

# Kompakter Cruis

Es tut sich was in der Klasse der kompakten Cruiser.

Nach den Jahren von größer und noch größer scheinen sich die Werften jetzt wieder auf preiswerte

Boote um dreißig Fuß zu besinnen.



Von **Michael Häßler**

Die französische Sun Odyssey 30i ist ein interessanter Vertreter der neuen Kompakten, auch wenn die Breite von 3,18 Meter am oberen Limit dessen schrammt, was am Bodensee noch sinnvoll ist.

Insbesondere scheint hierbei die Kielschwert-Version mit zwei kurzen Ruderblättern interessant, die Jeanneau für 2009 angekündigt hat. Es wird spannend, wie

sich das auf die Segeleigenschaften des Bootes auswirken wird.

Wir haben die Version mit Standardkiel und 1,75 Meter Tiefgang gesegelt.

## **Konstruktion**

Die Sun Odyssey 30i ist keine Rennmaschine. Das Konzept entspricht einer einfachen und handlichen, dabei sehr geräumigen Fahrtenyacht, die auch den Einsteiger nicht gleich überfordert.

Die Unterwasserlinien sind

modern. Flach, formstabil mit langem, vorbalanciertem und sehr effektivem Ruderblatt. Die Kielflosse ist in ihrer Streckung konservativ gemäßigt, mit verhältnismäßig großer Lateralfäche und strömungsgünstigem L-Bulb am unteren Ende. Die Rumpf-Silhouette der 30i ist trotz der Stehhöhe elegant geblieben. Durch ein hohes Freibord und einen verhältnismäßig niederen Aufbau mit gestreckten Linien wurde die Höhe geschickt

kaschiert. Die Werften stehen, insbesondere bei kleinen Serienbooten, unter enormem Preisdruck. Da geht es allen Herstellern gleich. Summiert man die Kosten für Maschine, Rigg, Segel, sonstige zugekaufte Ausrüstung und das Material wie Harze, Glas, Holz und Polster, kommt man schon recht nah an die Summe, die der Kunde für das fertige Boot zahlen muss. Wenn dann noch die Marge für den Händler dazukommt und das

ser

**Sun Odyssey 30i****Maße:**

Lüa 8,99 m, Breite 3,18 m  
Gewicht ca. 4000 kg  
Segelfläche 43 m<sup>2</sup>

**Preis**

ab 64 855 Euro



gefräßige Staatswesen satt ist, kann nicht mehr viel Geld für den eigentlichen Bau des Bootes übrig bleiben.

Bei einem Boot dieser Preisklasse muss gespart werden. In der Frage, wie und wo das geschieht, trennt sich die Spreu vom Weizen. Die Sun Odyssey erscheint, so weit man das an einem halben Tag beurteilen kann, eher zur zweiten Gruppe zu gehören. An der Bausubstanz fällt jedenfalls nichts Negatives auf und auch die

Alltagstauglichkeit gibt keinen Anlass zur Kritik. Wo die Werft gespart hat, ist bei verschiedenen Finisharbeiten, die aber kaum ins Auge fallen. So sind beispielsweise die Holzteile in der Backskiste so verarbeitet, wie sie aus der CNC-Fräse kommen. Das ist aber kein wirklicher Mangel und wer sich daran stört, muss halt selbst das Schleifpapier in die Hand nehmen. Die Sun Odyssey 30i ist ein kostenoptimiertes Industrieprodukt und keine Lei-

stungsschau des örtlichen Schreiner Nachwuchses. Man bekommt aber für vergleichsweise wenig Geld relativ viel Boot.

Auch beim Innenausbau haben die Franzosen genau überlegt, wie sie zwar bei den Kosten aber nicht bei der Qualität sparen können. So werden die GfK-Teile, die von beiden Seiten sichtbar sind, aus zwei Teilen verklebt. Das ermöglicht hohe Automatisierung, spart Handarbeit, ist stabil und sieht gut

aus. Sogar die Verkleidung unter dem Deck ist ein komplettes GfK-Teil, das Dank präzisiertem Formenbau ohne nennenswerte Zwischenräume ins Deck passt. Beide Teile werden aufeinander gespannt und in den Spalt wird Harz injiziert. Die Beschläge werden nachträglich durchgebohrt und die Muttern mit weißen Kunststoffkappen abgedeckt. Keine besonders ästhetische, dafür aber eine fachgerechte und zweckmäßige Lösung, die insbeson-



Das Cockpit ist bei Pinnensteuerung geräumig gestaltet, mit Radsteuerung dürfte es allerdings deutlich enger werden. Wenig ergonomisch ist der Fußblock der Gr

## Wohnen

Für eine Länge von neun Metern bietet die 30i enorm viel Raum unter Deck. Vier Personen können hier das Wochenende oder ihren Urlaub verbringen, ohne sich gegenseitig auf den Füßen herum zu trampeln. Eine vollwertige Doppelkoje befindet sich im Vorschiff und eine quer unter dem Cockpit. Die beiden Bänke im Salon lassen sich ebenfalls als Kojen nutzen. Passende Polster gibt es optional. Mit sechs Personen kann es dann aber schon eng werden.

