

SAFFIER SE 27

# Met het grootste gemak in plané



---

Saffier kijkt naar wat de markt vraagt en speelt daarop in. Zo'n 20 jaar geleden zijn ze gestart met schitterend gelijnde dagzeilers, die nu al tot de 'klassiekers' gerekend mogen worden en nog steeds goed verkocht worden, maar inmiddels is er een ruime keuze in snelle dagzeilers, ook schitterend gelijnd, maar wel duidelijk anders en bestemd voor een andere doelgroep. Mensen die graag snel willen zeilen en toch comfort niet willen missen. Dat is gelukt. De namen Saffier Classic, de Sc en de Saffier Elegance Se vertegenwoordigen de twee lijnen. De Classic en de Elegance doen hun naam eer aan. Classic staat voor fraai en tijdloos mooi. Elegance voor elegant hoge snelheden bereiken, zonder compromissen met betrekking tot veiligheid en comfort.

TEKST EN FOTO'S: HARM SCHOLTEN/JACHT IN BEELD

**D**e Se 27, een ruim 8 meter lange dagzeiler, is de laatste telg uit de range. De werf beschrijft de boot als: 'Een jacht dat staat voor snelheid, fantastische zeilprestaties en oogstrelende lijnen'. Die snelheid en zeilprestaties wil ik graag ook zelf beleven. De Saffier Se 27 wordt standaard uitgevoerd met een Torqeedo elektromotor die voor, wat ons testmodel betreft, 4 uren power levert op één accu, maar daar verderop meer over. Het jacht is verkozen tot 'European Yacht of the year 2021; Worldclass Daysailers' Bijzonder is dat de grootschoot, die zowel stuur- als bakboord te bedienen is, in het schip waarmee ik voer, elektrisch uitgevoerd zijn. Gemak dient de mens. De werf verkoopt de Saffier Se 27 als 'single handed' te varen. Ik heb dat mogen testen en dat klopt ook.

### De ontwikkeling van de werf

Na de vliegende start bleef de werf heel actief met het ontwerpen van nieuwe boten. Er werd bij elk ontwerp heel goed gekeken naar de wensen van de doelgroep. De gebroeders weten wat de markt vraagt. De Saffier Classic (Sc) was hun eerste succes en nu de Saffier Elegance (Se). De Sc is klassiek gelijnd en heeft mooie ronde vormen. De Se is modern, eigentijds, met een scherpe boeg, vlak onderwaterschip en een brede vlakke bijna open spiegel. De Sc nodigt uit om te toeren en de Se om snelheid te maken.

De werf maakt nog steeds alles zelf. De rompen in Enkhuizen en de rest in IJmuiden. Hiermee is het toezicht op de bouw en dus de kwaliteit gegarandeerd. Hoogwaardig materiaal, perfect afgewerkt. Voeg daar nog een uiterst modern ontwerp aan toe en u heeft de Se serie van Saffier.

### Het vaargebied

We voeren met de Saffier Se 27 Leisure op de Noordzee met rustig weer. Dat was een geweldige ervaring, maar ook met hoge golven, zo verzekerde Kay mij, die met ons meevoer, gedraagt de Saffier Se 27 zich uitstekend. Op de Friese meren en de Waddenzee, met de ondiepe kiel van 1,15 meter en dubbel roer of op de Zeeuwse stromen, met de standaardkiel van 1,65 meter zullen de zeilprestaties ongetwijfeld goed zijn.

### Het ontwerp

De Saffier Se 27 is door Dean en Dennis Hennevanger samen met Kees van de Stadt, van Sattelite Yacht Design, ontworpen.

### De romp, roer, spiegel, kiel en dek

Romp en dek zijn onder vacuüm in een sandwichconstructie gebouwd. Onder de waterlijn is het een vol laminaat en boven de waterlijn wordt een schuimkern gebruikt om gewicht te besparen.

