

VORSPRUNG DANK INNOVATION

*Mit einem radikal neuen Performance-Boot will Serienproduzent Jeanneau die Regattaszene aufmischen. Das Konzept der **SUN FAST 3300** steckt voller Überraschungen und spannender Novitäten. Der Exklusivtest*

Abgehoben. Wie eine Imoca 60, nur kleiner.
Die Sun Fast 3300 von Jeanneau zeigt bei
Wind und Welle, dass sie viel draufhat



SUN FAST
3300

3300

**ZAHNREICH**

Viele Trimmöglichkeiten bedeuten viele Leinen und Beschläge im Cockpit. Der Steuermann freut sich über klappbare Fußrasten

**MULTIDIREKTIONAL**

Dank der durchdacht angeordneten 3D-Holepunkte lassen sich die Schotzüge für die Genoa stufenlos und wirkungsvoll einstellen

**UNVERMEIDLICH**

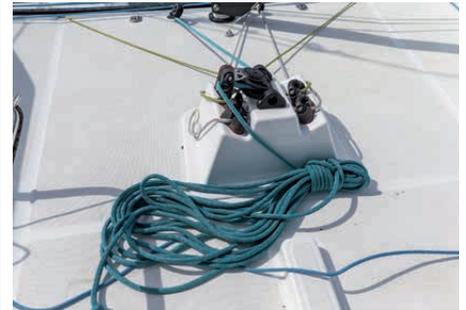
Die Überlaufrohre der Wasserballasttanks sind zwar unschön, aber unverzichtbar. Die Tanks werden mit Pumpen gefüllt

**INTEGRIERT**

Der Ankerkasten ist als Teil des Decks eingeformt und drainiert. Die fest angebaute Bugnase gibt es in verschiedenen Längen

**EINHANDTAUGLICH**

Traveller und Großschot sind hinter der Pinne platziert, und die Schotwinschen kann auch der Steuermann erreichen

**ERREICHBAR**

Das Podest vereint die Grob- und Feinverstellung der Großschot sowie die Trimmleinen von Traveller und Achterstagen

Das Thema nimmt immer mehr an Fahrt auf: Einhand- und Zweihand-Regattaevents auf der Lang- oder Mittelstrecke, über die hohe See oder entlang der Küste. In Frankreich, dem Mutterland des Offshore-Segelns, mobilisiert der Trend bisweilen ganze Heerscharen von Regattasportlern. Und zwar nicht nur namhafte Profis, sondern zunehmend auch ambitionierte und abenteuerlustige Freizeitsegler. Bestes Beispiel dafür ist die Transquadra. Beim äußerst beliebt gewordenen Einhand- und Zweihand-Rennen über den Atlantik dürfen ausschließlich über 40-jährige Amateure auf reglementierten Serienbooten an den Start gehen. Und die Teilnehmerzahlen schnellen mit jeder Austragung rasant in die Höhe.

Aber auch im Ostseeraum erfreut sich die Szene der Ein- und Zweihandsegler eines bemerkenswerten Zulaufs. Ursächlich dafür sind nicht zuletzt die erfolgreichen Regattaveranstaltungen auf der Ostsee, wie zum Beispiel das Silverrudder (nur einhand) oder das Vegvisir Race (ein- und zweihand),

LANGE SCHLÄGE MIT KLEINER CREW: DER TREND IST OFFENKUNDIG

bei denen die Startplätze jeweils bereits wenige Stunden nach Öffnung der Meldestellen ausgebucht sind. Und mehr noch: Offshore-Segeln soll jetzt als Disziplin olympisch werden. Bei den Sommerspielen in Paris 2024 werden erstmals gemischte Zweier-teams auf hochseetauglichen Regattayachten an den Start gehen.

