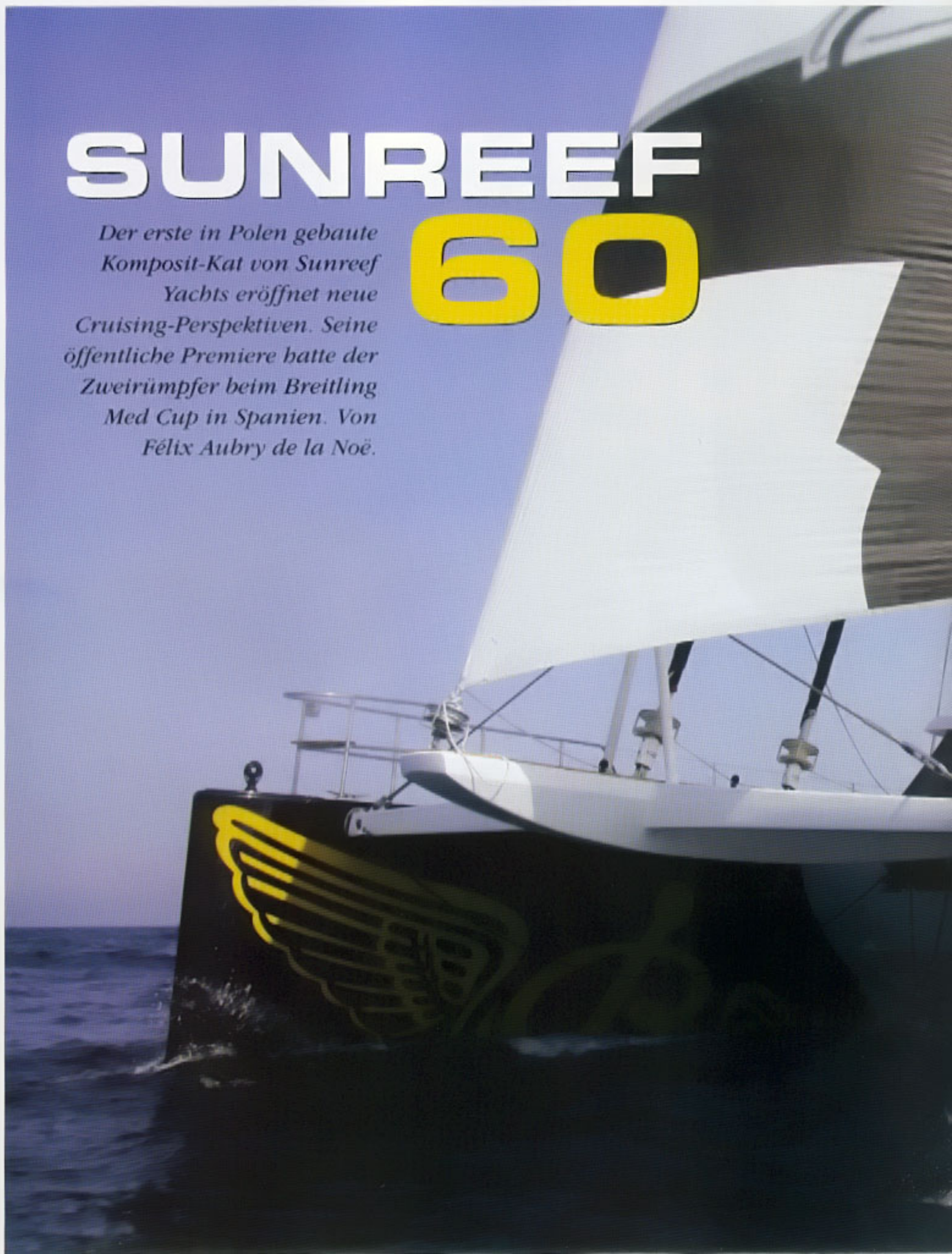


# SUNREEF

# 60

*Der erste in Polen gebaute  
Komposit-Kat von Sunreef  
Yachts eröffnet neue  
Cruising-Perspektiven. Seine  
öffentliche Premiere hatte der  
Zweirümpfer beim Breitling  
Med Cup in Spanien. Von  
Félix Aubry de la Noë.*









**A**ufsehen erregend war sie, die Premiere der Bau-Nr. 1 der Sunreef 60, die ihre beiden schwarzen Rümpfe mit dem großformatigen gelben Breitling-Logo erstmals auf der von dem Schweizer Uhrenhersteller gesponserten, renommierten Segelregatta enthüllte. Der Kat war im Rahmen der Veranstaltung als VIP-Yacht gechartert worden, um prominente Gäste an Bord aufzunehmen. Darunter auch den spanischen König Juan Carlos, Eigner/Skipper der zu dem Zeitpunkt des Rennens führenden *Bribon V*.

