

Ein buntes Feld: Für die aktuellen Acht-Meter-Boote gibt es sehr unterschiedliche Interpretationen

26-Fuß-Klasse VERGLEICHSTEST

Starke Konkurrenz

Sechs Kajütkreuzer um 26 Fuß im direkten YACHT-Vergleichstest. Mit unterschiedlichen Konzepten und Innovation wollen sich die Hersteller am Markt positionieren

12.11.2015

90 YACHT 10/2015

12.11.2015 91



FIRST 25.7 Gedrungene Optik, breites Heck, Doppelschotenanlage, viel Platz: Die Bénéteau vertritt die junge Generation von Kajitkreuzern.



CAFE 27 Die schneefarbene Yacht im Vergleichstest. Mit langer Wasserdüse, einem leichten Unterwasserschiff und tief gehenden Rumpfhängen zieht sie in allen Bedingungen der Konkurrenz davon. Die polierte Aluminiumausrüstung fällt positiv ins Gewicht.



HUNTER 27 Knuffige Erscheinung. Mit guten Segel Eigenschaften kann die Hunter allerdings nicht aufwarten. Dafür umso mehr mit vielen schönen Detaillösungen und einer ausgewogenen Konzeption.



SPORTINA 25 Bei Leichtwind ein guter Renner. Die gelungene Aufteilung an Deck wird durch die großzügige Linienführung noch ergänzt. Vielleicht das optisch schönste Boot im Vergleich.



SUN 2500 Bei mehr Wind entfaltet die Jeanneau ihr wahres Temperament. Ein Küstenkreuzer mit Potential.

SUNBEAM 26 Schon bald ein Klassiker. Das SOL ist sehr hoch und schützt die Mannschaft im engen Cockpit.

Das Längensegment um 26 Fuß ist für die Hersteller derzeit ein besonders wichtiger Entwicklungsmarkt. Entsprechend dem Trend hin zum kleinen, einfachen Boot wird mit komplexen Angeboten und attraktiven Preisen harren um die Gunst der Käufer.

Die Zielgruppe sind zum Beispiel junge Familien mit dem Wunsch nach unkompliziertem Segelspaß, Einsteiger oder auch Eigner, die „downgraden“. Letztere Klientel hat größere Boote besessen und sucht nun einfachere Schiffe, sei es aus Alters-, Zeit- oder Kostengründen.

Die Kunden wählen meist nicht in erster Linie nach Typen, Marken oder Hersteller,

sondern gezielter nach den ausgesuchten Parametern ihrer vorab festgelegten Bedürfnisse. Platzangebot und Komfort an Bord sind zentrale Themen. Anzahl der Schlafplätze, Einsatzmöglichkeiten und natürlich das Verhältnis von Preis und Leistung. Möglichkeiten kommen Merkmale wie Segel Eigenschaften oder Verarbeitungsgüte sogar erst in zweiter Linie zur Geltung.

Eine direkte Gegenüberstellung bietet sich deshalb gerade in diesem Längensegment ganz besonders an. Auch weil Boote dieser Größe sehr verschieden ausfallen können: das Spektrum reicht vom größeren Discounter mit wenig Wohnkomfort bis zum kleinen Tourer mit abgeteil-

tem Vorschiff oder sogar separater Achterkammer und Bad.

Ort der Handlung ist Glücksburg an der Flensburger Förde. Der stets umtriebige Flensburger Segelclub (FSC) legt eigens neue Heckbojen aus, um den sechs Testbooten eine Aufstellung in Reih und Glied zu ermöglichen. Das ist wichtig, denn nur im direkten Vergleich wird ersichtlich, wie verschieden die unter die Lappe

genommenen Boote in Art und Konzeption schon rein optisch wirken.

Kleine Fahrtenyachten

Da steht die Hunter 27 aus dem vermeintlichen Einheitsbrei der mittelgroßen Kajitkreuzer hervor. Das Boot aus der amerikanisch-englischen Werft Luhrs Marine (Einzeltest in YACHT 15/05) fällt deutlich wuchtiger aus als die Konkurrenz,

ist hochbordig und als einzige Vergleichskandidatin mit Radsteuerung ausgestattet. Obwohl nur zweitgrößte in der Länge, bietet sie mit Abstand am meisten Platz, auch unter Deck. Sie ist zudem schon ein echtes Dickhäutchen mit breiter Heckpartie und mächtigem Kajitzaufbau.

