

segel
JOURNAL
VERLOSUNG: MITMACHEN UND
EINEN LASER GEWINNEN!

NAVIGATIONSWUNDER »AIS«: SICHER ODER GEFÄHRLICH?

www.segeljournal.com - Ausgabe 01/09 - Januar/Februar 2009

3,80 Euro

segel

JOURNAL



SEGEL JOURNAL • ALLES, WAS SEGELER BEWEGT • SEGEL JO

Volvo Ocean Race
IN 270 TAGEN
UM DIE WELT

Genuss-Törn
HUMMERSAFARI
IN SCHWEDEN

Traumyachten
SUNREEF 62
OYSTER 54



BOOTSBAU AKTUELL

CLEVER KAUFEN!

WAS SIE 2009 WISSEN MÜSSEN

MODEIMPERIUM LORO PIANA: IN KASCHMIR VOR CAPRI

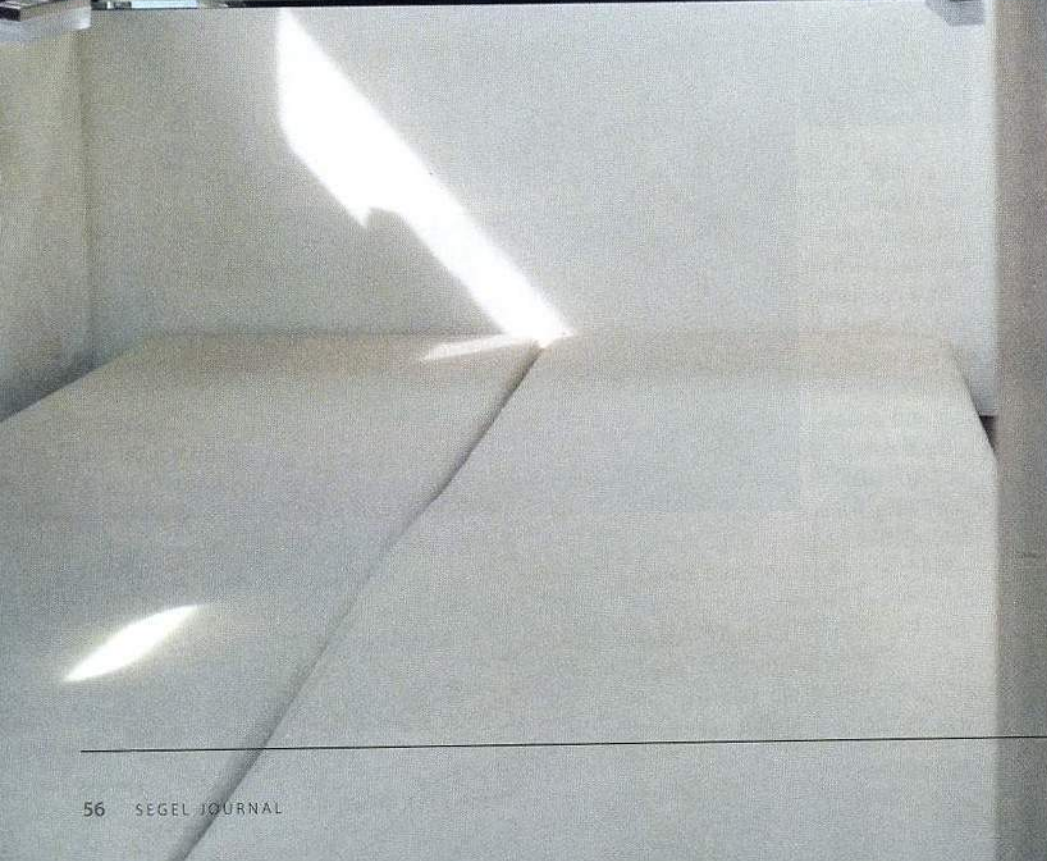
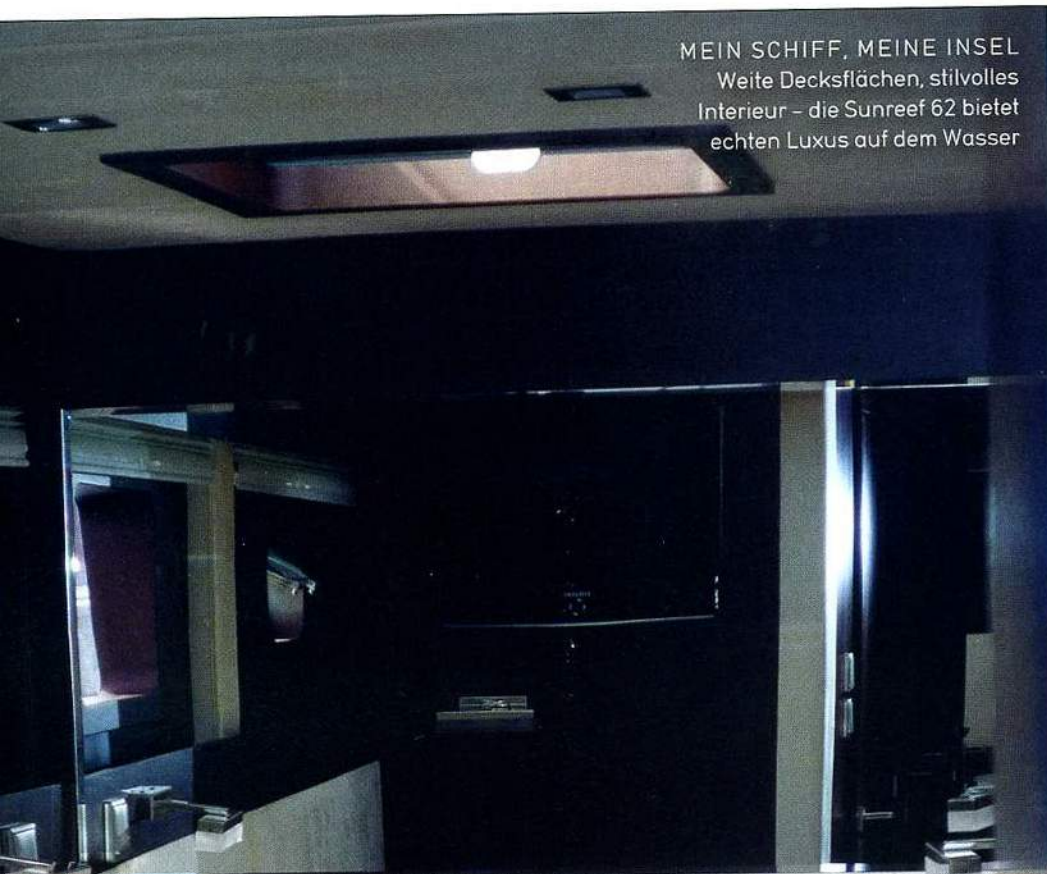
Österreich: 4,35 Euro / Schweiz: SFR 7,60 / BelNeLux: 4,50 Euro / Spanier/Italien/Portugal (cont): Frankreich: 5,15 Euro / Griechenland: 5,90 Euro / Ungarn: Ft. 1,360