Zusätzlich beflügelt wird der populäre Trend jetzt mit neuen, attraktiven und speziell dafür ausgelegten Yachten. Derzeit scheint zudem der Markt für hochseegängige Performance-Cruiser im mittleren Längensegment stark im Umbruch zu sein. In

der letzten YACHT, Ausgabe 11/2019, haben wir die neue J/99 im Test vorgestellt, die sich in einer Variante ebenfalls sehr fokussiert für längere Kurse mit kleiner Crew eignet. Und auch Dehler arbeitet derzeit an einem interessanten 30-Fußer für denselben Einsatz. Das Projekt Dehler 30 One Design wurde bereits ausführlich in der YACHT vorgestellt und wird weiterhin begleitet.

DER BRUCH MIT KONVENTIONEN

Das Thema wird an dieser Stelle nochmals mit dem Test der neuen Sun Fast 3300 von Jeanneau aufgenommen, bedingt durch die Aktualität und dem mit Spannung erwarteten ersten Auftritt der neuen Schiffe auf der Regattabahn.

Der neue Renner von Jeanneau hat beim Spi Ouest, dem Frühjahrs-Regattaklassiker vor La Trinité-sur-Mer an der bretonischen Küste, gleich aus dem Stand mit einem zweiten Rang in der Wertung IRC Double glänzen können. Damit wurden selbst die kühnsten Erwartungen übertroffen, sowohl die der Werft als auch die der Szenekenner. Die Konstrukteure Daniel Andrieu und Guil-



Verjüngt. Der Kajütaufbau ist nach vorn eingezogen. Das spart beim Bau Gewicht

laume Verdier verantworten in Kooperation die revolutionär neuen Formen der Sun Fast 3300. Augenfällig sind gleich mehrere außergewöhnliche Designmerkmale, insbesondere der markant voluminöse, fast schon wulstähnliche Bug. Die Form kennt man unter anderem von den spektakulären Hochseeracern der Klasse Imoca 60 oder von den jüngsten Entwicklungen bei den Mini 6.50. Die fette Front soll in erster Linie den Auftrieb sowie die hohe Formstabilität kompensieren, welche von der breiten Heckpartie produziert werden. Ziel der Konstruktion ist eine möglichst ausgeglichene Schwimmlage auch bei Krängung, ohne dass der Bug dabei stark nach vorn wegtaucht.

Die zweite ganz offenkundige Neuerung ist die sogenannte Tumblehome-Rumpfform. Das bedeutet: Der Rumpf ist breiter als das Deck. Im Fall der Sun Fast 3300 ist der Freibord auf halber Höhe sichtlich abgknickt und wird nach oben zum Deck eingezogen – um etwa zehn Zentimeter auf jeder Seite. Damit kann Jeanneau beim Bau Material und so vor allem Gewicht sparen, was den Schwerpunkt nach unten verlagert. Das



SCHWERWIEGEND

Die Wasserballasttanks kann man als Option bestellen. Die Füllmenge beträgt rund 200 Liter auf jeder Seite des Bootes

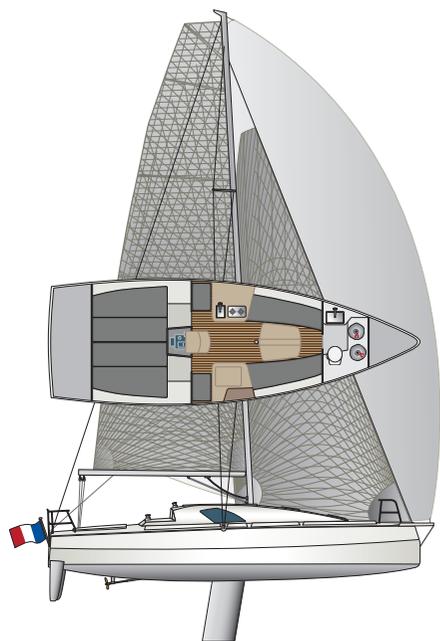
ist das Ziel. Die Nachteile: Beim Anlegen in der Box ist Vorsicht geboten, damit der seitlich überstehende Rumpf keinen Schaden nimmt. Und: Die Schale muss in zwei Hälften gebaut werden, weil sie sich sonst nicht entformen lässt.