Konzeptionell ähnlich ausgelegt ist der Dauerbrenner von Schüch Yachtbau, die Sunbeam 26. Auch sie ist ein ausgewach-

senes Fahrtenboot mit einem aufwändigen Ausbau, wenngleich sie mit einer Breite von 2,50 Metern schmaler ausfällt. Das Boot vom Matisee in Österreich kommt im Vergleich zur Hunter denn auch deutlich schnittiger und optisch attraktiver daher. Tatsächlich ist die Sunbeam das im Verhältnis zur Länge schlankste Boot im Test (s. Balkendiagramm auf Seite 100). Das effiziente Bergström-Rigg – auf D-

Kleine Segelyachten um 26 Fuß in Tummelfeld für neue Ideen im Bootsbau



CAFÉ 27 Das einzige Boot im Vergleich mit klassischer Innenaufteilung. Die schönen Holzarbeiten vermitteln Wärme.



Im offenen Vorschiff gibt's Platz für zwei. Auf die zu kleine Navi-Ecke könnte man verzichten, nicht aber auf die schön gemachte Nasszelle.

dem Teestschiff steht ein Mast der sportlicher orientierten Version Sunbeam 26S – verspricht außerdem gute Segelqualitäten.

Sportler aus dem Osten

Aus der stark boomenden Bootsbauindustrie im Osten kommen zwei weitere kleine Yachten zum Vergleichstest. Zum einen die Sportina 25 aus der Werft Delphia Yachts in Polen. Bei ihr gilt: Der Name ist Programm. Im Vordergrund des Konzepts steht der schnelle Segelspaß zu einem relativ kostengünstigen Preis. Mit einer Breite von 2,33 Metern, Schwenkbock-Option und einem Gewicht von nur 1,5 Tonnen ist das Boot überdies noch gut trailerbar. Die attraktive Polin wurde in YACHT 17/03 bereits im Einzeltest vorgestellt.

Ebenfalls auf der sportlicheren Schiene fährt die Café 27 aus Tschechien. Im Einzeltest in der YACHT 16/05 wurde das Boot als „Etabliert-Schreck“ bezeichnet. Eine treffende Bezeichnung, denn die Café 27 könnte mit ihren sehr guten Se-

geleigenschaften und der makellosen Verarbeitung tatsächlich den Produkten aus der Großserie das Wasser abgraben. Mit einem steilen Steven, einem modernen Rigg und einem tiefgehenden Flossenskiel sieht sie aus wie ein kleines IMS-Boot. Dabei wurde unter Deck nicht auf einen gehobenen Ausbaustandard verzichtet.

Flotte Französinnen

Spannende Ergänzungen mit wiederum anderen Konzeptionen werden dem Vergleichstest aus den französischen Großserien zuteil. Die neue Jeanneau Sun 2500 (Einzeltest YACHT 6/05) und die schon etwas ältere Bénéteau First 25,7 (eine Überarbeitung der First 260 Spirit aus dem Jahr 1995) haben viele Gemeinsamkeiten: ausgeprägter Decksprung, ausladende Heckpartie, Doppelbodenanlage und mit Schwenkklappen variabel im Tiefgang. Beide segeln relativ gut und sicher und einfach im Handling und bieten viel unkomplizierten Segelspaß. Allerdings wurden sie von Unter-Deck-Konzept her doch sehr unterschiedlich ausgelegt.



FIRST 25.7 Nüchternes Ambiente in der Bénéteau. In der Tischmitte stört die Einrichtung zum Aufheben des Schwenkbocks.



Keine Achterkabine, dafür funktionelle Einrichtungen für Pantry und Navi-Ecke als Abschluss. Im Vorschiff ist der Fußraum zu knapp.

Nüchtern modern bis funktionell oder „schick“: Es gibt kein Klassendiktat

Vielfalt im Inneren

Weil auf der Flensburg-Förde zunächst die Luft nur nur weht, verschwindet die YACHT-Crew erst mal jenseits der Niedergänge. In Sachen Innenaufteilung ist keines der sechs Boote mit einem anderen des Tests direkt zu vergleichen, zu verschiedenartig wurden sie konzipiert. Das ist gut so, das bringt Vielfalt in die Klasse. Die Individualität ist insbesondere in diesem Längensegment ganz besonders ausgeprägt. Kleinere Boote, zum Beispiel die 20-Fuß-Kleinkreuzer (siehe Vergleichstest in YACHT 12/02), oder aber größere Yachten ähneln sich in der Aufteilung der Innenräume nicht.

Schaut man sich bei den Acht-Meter-Booten um, kommt man in den Genuss einer großen Auswahl. Dabei gilt in den meisten Fällen: Wer mit der Familie oder mit Freunden fahrt, möchte sich abends gern in eine abgetrennte Kabine zurückziehen. Die gibt es als großzügig dimensionierte Achterkabinen bei der Café 27, klassisch in Längsrichtung, sowie bei der Hunter 27 unüb-



HUNTER 27 Das enorme Volumen des Bootes lässt das Spiel mit dem Platzangebot zu. Es fehlen Schwebenester als zusätzliche Ablagen.



