



SUN ODYSSEY 349

Viel Platz und segelt gut

Chines, Doppelruder, breiter Rumpf und ausgestelltes Squarehead am Großsegel. Hahnepot statt Traveller, kein Achterstag, Holepunkte ohne Schiene und eine Fock, die nur gering überlappt ... Konstrukteur Marc Lombard hat genau hingesehen, was sich aus der aktuellen Generation der Ozeanrenner auch auf Tourenbooten sinnvoll umsetzen lässt.

Von Michael Häßler



Und um ein Tourenboot handelt es sich bei der neuen Sun Odyssey 349 zweifellos, auch wenn die „kleine“ Jeanneau viel seglerisches Potenzial hat und mancher Rennziege aus früheren Epochen das Leben schwer machen dürfte. Zumindest bei moderaten Wetterbedingungen dürfte das der Fall sein. Weht es stärker und sind, wie bei unserem Segeltag mit auffrischendem Nordostwind, deutliche Schaumkronen in der aufländig gelegenen Egnacher Bucht vorhanden, merkt man halt doch etwas die fehlende Verstärkung nach hinten. Trotz satter Spannung auf den Oberwanten könnte das Vorstag etwas ruhiger stehen bleiben. Das ist aber auch schon alles, was es an dem Boot zu „meckern“ gibt

und beim Tourensegeln spielt es nicht die große Rolle, wenn man bei kabbeligem Wetter mal auf die letzten paar Prozent an Leistung verzichtet. Das Boot segelt trotzdem gut. Außerdem kann man die Sun Odyssey auch mit Achterstag ordern, dann allerdings ohne Squarehead. Wer trotzdem das leistungsfähigere Großsegel fahren will, lässt doppelte Achterstagen, vielleicht aus Dyneema, montieren, die bei Bedarf als Trimmstag eingesetzt und ansonsten an den Mast gelascht werden können. Machbar ist fast alles und der künftige Eigner muss sich überlegen, wo er seine Prioritäten setzt. Wie schon gesagt, die Sun Odyssey ist eine komfortable Tourenyacht und keine Rennziege. Aber

Maße:

Lüa 10,34 m, Breite 3,44 m

Gewicht:

ca. 5350 kg

Segelfläche:

60 qm

Preis:

ab 77 400 Euro
(ohne Steuer)



eine Tourenyacht, die sehr gut läuft, unkompliziert zu handhaben ist, sportlich gesegelt werden kann und somit eine Menge Spaß macht.

Einhandtauglich

Sie ist vor allem auch eine Tourenyacht, die dem Einhandsegler oder der kleinen Crew entgegen kommt. Direkt vor den beiden Ruderrädern liegt jeweils eine selbstholende Winsch auf dem Süllrand, die vom Steuermann bequem erreichbar ist. Auf die Leewinsch kann man die Fockschot legen und auf die Luvwinsch die Großschot. Durch die beiden Steuerstände bleibt der Weg an die Fallwischen oder Trimmleinen am Niedergang frei, sodass man nicht „hintern Steuerrad eingesperrt“ ist, wie das oft der Fall ist. Das Boot läuft sehr kursstabil. Man kann das Ruder auch mal loslassen ohne gleich den Autopiloten bemühen zu müssen. Allerdings fehlt dadurch etwas die Rückmeldung an den Steuermann, wie das bei einer Pinne der Fall wäre. Aber, wie schon erwähnt, das Boot ist ein Tourenboot, was man sich beim Segeln immer wieder bewusst machen muss.

Immer unter Kontrolle

Durch die doppelten Ruderblätter bleibt die neue Sun Odyssey auch in heftigen Böen und bei starker Krängung unter Kontrolle. Erst nach massiver Provokation deutete sich ein Strömungsabriss an, da war die Decksante aber

schon fast an der Wasseroberfläche angekommen. Das sind Bedingungen, unter denen man normalerweise nicht segelt und wo man vorher das Großsegel entlastet. Durch die flache Spantform und die „Chines“, die Kimmkanten, verhält sich das Boot außerdem extrem steif. Das Rumpfkonzert bietet die Vorteile eines Knickspanners, ohne dessen Nachteile in Kauf zu nehmen. Weiterhin ist bemerkenswert, dass es sich hier um die reviergerechtere Kurzkielvariante mit Flügeln handelt. Mit dem Standardkiel hat das Boot rund einen halben Meter mehr Tiefgang. Auch eine Variante mit Schwenkkiel sei, laut Händler, bereits von der Werft angedacht.