Der auf den Namen *Mission* getaufte Doppelrumpf kam drei Wochen nach dem Stapellauf im Mutterland Polen nach über 2.000 sm gerade rechtzeitig in Spanien an. Für Profi-Skipper Didier Desmaison war die Überführung eine echte Herausforderung: „Nach einer viertelstündigen Probefahrt haben wir die 2.500 sm in Angriff genommen. Mit nur drei Mann an Bord durch die Nordsee, über die der über 40 kn starke Wind fast immer von vorn blies. Das Boot kam mit diesen Bedingungen erstaunlich gut klar, setzte mit dem Bug stets weich ein und schlug auch bei starkem Seegang nicht auf die Wellen auf, sondern tauchte problemlos bis auf Masthöhe ein und legte bei überwiegender Motorfahrt mit 9 kn (2.500



U/min) stets ein zuverlässiges Fahrverhalten an den Tag. Bei einem durchschnittlichen Tagespensum von 200 sm überzeugte der Kat durch hohen Fahrkomfort und erreichte mit Unterstützung der beiden 735 kW starken Yanmar-Motoren bei günstiger Dünung 16,5 kn und unter Segeln bei 7 kn wahrem Wind überraschende 6 kn.“

Es war schon sehr beeindruckend, den Kat nach dem Bau auf der Danziger Werft im Yachthafen von Villanova wieder zu sehen. Kraftvoll wirkte er, der großzügig betuchte Doppelrumpf mit dem 25 m hohen, selbst tragenden Kohlefasermast und dem recht



hohen Mittelaufbau, auf dem wie bei der Sunreef 74 (s. M&Y 3/2004) die Flybridge thront, abenteuerlustig und zugleich hochseetüchtig dank bodenständiger, Vertrauen einflößender Linienführung.

Ungewohnt war das Ablegen vom Flybridge-Steuerstand in 4,50 m Höhe über dem Wasser, wie an Bord einer Großyacht, bei der man von der Brücke aus alles im Griff hat. Die in nur einfacher Ausführung vorhandene, mittig im Cockpit angeordnete Steuersäule ist so konzipiert, dass das Boot allein oder zu zweit manövriert werden kann. „Der Arbeitsbereich vor dem Steuerrad ist höchst effizient“, meint

*Hübsch und praktisch zugleich - der die perfekt ausgestattete Galley (l.o.) zum Salon hin abschirmende Bartresen ist zugleich auch eine weitere Kommunikationsalternative zu den beiden Sitzgruppen (u.).*





**Katamaran typisch - rumpfbreite Eignerkabine mit Mini-Salon im StB-Rumpf achtern (r.) und die mit der BB-seitigen Gästekabine ausstattungsgleiche vordere StB-Kammer (Mitte u.).**

auch Didier Desmaison. „Alles wird von hier aus bedient, auch die Segel, die mit Hilfe der drei E-Winschen gesetzt werden.“

Die Fahrt aus dem Hafen unter Motor und mit uneingeschränktem 360°-Panorama war denn auch ein echtes Erlebnis. Nach einem Ausweichmanöver mit Hilfe der beiden Propeller glitt das Boot mit extrem leise und vibrationsfrei laufenden Motoren über die spiegelglatte See. Bei einer auf 2.200 U/min erhöhten Drehzahl wies das GPS 9,2 kn bei sparsamen 8 l Verbrauch pro Stunde aus. Das Hochfahren auf Höchstdrehzahl (3.600 U/min) allerdings brachte nicht den erwarteten Geschwindigkeitsanstieg – das Boot erreichte mit 10,5 kn seine maximale Fahrtleistung, die nach Aussage des Skippers mit neuen Propellern auf 13 bis 14 kn gesteigert werden kann. Bei 9 kn Fahrt mit Schwell von vorn setzten die Steven wie angesagt weich ein und dämpften einsetzende Stampfbewegungen wirkungsvoll ab. Ein weiterer Beweis für das ausgewogene Volumen der beiden leicht Bananen-förmigen Schwimmer des Kats, dem man die 24 t Verdrängung, zu denen der im BB-seitigen Querträger am Mast befindliche Weinkeller mit sage und schreibe 800 Flaschen, die 1.400 l Treibstoff und die 800 l Frischwasser in nicht unerheblichem Maße beitragen, absolut nicht ansieht.