Kein Boot im Vergleich hat so viel Platz unter Deck wie die Hunter. Achterkabine und Pantry sind groß, der WC-Raum bietet eine Dusche.

Es gibt kein Klassendiktat



SUN 2500 Aus der Reihe getanzt: Vorschiff und Salon sind bei der Jeanneau durchgehend. Der Salontisch kann abgesenkt werden.



Beengt: In der Achterkoje wird's für zwei Personen eher knapp. Unschön, aber praktisch ist die Pantry. Funktionell: die Toilette.



SPORTINA 25 Helles Holz in sauberer Verarbeitung. Die Polen verwenden Eiche für die Einbauten, Mahagoni gibt's nur als Option.



Wenig Privatsphäre: Nur ein Vorhang trennt das Vorschiff ab. Ungewöhnlich ist die Pantry mitten im Salon. Gelungene Nasszelle.



SUNBEAM 26 Zuhause fühlt dich wohl: Das Interieur der Schöckel-Yacht ist zwar sehr schiffig, es gibt aber auch eine leichte Version.



Gemütlich ist der Platz um den Salontisch, auch das Vorschiff wurde sehr einladend gestaltet. Eher klein fiel dagegen die Nasszelle aus.

licherweise (aber werftypisch) quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Diese beiden Testboote sind dagegen mit einem offenen Vorschiff ausgestattet (wobei die Café auch mit separierbarer Vorschiffskabine geordert werden kann). Bei der Hunter ist die Achterkammer als veritable Eignerkabine ausgestaltet. Hier lässt sich die Tür sogar zum Umkleiden schließen.

Eine abgeteilte Kammer ist die optimale Aufteilung für die kleine Familie mit Kindern. Auch die Sunbeam 26 hat eine abgetrennte Kabine, dort allerdings im Vorschiff. Dementsprechend liegt der Schlafplatz achtern vom Niedergangsschott gibt es bei der Schöckel-Yacht nicht. Dasselbe trifft auf die First 25,7 zu. Auch ihre Konzeption setzt auf mehr Stauraum in Form von Backstücken unter den Sitzbänken anstelle von Wohnraum im Achterschiff. Die Französin ist, genauso wie die Jeanneau, innen komplett offen gestaltet. Das heißt: Es gibt dort keine wirklich abgetrennten Kammern, abgesehen natürlich von den Nasszellen. Vorhänge übernehmen, wenn überhaupt, die Funktion von Türen. Das bedingt zweifellos eine familiäre Nähe innerhalb der Mannschaft, vermittelt demgegenüber aber auch sehr viel Raumgefühl unter Deck.

Eine Sonderstellung bezüglich des Innenlayouts nimmt die Sun 2500 von Jeanneau ein. Als einziges Boot im Vergleich hat sie keinen eigentlichen Bugbereich ausgewiesen. Zwei überlange Sitzbänke (2,70 Meter) kombinieren die Sitz- und Schlafgelegenheit für Solon und Vorschiff. Zusammen mit dem Angebot einer großzügigen Doppelliege achterlich erwachen dieser Konfiguration daraus allerdings keine nennenswerten Nachteile. Einem ebenfalls eher ungewöhnlichen Grundriss liegt auch das Innenlayout der Sportina zugrunde. Ein kleines Küchenelement ist unmittelbar vor dem Hauptschott eingebaut und steht damit offen und zentral im Raum. An der Pantry kann nur sitzend gearbeitet werden. Dies erscheint auch bei genauerer Betrachtung und Erfahrung nicht besonders glücklich. ▶



► CAFÉ 27

Konstrukteur	Henri Merihak
CE-Entwerfkategorie	B
Lüa (Kumpflänge)	8,30 m
Gesamtlänge	8,40 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,64 m
Breite	2,80 m
Tiefgang Std./Plankm.	1,65/1,75 m
Theor. Rumpfgeschw.	6,8 kn
Gewicht	2,7 t
Ballast/-anteil	0,9 / 33 %
Maxthöhe über Wasserlinie	11,00 m
Großsegel	23,3 m²
Genua (105 %)	36,4 m²
Segeltagezahl¹	4,6
Maschine	Selbstred. 7 kW/70 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 40 l
Frischwassertank	Kunststoff, 60 l

Koje Vorschiff	2,00 x 1,41/0,55 m
Koje achtern	2,30 x 1,35/0,58 m
Stauraum innen	ca. 2200 l
Stauraum außen	ca. 1500 l
Höhe Salon	1,76 m
Kopfhöhe Vorschiff	1,60 m

