

Form und Funktion auf einen Nenner gebracht

Mit der Einführung der Sun Odyssey 415 betreibt Jeanneau ambitionierte Linienpflege und dreht gleichzeitig an der Preisschraube – nach unten. Wird das ein neuer Trend?

Die hart abgesetzten Chines, die großen Rumpffenster und der langgestreckte Kajit Aufbau bestimmen das Erscheinungsbild.

Seit Jahren kennen die Preise für neue Segelyachten generell nur eine Richtung: steil nach oben. Vor allem während und in der Folge der Coronapandemie sind erhebliche Preissteigerungen in der Branche fast schon zur Regel geworden – getrieben von Lieferengpässen, gestiegenen Rohstoffkosten und einer trotzdem immer noch hohen Nachfrage.

Umso überraschender ist der Kurswechsel, den Jeanneau jetzt offenbar einschlägt. Mit der neuen Sun Odyssey 415 präsentieren die Yachtbauer in Les Herbiers an der französischen Westküste nicht nur ein frisches Modell in ihrer beliebten Tourenreihe, sondern senken gleichzeitig auch den Preis – und zwar deutlich. Dabei ist die 415 kein komplett neu entwickeltes Boot, sondern vielmehr eine Komplettüberarbeitung des Vorgängermodells 410 aus dem Jahr 2018.

Mit konkreten Zahlen: Die neue Sun Odyssey 415 wird jetzt zu einem Grundpreis von 260.610 Euro brutto (inklusive 19 Prozent Steuer) vorgestellt und als Weltpremiere im September auf dem Yachting Festival in Cannes präsentiert. Dieser Einführungspreis gilt vorerst für Bestellungen bis Ende dieses Jahres. Nachfolgend kommt ab 2026 ein regulärer Basispreis von 276.675 Euro. Zum Vergleich: Das Vorgängermodell Sun Odyssey 410 stand zuletzt für einen Bruttopreis von 289.290 Euro im Angebot. Das bedeutet einen Preisabschlag auf das neue Boot von rund 12.615 Euro oder knapp fünf Prozent. Bemerkenswerter als die nackten Zahlen ist aber die Tatsache, dass ausgerechnet der Branchenriese Jeanneau jetzt den Kurswechsel wagt und nach langer Zeit wieder auf die Preisbremse drückt.

Was steckt hinter dieser Strategie? Nur ein Schachzug von Jeanneau, um Marktanteile abzugreifen – oder vielleicht doch der Beginn einer größeren Kurskorrektur in der gesamten Branche? Und wie werden die anderen Hersteller auf dieses Signal reagieren? Ein Blick auf das Preisgefüge in dieser äußerst homogen aufgestellten Klasse um zwölf Meter

Das Walkaround-Cockpit funktioniert gut, bedeutet aber auch Zugeständnisse. Vor allem vom Steuermann.

Rumpflänge weist die Jeanneau Sun Odyssey 415 als das günstigste Boot aus, auch wenn die Preisunterschiede innerhalb der Konkurrenz aus den großen Produktserien überschaubar und vergleichbar bleiben (siehe Wettbewerbsübersicht, Seite 67).

Jeanneau-Produktmanager Jérôme Dufour erklärt die ambitionierte Preis-anpassung nach unten: „Wir haben gezielt möglichst viele kostenintensive und unnötige Komponenten aus dem Vorgängermodell verbannt. Im Gegenzug konnten wir die Qualität verbessern sowie bei der Ausstattung aufwerten.“ Im Falle der Überarbeitung von der Sun Odyssey 410 zur 415 wurde diese Strategie in erster Linie im Rahmen einer kompletten Neugestaltung im Salon umgesetzt.

Das verschachtelt und damit aufwendig gebaute Arrangement des Vorgängermodells mit der großen Pantry in U-Form, der zu kleinen Sitzgruppe auf der Steuerbordseite und vor allem der ungewöhnlichen, mittig in den Salon gebauten Chaiselongue hat die Werft als Ganzes über Bord geworfen. Das neue Layout der 415 präsentiert sich jetzt gradliniger, schnörkelloser und vor allem: deutlich konventioneller. Und der Raumeindruck ist dank konsequentem Weglassen vieler obsoletter Einbauelemente offener und gefühlt auch deutlich geräumiger. Das hat Jeanneau insgesamt fein hingekriegt.

