

## SUN ODYSSEY 509

FAHRRICHT



# Cruisen mit Stil

**Multifunktional.** Die Sun Odyssey 509 ist eine Yacht mit vielen Gesichtern und Talenten, bei der man Schwächen erst suchen muss

Es kommt nicht von ungefähr, dass der Anteil an Performance-Cruisern im Vergleich zu vorwiegend aufs Fahrtensegeln ausgelegten Schiffen verschwindend klein ist. Die meisten Käufer erwarten von einer Yacht in erster Linie Komfort an und unter Deck sowie Praktikabilität und einfaches Handling auch für kleine Crews. Optik, Solidität und Preiswürdigkeit spielen weitere



**Video**  
Multimedia-Inhalt  
in e-Yachtrevue

wichtige Rollen. Bei Jeanneau weiß man dies natürlich ganz genau und hat die Sun-Odyssey-Palette exakt auf diese Bedürfnisse abgestimmt; sowohl die Decksalon-Reihe (42 bis 50 Fuß) als auch die normalen SO-Modelle von 30 bis 50 Fuß spielen in der Cruising-Liga, ebenso die beiden Modelle über 50 Fuß, die unter der Typenbezeichnung „Jeanneau“ firmieren (53 und 57). Einziges

Überbleibsel der Sun Fast-Reihe ist heute die 3200, ein echtes Nischenprodukt.

Mit der kürzlich vorgestellten Sun Odyssey 509 rundet Jeanneau die Odyssey-Reihe nach oben ab, den – serien-nahen – Prototypen konnten wir Mitte August am Atlantik segeln. Das Schiff vereint viele Vorzüge, die man auch beim 2010 präsentierten Modell 409 beobachten konnte (siehe Fahr-

bericht YR 1/2011, Download über [www.yachtrevue.at](http://www.yachtrevue.at)), kann aber naturgemäß alles noch viel besser. 10 Fuß sind halt eine Welt, da zwickt es nirgends mehr und der Designer kann aus dem Vollen schöpfen. Das hat der erfahrene Philippe Briand auch getan. Die Linien wirken gestreckter und eleganter, das Design ist modern und wohlthuend unaufgeregt, die Heckpartie wie heute üblich

ziemlich breit, der abklappbare Spiegel knackig-steil. Die Chines, der Knick im Rumpf achtern oberhalb der Wasserlinie, sind nur zart ausgefallen, bringen aber trotzdem unter Deck etwas mehr Platz. An Deck findet man große, freie Deckflächen, die Fallen und Leinen sind elegant versteckt geführt, sogar die beidseitig geführte Großschot tritt erst im Cockpitbereich auf dem Süll wieder aus,

# SUN ODYSSEY 509

**Konstruktion:** Philippe Briand  
**Werft:** Jeanneau, Les Herbiers, Frankreich  
[www.maxmarine.at](http://www.maxmarine.at)

## Bauweise

Rumpf aus Volllaminat, GFK im Handauflegeverfahren, Deck Sandwich (Kern: Balsa) im Vakuuminjektionsverfahren, IOS-zertifiziertes Gelcoat; eingeklebte und anlamierte Innenschale, Kiel: Gusseisen (auch Performance-V.), Ruder: freistehendes, balanciertes GFK-Ruder mit Composite-Schaft

## Serienausstattung

2-Salings-Mast, Vorsegelrollreff mit doppelter Nut (versenkt bei Performance-V.), starrer Niederholer, trimmbares Achterstag (hydr. bei Performance-V.), Harken-Traveller, Lazy Bag, Fußreling aus Holz, Teak im Cockpit/Badeplattform, gr. Cockpittisch, Steuerräder mit Leder, Nirobugbeschlag mit Code-Zero-Aufnahme, Badeplattform (manuell) mit Teleskopleiter; LED- und Halogen-Innen-Beleuchtung, elektr. Ankerwisch, 3 Service-Batterien mit 110 Ah/12 V, 1 Motor 110 Ah/12 V, Boiler (40 l), Kalt- und Warmwasser. Eiskasten 175 l, Eisbox 80 l.  
 Rigg von Z-Spars, Segel von Technique Voile, Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock und Harken, Radsteuerung von Lewmar, Ankerwisch von Lewmar, WC von Jabsco