Der wohl revolutionärste Entwicklungsschritt bei der Sun Fast 3300 jedoch ist dem Schiff im Wasser zunächst gar nicht anzusehen. Unter der Wasserlinie nämlich sind die Rumpflinien vor und hinter dem Kiel umgekehrt, also konkav ausgeformt (siehe nächste Doppelseite).

WASSERBALLAST STATT CREW

Gebaut wird die Sun Fast 3300 komplett bei Delphia Yachts in Polen. Seit Juli letzten Jahres produziert die Werft in Olecko unter dem Dach der mächtigen Beneteau-Gruppe, zu der auch Jeanneau gehört. Der Rumpf und das Deck entstehen dort im gewichtsparenden Vakuuminfusionsverfahren als Sandwichkonstruktion mit Balsaholz- und Schaumkern. Die solide gebaute Bodengruppe wird ebenfalls mithilfe der Infusion hergestellt und nachträglich in die Schale einge- →

SUN FAST 3300



Alles zurück. Mast und Kiel sind auf dem Boot auffällig weit achtern positioniert. Der Innenausbau bietet sechs Kojenplätze

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFF UND STROM

| | |
|-----------|---------|
| 40 Grad | 6,7 kn |
| 60 Grad | 7,7 kn |
| 90 Grad | 8,5 kn |
| 120 Grad* | 11,7 kn |
| 150 Grad* | 8,2 kn |

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 16 kn (5 Bft)
Wellenhöhe: Dünung ca. 1,0 Meter

* Mit Gennaker (A5)

POTENZIAL

| | |
|------------------------|-------------------------|
| STZ ¹ = 5,1 | |
| 4,0 Cruiser | Performance-Cruiser 5,0 |

Vermessungsoptimiert. Die Segelfläche ist zwar sportlich, aber nicht extrem

KOJENMASSE

| | |
|----------------|--------------------|
| Salon (beids.) | 1,95 x 0,65/0,55 m |
| Achtern | 2,01 x 1,49/1,24 m |

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Andrieu/Verdier*
CE-Entwurfskategorie *A*
Rumpflänge *9,99 m*
Breite *3,40 m*
Tiefgang *1,95 m*
Gewicht *3,5 t*
Ballast/-anteil *1,4 t/40 %*
Großsegel *33,0 m²*
Genua (105 %) *27,0 m²*
Maschine (Yanmar) *10 kW/14 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwich mit Balsaholzkern, gebaut im Vakuuminfusionsverfahren. Bodengruppe eingeklebt

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft *130 900 €*
Preis segelfertig² ... *nicht vermeldet*
Garantie/gegen Osmose *2/5 Jahre*

WERFT Chantiers Jeanneau, 85500 Les Herbiers (FRA); www.jeanneau.de

VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Innovativer und attraktiver Serien-Racer von Jeanneau für den kompromisslosen Einsatz bei Ein- und Zweihand-Regatten auf längeren Strecken. Viele aufregende neue Designmerkmale

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Kompromisslose Ausrichtung
- + Sehr innovative Konstruktion
- + Konkurrenzfähiger Grundpreis

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Hohes Leistungspotenzial
- + Einhandtaugliches Cockpitlayout
- Hartes Einsetzen in die Wellen

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Zweckgerichteter Innenausbau
- Unschöne Verarbeitungen im Detail

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Hochwertiger Ausstattungsstandard
- + Perfektes Layout der Beschläge
- + Bestens abgestimmte Steuerung

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

klebt. Wer möchte, kann sich seine Sun Fast 3300 für lange Schläge offshore und kleine Crew optional mit zusätzlichen Wasserballasttanks ausstatten lassen. Rund 200 Liter Seewasser sorgen so anstelle von Lebendballast, international auch als „rail meat“ („Relingsfleisch“), bezeichnet, für zusätzlich aufrichtendes Moment. Die Speicher werden über jeweils zwei separate Pumpen betankt und wieder entleert. Allerdings dauern die Vorgänge noch. Beim Testschiff war der

Tank in Luv in langen 1:40 Minuten gefüllt und erst nach 1:30 Minuten wieder komplett entleert. Mit leistungsstärkeren Pumpen und dickeren Schläuchen will die Werft nun versuchen, die Prozesse zu beschleunigen.

