

Der entscheidende Meter

Parallelen zwischen Stewardessen und Decksalonyachten, und warum die **Sun Odyssey 43 DS** der kleineren Schwester Wind aus den Segeln nehmen wird

Wie man Flugbegleiter wird? Man spreche ein paar Fremdsprachen, verfüge über guten Umgangston und Höflichkeit und – nicht unwichtig – über die richtigen Körpermaße. Eine gewisse Mindestgröße ist beim Rundumservice in luftiger Höhe ebenso Grundvoraussetzung wie auf Decksalonyachten. Diese im Großserienbau bis dato relativ selten anzutreffende Spezies verlangt nach einem Mindestmaß an Rumpflänge, sonst müssen sich Designer (und Segler) notgedrungenmaßen mit pummeliger Optik und mehreren Fußbodenniveaus im Salon herum schlagen.

Jeanneau hat mit der Sun Odyssey 40 DS den Fuß in eine Dimension gesetzt, an die sich bis dato nicht viele gewagt haben: Eine Yacht mit Decksalon und „nur“ 40 Fuß Länge, nahezu

einheitlichem Salonniveau und passablen Segeleigenschaften jenseits des ungeliebten Motorsseglerimages zu entwickeln, lautete das selbstauferlegte Ziel. Das „Experiment“ ist gelungen, wie im Fahrbericht in YR 7/99 ausführlich festgehalten wurde.

Logische Folge: Hausdesigner Daniel Andrieu zeichnete mit der Sun Odyssey 43 DS eine knapp einen Meter längere, aber vom Konzept her absolut idente Variante. Aufgrund der Ähnlichkeit beider Schiffe wird in diesem Testbericht nicht näher auf Grundkonzept und Verarbeitung eingegangen, beides ist im Fahrbericht der kleineren Schwester nachzulesen.

Jumbojet gegen Cessna

Länge zieht. Nicht nur was den Speed beim Segeln betrifft, son-

dern vor allem hinsichtlich des Erscheinungsbildes. Der knappe Meter mehr verhilft der 43er zu einer deutlich leichtfüßigeren, für eine Decksalonyacht fast sportlich-eleganten Optik im Vergleich zum kürzeren Modell und bringt an Deck Pluspunkte auf allen Linien:

- Die Steuerbord angeordnete Pantry ist nicht nach achtern versetzt und knabbert folglich auch nicht am Raumangebot des (auf der 43er symmetrischen) Cockpits. Der Raumgewinn in der Plicht ermöglicht eine fix installierte Cockpittischkonsole mit Mittelstaufach, wie sie auf fast allen größeren Jeanneaus zu finden ist.

- Durch das Fehlen der „Pantry-Ausbuchtung“ im Cockpit kommt man leichter an die aufs Kajütdach umgelenkten Leinen heran.

- Die Backskisten sind aufgrund der darunterliegenden Kajüten zwar nach wie vor recht flach ausgefallen, bieten aber genau jenes Quentchen mehr Stauraum, das auf der SO 40 DS abging. Zwei Fender passen weiters locker noch in den versperrbaren Rettungsinselstauraum oberhalb der Badeplattform.

Gedanken hat sich Jeanneau auch zum Thema Segeln gemacht und mehrere Schwachstellen der kleinen Schwester überdacht bzw. modifiziert: Der Rudergänger freut sich bei Lage über abgeschrägte Bodenbereiche und zwei massive Niroleisten am Steuermannsitz, die etwas Halt geben. In Lee oder Luv sitzt man hingegen nicht wirklich entspannt und ist schnell versucht, dem Autopiloten das Ruder zu überlassen. Ins Leere geht der Griff nach einem soliden Nirobügel auf der Steuersäule. Ein Manko, das sich übrigens beide Modelle teilen: genauso wie das Fehlen von Verstellmöglichkeiten der Genuaholepunkte vom Cockpit aus. Auf der Plusseite wiegen schwer die

weit achtern ansetzenden 48er-Genuawinschen, die vom Rudergänger – bei Wind entsprechendes Muskelschmalz vorausgesetzt – einhändig bedient werden können, ohne das Steuer aus der Hand zu geben.

Grand Class oder Economy?

Die Version bestimmt auf der Sun Odyssey 43 DS wesentlich mehr über Komfort und Einsetzungszweck als auf der 40er. Letztere wird konventionell in zwei Versionen (zwei oder drei Kajüten) angeboten, wobei sich die Änderungen nur jeweils aufs Achterschiff beziehen. Komplexer wird die Angelegenheit mit den vier Varianten der 43er. Nachdem die Yacht prinzipiell als Eignerschiff konzipiert ist, bildet die Zwei-Kajüt-Version mit generösen Räumlichkeiten in Bug und Heck die Basisversion. Dann wird's variabel: Jeanneau offeriert zwei wandelbare Drei-Kajüt-Versionen, das heißt entweder mit zwei symmetrischen Kabinen im Heck oder ei-



EGAL, welche Innenraum-Aufteilung, Cockpit und Backskisten sind immer gleich groß. Praktisch: Der Steuermann hat bequem Zugriff auf die Genuawinschen – und die Wassermelone

