



# wave



PIUS > HEDY LAMARR > SILVER SHARK > SILENT 60 > SUNBEAM 32.1 > CENTENARY CUP > HAN Ö



Ich habe es ja schon voraus gesagt – Segeln muss anders werden. Als ich vor fast neun Jahren an der Boot Düsseldorf im Rahmen des IMM Fachsymposiums das neue Konzept von WAVE präsentierte und diese Forderung in den Raum stellte, blickte ich in die grossen Augen der erstaunten Zuhörer. Meine Forderung, in Zukunft mehr Out of the Box zu denken und sich auf eine neue Generation von Wassersportkunden einzustellen, war damals noch gewagt. Heute hat das Umdenken da und dort schon stattgefunden, jetzt gibt es sogar eine passende Yacht dazu...

# REVOLUTION NUMBER ONE

**B**ei der Sunbeam-Werft am Mattsee hat man nämlich genau das getan. Alte Zöpfe abschneiden und für die Zielgruppe eine multifunktionale Yacht geschaffen. Anstatt sich immer nur schreibchenweise weiterzuentwickeln und gute Boote besser zu machen, legte man unter der Leitung des neuen Juniorchefs Andreas Schöchel einen Marschhalt ein. Sohn und Vater (Technikchef Manfred steht zusammen mit Cousin Gerhard seit 30 Jahren am Ruder der Werft) schauten sich den Markt genau an und legten einen neuen Kurs fest. Auf zu neuen Ufern, lautete die Devise. Mit ins Boot nahmen sie die bereits bewährten Konstrukteur-Köpfe von J&J (Jakopin & Jakopin) und als New Entry Industriedesigner

Gerald Kiska – sozusagen als Katalysator fürs Ideenfeuerwerk. Was dann schon in der Ankündigung die Sehgewohnheiten auf die Probe stellte, zeigt sich jetzt auf dem Wasser nicht minder revolutionär. Revolution – der Ausdruck wird manchmal etwas inflationär gebraucht, aber hier passt er. Wer hätte gedacht oder erwartet, dass aus der beschaulichen Werft Sunbeam eine multifunktionale Funkkiste mit jeder Menge Novitäten springen würde? Dass der Biedermann-Stil neu zu einem brandheissen Brandstifter-Konzept umgepolt wird?

Auf den ersten Blick mag die neue Sunbeam schon etwas übertrieben aussehen. Mit ihrer aggressiv wirkenden Wavepiercer-Bugpartie, den schwarzen Fensterschlitzern und den durchgezogenen Rumpfkanten ist sie keine Kandidatin für den diskreten Auftritt. Man kann es lieben oder die Nase rümpfen – aber das Yachtdesign wird nicht mehr so sein wie früher. Das Schöne daran: hier hat man es nicht mit optischem Firlefanz zu tun, die Form sorgt auch für gehörig Funktion.

Der markante Bugspriet bringt den Anker weit nach vorne und bietet Platz für zwei Furlinganlagen der Vorsegel. Der Trick mit dem Knick verbreitert das Vorschiff ungemein, selbst eine Doppelliege findet locker auf dem Flightdeck Platz. Fühlt sich so ein 10-Meter-Boot an? Eher nein. Auch das offene Cockpit hat mehr von einem Maxiracer als von einem Daysailer. Die elektrisch ausfahrbare Plattform vergrössert den Heckbereich nicht nur optisch – vom Steg aus gesehen ist ein Wow-Effekt garantiert.

Bei unserem herbstlichen Testschlag in der Luzerner Bucht war von Wind nicht viel zu spüren. Mit viel Zweckoptimismus setzten wir trotzdem das Gross auf Baunummer 2. Das graue Dacron-Tuch und das ausgestellte Squaretop passen perfekt zum Look. Die Selbstwendefock darf Pause machen, wir wollen jeden Windhauch mit etwas Grösserem einfangen und rollen dazu den leichten Gennaker aus. (Fast) kein Wind und sie bewegt sich doch... zwei, drei Knoten holen wir aus dem Hauchwind heraus, Leichtwindqualität







## SUNBEAM 32.1



besitzt die 32.1 allemal. Mit etwas Geduld schieben wir uns zu leicht gekräuselten Zonen hin – und siehe da, schon springt sie an. Jetzt kann man immer noch mit zwei Fingerspitzen steuern, aber man spürt nun eine angenehme Rückmeldung der ausbalancierten Ruder. Ehe man sich versieht, zeigt das Log 8.2 Knoten. Natürlich dauert die Speedfreude nur kurz und schon hat sich das Windgeschenk unter dem zarten Nebel wieder verflüchtigt. Ein paar Manöver fahren und wieder auf Windjagd gehen.