Das Thema der Wasserballasttanks ist gerade wieder so aktuell wie selten zuvor: Auch für die neue direkte Konkurrenz in Form der J/99 oder der JPK 10.30 werden die zusätzlichen Ballasträger auf Wunsch angeboten. Allerdings ist die Anwendung bezüg-

lich der Einstufung in die CE-Kategorie nicht ganz unkritisch. Die Zertifizierer berechnen das aufrichtende Moment nach einem Worst-Case-Szenario. In dem Fall sind dies gefüllte Tanks in Lee, etwa nach einer Patenthalse. Möglich, dass die Jeanneau Sun Fast 3300 mit Wasserballast deshalb nur in Kombination mit dem leichteren und als Option erhältlichen Kohlefaserrigg die Einstufung in die Kategorie A bekommt, was für Regatten abseits der Küste bereits Pflicht ist.

DIE UMKEHR DER RUMPF LINIEN

Im Bug- und im Heckbereich ist der Rumpf der Sun Fast 3300 konkav ausgeformt. Das heißt: Die Linien straken nicht, sondern sind in einem bestimmten Teilbereich umgekehrt, wie es die Konstrukteure nennen. Damit soll eine möglichst lange Schwimmwasserlinie sowie eine ausgeglichene Volumenverteilung über die ganze Schiffslänge erreicht werden. Mehr noch: Im hinteren Bereich sollen die konkaven Formen Auftrieb mit einer leicht nach vorn gerichteten Komponente bewirken. Damit soll das Boot regelrecht in Fahrtrichtung geschoben werden. Die Idee ist nicht ganz neu und wurde von Konstrukteur Guillaume Verdier bereits für den America's Cup eingebracht, beim AC72-Katamaran des Teams New Zealand für den Cup 2013 vor San Francisco.



JPK 1030

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Konstrukteur | Jacques Valer |
| Rumpflänge | 10,34 m |
| Breite | 3,32 m |
| Tiefgang | 2,05 m |
| Gewicht | 3,5 t |
| Großsegel | 34,0 m ² |
| Genua (105 %) | 25,0 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 5,1 |
| Grundpreis ab Werft | 133 650 € |
| YACHT-Test | folgt |

Radikal aussehender Renner aus Frankreich mit einer stark auf IRC-Handicap optimierten Ausrichtung. Der Prototyp hat schon beachtliche Resultate ersegelt



J/99

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Konstrukteur | Alan Johnstone |
| Rumpflänge | 9,94 m |
| Breite | 3,40 m |
| Tiefgang | 1,99 m |
| Gewicht | 3,8 t |
| Großsegel | 32,9 m ² |
| Genua (105 %) | 26,3 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 4,9 |
| Grundpreis ab Werft | 135 110 € |
| YACHT-Test | 11/2019 |

Kompromissloses und leistungsstarkes Sportkonzept. Die Linien sind gemäßiger als bei den Schiffen der Konkurrenz. Wandelbar je nach Vermessung



OFCET 32

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Konstrukteur | Marc Lombard |
| Rumpflänge | 9,80 m |
| Breite | 3,36 m |
| Tiefgang | 1,90 m |
| Gewicht | 3,4 t |
| Großsegel | 31,0 m ² |
| Genua (105 %) | 27,0 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 5,1 |
| Grundpreis ab Werft | 147 760 € |
| YACHT-Test | 11/2017 |

Die schnelle Französin kann man als reines IRC-Regattaboot oder als Sport-Cruiser mit langem Bugspriet und mehr Komfort unter Deck bestellen