An der Backbordseite, neben dem Niedergang, liegt

die geräumige Nasszelle mit Spiegel, Waschbecken, Schränken, Dusche und Pump-WC. Der Fäkalientank ist in der Backskiste dahinter montiert. Gegenüber der Nasszelle ist die Pantry. Davor ist ein kleiner Navigationstisch, der am Bodensee als solches aber eher keine Rolle spielt. Benutzt man die Seekarte, wird man diese zweckmäßiger auf dem Salontisch mit den beiden ausklappbaren Platten ausbreiten.

Durch das Hauptschott führt eine Falttür ins Vorschiff. Außer der Koje ist dort ein Kleiderschrank und ein kleiner Sitz untergebracht.

Ein weiterer Kleiderschrank befindet sich hinter der Tür in der Achterkajüte.

Der Ausbau besteht aus Teak. Decke und Aufbauseiten sind weiß, was Helligkeit unter Deck schafft. Große, getönte Fenster und Luken lassen Licht herein. Über der Pantry und in der Nasszelle lässt sich ein Fenster öffnen. Seitlich, hinter den Rückenlehnen der Salonpolster sind Schapps untergebracht, darüber Schwalbennester, die durch flache Schlingerleisten aber nur für Kleinteile nutzbar sind. Pantry, Navi-Tisch und Decke sind mit stabilen Handläufen versehen, um sich auch bei Krängung unter Deck bewegen zu können.



Der Ankerkasten ist in die Deckform integriert. Der Fockroller könnte etwas niedriger sein.



er Großschot. Die Riemen aus Iroko (Kambala) bleiben dunkelbraun.



Dem Konstrukteur ist es gelungen, die Höhe unter Deck gut zu tarnen.

dere Wartungsarbeiten und Reparaturen nicht unnötig teuer und kompliziert macht. Keine Verschraubung ist auf Dauer dicht und kein Beschlag hält ewig. Einfache Demontagemöglichkeiten verleihen dem Boot Wertbeständigkeit und vermeiden hohe Folgekosten.

#### Teakersatz

Die Branche leidet unter Teakmangel. Nicht weil es keine Bäume mehr gäbe, sondern weil das Holz in den Hauptursprungsländern Myanmar und Burma nicht den westlichen Nachhaltigkeitskriterien entsprechen soll und deswegen nicht mehr nach Europa kommt. Zumindest nicht auf direktem Weg,

## Technik

Das sauber gearbeitete Rigg von Seldén ist durch die beiden gefeilten Salingpaare praktisch starr. Auch mit verstellbarem Achterstag besäße es nur eine geringe Trimmbandbreite. Das Vortag setzt etwas unterhalb des Masttopps an und die breite Wantenbasis verhindert den Einsatz einer überlappenden Genua.

Diese Riggform folgt einem genial einfachen Konzept. Eine nur leicht oder gar nicht überlappende Fock ist sehr effektiv, weil sie dort endet, wo eine Genua kränkende Seitenkräfte produziert. Boote mit solchen Riggs brauchen nur eine Vorsegelgröße, fast egal wie stark der Wind weht.

Für einen starren Mast bietet sich ein ausgestelltes Großsegel mit durchgelattetem Topp an, weil dieses nicht durch die Mastbiegung, sondern durch den Twist getrimmt wird. Ein solches Segel funktioniert hinter einer schmalen Fock besser als in Luv einer Genua, verlangt aber nach einem Traveller. Insofern wurde das genial einfache Riggkonzept nicht ganz zu Ende realisiert.

Ein kaum überlappendes Vorsegel kann auch bei Starkwind problemlos mit voller Fläche gefahren werden, weshalb die schwere Reffanlage nur Nachteile bringt. Das Alurohr schaukelt sich in der Welle auf, verhindert eine saubere Leeströmung und die sonst nach vorn gerichtete Auftriebskraft wird in Krängung umgewandelt. Die Rollreffeinrichtung sorgt quasi selbst dafür, dass sie gebraucht wird.