Das Segelhandling wird problemlos im ergonomisch konzipierten Cockpit abgewickelt. Man könnte es auch alleine bewerkstelligen, aber zusammen macht es mehr Spass. Platz ist genug da für Steuermann und zwei Crew, achterlich hätte sogar noch eine mehrköpfige Afterguard für strategische Entscheidungen Platz, ohne dass man sich auf den Füßen steht.

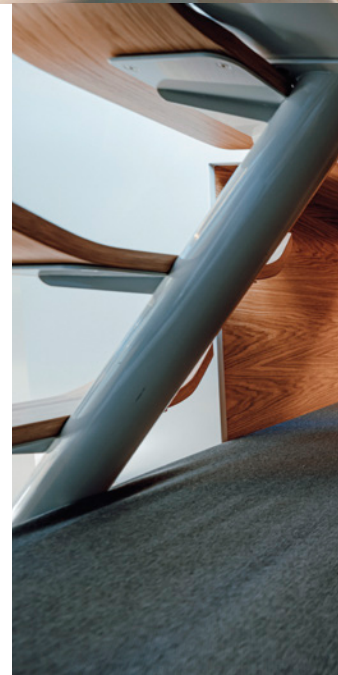
### OPEN - FÜR ALLES

Platz da! Lautet die Devise auch unter Deck. Das Open Space Konzept wirkt an sich schon sehr grosszügig, die langgezogenen Bugfenster zusammen mit der Deckluke bringen viel Licht ins Innere. Die Pantry steht nicht quer zur Schiffsachse, sondern ist längs der linken Bordwand platziert. Gekocht wird elektrisch, eine Herdplatte genügt vollauf für einen

Weekender. Standard sind Waschbecken und Kühlschrank. Espressomaschine und Backofen sind optional – für meine Begriffe aber absolut überlebensnotwendig...

Praktisch sind die Rolltüren beim Küchenschrank, nützlich die sehr tiefen Schubladen im unteren Korpus. Zwei Schlafplätze stehen im Bugbereich zur Verfügung, direkt hinter dem Salontisch. Der ist drehbar und dient so entweder der U-Sitzbank als Tisch oder der Pantry als Ablage- und Arbeitsfläche.

Mein Lieblingsplatz untr Deck ist spontan die Doppelliege unter dem Niedergang. Mit dem Kopfteilpolster vom Bug als Rückenlehne schafft man sich hier eine lauschige Lesecke – bevor man sich dann







zufrieden und schläfrig auf die Matratze rutschen lassen kann. Hier unten könnte man auch arbeiten, Geschäftskunden treffen und ein Zoom-Meeting einplanen. Das moderne Ambiente passt nicht nur zu Freizeitaktivitäten, sondern liefert auch den passenden Rahmen für Business-tasks. Nach Sonnenuntergang kann man noch weitere Register ziehen – dann sorgen indirekte LED-Lichter innen und aussen für helle Augenfreude...

Old School Segler lassen sich von solchen Äusserlichkeiten nicht beeindrucken, sondern machen sich auf die Suche nach Motor und Stauraum. Auch sie werden

fündig: der kompakte Volvo Penta ist gleich von vier Seiten zugänglich und Stauraum gibt es auch zur Genüge. Und das Bad ist zum Aufhängen des nassen Oelzeugs eigentlich viel zu schade...

Auch wer die Wände abklopft, stösst auf Solides. Der Rumpf ist eine Kombination aus Gewebe und Sandwich und auf der Innenseite mit Topcoat versiegelt. Eine clevere, doppelschalige Bauweise fördert ein angenehmes Klima im Innenbereich. Feuchtigkeit und Hitze unter Deck werden durch die gute Isolation auf ein Minimum reduziert. Der Kielbereich ist in Voll-laminat ausgeführt, der Kiel im Rumpf verbolzt und verklebt. Und fast schon wie auf einem waschechten Oceanracer findet sich am Bug eine Crashbox – ein wasserdichtes Kollisionsschott.