Die Pantry in L-Form ist jetzt hinten im Salon eingebaut und punktet funktional mit großen Arbeitsflächen und vielen durchdacht angeordneten Stauräumen. Die Sitzgruppe auf der Backbordseite ist wesentlich größer geworden und bietet bis zu sechs Personen Platz. Der Tisch lässt sich leicht absenken und so die gesamte Fläche als zusätzliche Doppelkoje nutzen. Und auf der Steuerbordseite ist ein weiterer ➤



Im tiefen Ankerkasten finden insgesamt sechs mittelgroße Fender Platz.



Einfach und effizient. Die Großschot wird über beide Seiten ins Cockpit geführt.



Den schlanken Mast gibt es in zwei Längen, er kommt aber immer mit einem Achterstag.



Neue Formensprache. Konkaver Freibord für noch mehr Breite am Heck.



Starker Auftritt. Mit dem Code Zero zeigt sich die Französin dynamisch.



Nachteile der Walkaround-Idee: Der Steuermann hat wenig Platz und sitzt unbequem.



Die Vorteile: Barrierefreie Durchgänge und eine effiziente Arbeit an den Winschen.



Die breite Badeplattform ist hoch über dem Wasser angeschlagen. Nur gut bei Wellen.



Die großen Backskisten sind einfach zugänglich und sorgen für Ordnung.



Gute Raumaufteilung im Vorschiff. Das Bad ist großzügig, die Kojen seitlich eingebaut.



Küche mit Vorbildcharakter. Große Arbeitsflächen und jede Menge Stauräume.



Funktional gekoppelt: Die Sitzgruppe mit Tisch dient gleichzeitig als Navigation.



Einfacher Komfort achtern. Die Kojen sind auch für zwei Personen noch breit genug.



Hell, freundlich und schnörkellos. Funktionaler Ausbau im Salon.



Leichter Zugang zu den Kielbolzen. Der Rest der Bodenbretter ist jetzt verschraubt.



Die Tanks für Frischwasser und Treibstoff sind wie üblich unter den Kojen verbaut.



Geht besser. Unschöne und unübersichtliche Verkabelung hinter dem Elektropaneel.



Toilette und Waschraum lassen sich mit einer Acrylglastür voneinander abtrennen.

FOTOS: MICHAEL GOOD (9)

Tisch eingeplant, eingefasst von zwei komfortablen Sesseln. Dieser Bereich kann überdies auch als Navigationstisch genutzt werden – eine gute und praxisgerechte Lösung.

Die Kabinen im Vorschiff und achtern bleiben dagegen unverändert groß und im Wesentlichen auch gleich eingerichtet. Ausbauvarianten sind weiterhin im Vorschiff gegeben, wo auf Wunsch eine zweite Nasszelle eingebaut wird. Die Werft kann auch hier von den straffen Abläufen in der Serienproduktion profitieren und installiert zweimal das gleiche Einbaumodul mit viel Platz und einem abtrennbaren Duschbereich. Eine zweite Nasszelle im Vorschiff gehört übrigens auch bei den Yachten der Konkurrenz zu den üblichen Ausbauvarianten, fällt dort aber in den meisten Fällen kleiner und ohne separierbare Dusche aus.

Achtern kann die Doppelkabine auf der Backbordseite auch als großer und von innen begehbare Stauraum genutzt werden. In dieser Version als Zweikabiner werden im Wesentlichen lediglich die Kojenpolster weggelassen und die Ablagen anders angeordnet. Und der Raum ist auch von außen direkt aus dem Cockpit zugänglich.

Wenig Änderungen hat Jeanneau beim Rumpf vorgenommen. In Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren von Marc Lombard Yacht Design ist aber das Heck neu gestaltet worden. Die Flanken des Rumpfs sind im hinteren Bereich jetzt konkav geformt, was modern und sportlich aussieht. Wichtiger aber noch: Die Breite am Heck auf Decksniveau ist bei unveränderter Wasserlinie um 14 Zentimeter gewachsen. Damit will Jeanneau erreichen, dass das doppelt geführte Achterstag weiter außen angeschlagen werden kann und etwas mehr Platz für den Steuermann zur Verfügung steht.