“De Se is modern, eigentijds, met een scherpe boeg, vlak onderwaterschip en een brede vlakke bijna open spiegel. De Sc nodigt uit om te toeren en de Se om snelheid te maken.”

De rompvorm is volgens de laatste ontwikkelingen voor snelheid en veiligheid ontworpen. Een spitse, bijlvormige boeg, daarna snel uitlopend tot een vlak onderwaterschip en een open, brede bijna kaarsrechte spiegel. Dat nodigt uit tot planeren. Tel daarbij de recht naar beneden stekende ijzeren kiel, 1,65 meter diep, die aan de onderkant een kleine verdikking, torpedo, heeft; dan moet dat wel snel en comfortabel zeilen. Een ondiepe kiel van 1,15 meter is ook leverbaar. Deze wordt, om de goede aandewindse zeileigenschappen te blijven garanderen, met een dubbel roer uitgevoerd. De kiel rompverbinding is met stevige bouten goed op een RVS-frame in gelamineerd op de bodem van het schip.

Ook de gewichtsverhouding van ballast ten opzichte van totaalgewicht, 40%, is goed om veel zeil te mogen voeren. Het totaalgewicht is 1.850 kg. Voor een lengte van iets meer dan 9 meter zeker licht te noemen. Een helmstok is standaard, maar de versie met een stuurwiel wordt het meest verkocht. Onze testboot was uitgevoerd met een stuurwiel. Daarmee zeilen was even wennen, maar eenmaal gewend voelde het heel natuurlijk aan.

Bijzonder fraai is het buiskapje. Het is ook nog functioneel. Bij veel buiswater zorgt het ervoor dat de bemanning niet nat wordt. Het past mooi bij het lijnenspel. De halfopen spiegel draagt ook bij aan het mooie en tevens stoere uiterlijk. Het niet van hout te onderscheiden Esthec dek valt ook op. Het is mooi, onderhoudsvrij en oersterk

### De mast, de giek en de verstaging

De mast en giek zijn standaard van carbon gemaakt. De verstaging is tegen meerprijs van vol RVS 'rod rigging' gemaakt. Wederom fraai en heel sterk

### De Zeilen

De Saffier Se 27 heeft een uitgebreide keuze aan zeilen. Het grootzeil is standaard 24 m<sup>2</sup>. Als voorzeilen kan een combinatie gemaakt worden van een keefok van 15 m<sup>2</sup>, die standaard wordt geleverd, of een gewone fok van 18 m<sup>2</sup>, met daarbij een forse code zero van 51 m<sup>2</sup> of een gennaker van 66 m<sup>2</sup>. Voor elk wat wils dus. De leverancier waar Saffier het meest mee samenwerkt is Elvstrøm Sails

### De motor

De Torqeedo 4.0 kW elektromotor, voorzien van een krachtige 48 Volts lithium batterij, is standaard. De saildrive is ook standaard en voorzien van een klapschroef. De gewichtsbesparing ten opzichte van een dieselmotor is 70%. Daarnaast is een elektromotor onderhoudsvrij. De actieradius is bij normaal gebruik, zo'n 4 tot 5 knopen snelheid op vlak water, is ongeveer 5 uur. Dat is voor een dagzeiler ruim voldoende, temeer daar je met de Saffier lang doorzeilt. De Saffier vaart immers hoog aan de wind, je gaat met de keefok snel overstag en met de gennaker of code zero bij weinig wind behoud je toch nog een respectabele snelheid. Een tweede accu inbouwen is mogelijk, maar nog door niemand besteld.

### Trailerbaar

Een stevige auto is vereist om de 1.850 kg wegende Saffier op een trailer te trekken. Ook de breedte van 2,60 meter is best veel. Toch is het goed te doen. Door het ballastgewicht van rond de 800 kg is het zwaartepunt laag en zal het rijgedrag acceptabel zijn. De actieradius wordt wel ineens heel groot. Een paar weekjes bivakkeren op de Middellandse zee behoort tot de mogelijkheden.