Grundpreis ab Werft	46.390 Euro
Standardausrüstung¹	Schoten, Relling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Leerpumpe, WC
Inkl.	
Motor EDO 10 PS	970 Euro
Segel (Groß/Genua)	2716 Euro
Anker, Fender, Festm., div.	449 Euro
E-Kühlflach (Kompressor)	390 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	325 Euro
Antifouling	1035 Euro
Segelklare Übergabe	880 Euro

Preis segelfertig	60.977 Euro
-------------------	-------------

FAZIT: gute Segeligenschaften und viel Speed-Potenzial. Auf dem modernen und innen klassisch. Preislich allerdings am oberen Limit.



► FIRST 25.7

Konstrukteur	Groupe First
CE-Entwerfkategorie	B
Lüa (Kumpflänge)	8,49 m
Gesamtlänge	8,70 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,35 m
Breite	2,56 m
Tiefgang Std./Plankm.	0,85/-1,05 m
Theor. Rumpfgeschw.	6,6 kn
Gewicht	2,2 t
Ballast/-anteil	0,7 / 30 %
Maxthöhe über Wasserlinie	10,30 m
Großsegel	19,2 m²
Genua (105 %)	13,7 m²
Segeltagezahl¹	4,6
Maschine	Miele, 7 kW/70 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 30 l
Frischwassertank	Kunststoff, 35 l

Koje Vorschiff	2,00 x 1,45/0,18 m
Koje achtern	2,06 x 0,86/0,18 m
Stauraum innen	ca. 2000 l
Stauraum außen	ca. 2100 l
Höhe Salon	1,72 m
Kopfhöhe Vorschiff	1,85 m

Grundpreis ab Werft	40.625 Euro
Standardausrüstung¹	Motor, Schoten, Relling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Leerpumpe, WC, Segelkleid, Fender, Festmacher, E-Kühlflach
Inkl.	
Segel (Groß/Fock)	2097 Euro
Anker, Fender, Festm., div.	290 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	40 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	1023 Euro
Antifouling	1590 Euro
Segelklare Übergabe	1180 Euro

Preis segelfertig	48.823 Euro
-------------------	-------------

FAZIT: gelungenes Synthesen zwischen guten Segeligenschaften und viel Komfort an Bord. Der Preis bedeutet zusätzliche Attraktivität.



► HUNTER 27

Konstrukteur	Glenz Henderson
CE-Entwerfkategorie	B
Lüa (Kumpflänge)	8,33 m
Gesamtlänge	8,33 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,08 m
Breite	2,85 m
Tiefgang Std./Plankm.	1,05/1,52 m
Theor. Rumpfgeschw.	6,5 kn
Gewicht	3,2 t
Ballast/-anteil (H4)	0,9 / 27 %
Maxthöhe über Wasserlinie	12,45 m
Großsegel	23,0 m²
Genua (105 %)	32,8 m²
Segeltagezahl¹	4,2
Maschine	Selbstred. 10 kW/130 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 75 l
Frischwassertank	Kunststoff, 75 l

Koje Vorschiff	2,00 x 1,43/0,20 m
Koje achtern	1,94 x 1,40 m
Stauraum innen	ca. 1970 l
Stauraum außen	ca. 4300 l
Höhe Salon	1,82 m
Kopfhöhe Vorschiff	0,86 m

Grundpreis ab Werft	49.140 Euro
Standardausrüstung¹	Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Relling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Leerpumpe, WC, Segelkleid, E-Kühlflach, Fäkalientank mit Absaugung
Inkl.	
Anker/Festm.	484 Euro
Antifouling	804 Euro
Segelklare Übergabe	380 Euro
Anker, Fender, Festm., div.	440 Euro
E-Kühlflach	250 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	1320 Euro
Antifouling	1208 Euro
Segelklare Übergabe	930 Euro

Preis segelfertig	53.281 Euro
-------------------	-------------

FAZIT: hoher Komfort, viel Platz an Bord und seriöse Bauweise. Einzigste, die allerdings unter Segeln kein kalkulierter Preis.

