überträgt nicht nur hervorragend die Kräfte des großen Ruderblatts, sondern erlaubt es dem Steuermann zudem, sich beim Segeln in den Schutz der Sprayhood zu verkriechen. Eine Radsteuerung ist als Option erhältlich, bietet sich aber in diesem Fall nicht an. Zum einen ist das Boot dafür im Heck doch deutlich zu schmal, zum anderen bleibt das Cockpit ohne Rad unverbaut. Beim Aufenthalt im Hafen lässt sich die Pinne ganz einfach hochklappen. In lauen Sommernächten könnten die Sitzduchten mit 2,10 Meter Länge und 50 Zentimeter Breite auch als Außenkojen genutzt werden.

Für das Rigg vertrauen die Hennevangers auf die bewährten Produkte aus

Die sicheren Segelei

dem schwedischen Hause Seldén. Der Mast wird auf 9/10-Höhe parzelliert und über zwei relativ lange Salingspaare bis hin zur vollen Bootsbreite verwantet. Damit bleibt das Vorsegel allerdings auf 105 Prozent Überlappung beschränkt – das reicht aber aus. Eine Rollreff-Einrichtung für die Genua ist nur als Sonderausstattung erhältlich. Die Investition lohnt sich: Die Furlex-Anlage funktioniert gut und steht für zusätzliche Sicherheit bei Wind und Wellen.

Die Schotführungen und Trimmeinrichtungen sind zwar einfach gehalten, aber durchdacht und übersichtlich angeordnet. Die standardmäßige Ausrüstung mit Hardware von Harken für Winschen, Blöcke und Klemmen garantiert reibungsarmen Lauf. Gewöhnungsbedürftig ist einzig die Führung der Großschot über einen Taljenzug auf den Traveller hinter der Cockpitumrandung am Heck. Auf diese Weise muss die Schot zum Verstellen nach hinten geführt werden. Wer das nicht will, bekommt auf Anfrage auch eine Alternative mit Schotführung über das Kajütdach oder im „German Sheeting System“ geliefert.

Makellose Verarbeitung

Einen rundum guten Eindruck hinterlässt die Saffier 32 auch in Bezug auf die Bauqualität, sowohl außen wie innen. Für die Schale wird bidirektionale Glasfaser mit Vinylesterharzen bis 12 Millimeter Wandstärke voll laminiert. Für das Deck kommt dagegen die Sandwich-Bauweise mit Divinycell-Schaumkern zur Anwendung. Dies vermindert das Gesamtgewicht und bringt den Schwerpunkt weiter nach unten. Eine solide Bodenplatte sowie auch ein Teil der Einbauten werden in die Schale einlaminiert, solange diese noch in der Form steckt.

Ein Teakdeck ist wahlweise im Cockpit oder zusätzlich auch auf dem Laufdeck als Extra-Ausstattung erhältlich. Die Teakauflagen werden übrigens bei der Edelproduktion von Jongert Yachten, ebenfalls in Holland, gefertigt und montiert.

Viel Mühe gibt man sich bei Saffier-Yachten auch für die Gelcoat-Arbeiten.

enschaften qualifizieren die Saffier auch für Schläge auf hoher See

Das makellose Finish macht Freude. In Ecken und an den Kanten punktet das Boot ebenfalls mit einer einwandfreien Verarbeitung. Auch unsichtbare Stellen, etwa tief unten in der Backskiste oder hinter einer Abschottung, sind mit Topcoat sauber ausgestrichen. Bei vielen Yachten aus den Großserien wird gerade in diesen Bereichen oftmals gespart und in Sachen Sorgfalt auch mal ein Auge zugedrückt. Der Unterschied manifestiert sich eben doch im Detail.

Klassisch gehalten

Nett und gemütlich, passend zur äußeren Erscheinung – so präsentiert sich der Innenausbau der Saffier 32. Die Aufteilungen und das Layout sind klassisch. Viel Variation ist bei dieser Schiffsgröße allerdings nicht drin. Das Vorschiff ist mit den 2,15 Meter langen Kojen sehr großzügig dimensioniert. Andererseits fällt der Fußraum in der Dreieckskoje mit 24 Zentimetern etwas knapp aus.