## Preise

**Ab Werft, exkl. MwSt.; Basispreis für 3 Kajüten/2 Nasszellen: € 223.900,-**  
**Mit Joystick-Manövriersystem 360°-Docking POD 120: € 246.300,-**

## Extras (Auswahl):

5-Kajütenversion mit 3 Nasszellen: 5.530,-  
**Performance Paket:** Rollrefftrommel versenkt, Genuaschienen auf Laufdeck, Triradial-Segel Mylar/Taffetta, Faltprop., Dyform-Wanten, Dyneema Tauwerk, hydr. Achterstag 18.290,-  
**Premiere:** LED-Navi- und Ankerlicht, Niro-Klappen, 12-V-Kompressor Gefrierfach, Batterielader, zusätzl. Batterien, DVD/CD/MP3 mit Touchscreen, BOSE Lautsprecher Salon/Cockpit, Herd 3-flammig mit Grill, Bugbeschlag mit zweiter Ankerrolle, Rollo und Fliegengitter für Luken, Duschabtrennung Nasszelle 8.560,-  
 Rollmast 2.175,-  
 Elektr. Primärwischen 9.120,-  
 Code Zero inkl. Zubehör: 7.775,-

## Vertrieb

**MaxMarine**, 3021 Pressbaum, Hauptstraße 2, Tel.: 02233/53005-0, E-Mail: [info@maxmarine.at](mailto:info@maxmarine.at), [www.maxmarine.at](http://www.maxmarine.at)

## Stark

- ▶ Cockpitgestaltung
- ▶ T-Pantry
- ▶ variable Innenlayouts
- ▶ Niedergang mit Türen
- ▶ LED-Beleuchtung

## Schwächer

- ▶ Viel Holz in den Nassräumen
- ▶ Nur ein Winschenpaar für Genua und Großschot
- ▶ Belüftung Achterkajüten



## Auf ein Wort

### Bravo

Der Salon ist eine wahre Freude, vor allem in der Version mit der T-Pantry und den Fauteuils (oberste Zeichnung)

### Na ja

Ohne Bugstrahlruder oder das „360 Docking“-System tut man sich beim Manövrieren ziemlich schwer

### Erstaunlich

wie multifunktional diese Yacht ist und wieviel Schiff man um 250.000 Euro bei Jeanneau bekommt

## Daten und Maße

Rumpflänge:	14,98 m
Länge Wl.:	13,92 m
Breite:	4,69 m
Verdrängung:	13,9 t
Ballast:	4.300 kg
Großsegel Standard/Rollgroß:	61/49 m²
Vorsegel 106-%/140-%:	53/72 m²
Code Zero:	97 m²
Tiefgang:	2,28/1,73 m
Anzahl der Kojen:	6, 8 oder 10 + 2 (Salon)
Treibstofftank (Plastik):	240 l
Wassertank (Plastik):	615 l
Fäkalien-, Abwassertank (Plastik):	80 l

**Kojen** in Metern; Länge/Breite  
 Kopfbereich/Breite nach 1,90

Vorschiff:	2,02/1,62/1,36
Achterkajüten:	2,07/1,47/1,40
Salonkoje (bei Senktischvar.):	ausreichend

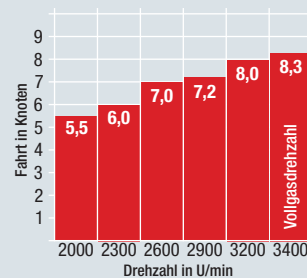
**Stehhöhen** Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,99
Achterkajüte:	1,91
Vorschiff:	1,87
Nasszelle (achtern/vorne):	1,91/1,93

