



SUNWIND 301 CLASSIC

Gediegenes Tourenboot

Die neue Sunwind 301 ist ein gediegenes Tourenboot für zwei Erwachsene mit Kindern. Classic-Version nennt Werftchef Heinz Chanton das Boot. In vielem erinnert die 9,30-Meter-Yacht an die soliden Konstruktionen der 80er-Jahre aus Skandinavien. Das waren zwar keine Kojen- und Raumwunder, sie überzeugten aber mit gediegem Innenausbau, solider Verarbeitung und guten Segeleigenschaften, wie sie ein Fahrtensegler schätzt.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich und Michael Häßler



Heute sind es nur noch wenige Werften, die sich in dieser einst starken Nische der Skandinavien tummeln. Die Sunwind 301 Classic macht dies vom Bodensee aus. Denn genau hier entsteht die Sunwind in der Werft in Kirchberg und ist damit eines der ganz wenigen GfK-Serienboote, die am heimischen Revier gebaut werden. Haben sich die Werften am See sonst doch eher auf Einzelbauten und reviertypische Klassenboote spezialisiert.

Rumpf und Deck werden bei der Ott Yacht GmbH laminiert, die einen Namen für ihre IOI oder Diamant-Yachten hat. Deck und Rumpf kommen dann in die Werft am Hafen Kirchberg, wo das Boot ausgebaut wird, bevor mit

dem Aufsetzen des Decks der „Deckel zuge-macht“ wird.

Auch vieles andere kommt von Herstellern am Bodensee wie beispielsweise Bug- und Heckkorb sowie die Standardsegel. Bei Motor, Beschlügen oder Rigg wird auf führende Hersteller zurückgegriffen, weil das gar nicht anders machbar ist. So kommt der Mast von Selden und der Motor von Volvo Penta.

Der Innenausbau wird in Kirchberg handwerklich hochwertig gefertigt, verdient das Attribut Classic zu Recht und das aus mehreren Gründen. Zum einen, weil man sieht, dass da Bootsbauer am Werk waren, die wissen, dass an einen Cockpittisch Schlingerleisten gehören

Maße:

Lüa 9,30 m, Breite 2,80 m

Gewicht:

ca. 2900 – 3500 kg

Segelfläche:

43 qm

Preis:

ab 123 000 Euro
(ohne Segel)



und in Pantry oder Navigation massive Umleimer mit runden Kanten bei Seegang am besten vor blauen Flecken und Rippenprellungen schützen. Sie wissen auch, dass unters Kajüt-dach ein Handlauf gehört. Das sind wichtige Ausbaudetails, die bei vielen Serienyachten der großen Hersteller schon lange dem Rotstift geopfert wurden und einfach über Bord gefallen sind.

Der Rumpf der Sunwind 301 Classic, der wie das Deck aus massivem Laminat hergestellt wird, ist eigentlich kein Unbekannter. Er stammt von der ursprünglich finnischen Sunwind-Werft und wurde von dem legendären schwedischen Konstrukteur Tord Sundén gezeichnet. 1994 übernahm der Romanshorner Heinz Chanton die Werft in Nykarleby und verlagerte ab 2010 die Produktion weitgehend an den Bodensee. Sukzessive hat Chanton in dieser Zeit die Rümpfe wie den der 301 überarbeitet. Zusätzlich erhielt die Yacht, ursprünglich mit einem Decksalon ausgestattet, in der Classic-Version ein neues Deck mit modifizierter Linienführung, das Stehhöhe bis ins Vorschiff bringt, ohne optisch klobig zu wirken. Geblieben sind die guten Segeleigenschaften und die für den Bodensee günstigen Bootsmaße. Heute sind nur noch wenige Boote in dieser Größenklasse zu finden, die unter drei Meter breit sind, dazu aber noch ausreichend Platz unter Deck für eine vierköpfige Familie bieten.



Der relativ hohe Aufbau bringt Platz unter Deck und wirkt durch seine langgezogene Linienführung trotzdem noch elegant.

UNTER DECK

Die Sunwind 301 Classic ist eine Serienyacht, doch wird sie nur in kleinen Stückzahlen gebaut. Meistens werden drei Yachten parallel aufgelegt. Daher sind Sunwind-Yachten eher individuelle Einzelbauten, zumindest was den Innenausbau anbelangt. Der Eigner kann bestimmen, wie die Werft sein Boot bauen soll. Dabei ist vieles möglich. Wenn nur einzelne Möbelteile ausgetauscht, hinzugefügt oder weggelassen werden sollen, ist der Aufwand dafür eher gering. Wenn die gesamte Inneneinrichtung verschoben oder komplett neu geplant werden muss, wird es etwas aufwändiger und auch teurer. Beim hier vorgestellten Boot entspricht der Ausbau im Wesentlichen der Standardausführung.