YACHTCHECK

SUNREEF 62

MEIN SCHIFF, MEINE INSEL
Weite Decksflächen, stilvolles
Interieur – die Sunreef 62 bietet
echten Luxus auf dem Wasser



Seit knapp zehn Jahren werden in Polen besonders luxuriöse Katarane gebaut, die sich zunehmender Beliebtheit vor allem bei solchen Eignern erfreuen, die auf eine lange Reise gehen wollen. Wir segelten die Sunreef 62 vor Genua



01.09



Brüder, zur Sonne!



SUNREEF 62

Der Schiffbau hat eine lange Tradition in Gdansk. Dennoch wurde die größte Werft der Hansestadt Danzig erst durch die Politik weltberühmt. Im Herbst 1980 rief dort ein Arbeiterführer namens Lech Walesa zum Generalstreik auf und gründete die Gewerkschaft Solidarnosc. Die ehemalige Lenin-Werft wurde damit zur Keimzelle der Demokratie in Polen, Walesa zehn Jahre später zum Präsidenten des Landes gewählt.

Weitere zehn Jahre später gründete der polnische Unternehmer Francis Lapp eben dort eine Yachtwerft. Lapp, der seit den Neunzigerjahren in der Elektroindustrie erfolgreich ist, hatte eine Vision. Er wollte luxuriöse Yachten bauen, große Yachten, Megayachten. Selbstbewusst und offensiv »Made in Polen«; nicht nur, wie so viele andere Betriebe hier, als günstige und anonyme Zulieferer für bekannte Marken aus Westeuropa. Der Jahrtausendwechsel schien ein gutes, symbolträchtiges Datum für den Start dieses Abenteuers zu sein. 2003 lief der erste große Katamaran vom Stapel, die Sunreef 74. 2005 folgte die erste Sunreef 60, dann ging es Schlag auf Schlag. Im gleichen Jahr wurden noch zwei Sunreef 62 ausgeliefert, eine aus Aluminium, die andere in Kunststoff-Komposit. Nur zwei Jahre später hatte die Werft bereits

den zehnten 62-Fuß Katamaran gebaut. Natürlich geht es auch größer: Im kommenden Jahr wird die erste Sunreef 102 fertiggestellt, 2010 die Sunreef 114. 15 Aufträge liegen der Werft derzeit vor, man kann dort bis zu 150 Fuß, also rund 50 Meter Länge, bauen.

DOCH DER ECHTE »Dauerseller« der Werft ist die Sunreef 62. Ein mittlerweile sehr ausgereiftes Schiff, obwohl es ja als Semi-Custom angeboten wird – gebaut wahlweise aus Aluminium oder Kunststoff, mit jeweils individuell entwickelter Einrichtung und Ausrüstung. Aber die Größe erscheint ideal; groß genug für echten Luxus sowohl für den Schiffseigner und seine Begleitung als auch für anspruchsvolle Chartergäste. Groß genug auch, um, falls erwünscht, eine kleine Proficrew aus zwei Personen an Bord zu haben. Aber eben nur falls erwünscht, denn das Schiff ist gleichzeitig auch handig und übersichtlich genug, dass man es ebenso ohne professionelle Hilfe gut segeln und manövrieren kann.

Wir segelten eine neue Sunreef 62 von Genua, gebaut aus Komposit und ausgerüstet für Chartertörns – leider bei dem dort notorisch leichten Wind, weshalb die Genueser einst ja die mächtigen Rudergaleeren erfunden haben. Für einen Luxuskatamaran wie die Sunreef 62, der ja schwer ist, ist solch leichter Wind alles andere als ide-

al. »Das Schiff braucht schon mindestens 12 bis 15 Knoten Wind, bevor es wirklich gut segelt«, meint Victor, der Bootsmann an Bord, der bereits zwei Mal mit einer anderen Sunreef 62 über den Atlantik gesegelt ist; ein Mal von Cannes nach Antigua und ein Mal wieder retour. Dort hatte er Wind; er erreichte insgesamt einen Durchschnitt von sieben bis acht Knoten, immerhin. Das ist nicht mehr als eine einrumpfige Fahrtenyacht gleicher Größe schaffen kann. Aber der Vorteil eines luxuriösen Fahrtenkats gegenüber einem Monohull ist auch nicht eine größere Geschwindigkeit, son-



HIER LÄSST ES SICH LEBEN
Der Katamaran geht nicht mit Komfort



HOCHSITZ Die Sunreef 62 wird wie eine Motoryacht von der Flybridge aus gefahren



01.09

Schoten und Winschen: Gesegelt wird das Schiff von der Flybridge aus, dazu gleich mehr. Das Cockpit (vielleicht sollte man eher sagen: die Terrasse) ist komplett überdacht und bietet somit besten Schutz gegen Sonne und Regen. Unter dem Aufgang zum Oberdeck gibt es eine kleine Pantryeinheit mit Handwaschbecken, auf mindestens einer Sunreef 62 gibt es auch Halterungen für Tauchflaschen und mehrere Decksduschen.