Das Großfall mit Reffhaken (auch für das dritte Reff) und die Großschot mit Baumniederhalter werden ebenso wie das Genuafall auf die mittige der drei leistungsstarken selbstholenden E-Winschen von Harken auf dem Manöverstand geführt, so dass das durchgelatete 115-m<sup>2</sup>-Groß von Incidence mit Triradialschnitt und ausgeprägter Achterlieksrundung im Stehen gesetzt wird. Sehr praktisch sind die Kästen zum Aufschießen der Leinen, und in weniger als fünf Minuten steht das Groß, während die 75-m<sup>2</sup>-Genua aus triradial geschnittenem Spectra von Incidence mit Hilfe der StB-seitigen Winc für die beiden Profurrollreffs und die Gennaker-Wickeltrommel ausgerollt wird. Auf einem Kurs von 60° zum wahren, nicht mehr als 5 kn starken Wind demonstrierte der Kat mit 4,2 kn Fahrt ausgezeichnete Leichtwindeigenschaften, bei 6 kn Wind waren es 5,5 kn, bei 8,5 kn Wind über 7 kn und erreichte bei gefühlvollem Ruderlegen sogar Windgeschwindigkeit. Dabei reagierte die Ruderanlage mit Hydraulikantrieb leichtgängig, prompt und präzise, und bei einem Boot, das schon beim leisesten Windhauch auf



### Schon beim leisesten Windhauch machte das Steuern richtig Spaß



35° zum Wind anlufte, machte das Steuern richtig Spaß. Der Kat wendete mühelos auf einer Bootslänge, wobei die Genua vor dem Stagesegel auf den anderen Bug geführt wird und das Boot in einem Winkel von weniger als 120° über Stag geht. Unter Segeln war die Bootsführung von der Flybridge aus das reinste Vergnügen, allerdings versperrt das Biminiverdeck über dem Steuerstand dem Rudergänger die Sicht auf das Groß, das im Alleingang von

einer Person heruntergelassen und in dem speziell geformten Kohlefaserbaum 2,20 m hoch über der Flybridge geborgen werden kann.

Die sinnvoll konzipierte Flybridge, die man mit ihren erstaunlichen Ausmaßen zu Recht als Oberdeck bezeichnen darf, umfasst neben dem Manöver- und Navigationsstand auch ein geschütztes Cockpit mit Tisch und eine über die gesamte Breite sich erstreckende Sonnenliege. Im achteren Teil der Flybridge, der das Hauptdeckscockpit überragt, befinden sich die Großschotchiene und der Beiboottdavit. Ein bequemer Niedergang mit breiten Stufen führt hinunter in das überdachte Hauptcockpit mit großzügigem Mittelbereich mit Teakboden, querschiffs stehendem 4-Sitzer, 10-Personen-Tisch im Längsformat an BB und einem zweiten, L-förmigen 5-Sitzer mit Couchtisch sowie in erhöhter Position zwei großen zum Kielwasser hin ausgerichteten Sonnenliegen. Zwei breite Verbindungsgänge führen zu den von Stolperfallen freien, bequem breiten Seitendecks. Dreh- und Angelpunkt des Kats ist der zwischen den beiden Trampolinen befindliche Mittelholm aus Aluminium mit Teakgang, auf dem die Stagen des Stagesegels und der Genua angeschlagen sind. Der einzige Anker befindet sich im Hauptquerholm vor dem Mast. Die Heckverlängerungen der beiden Rümpfe haben ein praxisorientiertes Layout mit drei breiten Teakstufen und sind so geräumig, dass hier nicht nur die beiden Motoren in ihren schallisolierten Kammern, sondern auch die restliche Technik, wie der Generator an BB Platz finden.

Durch die breite Schiebetür gelangt man vom Cockpit aus direkt in den großen Decksalon im Penthousestil mit schiffiger Hart-





**Modern und doch schiffig: Bad mit Dusche (l.). Weiträumig und geschützt - das Achtercockpit mit Sitz- und Sonnenpolstern (r.u.). Luftig und beschwingt - das Trampolin (r.o.).**

messen ist der Stauraum in den beiden Kleiderschränken und den vier tiefen Schapps. Auch die große Vorderkabine ist wohl proportioniert. Allerdings kann man nur über das Kopfende in das Bett einsteigen. Sie wird durch ein Bad, jedoch ohne separate Dusche, und einen praktischen Eckschreibtisch ergänzt.