Sechs Boote aus derselben Klasse und doch so anders



► SPORTINA 25

Konstrukteur	André Skrat
CE-Entwerfkategorie	B/C (Hübel)
Lüa (Kumpflänge)	7,70 m
Gesamtlänge	8,30 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,08 m
Breite	2,53 m
Tiefgang Std./Plankm.	1,30 m
Theor. Rumpfgeschw.	6,45 kn
Gewicht	2,6 t
Ballast/-anteil	0,5 / 32 %
Maxthöhe über Wasserlinie	11,00 m
Großsegel	16,0 m²
Genua (110 %)	13,5 m²
Segeltagezahl¹	4,6
Motor	Außenbord, 3,6 kW/5 PS
Kraftstofftank	metall
Frischwassertank	Kunststoff, 100 l

Koje Vorschiff	2,07 x 1,46/0,38 m
Koje achtern	1,90 x 1,30/0,35 m
Stauraum innen	ca. 1450 l
Stauraum außen	ca. 900 l
Höhe Salon	1,62 m
Kopfhöhe Vorschiff	0,93 m

Grundpreis ab Werft	32.900 Euro
Standardausrüstung¹	Großsegel, Vorsegel, Schoten, Relling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Leerpumpe, WC
Inkl.	
Motor (Innenb., 10 PS)	6500 Euro
Segelkleid	380 Euro
Anker, Fender, Festm., div.	440 Euro
E-Kühlflach	250 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	1320 Euro
Antifouling	1208 Euro
Segelklare Übergabe	930 Euro

Preis segelfertig	44.036 Euro
-------------------	-------------

FAZIT: quälendes, attraktives Boot für wenig Geld. Moderne Ausrüstung, einfache Handhabung, fahrtunabhängig und variabel im Einsatz.



► SUN 2500

Konstrukteur	Olivier Pott
CE-Entwerfkategorie	C
Lüa (Kumpflänge)	7,50 m
Gesamtlänge	7,50 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,40 m
Breite	2,50 m
Tiefgang Std./Plankm.	0,69/-1,75 m
Theor. Rumpfgeschw.	6,6 kn
Gewicht	2,1 t
Ballast/-anteil	0,7 / 33 %
Maxthöhe über Wasserlinie	11,78 m
Großsegel	16,6 m²
Genua (115 %)	13,5 m²
Segeltagezahl¹	4,3
Motor	Welle, 7 kW/10 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 25 l
Frischwassertank	Kunststoff, 55 l

Koje Vorschiff	2,20 x 0,65/0,50 m
Koje achtern	1,30 x 1,40/1,24 m
Stauraum innen	ca. 920 l
Stauraum außen	ca. 1200 l
Höhe Salon	1,67 m
Kopfhöhe Vorschiff	0,95 m

Grundpreis ab Werft	37.176 Euro
Standardausrüstung¹	Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Relling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Leerpumpe, WC
Inkl.	
Kompass	202 Euro
Segelkleid	312 Euro
Anker, Fender, Festm., div.	370 Euro
E-Kühlflach	662 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	877 Euro
Antifouling	950 Euro
Segelklare Übergabe	535 Euro

Preis segelfertig	40.284 Euro
-------------------	-------------

FAZIT: das komplette Angebot für wenig Geld. Moderne Ausrüstung, einfache Handhabung, fahrtunabhängig und variabel im Einsatz.



► SUNBEAM 26

Konstrukteur	Georg Hansen
CE-Entwerfkategorie	B
Lüa (Kumpflänge)	8,00 m
Gesamtlänge	8,00 m
LWL (Wasserlinienlänge)	7,05 m
Breite	2,50 m
Tiefgang	1,48 m
Theor. Rumpfgeschw.	6,45 kn
Gewicht	2,2 t
Ballast/-anteil	0,7 / 33 %
Maxthöhe über Wasserlinie	11,40 m
Großsegel	18,0 m²
Genua (115 %)	13,5 m²
Segeltagezahl¹	4,3
Maschine	Selbstred. 6 kW/8 PS
Kraftstofftank	Aluminium, 60 l
Frischwassertank	Kunststoff, 105 l

Koje Vorschiff	1,47 x 1,50/0,36 m
Koje achtern	2,00 x 1,00/1,00 m
Stauraum innen	ca. 1120 l
Stauraum außen	ca. 1200 l
Höhe Salon	1,81 m
Kopfhöhe Vorschiff	0,80 m

Grundpreis ab Werft	52.979 Euro
Standardausrüstung¹	Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Relling, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Leerpumpe, WC
Inkl.	
Motor (Innenb., 10 PS)	12.318 Euro
Pantry/Kocher	979 Euro
WC mit Seewert	551 Euro
Anker, Fender, div.	1093 Euro
E-Kühlflach	1685 Euro
Fäkalientank m. Absaug.	904 Euro
Segelklare Übergabe	1200 Euro

Preis segelfertig	71.112 Euro
-------------------	-------------

FAZIT: Der hohe Qualitätsstandard hat seinen Preis. Die starke Bruchrechnung segelt gut und mit großer Genua auch schnell.