DER INNENBEREICH der von uns gesegelten 62 ist modern gestylt und in elegantem, dunklem Vengé ausgebaut. Der Salon ist neben dem Cockpit der zentrale Lebensraum. An Backbord ist die große,

dern der viel größere Lebensraum an Bord, das Wohngefühl und der Komfort auch auf See. So nimmt man gerne in Kauf, bei wenig Wind eher als Motorsegler unterwegs zu sein. Und bei idealen Bedingungen erreichen selbst schwere Luxuskats zweistellige Geschwindigkeiten unter Segel. Nämlich bei möglichst glattem Wasser und viel Wind, auf raumen Kursen. Doch die 15 Knoten sind beim längeren Fahrtensegeln mit diesem Schiff nicht die Regel, sondern die angenehme Ausnahme.

DAS IST DER PREIS, den der Katamaran-Eigner für großen Komfort an Bord zahlt. Viele Sunreef-Kats sind rund um die Welt unterwegs und bewähren sich dabei insgesamt sehr gut. Das sagt am Ende mehr als alles andere. Wobei hier das sportliche Segeln mindestens an zweite Stelle rückt; es geht vielmehr darum, sich segelnd fortzubewegen. Und das auf einem Schiff, das in erster Linie luxuriös und sicher sein soll.

Die Sunreef 62 vermittelt das beruhigende Gefühl, sich auf einer soliden, geschmackvollen Yacht zu befinden. Anders als auf einigen eher kargen Kats. Zum Wohnen auf dem Wasser, ob im Hafen oder unterwegs, ist dieses Schiff formidabel. Ein weites Cockpit mit etlichen Sitz- und Liegeflächen, frei übrigens von allen

Webasto
Marine Comfort

**Wohlfühlklima
nach Maß.**



Besuchen Sie uns
auf der boot 2009,
Halle 11, Stand A19

www.webasto-marine.de



YACHTCHECK

SUNREEF 62



STILVOLL AUF SEE
Jede Sunreef wird im individuellen
Stil des Eigners ausgebaut

mit aller Technik ausgestattete Küche samt Bar, gegenüber der große Esstisch. Davor befinden sich Sofas und Sessel, an Backbord ein Innensteuerstand mit Navigationsplatz und großem Schreibtisch.

In den Rümpfen befinden sich vier große Kabinen mit Doppelbetten, TV, kleinen Schreibtischen und Badezimmern mit separaten Duschkabinen. Die Crewkabinen sind in den Vorschiffen untergebracht. Achtern in den Rümpfen ist Platz für die Maschinen, die insgesamt drei Generatoren, für die Inverter und Ladegeräte. Alles übrigens sauber installiert und technisch sinnvoll aufeinander abgestimmt.

GEFAHREN WIRD DAS SCHIFF wie eine Motor-yacht von der Flybridge aus – dem eigentlichen Cockpit oberhalb dessen, was wir bereits als »Terrasse« bezeichnet haben. Auch hier gibt es noch Liegeflächen und eine kleine Messe, davor dann aber den kompakten, übersichtlichen Steuerstand. Vor dem Rad stehen die Winschen, gut und bequem bedienbar, auf denen Fallen, Schoten, Strecker und



SUNREEF 62

DIE SJ-MEINUNG

Die Sunreef 62 vermittelt ein insgesamt gutes Gefühl. Sie bietet sehr gediegenes Wohnen auf dem Wasser, dazu noch passable Segeleigenschaften – in dieser Qualität und Konsequenz ist die Kombination eher selten. Und das zu einem fairen und ehrlichen PreisLeistungsverhältnis. Wer in erster Linie auf See reisen und leben möchte, findet hier ein hervorragendes Schiff.

DAS BESONDERE DETAIL

Das Dinghi hängt nicht von Davits irgendwo in der Luft herum, sondern steht sicher und fest auf dem Achterdeck zwischen den Rümpfen. Eine saubere und ausgereifte Lösung. Auch sonst ist das Gefühl an Bord sicher, es gibt Griffleisten an den richtigen Stellen an Deck, unter anderem auf Brusthöhe einmal um den Aufbau herum, und auch die Reling ist hoch und sehr solide.