Es ist eine ganze Menge, was die Bootsbauer auf etwas über neun Meter Rumpflänge unterbringen. Eine Vorschiffskabine, eine Achterkabine und ein großzügiger Salon mit Tisch,

zwei Längssofas, Pantry und Navigationsecke. Daneben gibt es eine geräumige Nasszelle. Der Ausbau wurde in handwerklich hochwertiger Qualität in Mahagoni ausgeführt. Die Sperrholzflächen besitzen ein gemessertes Deckfurnier aus Mahagoni und massive Umleimer. Die Holzflächen kontrastieren mit den weißen Flächen unter Deck, den Aufbau-seiten und den horizontalen Flächen auf Pantry und Navigationstisch. Der Boden besteht ebenfalls aus Sperrholz mit Mahagoni-Messerfurnier und eingelegten, hellen Fugen. Die Schranktüren sind teilweise aus getöntem Plexiglas oder Makrolon. Polsterstoffe sind individuell wählbar.

Wo an der Außenhaut keine Möbelteile verbaut sind, besitzt das Boot eine klassische Wegerung aus Mahagonileisten, hinter der entstehendes Kondenswasser einfach wieder verdampfen kann.



Der Salon ist klassisch, mit zwei Längssofas und Klapptisch gestaltet. In zahlreichen Schränken, Schapps und Schubladen



Praktisch: Die Fallen laufen außen am Aufbau entlang und werden neben der Sprayhood bedient, sodass man beim Kurbeln die Segel sieht und kontrollieren kann, was man da treibt. Die Püttings für die Wanten sind etwas nach innen versetzt. Das kommt dem Anstellwinkel der Genua zugute und die Wanten stören nicht beim Gang aufs Vordeck.



gibt es viel Stauraum. Die weiß verkleidete Unterseite des Aufbaus und die hellen Polster bringen viel Licht unter Deck.



Bei der Pantry hat der künftige Eigner viele Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung.



Die Nasszelle ist für diese Bootsgröße ausgesprochen geräumig ausgefallen.



Geräumiger Schrank neben dem Niedergang.



Die Vorschiffskabine wirkt hell und gemütlich. Unter dem Luk ist ein Rollo montiert.

TECHNIK

Das Boot ist 7/8-tel getakelt mit einem an Deck stehenden Mast und einem Salingspaar. Es gibt drei Kielvarianten von 1,15 über 1,40 bis zu 1,90 Meter. Der Ballast variiert dabei zwischen 1000 und 1500 Kilogramm.

Das Großsegel ist, wie die Genau auch, 25 qm groß, die Fock 18 qm. Bei mehr Wind kann mit dem Achterstag „abgepowert“ werden. Ansonsten gibt es ein zweistufiges Einleinenreiffsystem fürs Großsegel. Die Standardsegel stammen, wie die meisten anderen Komponenten auch, vom Bodensee. Sie sind neben Teak im Cockpit, einer Rollreiffanlage, größeren Winschen und Segelpersennings im Komfort-Paket enthalten, das für 11 000 Euro angeboten wird. Allerdings hatten wir mit dem Vorsegel bei ganz leichtem Wind etwas Probleme, weil sich der Holeyunkt nicht weit genug nach hinten verstellen ließ und das Segel an der Nuteinführung Falten warf. Bei

etwas mehr Wind relativierte sich das dann etwas. Für einen Fahrtensegler mit geringeren Ansprüchen mag das reichen. Wer etwas mehr will, sollte mit dem Segelmacher über einen besser passenden Segelsatz sprechen.

Der Konstrukteur hat der Yacht ein stark vorbalanciertes Ruder mitgegeben, das bei leichtem Wind und wenig Segeldruck zunächst sehr neutral agierte. Ab etwa einem Beaufort und wenn etwas Druck in die Segel kommt, stellt sich dann auch ein besseres Gefühl am Ruder ein.

Serienmäßig wird ein Zweizylinder Dieselmotor von Volvo Penta mit 12,2 PS an einem Saildrive eingebaut, der zumindest für die Verhältnisse auf einem Binnenrevier gut dimensioniert ist. Auf Wunsch kann auch ein Dreizylinder mit etwa 18 PS geliefert werden.

Die Sanitäranlage ist als Druckwassersystem ausgeführt. Die Bordtoilette lenzt in einen Fä-

klientank mit 80 Litern. Das Abwasser wird in einen Bilgensumpf mit elektrischer Pumpe geleitet. Die Pantry wird mit Gas betrieben und in die Arbeitsfläche ist eine Eisbox integriert.