## Motor

**Serie:** Yanmar 4JH4-TCE Saildrive, 4 Zyl., 1.996 cm³, 75 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 3-Flügel-Festprop  
**Testschiff:** Yanmar 4JH4-TCE Saildrive, 4 Zyl., 1.996 cm³, 75 PS bei 3.200 U/min, Flex-o-Fold-Faltpropeller, Saildrive mit 360°-Docking-System (mit Bugstrahlruder)

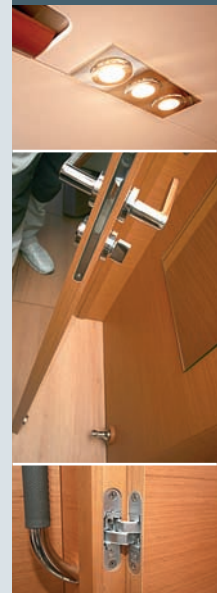
## Fahrleistungen



## Lärmpegel

Salon	71 dB
Achterkajüte	74 dB

Gemessen bei ca. 70 % der Maximaldrehzahl, hier bei 2.300 U/min



## Details,

die in der Praxis Freude bereiten: sparsame und zahlreiche LEDs, ordentliche Scharniere und Türklinken, Magnete als Türhalter

wo sie abwechselnd mit der Vorschot auf einer Winsch gefahren wird. Eine praktikable Konfiguration fürs Fahrtensegeln, vor allem in Kombination mit Elektrowinschen, jedenfalls perfekt mit der ebenfalls angebotenen Selbstwendefock. Der Steuermann kann sogar ohne Elektroantrieb beide Schoten abwechselnd trimmen, die dazu gehörenden Hebelklemmen befinden sich allerdings vor der Winsch und damit gerade noch in seiner Reichweite. Wer es doch etwas sportlicher möchte, bestellt eine mittig auf eine Kajütdachwindsch geführte Großschot, Jeanneau ist da sehr flexibel. Apropos: Die Flexibilität zieht sich durch alle Bereiche und befriedigt fast alle Wünsche, das war bekanntlich nicht immer so. So gibt es drei Vorsegelvarianten, neben der erwähnten Selbstwendefock eine 106%-Genua, die über am Kajütdach befindlichen Schienen innerhalb der Wanten geschotet wird (gute Höhe!), sowie ein 140%-Vorsegel mit Schienen am Seitendeck; Letzteres kommt mit dem Performance-Paket und in Kombination mit einer versenkten Rollrefftrommel. Die Holepunkte auf den Harken-Schienen sind natürlich aus dem Cockpit verstellbar. In allen Versionen sind Mast und Kiel (Gusseisen) identisch, Blei wird nicht angeboten, lediglich eine Flachwasservariante mit 1,73 m Tiefgang. Unterschiedliche Segelqualitäten ergänzen das Angebot. Um einen geringen Aufpreis bekommt man übrigens einen Rollmast, eine höchst überlegenswerte Variante. Obwohl das Standardgroßserienmäßig mit Lazyjacks und



FOTOS: LUIS CAZZARI

**Cruisen** statt hetzen, dafür ist das Cockpit vorzüglich geeignet. Der Tisch ist zentrales und multifunktionales Element. Auf ihm befindet sich auch der Joystick für das „360 Docking“-System, mit dem man das Schiff mit zwei Fingern dirigiert

-bag geliefert wird und man am Mast Aufklapp-Trittstufen vorfindet, ist das Bergen in lichten Höhen eine Herausforderung, der Baum setzt – wohl aus Sicherheitsgründen – sehr hoch an. Vor allem das Verschließen des Lazybags über dem üppig dimensionierten Sprayhood artet zur Turnarbeit aus, aber so ist das halt auf einer 15-Meter-Yacht. Mit einem Rollgroßumschiff man die Problematik, verliert aber 12 Quadratmeter; es empfiehlt sich ein Rollgroßsegel mit senkrechten Latten, das ausgestellt und dadurch deutlich größer und leistungsfähiger sein kann.