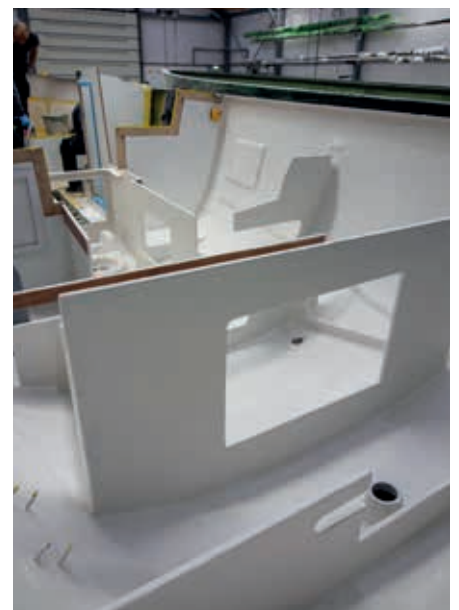
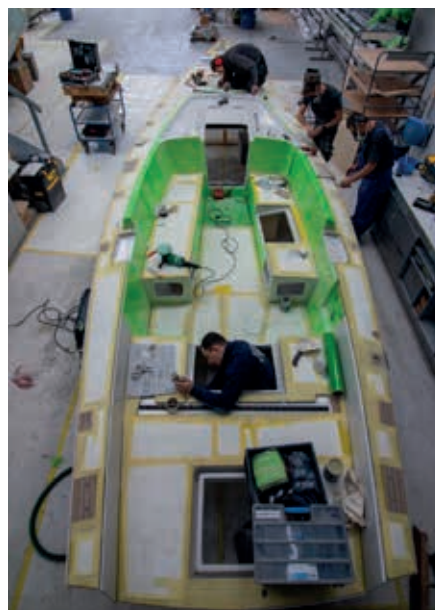
### De zeilimpressie

De weersomstandigheden waren uitstekend. Golfhoogte maximaal 75 cm. Wel koud nog rond de 8 graden en het Noordzeewater was 6o. De wind was Noordwest 5 - 8 knopen, rond 3 Bft. Met de app werden alle instrumenten aangezet, ook de verlichting aan boord. De app werkt heel intuïtief en heeft geen uitleg nodig. We voeren met de standaard kiel. Op de Torqeedo motor gleden we de haven uit. Bijna geluidloos en toch veel power. Het bijzondere is dat er meteen druk op het roer staat zonder tijdspanne. Dat voelt op de een of andere manier veilig aan, maar is vooral gemakkelijk. Tussen de havenpielen van

IJmuiden werden de zeilen al gehesen. Het grootzeil moest uit de huik, wat betekent één rits van achter naar voor opendoen. Daarna met één knop het grootzeil elektrisch hijsen, 10 seconden. De code zero werd met de eenlijnslier uitgerold en binnen minder dan 20 seconden stond alles in de juiste positie. De goot-schoot die aan stuur- en bakboord onderdeks loopt

naar de elektrische lier moet even door een gleufje geduwd worden. Hiermee loopt de schoot bij meer schootlijn geven om ruimer te varen niet vast.

Daarna voeren we met een code zero, gecombineerd met grootzeil. De schoot van de code zero werd op de andere lier geplaatst. Op zee was iets meer wind en in





## TECHNISCHE GEGEVENS

Lengte: 8,20 meter  
Breedte: 2,56 meter  
Diepgang: 1,15 meter (versie 2 roeren)  
Diepgang race: 1,65 meter (1 roer)  
Gewicht: 1.850 kg  
Gewicht kiel: 750 kg (40%)  
Grootzeil: 24 m<sup>2</sup>  
Keerfok: 15 m<sup>2</sup>  
Genua: 18 m<sup>2</sup> (110%)  
Werf: Saffier Yachts  
Dealer: The Boatshed,  
Oostschans 76, 4463 AM Goes.  
Tel.: +31 (6)57.260.172  
E-mail: [office@theboatshed.eu](mailto:office@theboatshed.eu)  
Website: [www.theboatshed.eu/saffier-yachts](http://www.theboatshed.eu/saffier-yachts)