Eine überaus große Liegefläche (2,40 mal 1,85 Meter) bietet auch die Koje im Achterschiff. Dort können zwei Personen sowohl längs wie quer bequem schlafen. Der Freiraum unterhalb des Cockpitbodens ist mit 42 Zentimeter Höhe aber doch sehr gering. Außerdem wurde das Achterschiff gegen den Salon hin nicht abgetrennt. Das offene Layout ist nicht



Das hochgezogene Kajütschott und die Sprayhood schützen bei Wind und Wetter

jedermanns Sache. Weiterhin wurde eine ausreichend große Koje (ebenfalls über zwei Meter Länge) auf der Steuerbordseite im Salon eingebaut.

Das zusätzliche Angebot von Pantry und Navi-Ecke ist nüchtern, aber funktionell gehalten. Vor allem im Bereich der Navigation fehlt es aber etwas an Stauraum für Kleinmaterial. Die zahlreichen Fächer im Salon schaffen da Abhilfe. Besonders hübsch gemacht ist das verhältnismäßig große Bad mit reichlich Stau-

raum und holzumrandeten Lamineinbauten. Bei vielen Konkurrenzbooten, gerade aus den französischen Großserien, macht der Toilettenraum einen weit weniger freundlichen Eindruck. Auch die Nasszelle darf einladend wirken.

Die Einbauten aus edlem Mahagoni sind von hoher handwerklicher Qualität. Bei Saffier gibt man sich im Bereich der Holzverarbeitung besonders viel Mühe, auch wenn Umleimer und Schlingerleisten an den Rundungen und Kanten nicht >



Versteckt: Die Ankerwinch mit entsprechender Aufnahme gibt es nur als Extra gegen Aufpreis



Vertraut: Lüfterhutzen aus Chromstahl unterstreichen die traditionelle Optik



Verstaut: Das Achterschiff schluckt so einiges an kleinem und großem Staugut



Verbunden: Die geschlossene Überleitung der Elektrokabel verhindert das Verhaken

Unter Deck präsentiert sich die Saffier gemütlich, aber auch dunkel



Hübsch: schiffige Gesamtoptik unter Deck. Allerdings kommt wenig Licht in den Salon

formverleimt, sondern „nur“ gestoßen sind. Seitliche Holzwegerungen und ein Sperrholzboden mit Deckslaminat in Stabdeck-Optik vermitteln innen ein schiffig-traditionelles Ambiente. Aufgrund der dunkel gehaltenen Einbauten und wegen der relativ kleinen Fenster im Aufbau wird es im Boot aber selbst an sonnigen Tagen nicht sehr hell.

Der Zugang zur Maschine ist gut. Die Niedergangstreppe lässt sich mit wenigen Handgriffen schnell entfernen.



Viel Platz: Im Vorschiff können große Leute schlafen. Schön sind die Holzwegerungen



Praktisch: Navigiert wird von der Kojе aus. In der Ecke mangelt es an Stauraum

Der Eigner stattete das Testschiff mit einem 30 PS starken Einbaudiesel von Yanmar aus. Damit zeigte die Saffier erstaunliche Werte bei den Messungen unter Maschine. Aus voller Fahrt benötigte das Boot gerade mal 14 Sekunden bis zum kompletten Stillstand und drehte bei vollem Ruderausschlag beinahe auf dem Teller.

Im Standard wird dagegen lediglich ein 20 PS starker Yanmar-Motor mit Saildrive und Zweiblatt-Festpropeller



Geräumig: Solche Nasszellen findet man sonst nur in größeren Booten



Komplett: Das Angebot in der Pantry ist umfassend. Eine Herdabdeckung fehlt

eingebaut. Aber auch damit wird sich fraglos die Yacht im Hafen ausgezeichnet manövrieren lassen.

Die Saffier 32 ist insgesamt ein sympathisches, attraktives und gut segelndes Boot. Es hebt sich in Sachen Konzeption, Individualität und Qualität deutlich von Yachten aus der Massenproduktion ab. Das hat natürlich Auswirkungen auf die Anschaffungskosten. 112 100 Euro wird für das Retro-Schiff als Basispreis angegeben. Die etwa gleich große Jeanneau Sun Odyssey 32i wechselt in der Grundversion schon für rund 73 000 Euro den Besitzer, also für ein Drittel weniger. Auf der anderen Seite bietet sich der Vergleich mit der Hallberg-Rassy 31 MK II an. Die gibt's für 123 000 Euro, und dies ebenfalls in der Standard-Ausstattung.