Auch die Detaillösungen fallen höchst unterschiedlich aus



CAFÉ 27 Der kleine offene Heckdurchstieg wird durch die Bäderleiter geschlossen



Der Motor ist gut zugänglich, die Backskissen sind tief genug für voluminöses Staugut

Generationenwechsel

Auch in Sachen Ausgestaltung und Stil können die Testboote unterschiedlicher nicht sein. In dieser Beziehung ist die Sunbeam 26 wohl die Einzelgängerin. Ihr Innenraum ist praktisch so wie hochwertig gebaut, wirkt im Vergleich zur Konkurrenz eher traditionell. Das dunkle Sapelli-Mahagoni und die dicken Polsterungen auf den seitlichen Sitzbänken verstärken diesen Eindruck zusätzlich. Wobei das Schiff auch mit einer kleineren Pantry



SPORTINA 25 Alles in Handarbeit: die Mastlegvorrichtung aus Edelstahl



Der Quirl tut's auch. Den Einbaudiesel gibt es nur gegen Aufpreis. Unterteilt: die Backskiste



FIRST 25.7 Die tiefe Backskiste auf der Bénéteau schluckt auch große Teile



Der Motor sitzt auf festem Fundament. Zusätzliche Oberlichter sorgen für Helligkeit

und dafür zwei Salonkissen oder einer Dinette zu haben ist.

Ganz anders dagegen die junge Sportina 25 mit hellem Eichenholz als Einbaumaterial. Dieses Boot wirkt damit unter Deck im Vergleich zur Sunbeam insgesamt etwas weniger „schiffig“ – und etwas weniger wertig. Ein Blick auf die Preistabellen (Seite 96/97) untermauert diesen Eindruck mit nüchternen Zahlen.

Gutes Mittelmaß bietet die Café 27. Ihr Innenraumdesign wirkt klassisch ele-



SUN 2500 Sorgt für Ordnung unter Deck: in der Backskiste verschwindet so einiges



Der Motor steht ohne Abdeckhaube offen im Raum. Motorpanel unter dem Niedergang



HUNTER Das Steuerad ist zu klein. Wer in Luv steuern will, muss dabei stehen



Motorenzugang: Das gefällt dem Mechaniker. Loser Deckel für den Durchgang am Heck

gant, nicht besonders modern, aber auch nicht überladen. Insgesamt angenehm und von guter Qualität.

Französischer Charme

Eher nüchtern, aber deshalb nicht unsympathisch kommen die beiden Französisinnen von Jeanneau und Bénéteau daher. Bei ihnen steht die Funktionalität offenkundig ganz klar im Vordergrund der

Bitte lesen Sie weiter auf Seite 99



SUNBEAM 26 Statt Wohnraum achtern: Die Backskisten bieten 1700 Liter Volumen



Verwickelt: Der Motor ist nur umständlich erreichbar. Schlechte Erscheinung von hinten

Auslegung für das Interieur. Und: In beiden Booten wird nicht auf Krampf versucht, diese Tatsache zu vernachlässigen. Auf viel unnötigen Schnickschnack wird in der französischen Großserie verzichtet. Anstelle aufwändiger Einbauten gibt es bei der First und bei der Sun einfach gehaltene Elemente, sauber verarbeitet, praktisch in der Anwendung und solide im Gebrauch.

Den Sieg in der Kategorie Innenraum-Konzeption trägt aber die Hunter 27 davon. Nicht nur, weil in ihr mit Abstand am meisten Platz zur Verfügung steht, sondern auch wegen der gelungenen Ausgestaltung. Die Hunter zeigt sich unter Deck offen, großzügig und sehr komfortabel. Die Einbauten sind alle von hochwertiger Qualität und zudem gut positioniert.

Große Leistungsunterschiede

Zwischendurch hat auf der Flenzburger Förde der Wind doch noch aufgefrischt. Und die Testcrew ist bereit für erste Probeschläge. Beim Rausfahren hat sie Gelegenheit, das Manövrierverhalten unter Maschine zu studieren. Dabei offenbaren sich große Unterschiede: Vergleichsweise schwierig handzuhaben sind die Boote von Jeanneau und Bénéteau. Der Grund dafür sind nicht etwa zu schwach dimensionierte Maschinen, sondern vielmehr die doppelten Ruderanlagen. Die Profile werden im Hafen nicht direkt vom Motor angeströmt und bleiben deshalb so lange wirkungslos, bis das Boot Fahrt aufgenommen hat. Und beim Rückwärtsfahren muss die Pinne schon richtig festgehalten werden, damit sie dem Rudergeräusch aufgrund des großen Wasserwiderstandes nicht aus der Hand geschlagen wird.