Apropos reviergerecht: Die Breite von 3,44 m schafft unglaublich viel Platz unter und an Deck, und das bei einem Boot der Zehn-Meter-Liga. Man muss sich aber darüber im Klaren sein, dass mit einer solchen Breite die Gastplätze am Bodensee schon etwas dünner gesägt sind.

Maschinenmanöver etwas anders

Kein Makel, aber etwas gewöhnungsbedürftig ist das Manövrierverhalten unter Maschine. Kein Ruderblatt wird vom Propellerstrom direkt getroffen. Dadurch reagiert das Boot erst aufs Ruder, nachdem es etwas Fahrt aufgenommen hat. Dies geschieht aber schnell und es lässt sich danach auch sehr feinfühlig steuern.



Interessante Holepunktvariante.



Ein loses Steckschott gibt es nicht. Die Niedergangstüren sind fest angebracht.

UNTER DECK

„Geschmacksvolles Zweckambiente“ trifft vielleicht am besten auf das zu, was den Eigner unter Deck erwartet. Der Ausbau ist praktisch, solide und effizient gestaltet. Das Boot ist unter Deck hell und wohnlich, man darf für diesen Preis aber keine „Kunstschreinerei“ erwarten. Das ist übrigens nicht negativ gemeint, denn es wurde zwar konsequent auf alles verzichtet, was den Aufwand ohne Notwendigkeit nach oben treibt, aber wenn man trotzdem nichts vermisst, haben die Planer gut gearbeitet.

Das Boot gibt es zum selben Preis als Zweio- oder als Dreikabinenversion, wobei der künftige Eigner entscheiden muss, was für ihn tatsächlich sinnvoll ist. Bei zwei Kabinen bekommt er eine abgetrennte Dusche hinter dem WC und einen riesigen Stauraum im Achterschiff, der auch als „Notkoje“ genutzt werden kann, dessen Zugang durch die Duschkabine

allerdings etwas eng ausfällt. Den Spinnaker-sack oder ein Klapprad durch die schmale Tür zu verstauen, dürfte nicht ganz einfach sein. Andererseits bietet sich eine dritte Kabine für Gäste durchaus an, weil die Vorschiffskoje für zwei Erwachsene am Fußende etwas eng ist. Möglicherweise könnte diese sogar sinnvoller als der achtere Bereich als Stauraum für Genaker, Code zero und andere große Ausrüstung genutzt werden.

Das Deck wird in einer geschlossenen Form im Injektionsverfahren hergestellt. Dadurch ergibt sich auch an der Innenseite eine dekorative Oberfläche ohne aufwendige Handarbeit oder nachträgliche Verkleidungen. Die Beschläge werden durchgebolzt und die Muttern mit Kappen „getarnt“, was optisch nicht sehr elegant ist, leckende Schrauben aber schnell identifiziert und abgedichtet werden können. Keine elegante, aber eine praktische Lösung.



Bord-WC und Waschbecken.



Modernes Unterwasserschiff mit beeindruckenden Leistungen. Das Boot segelt sehr steif und es ist schwierig, einen Strömungsabriss an den Ruderblättern zu provozieren.



Das Rigg mit zwei gepfeilten Salings und Squarehead.



Der Bug mit großzügigem Ankerkasten und Podest für die Ankerwinde.



Der Salon ist hell und wohnlich. Durch den hohen Rationalisierungsgrad gibt es keine Ausbauvarianten.



Der Weg zum Stauraum führt durch die Dusche.



Für ein Boot der Zehn-Meter-Klasse bietet die Sun Odyssey sehr viel Platz an und unter Deck. Statt Traveller hat das Boot eine Hahnepot. Die Kontrolle des Segelwists erfolgt über den Baumniederholer. Die Großschot ist nach der deutschen Methode geschoren und endet, zusammen mit der Fockschot, auf dem Süllrand im Griffbereich des Rudergängers. Der klappbare Spiegel ist optional. In der Standardausführung ist das Heck offen.