Mit Blick auf die individuelle Fertigung in Kleinserie und auf die hohen Qualitätsstandards ist der Preis für die Saffier 32 durchaus gerechtfertigt. Dafür bekommt der Käufer ein hochseetaugliches Boot mit einer überaus tollen Konzeption und soliden Eigenschaften unter Segeln.

Michael Good



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test

► TECHNISCHE DATEN WERFTANGABEN

Konstrukteur.....	Richard Hennevanger
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge).....	9,65 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,20 m
Breite	3,23 m
Tiefgang/alternativ	1,70/1,40 m
Gewicht	5,2 t
Ballast/-anteil	2,3 t/44 %
Großsegel	30,0 m ²
Genua (105 %)	24,0 m ²
Segeltragezahl	4,25
Maschine	Yanmar, Saildrive, 15 kW/20 PS

Rumpf- und Decksbauweise Schale: GFK-Volllaminat. Deck: GFK-Sandwich mit Divinycell-Schaumkern. Als Harz kommen Vinylester-Verbindungen zum Einsatz. Bodengruppe einlaminert

► PREIS UND WERTF

Grundpreis ab Werft	112 100 Euro
Preis segelfertig	114 872 Euro
Garantie/Garantie gegen Osmose	3/5 Jahre
Werft und Vertrieb Saffier Maritim b.v., Rondweg 20, 1976 BW IJmuiden, Niederlande, Tel. 0031/255/51 28 60, Fax 53 77 69, www.saffierjachten.nl, info@saffierjachten.nl	

► SEGELLEISTUNGEN OHNE ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 42 Grad)	6,0 kn
60 Grad Windeinfall	6,5 kn
90 Grad Windeinfall	6,9 kn
120 Grad Windeinfall	5,2 kn
180 Grad Windeinfall	4,5 kn

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 12–15 kn (4 Bft.),
Wellenhöhe: 0,5 m

Yacht - BEWERTUNG

Hübscher Retro-Klassiker mit Potenzial für die große Serie. Der Preis bleibt fair

► Konstruktion und Konzept

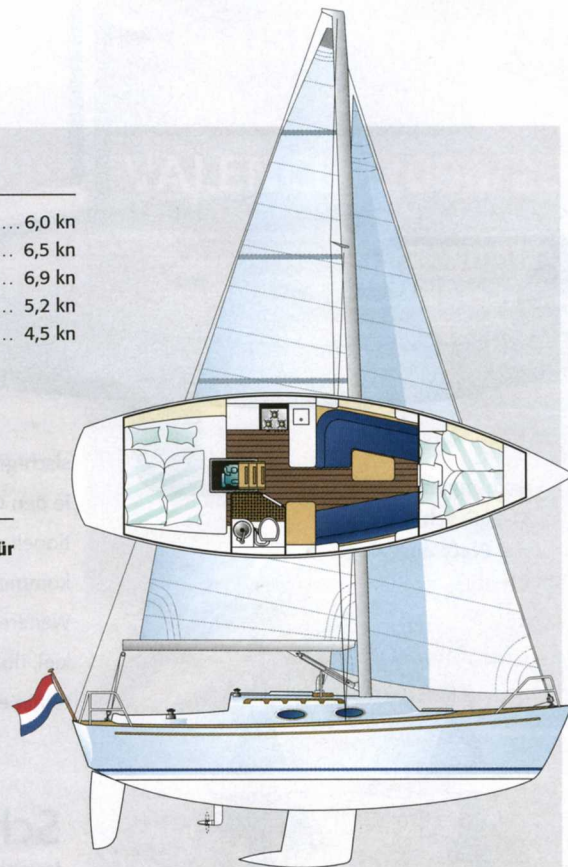
- + Attraktive Optik im Retro-Design
- + Stimmiges Gesamtkonzept

► Segelleistung und Trimm

- + Gute Segeligenschaften an der Kreuz
- + Einfaches und sicheres Handling

► Wohnen und Ausbauqualität

- + Gemütlicher Ausbau mit viel Holz
- Wenig Lichteinfall unter Deck



Knuffiger Eindruck. Im Wasser wirkt die Saffier 32 doch wesentlich eleganter