Ein erstaunlich gutes Manövrierverhalten legt die Hunter 27 an den Tag, und dies trotz ihres verhältnismäßig hohen Gewichts von fast 3,5 Tonnen. Das Boot lässt sich einwandfrei aufstopfen und dreht sauber auf dem Teller. Und: Mit Radsteuerung bleiben die Widerstandskräfte beim Rückwärtsfahren kontrollierbar. Als einziges Boot im Test war die Sportina nur mit einem Außenbordmotor ausgestattet. Eine 10-PS-Einbaumaschine steht aber auf der Liste der möglichen Optionen.

Bei aufkommendem Südwestwind werden die Segel gesetzt, eine Formationsfahrt steht auf dem Programm. Vor allem für ein Boot ist es schwierig, sich dem Gruppendiktat in

Im direkten Vergleich zeigen sich die Stärken und Schwächen am besten

Sachen Geschwindigkeit zu beugen. Die Café 27 zeigt erwartungsgemäß das größte Potenzial und muss immer wieder eingeleert werden. Dabei wird schnell klar: Das tschechische Boot verfügt offenbar über die effizienteste Rumpfkongfiguration. Die lange Wasserlinie, der schlanke Flowskiel mit 1,65 Meter Tiefgang und das gut vorüberlancierte Spantenruder weit hinten am Heck entsprechen den neuesten Erkenntnissen der Yachtdesigner. Die hochwertigen Performance-Segel auf dem Testboot tragen das Ihrige zum guten Resultat bei.

Ausgewogen auf Kurs

Nicht weit zurück segelt die Sportina 25 mit guten und ansprechenden Werten sowohl am Wind als auch auf den Raumwind-Strecken. Als leichtestes Boot innerhalb der Wertung (ohne Einbaumast) kommt es vor allem beim anfänglichen Leichtwind ganz gut zurecht, auch in seinem Fall sind die Foliensegel daran nicht unheilbar. Bei mehr Wind allerdings scheint die Polin trotz relativ kurzem Mast schnell überholt zu sein, sie hat Mühe, nach Wenden wieder in Fahrt zu kommen. Im Anstrich ihrer Ankeren zu einer insgesamt sportlichen Ausrichtung fehlt hier ganz klar ein Traveller im Cockpit.

Wie nicht anders zu erwarten, zeigt die Sunbeam 26 insgesamt die ausgewogensten Segelcharakteristika. Die relativ weit überlappende Genua (115 Prozent) kann bei weiter aufstreichendem Wind lange voll genutzt werden; zwar kringt das Boot stark, spürt dabei aber gut und bleibt schnell. Die Sunbeam kann das. Das verhältnismäßig schmale Schiff ist zwar nicht ganz so agil wie die Café oder die Sportina, liefert aber ebenfalls gute Leistungen ab.

Einmal mehr – auch in Sachen Segelcharakteristika – geben die Franzosen gemeinsame Wege. Beide Boote segeln ordentlich und zuverlässig, allerdings ohne Chancen und Ambitionen, der Café 27 oder der Sunbeam die Stirn bieten zu können. Gewöhnungsbedürftig sind wiederum die doppelten Ruderanlagen und deren Widerstände im Wasser. Die Boote bremsen in jeder Wende stark ab. Mit ei-

nem Traveller im Cockpit und gut funktionierenden Trimmvorrichtungen für die Segel ist die Bénéteau First 25.7 insgesamt etwas sportlicher in der Ausrichtung als die Jeanneau. Dafür erfreut die Sun 2500 mit einem aufgeräumten Cockpit und einem einfachen Handling.

Nach den ersten guten Eindrücken an Land fällt die Hunter 27 bei den Segeltests deutlich ab. Das Boot mit dem hoch ansetzenden Gendogel und der hoch geschnittenen Fock kann die Leistungen der übrigen Testboote nicht halten. Bei leicht-

ter Brise fehlt es an Beschleunigung und Hölz, bei etwas mehr Druck ist mit dem stark überundenen Großsegel das Luvén in und sogar durch den Wind nur mit Aufwand zu umgehen. Lediglich ein Reff schafft Abhilfe. Bei gerade mal 12 bis 15 Knoten Wind sollte diese Maßnahme allerdings noch nicht vonnöten sein. Frisch es aber auf, sammeln die Hunter Pluspunkte auf den Raumwind-Strecken. Mit viel Tuch und plan vor dem Laken zeigt sie dann sogar der schnellen Konkurrenz minner das Heck.