RM 970

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| Konstrukteur | Marc Lombard |
| Rumpflänge | 9,65 m |
| Breite | 3,70 m |
| Tiefgang/alternativ | 1,98/1,65 m |
| Gewicht | 3,9 t |
| Großsegel | 33,3 m ² |
| Genua (105 %) | 30,0 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 5,1 |
| Grundpreis ab Werft | 147 600 € |
| YACHT-Test | 7/2017 |

Sportlicher Küstenkreuzer ohne spezielle Vermessungsorientierung. Der Rumpf ist aus Sperrholz gebaut, das Deck aus GFK. Mit Festkiel oder Kimmkielen



Die Berechnungen dafür sind derzeit aber noch im Gange.

Foils dagegen, wie etwa beim One-Design-Racer Figaro 3 von Beneteau, waren für das Projekt Sun Fast 3300 nie wirklich ein Thema. Die dafür notwendigen Strukturverstärkungen im Rumpf seien viel zu schwer für das, was die Foils letztlich an Mehrleistung bringen würden, sagt Jeanneau-Produktentwickler Hervé Piveteau. Außerdem würden Foils die Vermessung nach IRC und ORC negativ beeinflussen und seien zudem für viele Langstreckenklassiker, wie etwa für die Transquadra, gar nicht zulässig.

Auf der Sun Fast 3300 steht das Rigg auffällig weit achtern. Durch die ungewöhnliche Volumenverteilung des Rumpfs muss der IRC-Flossenkiel relativ weit achtern unter das Boot geflanscht werden, etwa in der Mitte der ganzen Länge. Damit muss auch der Segeldruckpunkt zurück. Und weil der Mast an Deck nicht direkt vor dem Niedergang stehen kann, wird das Rigg ab Werft mit unübersehbar viel Mastfall eingetrichtert, was aber zumindest optisch recht eigenartig anmutet. Der Bugspriet mit Wasserstag lässt sich in verschiedenen Längen ordern, je nach Einsatz und Vermessung. Optional



**FOILS KAMEN
NIE IN FRAGE.
SIE WÜRDEN
DAS KONZEPT
ZERSTÖREN**

kann man die Neue von Jeanneau zudem mit einem konventionellen symmetrischen Spinnaker ausrüsten, etwa für Upwind- und Downwind-Regatten.

WIE AUF SCHIENEN

Für den YACHT-Test in der Bretagne hätten die Bedingungen nicht besser sein können: 15 bis 20 Knoten Wind, dazu eine lange Welle, die man mit einem schnellen Schiff wie der Sun Fast 3300 so richtig schön abreiten kann, obendrein Sonne. Mit ihrem fülligen Bug und dem flachen Unterwasserschiff kommt das Schiff leicht und schnell ins Gleiten. In den knackigen Böen stehen dann bald mal 15 Knoten Speed auf der Logge, und das nur mit dem verhältnismäßig kleinen und flachen A5-Gennaker, welcher vor allem auf langen Strecken offshore zum Einsatz kommen soll.

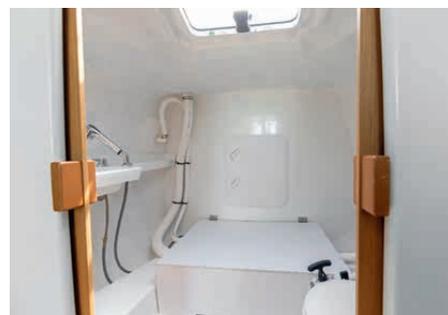
Das Schiff bei diesen Bedingungen raumschotts mit Gennaker zu steuern ist schlichtweg großartig. Die beiden Ruderblätter bieten immerzu uneingeschränkte Kontrolle. Selbst bei plötzlichem Druckanstieg in den heftigsten Böen bleibt die Jeanneau beherrschbar, auch ohne viel Kraftaufwand an der Pinne. Damit haben nicht →