**AUS EINEM GUSS.** Das Cockpit – immer schon eine Stärke von Jeanneau – ist wie aus einem Guss modelliert, hier kann man sich richtig wohl fühlen. Man schreitet bequem zwischen den

beiden Steuerrädern entlang langer Duchten an einem großen Tisch vorbei, dem zentralen Element der Pflicht: Man kann sich anhalten, während des Segelns gut abstützen, Sachen rutschsicher ablegen bzw. darin verstauen. Klappt man beide Tischhälften auf, entsteht eine wirklich große Fläche. Am achteren Ende des Tisches befindet sich der Joystick von „360 Docking“. Dabei handelt es sich um das von Beneteau/Jeanneau bzw. ZF entwickelte Hafenmanöviersystem, bei dem ein um 360° drehbarer Saildrive in Kombination mit einem Bugstrahlruder (plus Hard- und Software) Drehen am Teller beziehungsweise paralleles Verschieben der Yacht ermöglicht, während die Steuerräder unangetastet bleiben. Wir haben das System in Yachtrevue 1/2011 ausführlich vor-

gestellt, Anlegen wird damit buchstäblich zum Kinderspiel. Das Testschiff war mit diesem System ausgerüstet, das bei der SO 509 um einen Aufpreis von 22.400 (exkl. MwSt.) angeboten wird. Eine sinnvolle Investition, denn das Bugstrahlruder ist hier schon inkludiert, und das bräuchte man sowieso. Da der Saildrive relativ weit vom Ruder entfernt ist, ist die Yacht nur schwer mit Propellerschub zu dirigieren, da macht das Docking-System richtig Sinn. Beim Thema Stauraum tut man sich auf 50 Fuß ebenfalls leichter. Im Bug nach dem Ankerkasten Platz für Code Zero oder/und Spi, in den flachen Backskisten über den Achterkajüten beispielsweise Rettungsinsel und anderes, in zwei tiefen im Heck Fender. Und dann gibt's noch in Heckmitte Platz für den Generator, der hier am



**Sonne.** Geht sich fast aus! Abklappspiegel, manuell oder elektrisch



**Raum.** Tiefe Backskisten und in der Mitte noch Platz für den Generator



**Stil.** Nicht reinstürzen, sondern bequem hinunterschreiten



**Glas.** Magnetisch, praktisch, platzsparend – wieso nicht immer so?

# SUN ODYSSEY 509

FAHRERSTICHT



**Wohlfühlfaktor.** Die Drei-Kajütenversion mit toller T-Pantry und anschließender Fauteuils-Bar-Kombi gibt natürlich am meisten her. – Großzügig und mit zahlreichen Schapps, aber ohne praktische Schwalbennester: Eigner-Abteil im Vorschiff (ganz rechts)



FOTOS: LUIS BAZZANI

wenigstens stört und unter Deck kaum zu hören ist. Außerdem kommt man nach dem Entfernen der Bodenklappe perfekt zu Ruderachse und -Quadrant. Ein Wort zur abklappbaren BADEPLATTFORM, die hier deutlich größer als auf der 409er ist und den Lebensbereich in Buchten angenehm erweitert. Elektrobetrieb ist ein sinnvolles Extra, noch besser wäre eine Fernsteuerung (wird's geben); Molenkontakt goutiert die geöffnete Klappe sicher nicht.

**ABGANG MIT STIL** Elegant über einen flachen, bequemen Niedergang ins Schiff schreiten und dort nicht gleich über ein Pantry-Eck stolpern, sondern die Weitläufigkeit eines 50-Füßers genießen, so soll's sein. Nächster Eindruck: ganz schön hell und

generös. Dank der Rumpffenster sieht man im Sitzen beinahe besser hinaus als in einer Semi-Decksalon-Yacht, der helle Ahorn-Boden (Laminat) und das ähnlich helle Teak der Schotten und Einbauten tragen ebenfalls dazu bei. Beim Teak handelt es sich um Plantagenholz aus Kamerun, das Jeanneau „Fine Teak“ nennt und relativ dünnwandig verarbeitet. Die Sun Odyssey 509 ist eben keine ultrateure Luxusyacht, sondern in Relation zur Größe eher preisgünstig; das Teak sieht jedenfalls ausgezeichnet aus.