#### DIGITAL ALLES IM GRIFF

Natürlich hat ein Weekender keinen Kartentisch. Unter Deck verrät eigentlich nur ein diskretes Display, dass man sich auf einer Yacht befindet. Auf dem 5 Zoll Touch Panel lassen sich alle Infos dank einem zentralen Bussystem abrufen – das Monitoring aller Systeme und Alarme, inkl. Batterie und Füllstandsanzeige der Tanks, läuft natürlich ganz modern auch über die Smart Sunbeam App und den Sunbeam Remote Service. Die weitere Bordelektronik mit Log, Echolot und Windsensor wurde an ein Raymarine System delegiert. Einzig der im Cockpittisch integrierte Kompass verströmt noch den Geist der analogen Tradition.





## SUNBEAM 32.1

Wind weg, Motor an. Wir cruisen zurück zur SNG Marina. Der Volvo Penta D1-20 Dieselmotor mit Saildrive und 2-Blatt Festpropeller schiebt unseren Viertöner locker durchs Wasser. Wer es noch leiser mag, ordert den optionalen 8KW E-Motor (mit einem 10kWh Mastervolt Lithium-Batteriepaket). Wir rollen das Vorsegel ein und bergen das Gross, wobei uns die vom Baum bis zur Saling reichenden Lazy-Jack-Leinen die Arbeit erleichtern. Der gefederte Baumniederholer mit dem Rohrkicker hält derweil den Baum oben. Dann noch den Zipper des Saibags zuziehen, fertig. Anlegen und ein letzter Rundgang, um doch irgend ein Haar in der Suppe zu finden. Da wäre etwas: die

Aber heute genügt es nicht mehr, gute Boote zu denken und zu bauen. Man muss sie auch richtig verkaufen. Selbst im Marketing hat der neue Chef nichts dem Zufall überlassen. Coole Vorschau-Renderings, geschickt getimte Vorpremiere, tolle Website mit eigener Microsite [www.sail321.com](http://www.sail321.com), dazu gut gemachte Videos über den Entstehungsprozess – präsentiert vom Werftchef persönlich. Hemdsärmelig, kompetent, souverän und sympathisch. Und mit seinen Tattoos so nahe am Zeitgeist wie sein neues Baby.

T STEFAN DETJEN

F WERFT/STEFAN DETJEN



SUNBEAM 32.1	
Länge über alles	9,98 m
Länge des Rumpfes	9,90 m
Länge Wasserlinie	8,86 m
Breite über alles	2,98 m
Verdrängung	4.150 kg
Kielgewicht	1.250 kg
Ballastanteil Kiel	30,0 %
Motor Volvo Penta D1-20	18 PS
Elektromotor (opt.)	8 KW
Frischwasser	80 l
Treibstoff (Diesel)	60 l
Fäkalientank	60 l
Segelfläche am Wind max.	260 m <sup>2</sup>
SW-Fock (Standard)	220 m
Genua (opt.)	224 m
Grosssegel (Standard)	236 m
Grosssegel Rollmast (opt.)	228 m
Tiefgang Standard Kiel	1,80 m
Tiefgang Kurzkil (opt.)	1,3 m

SUNBEAM-YACHTS.COM

in der Schweiz bei

SNG LUZERN [WWW.SNG.CH](http://WWW.SNG.CH)

PRO NAUTIK [WWW.PRO-NAUTIK.CH](http://WWW.PRO-NAUTIK.CH)

[WWW.SNG.CH](http://WWW.SNG.CH)



unteren Wanten machen den Durchgang zum Vorschiff etwas unbequem, aber nicht unmöglich. Dafür steht der Alumast mit dem Doppel-Saling-Rigg auch ohne Achterstag sehr stabil – man kann eben nicht alles haben.

### ALLES RICHTIG MACHEN

2008 und 2019 gewann Sunbeam Yachts den renommierten „European Yacht of the Year“ Award. Die clevere Kombination aus Day- und Weekendsailer, Racer/Cruiser, Fahrtenyacht und schwimmendem Loft kann schon einen Starterfolg verzeichnen. Die Neue ist bereits nominiert und so wie wir es sehen, ganz heisser Anwärter auf einen weiteren Award – darf man schon zum Hatrick gratulieren?