Meer foto's op [www.varen.be](http://www.varen.be)



## Conclusie

Ondanks dat voor de Saffier Se 27, een open zeilboot van ruim 8 meter, meer dan 100.000 euro betaald moet worden, wat erg veel geld is, is hetgeen je ervoor terugkrijgt zijn prijs dubbel en dwars waard. Degenen die zich een Saffier Se 27 kunnen veroorloven, kopen een geweldig zeiljacht. Gemak van zeilen, gemak van zeilen wisselen, een uitgekiende rompvorm, een fraai dek, topkwaliteit beslag en zeilen, elektrische lieren, de beste elektromotor plus accu die momenteel te koop is en een jacht waarmee je zonder veel moeite hoge snelheden kan bereiken. Daarbij is het jacht fraai gelijnd. Niet voor niets verkozen door vooraanstaande Europese journalisten tot 'Yacht of the Year' 2020 - 2021. ★

een vlaagje tikten we de 12 knopen aan. Gemiddeld voeren we rond de 9 tot 10 knopen. De schijnbare wind was dan 900. We konden met de code zero dan nog goed oploeven, maar dat ging wel ten koste van de snelheid. 50°- 60° aan de wind is mogelijk. De snelheid is dan rond de 6 tot maximaal 7 knopen. Ooit is er met de Saffier Se 27 een snelheid van 21,4 knopen bereikt. Dat was met 30 knopen wind, oftewel 6 - 7 Bft

De banken in de ruime kuip zitten goed. De rugleuning geeft goede steun. Om het stuur heen lopen, om achter het roer te komen, gaat gemakkelijk langs de uitsparingen in de banken.

Het sturen met een roer op een open boot voelt vreemd aan, temeer daar de druk op het stuurwiel bijna nul is. Op meerdere foto's die van mij gemaakt zijn valt het me op dat ik met de punten van mijn vingers stuur. Het kostte best even tijd om aan het stuurwiel te wennen, maar uiteindelijk ging het uitstekend, misschien wel beter dan met een helmstok.

De schoten van het grootzeil worden met een druk op een knop bediend, '+' is aanhalen en '-' is vieren. Zo ook de schoten van het voorzeil. Ik moet er wel aan wennen, maar dat moest ik ook met een auto met automatische versnelling. Ik zou nu niet meer zonder willen. Het grootzeil en de fok zijn met de elektrische lieren ongelooflijk strak te spannen. Ook omdat de schoten van de keefok en het grootzeil van Dyneema zijn.

Het gedrag in golven heb ik niet kunnen testen. Gezien de snelheid die gemaakt kan worden zal het schip gemakkelijk door de golven snijden.

Bijzonder vond ik het gemak waarmee zeilen gewisseld worden en kan worden gereefd met het eenlijns Sélden reefstelsel voor het grootzeil. Het kost nauwelijks energie om van zeil te wisselen. Je stelt het daardoor niet uit en vaart eigenlijk altijd met een optimale zeilvoering. Van aan de wind naar ruime wind is het: fok inrollen met één eenvoudige beweging, en daarna met de doorlopende lijn de code zero uit. Beide schoten op de elektrische lieren en je vaart gewoon verder. Andersom gaat even gemakkelijk.

## De prijs

De Saffier Se 27 wordt vanaf 95.000 euro aangeboden. Het testschip waarmee wij voeren kost 125.000 euro. Je hebt dan wel een schitterend jacht waarmee je jaren kunt varen en vermoedelijk zijn waarde lang blijft behouden. ★