TECHNIK

Die Sun Odyssey gibt es mit zwei Riggvarianten. Das Standardrigg besitzt ein Achterstag und ein Großsegel mit herkömmlichem Kopf. Beim Performance-Rigg wurde das Achterstag weggelassen, um dem Squarehead Platz zu machen. Dieses Rigg konnte noch nicht ganz hundertprozentig überzeugen, weil bei kabbeligem Wasser doch ein gewisser Reck im System zu spüren war. Dies ließe sich aber durch ein nur bei Bedarf genutztes doppeltes Achters-tag, vielleicht aus Dyneema, relativ leicht kompensieren.

Der auf dem Deck stehende Mast wird von einer geteilten Verstagung über zwei deutlich gefeilte Salings gehalten. Die 110-Prozent-Fock endet etwas unterhalb des Masttopps. Der Fockroller mit Rollreffprofil ist ganz vorne am Bug über Deck angeschlagen.

Optional ist auch eine Selbstwendefock lieferbar, die aber vor allem bei leichtem Wind

deutliche Leistungs-Nachteile haben dürfte, andererseits Manöver mit kleiner Crew erleichtert und den Komfort erhöht. Auch ein Rollmast ist optional lieferbar. Der künftige Eigner hat also die Qual der Wahl.

Das Vorführboot war mit dem Performance-Segelsatz aus beschichtetem Laminat ausgestattet, welcher grundsätzlich gut zum Boot passte, beim Großsegel aber noch etwas Optimierungspotenzial vorhanden ist. Zugunsten von Dacron auf Laminat zu verzichten, lohnt sich kaum, weil die Trimmmöglichkeiten eines solchen Riggs stark eingeschränkt sind und für reckendes Material nicht ausreichen.

Das kleine Vorsegel ist unkompliziert zu handhaben und in ihrer Wirkung zweifelhafte Rollreffaktionen sind nicht notwendig. Für leichte Winde empfiehlt sich ein Code zero und für raume Kurse ein asymmetrischer Spinnaker. Auch ein symmetrischer Spinnaker ist lieferbar,

passt allerdings nicht so gut zum Boot, weil aufgrund der stark gefeilten Salings Kurse platt vor dem Wind ohnehin nicht die Stärke der Sun Odyssey sind.

Als Motor wird der Yanmar-Saildrive 3YM20 mit 21 Ps und Festpropeller verbaut. Ein Faltpropeller ist optional lieferbar.

Landanschluss, eine zusätzliche Batterie, die entsprechende Ladeelektronik sowie ein Wasserboiler sind im Paket „Premiere“ enthalten und die Druckwasseranlage ist Standard. Ein zusätzlicher 220 Liter großer Grauwassertank für den Bodensee wird auf Wunsch von der Romanhorner Werft eingebaut.

Eine Ankerwisch ist zu empfehlen, weil ein für das Boot passendes Ankergeschirr von Hand nur noch mühsam gehandhabt werden kann. Navigationselektronik wird nach Eigenerwunsch vom Importeur eingebaut. Das Vorführboot enthielt noch keine Instrumente.

DATEN

Länge über alles	10,34 m
Rumpflänge	9,97 m
Länge Wasserlinie	9,40 m
Breite	3,44 m
Tiefgang Standard	1,98m
Tiefgang Flachkiel	1,49m
Gewicht (Standardkiel)	5350kg
Gewicht (Flachkiel)	5630 kg
Großsegel Standard	30,7 qm
Großsegel Fathead	34,1 qm
Vorsegel	24,6 qm
Kojen	4/6
Kabinen	2/3
Wassertank	206l
Abwassertank	80l
Diesel	130 l
Motorisierung	21 PS
Motor	Yanmar
Antrieb	Saildrive

Basispreis ab Werft ohne Steuer:

77 400 Euro

Preis Testboot ohne Steuer

ca. 116 358 Euro

Vertrieb:

Hausammann Caravans und Boote AG,
CH-8592 Uttwil, Tel. +41 (0) 71 / 4 66 75 30,
www.hausammann.ch

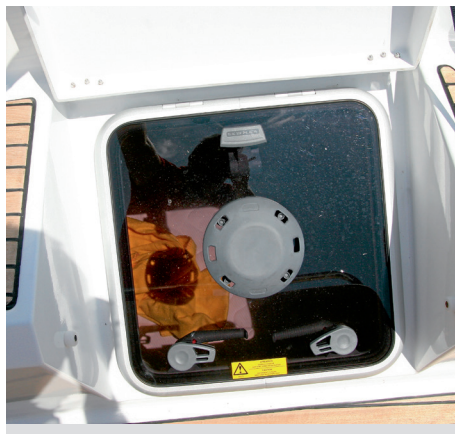
Massag Marine Segelyachten GmbH,
D-73666 Urbach, Tel. +49 (0) 71 81 / 8 10 98,
www.massagmarine.de

Hersteller:

Jeanneau, Frankreich

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Raumangebot
- + Preis-/ Leistung
- + Segeleigenschaften
- etwas Breit für den Bodensee



Schönes Detail: Das Luk über der Achterkabine bringt nicht nur Licht und Luft, sondern ist auch Fluchtweg.



Der Motor unter dem Niedergang ist gut zugänglich und solide installiert. Für gute Schalldämmung ist der Motorraum hermetisch verschlossen. Die Verbrennungsluft kommt über ein Gebläse.



Pantry mit Spüle, riesiger Kühlbox und zweiflammigem Gasherd. Üblicherweise wird hier ein Herd mit Backofen installiert.



Wir haben die Version mit einer Achterkabine und großem Stauraum gesegelt.

UNSER FAZIT

Die Sun Odyssey 349 ist eine komfortable Tourenyacht mit großzügigem Platzangebot sowohl in der Plicht wie auch an Deck. Die Bauqualität ist dem Preisniveau angemessen, einfach, aber solide und mit hohem Automatisierungsgrad.

Auch über die Segeleigenschaften kann nur Positives berichtet werden. Das Boot besitzt viele Konstruktionsdetails, die man der Hochsee-Regatta-Szene zuordnet. Die Motivation der Konstrukteure war aber nicht maximale Geschwindigkeit, sondern leichte Handhabung. Das Rigg ist so konstruiert, dass Segelwechsel nicht nötig sind und auf ein generell ungünstiges Reffen des Vorsegels verzichtet werden kann. Der Rumpf ist durch die Kimmkanten sehr steif und die Doppelruder arbeiten zuverlässig.

Im Basispreis von 77 400 Euro ist das Standardrigg mit Dacronsegeln enthalten und das Boot zwar einfach, aber durchaus schon brauchbar ausgerüstet. Sogar Kühlschrank und Teak im Cockpit sind schon dabei.

Das Ausstattungspaket „Premiere“ enthält, neben anderem, Vorhänge und Warmwasserboiler sowie LED-Positionslampen, Springklampen, Landanschluss und Ladegerät.

Das Paket „Preference“ bietet darüber hinaus unter anderem eine Audio-Anlage und einen Cockpittisch aus Kunststoff. Mit dem Performance-Paket werden Leinen aus Dyneema geliefert, der Holepunkt ist von der Plicht aus verstellbar und die Spinnakerbeschlüge sind montiert. Auch ein Elektronik-Paket von B&G ist lieferbar.

Das Vorführboot des Händlers ist für einen Endpreis von rund 140 000 Euro inklusive deutscher Mehrwertsteuer schon recht komplett ausgerüstet. Was noch fehlt, ist Logge, Echolot, Kompass, Ankergeschirr, Persenning und diverse weitere Ausrüstung nach individuellem Geschmack. Für knappe 150 000 Euro bekommt man ein modernes, gut segelndes, komfortables und voll ausgerüstetes Boot mit vergleichsweise viel Platz auf und an Deck. ■

Halle A1, Stand 303



Bei der Drei-Kabinen-Version fallen die separate Dusche und der große Stauraum weg.