**ESSENZIELL**

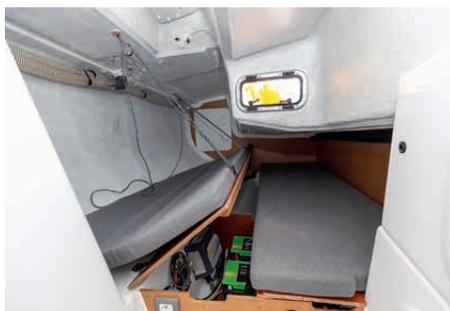
Die Navigation wird zum Mittelpunkt unter Deck. Hier laufen alle Infos zusammen. Es gibt einen Schalensitz wie auch ...

**EXISTENZIELL**

... in der funktional eingerichteten Pantry gegenüber. Auf langen Strecken ist die Verpflegung ein wichtiges Thema

**KAHL**

Im Vorschiff gibt es eine Toilette sowie ein kleines Waschbecken. Die Schiebetüren gewähren wenig Privatsphäre

**EINGEBETTET**

Die Kojen achtern lassen sich auf die Krängung einstellen. Besonders gemütlich ist es aber auch in den Kabinen nicht

**FLEXIBEL**

Abtrennungen aus Stoff dienen als Rückenlehnen und schaffen Stauräume dahinter. Das Wichtigste: Textil ist leichter als Holz

**FREIGELEGT**

Der Einbaudiesel von Yanmar mit 15 PS leistet zuverlässige Dienste. Aus Gewichtsgründen ist ein Wellenantrieb eingebaut

nur der Steuermann, sondern auf langer Strecke auch der Autopilot leichtes Spiel.

Auf der Kreuzstrecke gegen den Wind reduziert sich der Spaßfaktor dann aber doch empfindlich. Der wulstige Bug kommt mit den anlaufenden Wellen nicht so richtig gut klar, und das Boot setzt meist unangenehm hart ein. Auf langen Schlägen kann das lästig werden. Aufkreuzen bei Wind und Welle scheint nicht die bevorzugte Disziplin der Sun Fast 3300 zu sein. Trotzdem überrascht ihr Potenzial: 6,7 Knoten erreicht die Französin auf einem gesegelten Winkel von 40 Grad zum wahren Wind. Die ermittelten Werte können sich sehen lassen.

Die Sun Fast 3300 wird nach IRC mit einem TTC-Wert von 1,0260 eingestuft und müsste damit über alle Kurse theoretisch etwas schneller sein als die J/99, aber langsamer als die JPK 10.30. Nach ORC steht die Einordnung mit einem provisorischen Wert derzeit noch aus. Auch hat die Werft für das Boot bis dato noch keinen ORC-optimierten Kiel in T- oder L-Form mit Ballastbombe spezifiziert. Auch daran möchte Jeanneau noch arbeiten.

UNTER DECK IST DAS BOOT SO KONSEQUENT WIE OBEN. ABER WOZU HOLZ?

Das Layout im Cockpit der Sun Fast 3300 ist sehr gezielt und exklusiv auf den Einsatz mit kleiner Crew ausgerichtet. Heißt: Die Großschot mit Grob- und Feinverstellung sowie die Leinen für die doppelt geführten Achterstagen und für den Traveller werden direkt in die Erreichbarkeit des Steuermanns umgelenkt. Aber nur er kann aus seiner Position mit den Funktionen effizient arbeiten, Mitsiegler müssen sich dafür schon verrenken. Das ist ein Kompromiss, den Jeanneau zugunsten des fokussierten Konzepts für Ein- und Zweihandsegler eingeht.

Der Kajütaufbau ist abgestuft und im vorderen Bereich auffällig stark eingezogen. Dafür gibt es gute Gründe. In erster Linie kann Jeanneau damit nochmals Gewicht sparen, weil weniger Material für ein größeres Deckshaus verbaut werden muss. Zudem kann die Schiene zur Verstellung der Genua-Holepunkte vorn quer eingebaut werden, was vor allem für Kurse mit etwas geschrickten Schoten wesentliche Vorteile für den Trimm des Vorsegels bietet.