DATEN DER SUNREEF 62

Bauweise:	Komposit oder Aluminium
Länge über Alles:	18,90 m
Breite:	9,20 m
Verdrängung:	22 t (Komposit), 26 t (Aluminium)
Tiefgang:	1,55 m
Großsegel:	118 qm
Genua:	63 qm
Stagsegel:	32 qm
Preis:	ab rund eine Million Euro*
sunreef-yachts.com	

*PREIS OHNE M.W.ST.



Reffleinen enden: Von hier aus kann man das Schiff komplett segeln. Fest angeschlagen an drei Vorstagen mit Rollanlagen sind Gennaker, Genua und Stagesegel, das gleichzeitig als Schwerwettersegel durchgeht. Einfacher geht es kaum.

Und man hat die Segel und das Rigg bestens im Blick. Letzteres macht einen soliden und kraftvollen Einruck. Das Großsegel ist durchgelattet und an Harken rutschen, bei leichtem Wind ist das Bergen kein Problem, bei viel Wind konnten wir es leider nicht probieren. Denn falls es doch mal hakt, ist der Großbaum verflucht weit oben im Himmel. Klappstufen am Mast helfen zumindest, dass man dort überhaupt hinkommt. Auch das ist also ein echtes Big Boat-Feeling, wobei der Katamaran ruhi-

ger als ein großer Maxi-Mono in der See liegt. So ist es nicht ganz so gefährlich, dort oben auf dem Baum rumzukrabbeln.

ÜBERHAUPT, die Flybridge. Sie ist ja schon weit weg vom Wasser, auch sind, wie gesagt, Baum und Segel und damit auch der Schwerpunkt sehr hoch gerutscht. Ist die Flybridge nur eine Modesache? Sie hat natürlich Vorteile, das untere Deck wandelt sich zur Terrasse.

Der Überblick von hier oben könnte auch beim Manövrieren hervorragend sein. Könnte, doch leider sieht man die Hecks von hier aus nicht, sie bleiben verborgen unterm Terrassendach. Das ist schon sehr gewöhnungsbedürftig, vor allem beim im Süden üblichen »rückwärts

einparken« an der Pier. Es gibt eine Videokamera und einen Monitor oben, aber auch das ist ungewohnt. Es gibt auch den zweiten Steuerstand unten im Salon, doch von hier aus blickt man nach achtern in die Küche. Was bleibt? Die Ansage eines Crewmitglieds unten. Geht auch.

Davon abgesehen ist das Manövrieren unter Maschinen auch im engsten Hafen ein Kinderspiel: Zwei Maschinen plus Bugstrahler, damit kann nichts schief gehen. Die von der Werft vorgesehene Motorisierung sind zwei 75 PS Yanmar Diesel, aber die meisten Eigner wählen 110 oder 125 PS. Der Verbrauch bei 7,5 bis acht Knoten liegt bei gut 20 Liter pro Stunde, bei zehn Knoten ist es schon fast doppelt soviel.

DETLEF JENS □

WELCOME TO THE WORLD OF RECKMANN •



RECKMANN produziert erstklassige Aluminium Masten und bietet die komplette Bandbreite der weltweit besten Rollreffsysteme für Yachten jeder Größe an. Egal ob manuelle, hydraulische oder elektrische Systeme, unsere Produkte halten, was sie versprechen.



> Masten



> Hydraulische Rollreffsysteme



> Elektrische Rollreffsysteme



> Code Zero Rollreffanlagen



> Hydraulikaggregate



> Carbon Rollreffsysteme



> UD4s



> Staysail Rollreffanlagen

NO COMPROMISE •

Siemensstraße 37-39 · D-25462 Rellingen
Tel. +49(0)4101-3849-0 · Fax +49(0)4101-3849-50
info@reckmann.com · www.reckmann.com

Besuchen Sie uns auf der
BOOT, Halle 7A Stand D07