Glanzstück der getesteten (und abgebildeten) 3-Kajüten-Version ist die in den Salon ragende T-Pantry, die alle Stückerln spielt und zwei Personen gleichzeitiges Arbeiten ermöglicht. Hier gibt's neben

Eiskasten und Eisbox auch Platz für einen Geschirrspüler – oder Weinkühler, je nach Bedarf. Ebenso gut gelungen ist die Kombination U-Sofa samt integriertem Navi-Platz (Plotter am LCD-TV!) plus vis-à-vis zwei Fauteuils samt Bar. In dieser Version werden zwei zusätzliche Stühle beim Tisch angeboten. In der Ausbauvariante mit Stockbetten-Kajüte an Steuerbord und Längspantry im Salon steht hier eine fixe Bank (beachten Sie die Innenraumzeichnungen). Bei der Variabilität des Innenlayouts spielt Jeanneau seine ganze Erfahrung aus und bietet für jeden Bedarf ein passendes Layout – maximal sind zehn plus zwei Kojen im Salon möglich. Das generöse Eignervorschiff ist wie gewohnt auch temporär teilbar.

Dank serienmäßiger LED-Technik hat man mit Halogen- und LED-Leuchten nirgends gespart, quasi ein Muss ist die coole, indirekte Bodenbeleuchtung (Aufpreis). Hervorzuheben sind die kräftigen Türscharniere und Klinken, ordentliche Magnete als Türfeststeller und die Fliegengitter-Verdunkelungsrollos (Aufpreis). Leider etwas fummelig scheinen die Jalousien an den Fenstern. Wenn wir schon beim Bemängeln sind: Soviel Holz in den Nassräumen hätte nicht sein müssen, ein Holzgrätting am Boden der Dusche dafür schon (kommt vielleicht in der Serie). Und in den Achterkajüten würden man sich drei statt nur zwei zu öffnende Luken wünschen, dann wäre es hier etwas heller und luftiger.

**SEGELN IN DER BISKAYA.** Die Biskaya vor Les Sables d'Olonne, dem Nabel des französischen Hochrennsports, ist nicht die Adria. Unangenehm hohe Wellen eines vortägigen Sturmes in Kombination mit maximal zehn Knoten Wind, in der Regel eher weniger, das mag keine Yacht, und ein vor Seegang geschütztes Gebiet sucht man hier vergeblich. Die 106%-Genua der Standard-Konfiguration bot unter diesen Umständen zu wenig, damit das 14-Tonnen-Schiff so richtig in Fahrt kommt, noch dazu riss an jedem Wellenkamm die Strömung in den Segeln brutal ab. Bei solchen Bedingungen machen ein paar Knoten mehr Wind dramatisch viel aus, das zeigt auch das Polar-Diagramm, das bei 14 Knoten Wind schon 7,4 Knoten bei 40 Grad am Wind erwarten lässt. Unter acht Knoten Wind wird's mit der Normalfock mühsam, da kommt man um die 140%-Genua nicht herum. Dank der weit außen positionierten Steuerräder sieht man ausgezeichnet nach vorne und hat das Schiff an der Kreuz im Stehen wie im Sitzen gut im Griff, obwohl die Trittstufen am Boden noch nicht montiert waren. Der Kontakt zum Ruder ist direkt und gut spürbar; wie sich das Schiff etwa bei über 15 Knoten anfühlt und steuern lässt, konnten wir leider nicht

ausprobieren. Dafür kosteten wir bei der Rückfahrt das Vergnügen aus, mit dem Code Zero zu segeln. Das Setzen gestaltete sich spielend einfach: Selden-Roller am vorgesehenen Beschlag am Bug anschäkeln, gerolltes Segel setzen, Schoten anschlagen, ausrollen. Mit knapp hundert Quadratmetern mehr fühlte sich die Yacht so richtig wohl und gab sofort ordentlich Gas. 8,5 Knoten lagen als Bestwert an. In der Welle, wenn das Heck nach Lee gedrückt wurde, hatte man allerdings zeitweise etwas zu arbeiten, um die Yacht wieder auf Kurs zu bringen. An einem großen Rad mit direkter unter-setzter Steuerung hätte man sich wohl deutlich leichter getan, aber die beiden – zwangsläufig kleineren – Räder sind halt ein wirklich sauberer Kompromiss, der in der Regel völlig in Ordnung geht. Und ein guter Autopilot regt sich darüber schon gar nicht auf. Das Bergen des Code Zero war übrigens noch leichter: abfalten, einrollen, Fall fieren, fertig.