Ein Niedergang gleichen Zuschnitts führt im BB-Rumpf in eine ausstattungsreiche Vorderkabine, die jedoch mit separater Dusche und zusätzlichem, geräumigem Staufach auf dem Gang aufwartet. Der Achterkabine mit ebenso großem Doppelbett wie die Eignerkabine fehlt die Sitzcke. Lobenswert ist die gute Schall- und Wärmeisolierung sowohl in den vier Kabinen als auch in der Kajüte. Zum Wohnkomfort trägt wesentlich auch die für den Rumpf, das Deck, die tragenden Schotten und die Fly-bridge verwendete Sandwichbauweise bei. Die Komposit-Version ist ebenso wie das erste Aluminiummodell der Sunreef 60 auch in Eignerausführung erhältlich. Dabei ist einer der beiden Rümpfe als Privatappartement eingerichtet.

schaum-Einrichtung mit Vakuum-verklebten punktgemaserten Mahagonifurnieren. Die BB-seitige Galley mit Bar fügt sich nicht nur perfekt ins Bild, sie ist mit ihrer 2,40 m langen Arbeitsfläche und dem 2,20 m langen Tresen auch äußerst praktisch. Alle wichtigen Ausstattungen sind hier in greifbarer Nähe: Doppelspüle, 100-l-Gefrier- und 120-l-Kühlschrank, 4-flammiger Herd mit Backofen, Mikrowelle, 12-Gedecke-Spülmaschine und großzügiger Schrankraum. Auch der Kartentisch in der vorderen BB-seitigen Ecke hinter der großen Rauchglas-Windschutzscheibe fügt sich hübsch in das Gesamtbild. An StB schließt sich daran ein 10-Personen-Essplatz mit eierschalfarbener Ecksitzbank, auf der man allerdings etwas hart sitzt, vier Stühlen und einem rechteckigen Mahagonitisch mit leicht abgerundeten Ecken an. Sinnvoll ergänzt wird die Ausstattung durch einen großen, an der Decke aufgehängten Plasmaschirm in der Mitte der Aufbauvorderseite. Gegenüber der Galley bietet eine zweite Ecksitzbank mit Couchtisch davor Sitzgelegenheit für vier Personen.

Die von uns gefahrene Innenausbauvariante mit vier Doppelkabinen plus Skipperkabine vorn im BB-Rumpf eignet sich sowohl als Eignerversion als auch für den Chartereinsatz. Im StB-Rumpf erreicht man über einen recht steilen, 4-stufigen Niedergang die Eignerkabine achtern mit großem Pullman-Bett, einem längsseitigen Zweisitzer an StB und großem Schreibtisch an BB. Sie ist relativ geräumig, wie das übrige Interieur mit punktgemasertem Mahagoni eingerichtet und gemütlich mit einem Rumpffenster, das wie in den übrigen drei Kabinen ein großzügiges See panorama eröffnet. Das Bad mit herkömmlicher Duschkabine hingegen ist recht eng. Umso reichlicher be-



## SUNREEF 60

L.ö.A. 18,28 m	Treibstoff 2 x 700 l oder 2 x 900 l	Innenausbau Mahagonifurnier,
LWL 9,30 m	Frischwasser 2 x 400 l	Vakuum-verleimt
Verdrängung 22 t	Schmutzwasser 110 l	Konstruktion / Design werfteige-
Tiefgang 1,60 m	Wassermacher Livol 200 l/Std.	nes Konstruktionsbüro Sunreef
Mast und Baum Alu Carbon	oder 100 l/Std.	Yachts
Groß 115 m <sup>2</sup>	Klimaanlage Vimar mit Umkehrbe-	Werft / Baujahr Sunreef Yachts,
Genua 75 m <sup>2</sup>	trieb (Salon und 4 Kabinen)	Danzig/2005
Stagesegel 40 m <sup>2</sup>	Generator Kohler 16 kVA	Vertrieb Sunreef Yachts France,
Gennaker 120 m <sup>2</sup>	Bauweise Rumpf, Deck und Fly-	Tel. +333 8931 1474,
Motor 2 x 55 kW oder 2 x 75 kW	bridge aus Sandwich (Glasfaser,	Fax +333 8931 1477,
Yanmar	Hartschaum, Epoxidharz, Vinyloxyester)	e-mail: info@sunreef-yachts.com