Was reinpasst: Obwohl die Schiffe ähnlich groß sind, variieren die Volumen der Stauräume innen wie außen extrem



Wie dick es ist: Die Hunter misst satte 2,95 Meter. Die Sunbeam ist als einzige Testyacht ohne weiteres in Europa trailerbar



Was es kostet: Schiffe aus Großserie oder dem Osten kommen in jeder Preiskategorie günstigste, bieten aber meist weniger



Was es wiegt: Die Sportina ist das mit Abstand leichteste Schiff. Die Hunter wiegt mehr als doppelt so viel (Werthausbau)

Die bislang ungeliebte Bootsgröße ist heute sehr dynamisch geworden



Der Blick von hinten offenbart die Unterschiede. Das Angebot reicht von schön schlank bis ganz schön dick

Diverse Kieelloptionen

Geschwindigkeit ist nicht alles, ein potenzieller Kunde wird natürlich das bevorzugte Segelrevier in seine Überlegungen einbeziehen. Ein Boot von acht Meter Länge empfiehlt sich ja gerade auch für Binnenengewässer und Flachwasserreviere. Demzufolge sind geringe Tiefgänge besonders gefragt. Außer den beiden Schwendkiedern von Bénéteau und Jeanneau gibt es für jedes Boot im Vergleich verschiedene Tiefgangsvarianten, je nach Bedarf. Die Café 27 zum Beispiel ist auch mit einem Hubkiel und maximalen 1,75 Meter Tiefgang zu haben. Die Sportina wird auf Wunsch alternativ zur Version mit Standardkiel auch als Hubkiel oder als Schwendkiel ausgeliefert. Die Hunter 27 ist auch mit Tiefkiel oder sogar als Kiemekieler erhältlich, und lost noch leicht steht für die Sunbeam 26 eine Variante mit Kieelschwert auf der Optionenliste.

Unterschiede zeigen sich auch in den Bauverfahren. Die Jeanneau, die Bénéteau, die Sportina sowie die Sunbeam werden nach denselben Methoden gefertigt: die Schalen im Vakuuminstrich aus herkömmlichem Glasfaser-Aufbau (GFK), die Decks im Sandwich mit Divinycell-Schaumkern. Zur Verarbeitung gelangt bei diesen vier Booten das hochwertige

Isophthalanharz. Bei der Hunter sowie bei der Café sind die Riempe oberhalb der Wasserlinie wie auch die Schale ein Sandwich-Laminat. Als Kernmaterial ziehen die beiden Hersteller Balsa-Himmlholz dem Kiemestoffschaum vor. Bei der Café wird zusätzlich nicht mit herkömmlichen Harzen laminiert, sondern mit höherwertigen Vinylster-Verbindungen für einen besseren Osmoseschutz.

Große Preisspanne

Deutliche Unterschiede finden sich in der Preisgestaltung. Schlicht Yachtbau verlangt für seine Produkte mehr als die Konkurrenz. Die gute Qualität und der hohe Wiederverkaufswert rechtfertigen das Vorgehen der Bootshauer vom Markt. Mit einem Preis von 71.112 Euro (segelfertig) liegt die Sunbeam 26 in der gestiegenen Version 72 Prozent höher als die günstigste Vergleichsboote, die Jeanneau Sun 2500, für die 41.284 Euro in der segelfertigen Ausstattung bezahlt werden müssen. Das ist eine beträchtliche Differenz für diese Längsklasse und allemal ein gewichtiges Verkaufs- beziehungsweise Kaufargument.

Auch die Café 27 setzt sich mit einem Preis von 61.977 Euro (segelfertig) doch deutlich nach oben von der Konkurrenz ab. Die nächste auf der Liste – die Hun-

ter 27 – ist, obwohl ebenfalls von sehr guter Qualität, rund 10.000 Euro günstiger. Die Sportina 25 und die Bénéteau First 25.7 verteidigen mindere Positionen.

Der Testieger? In Sachen Segeln ist es klar die Café 27. Die Sunbeam 26 gewinnt den Preis für den sanfteren und schaffigsten Ausbau. Und die Sportina glänzt in der Kategorie Preis/Leistung, während die Hunter den Pokal für den meisten Platz erhält. Somit muss der Kunde entscheiden, welcher dieser Faktoren für ihn am wichtigsten ist.

Fest steht: Das umfassende Angebot an verschiedenen Konzepten ist bereits ein großer Gewinn. Noch vor wenigen Jahren freizete die Klasse um 26 Fuß Länge ein eher bescheidenes Dasein. Die Einschätzung, dass es sich noch nicht um „richtige“ Yachten handelte, die zudem nicht die Vorteile von kleinen Booten bieten konnten, sorgte für wenig Interesse und ließ viele Hersteller untätig bleiben.

Das hat sich geändert. Das Segment rund um acht Meter Länge erfreut sich heute großer Beliebtheit und ist wieder stark auf dem Markt vertreten.

Michael Gaud



Tests zu Vergleichstesten als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test