Tiefster Punkt im Boot: Im Bilgensumpf läuft das Abwasser zusammen und wird von dort aus in den Tank gepumpt.

DATEN

Länge	9,30 m
Länge Wasserlinie	8,80 m
Breite Rumpf	2,80 m
Breite über Alles	2,85 m
Gewicht leer	ab ca. 2,9 t
Testgewicht	ca. 4 t
Tiefgang	1,90 m
Tiefgang Bulb	1,40 m
Tiefgang Flügelkiel	1,15 m
Ballast	1,00 - 1,50 t
Kojen	4
Kabinen + Salon	2 + 1
Grosssegel	25,00 qm
Fock	18,00 qm
Genua	29,00 qm
Spinnaker	80 – 110 qm
Wassertank	80 l
Fäkalientank	100 l
Dieseltank	30 l
Motorisierung	VP D 1 13
Leistung	9 kW / 12,2 PS
Antrieb	Saildrive
Stehhöhe	ca. 1,85 m

Preis ab Werft Kirchberg:

123 000,- Euro inkl. MwSt.

Preis Testboot

ca. 135 000 Euro

Werft und Verkauf:

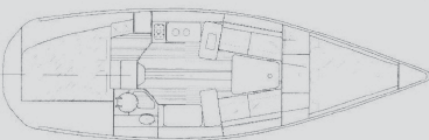
Yachthafen Schloss Kirchberg
D-88090 Immenstaad
www.schloss-kirchberg.de

Schweiz:

www.sunwind.ch

Stärken und Schwächen

- + Holzausbau
- + Raumangebot
- + Ausstattung
- + Konzept
- + bodenseetaugliche Maße



Achterkoje in separater Kabine unter dem Cockpit.



Praktisches Detail: Schwalbennest für Kleinteile hinter der obersten Niedergangsstufe.



Solides Handwerk: Schubkasten mit aufgedoppelter Front.

UNSER FAZIT

Die Sunwind 301 ist eine unspektakuläre, dabei hübsche und qualitativ solide gebaute, klassische Tourenyacht mit reviertauglichen Maßen, sowohl was die Breite anbelangt als auch den Tiefgang. Die Ausführung mit Flügelkiel geht gerade mal 1,15 Meter tief, wiegt dafür rund eine halbe Tonne mehr als ihre Schwester mit 1,90 Metern Tiefgang. Trotz dieser kompakten Maße wurde sehr viel Komfort in das Boot gepackt.

Weil es aber kein Licht ohne Schatten gibt, musste die Plicht vergleichsweise klein ausfallen, was besonders bei hochgeklappter Sprayhood auffällt und auch die Kojen sind als gemeinsamer Schlafplatz für zwei große Personen nicht gerade üppig. Das ist aber, wie fast alles, von individuellen Voraussetzungen abhängig und sicherlich kein Grund zum Meckern, zumal die Werft in der Lage ist, persönliche Vorstellungen umsetzen zu können. Das Boot ist nun mal nur 9,30 Meter lang und 2,80 Meter breit. Dabei entspricht es ziemlich genau dem Bild, das immer wieder von Interboot-Besuchern als „ideal“ gezeichnet wird, die sich darüber beklagen, dass es keine Boote „für den See“ mehr gebe.

Das Konzept ist stimmig. Die Sunwind wurde nicht für eine halbe Fußballmannschaft im adrenalingesteuerten Rennmodus konstruiert, sondern für beschauliches Tourensegeln mit zwei Personen, die mal ein oder zwei Gäste mitnehmen wollen. Dafür ist das Boot bestens geeignet und dürfte wohl kaum Wünsche offen lassen. Das Riggkonzept stellt keine hohen Ansprüche an die Trimmfertigkeiten der Crew, wenn mal eine saubere Grundeinstellung gefunden ist, und auch im Hafen lässt sich das Boot gutmütig handhaben. Fockroller und Lazy-Jacks erleichtern die Manöver.

Der Preis von 123 000 Euro mit Mehrwertsteuer passt ebenfalls, zumal der Bauaufwand eines handwerklich hergestellten Boots nicht mit einem Großserienbau zu vergleichen ist. Das Komfort-Paket für 11 000 Euro beinhaltet Dinge wie einfache Segel oder Baum- und Vorsegel-Persenning, die ohnehin angeschafft werden müssten. Wenn man vielleicht noch etwas Geld für eine Ganzpersenning, für bessere Segel und andere, notwendige Ausrüstung investiert, bekommt man für einen Endpreis um 140 000 Euro ein gut segelndes und recht vollständig ausgestattetes Tourenboot, mit dem man viel Freude haben kann und dem nicht jeder zweite Yachthafen wegen revieruntauglicher Größe verschlossen bleibt. ■