**FAZIT.** Enorm viel, gut durchdachtes und vor allem layoutmäßig überzeugendes Schiff für relativ wenig Geld. Man sollte jedoch wissen, dass man zum Basispreis von 225.000 Euro (ohne Steuer) rund 30 % an Extras hinzurechnen muss.

Luis Gazzari



## Der Reiz der Neuen

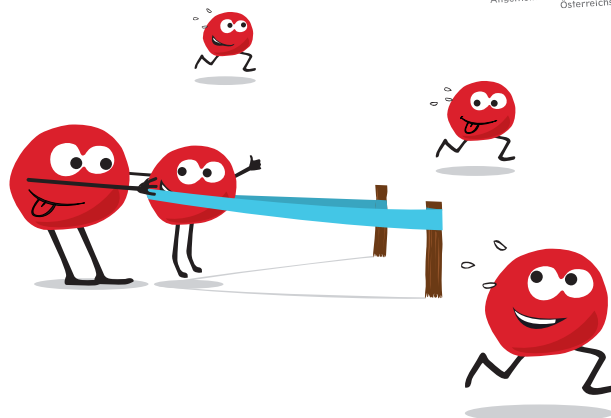
**Kriterien.** Was bewegt den Besitzer einer sieben Jahre alten Sun Odyssey 49, zum (möglichen) Kauf der 509er? „Na, das neue Design spricht mich schon sehr an, ebenso die Badeplattform und die großen Liegeflächen an Deck“, sagt der 58-jährige Kurt Polly, „außerdem hat die 509 mehr Segelfläche und mit der 106%-Genua segle ich bestimmt mehr Höhe als mit meiner alten 49er.“ Weitere Argumente für den Modellwechsel sind für Polly die Möglichkeit, eine 4-Kajütenversion und trotzdem eine schöne Eignerkabine (im Vorschiff) haben zu können, der deutlich leisere Motor, das helle Ambiente und ebensolches Holz sowie die Fliegengitter-Verdunkelung-Rollos – in der Adria unverzichtbar. Negativ wären nur die zehn Zentimeter mehr Tiefgang. „Und außerdem – ganz wichtig – kann ich auf den Cockpitdachten ausgestreckt schlafen, das geht bei der Konkurrenz nicht!“

## Der total verrückte ROTE NASEN LAUF

Springer & Jacoby

**LAUFEND HELFEN FÜR  
EIN LACHEN IM SPITAL**  
Von Sept. bis Okt. in ganz Österreich

In Kooperation mit dem: **ASVO**  
Allgemeiner Sportverband Österreichs



**Jetzt anmelden unter [www.rotenasenlauf.at](http://www.rotenasenlauf.at)  
oder per SMS mit „clown“ an 0664/660 12 02\***

\*Ich stimme zu, dass ROTE NASEN meine Daten für Infos über ROTE NASEN Aktionen verwenden.

PREMIUM LIVING  
Real Estate by Falkensteiner



## PUNTA SKALA

Luxusapartments in Kroatien!



FALKENSTEINER RESIDENCES SENIA  
IHR EIGENES LUXUSAPARTMENT

Erfüllen Sie sich Ihren Traum von der eigenen Ferienimmobilie mit Premium Service direkt am Meer!

Für Informationen & Reservierungen:  
Tel.: +43 1 605 40 78 | [nadja.jersabek@fmgmtg.com](mailto:nadja.jersabek@fmgmtg.com)  
[www.punta-skala.com](http://www.punta-skala.com)



FALKENSTEINER

Hotels & Residences  
Punta Skala