Auch der Wirbel, der im Spalt zwischen Unterliek und Deck entsteht, stört die Strömung und produziert Leekräfte. Bei einem flachen Fockroller könnte das Unterliek auf dem Deck aufliegen und das Segel „nach vorn“ und nicht „zur Seite“ arbeiten.

Die 3-Zylinder-Maschine mit Saildrive kommt von Yanmar und ist mit ihren 21 PS

üppig geraten. Dafür läuft der Motor kultiviert und ruhig. Der Treibstofftank fasst 50 Liter, der Frischwassertank 160 Liter und der Abwassertank 80 Liter.

Schon serienmäßig ist die Sun Odyssey sinnvoll ausgestattet. Der Baum ist mit Lazy-Bags versehen, in der Druckwasseranlage sind schon die Leitungen für Warmwasser verlegt, in der Pantry ist eine Spüle, eine große passive Kühlbox und ein zweiflammiger Kocher installiert. Die 12-Volt-Installation ist komplett, wird allerdings nur von der Lichtmaschine geladen. Wer mehr möchte, greift zu einem der Zusatzpakete. So ist im Paket „Premiere“ ein Aggregat für die Kühlbox enthalten, eine Verbraucherbatte mit Trennrelais und der Landanschluss mit Ladegerät ist dabei. Auch Logge, Echolot und Windmessanlage werden mitgeliefert.

Im Paket „Preference“ sind darüber hinaus eine elektrische Ankerwinde, eine Cockpitdusche, Boiler, Radio mit CD-Player und Lautsprechern sowie Vorhänge und Insektengitter enthalten.

Die Sprayhood ist optional, ebenso ein Cockpittisch, Kocher mit Backofen oder ein Mikrowellenherd.

Wer möchte, kann eine Radsteuerung ordern. Unter seglerischen Gesichtspunkten ist man mit Pinne aber besser bedient. Auch ein Rollmast ist lieferbar. Dieser würde das simple Riggkonzept aber komplett ad absurdum führen, weil gerade eine schmale Fock auf die Unterstützung eines sauber profilierten Großsegels dringend angewiesen ist. Das Großsegel stellt die Bedingungen her, die das Vorsegel braucht um vernünftig arbeiten und Vortrieb erzeugen zu können.

Notwendige Extras sind Antifouling und Epoxidsperrschicht. Auch das Papier und die zusätzlichen Maßnahmen für die Bodenseeulassung müssen extra bezahlt werden. Ein Faltpropeller ist ebenso sinnvoll wie Steckverbindungen an der Mastverkabelung.

wie Insider vermuten. Das macht hochwertiges Teakholz unverschämt teuer. Jeanneau verwendet deswegen spezielle Platten für den Innenausbau, deren Furnierbild in den Augen eines Holzfachmanns zunächst etwas eigenartig aussieht. Es fehlt die Fladerung. Sieht man sich die Sache näher an, erkennt man, dass das Furnier aus vielen zusammengesetzten, etwa zwei bis drei Millimeter breiten Adern besteht. Dadurch kann das Holz viel effektiver genutzt werden. Allerdings gibt es keinen praktischen Grund, für den Innenausbau Teak zu verwenden.

Bei den Holzteilen im Außenbereich, wie Stabdeck, Fußreling oder Handläufen, hat die Werft das Teak durch Iroko, auch Kambala genannt, ersetzt. Das ist ein Holz mit eher noch besseren technischen Eigenschaften als Teak. Es bekommt aber bei Verwitterung nicht den markanten silbergrauen Farbton, sondern bleibt eher dunkelbraun.

### Rigg und Segel

An unserem Segeltag herrschten trotz der prognostizierten zwei Beaufort eher Bodensee-typische „Ententeich-Bedingungen“. Nicht unbedingt die besten Voraussetzungen, um die Segel-eigenschaften eines Bootes zu beurteilen. Trotz dem Gewicht von vier Tonnen ließ sich die Sun Odyssey etwas nach Lee krängen und sprang auch mit der „Chartergarderobe“ sofort an, wenn ein Windhauch aufkam. Ein Zeichen dafür, dass das Boot unter Verzicht auf die klobige Rollrefanlage und mit leistungsfähigeren, besser zum Revier passenden Segeln ausgestattet, auch bei wenig Wind ein gutes Leistungspotenzial entwickeln würde. Darüber hinaus wäre es einfacher zu handhaben, weil die Fock, vom Reffrohr entlastet, auch bei Starkwind stehen bleiben könnte und lediglich das Großsegel gerefft werden müsste, um das Boot verschiedenen Wetterbedingungen anpassen zu können.

Fortsetzung Seite 43

30 IBN 04.2009



1



2



3



4