Und nicht zuletzt erlaubt das Design den Einbau von Kajütfenstern, durch die man auch von innen nach vorn sowie in die Segel sehen kann. Für Langstreckensegler bedeutet das einen erheblichen Gewinn an Komfort und Effektivität.

NUR DAS NÖTIGSTE

Unter Deck der Sun Fast 3300 dominiert die schiere Funktionalität. Gemütlichkeit sucht man erfolglos. Trotzdem: Mit zwei ausreichend langen Sofakojen und zwei Doppelkabinen achtern ist die eingeschränkte Tourentauglichkeit für bis zu sechs Personen gegeben. Ein WC und ein einfaches Wasch-

Klar und kalt. Die Funktionalität steht innen im Vordergrund. Die Polster sind allerdings sehr dünn

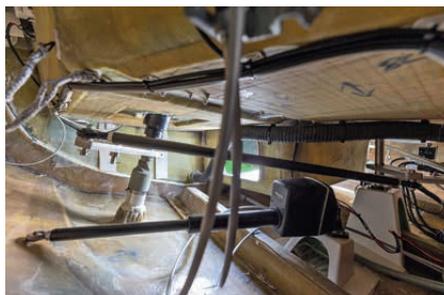


becken finden sich im sonst leeren und unverbauten Vorschiff. Hier lagern – wie bei der J/99 auch – lediglich die Segel.

Auffällig großzügig und auch raumgreifend sind die beiden Funktionsbereiche Pantry und die Navigation beidseitig am Niedergang gestaltet. Auf jeder Seite sind zudem Schalenitze eingebaut, auf denen sich Langstreckensegler zwischendurch auch mal erholen können. Das zeigt auf, wo das Konzept die Schwerpunkte setzt. Dafür steht auch das gänzliche Fehlen von fest eingebauten Stauräumen sowohl im Salon als auch in den Kabinen.

Die Qualität des Innenausbaus ist bei einem Regattaboot wie der Sun Fast 3300 nebensächlich. Daraus scheint die Werft ganz offenbar keinen Hehl machen zu wollen. Die Innenseiten von Rumpf und Deck sind lediglich grob mit Topcoat überstrichen, und Elektrokabel wurden unschön an die Wände getackert. Dazu sorgen einige wenige, sehr kurze LED-Lichtleisten nur für ein mattes Licht unter Deck.

Zwei Boote vom Typ Sun Fast 3300 hat Jeanneau bisher als Prototypen gebaut. Jetzt



ZUGÄNGLICH

Die Steuerung ist von zwei Seiten sehr gut erreichbar. Die solide Bodengruppe wird extern gebaut und nachträglich eingeklebt

startet die Serienfertigung mit wenigen Änderungen im Detail. Deswegen hat Jeanneau auch noch keine konkrete Preisliste veröffentlicht. Nur so viel ließ sich der Werft vorab entlocken: Als Grundpreis werden 110 000 Euro (netto) angestrebt, also 130 900 Euro inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer. Damit positioniert sich die Jeanneau preislich im Konkurrenzumfeld. Wie bei Booten dieser Gattung üblich, werden zum Basispreis aber wenigstens 10 000 Euro für einen ordentlichen Satz Segel fällig. Hinzu kommen die Kosten für Elektronik und eventuell einen Autopiloten.

EINEN VORSPRUNG ERARBEITET

Jeanneau präsentiert mit der neuen Sun Fast ein Serienboot, das konsequent wie kaum ein anderes ist und obendrein durch seine Innovationskraft punktet. Die ersten Erfolge auf der Regattabahn versprechen jetzt noch zusätzliche Aufmerksamkeit – von potenziellen Käufern sowie von einer möglicherweise düpierten Konkurrenz.

MICHAEL GOOD