Der Rudergänger sitzt nämlich auf der sehr kleinen Fläche hinter dem Steuerrad unbequem und weiß nicht, wo er mit den Beinen hin soll. Die beste Position am Rad ist deshalb stehend, was auf Dauer allerdings ermüdend ist. Dieser Umstand ist als Kompromiss

Auch bei der Qualität hat die Werft nachgebessert. Frühere Mängel wurden konsequent ausgeräumt.

ganz dem innovativen Walkaround-Cockpit geschuldet, welches Jeanneau vor nunmehr acht Jahren als revolutionäre Neuheit mit der Sun Odyssey 440 eingeführt und zwischenzeitlich auf allen Booten der Fahrtenreihe konsequent umgesetzt hat.

Vorteilhaft sind die vertieften Laufdecks nicht nur für sichere, barrierefreie Durchgänge um die Steuerstände herum, sondern gleichermaßen auch für ein perfektes Handling. Der Rudergänger kann sowohl in Lee als auch in Luv ohne Krampf und im Stehen an den Winschen arbeiten und behält gleichzeitig die Kontrolle über die Steuerung. Dazu sind die Schoten von Großsegel und Genua beidseitig bis direkt vor die Steuerstände zurückgeführt. Kleine Crews und vor allem Einhandsegler haben damit auch in den Manövern leichtes Spiel, trotz der überlappenden Genua, die zur Grundausstattung gehört. Die Selbstwendefock – bei den Booten der Konkurrenz meist als Standard definiert – gibt es bei Jeanneau nur optional.

Der Test in Südfrankreich findet bei einer leichten Brise von nur gerade acht Knoten statt. Das reicht, um die vergleichsweise leicht gebaute Sun Odyssey 415 hart am Wind schnell auf einen guten Speed von 5,5 Knoten zu beschleunigen. Die Wendewinkel liegen bei 90 Grad und damit in einem zu erwartenden Bereich. Dynamischer werden die Segeigenschaften mit Code Zero, mit dem die Französin nahe an die wahre Windgeschwindigkeit herankommt. Allerdings: Die sehr guten Leistungswerte sind ein Stück weit zweifellos dem Performance-Paket zuzuschreiben, mit dem das Testboot ausgestattet ist. Das kraftvolle Bündel sieht einen höheren Mast, mehr Segelfläche, hochwertige Laminatsegel sowie bessere Möglichkeiten zum ➤

SUN ODYSSEY 415

KONSTRUKTEUR:
MARC LOMBARD YACHT DESIGN

Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	11,99 m
Gesamtlänge	12,95 m
Wasserlinienlänge	11,47 m
Breite	3,99 m
Tiefgang/alternativ	2,25/1,60 m
Tiefgang Schwenkkiel	1,37-2,97 m
Masthöhe über WL	17,70 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	8,2 kn
Gewicht	7,7 t
Ballast/-anteil	2,0 t/26 %
Großsegel	43,6 m ²
Rollgenau (110 %)	36,8 m ²
Maschine (Yanmar)	33 kW/45 PS
Kraftstofftank PVC	200 l
Frischwassertanks PVC	200 + 330 l
Fäkalientank PVC	2 x 80 l

Segelleistungen (ohne Abdrift/Strom;
Windgeschwindigkeit: 8 kn (3 Bft.), Wellen-
höhe: glattes Wasser *mit Code Zero

45°	5,5 kn
60°	6,6 kn
90°*	7,7 kn
120°*	7,0 kn
150°*	5,4 kn

Potenzial STZ¹ = 4,5

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die Sun Odyssey 415 ist im Vergleich eher leicht gebaut. Das theoretische Leistungspotenzial ist recht hoch.

¹Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) * Nach YACHT-Definition

Schalldruck

In dB(A), gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,1 kn, 2450 min⁻¹

Plicht	76
Salon	68
Achterkabine	72
Vorschiff	59

Cockpitmaße

Länge	1,70
Sitztiefe	0,60
Sitzhöhe	0,41

Rumpf- u. Decksbauweise

Rumpf: GFK Vollaminat mit Polyesterharz. Deck: Sandwichlaminat gebaut mit Vakuum-Injektion.

Mehr Power
Im Performance-Paket ist das Rigg 1,20 Meter höher und trägt rund fünf Quadratmeter mehr Segelfläche.

Willkommene Hilfe

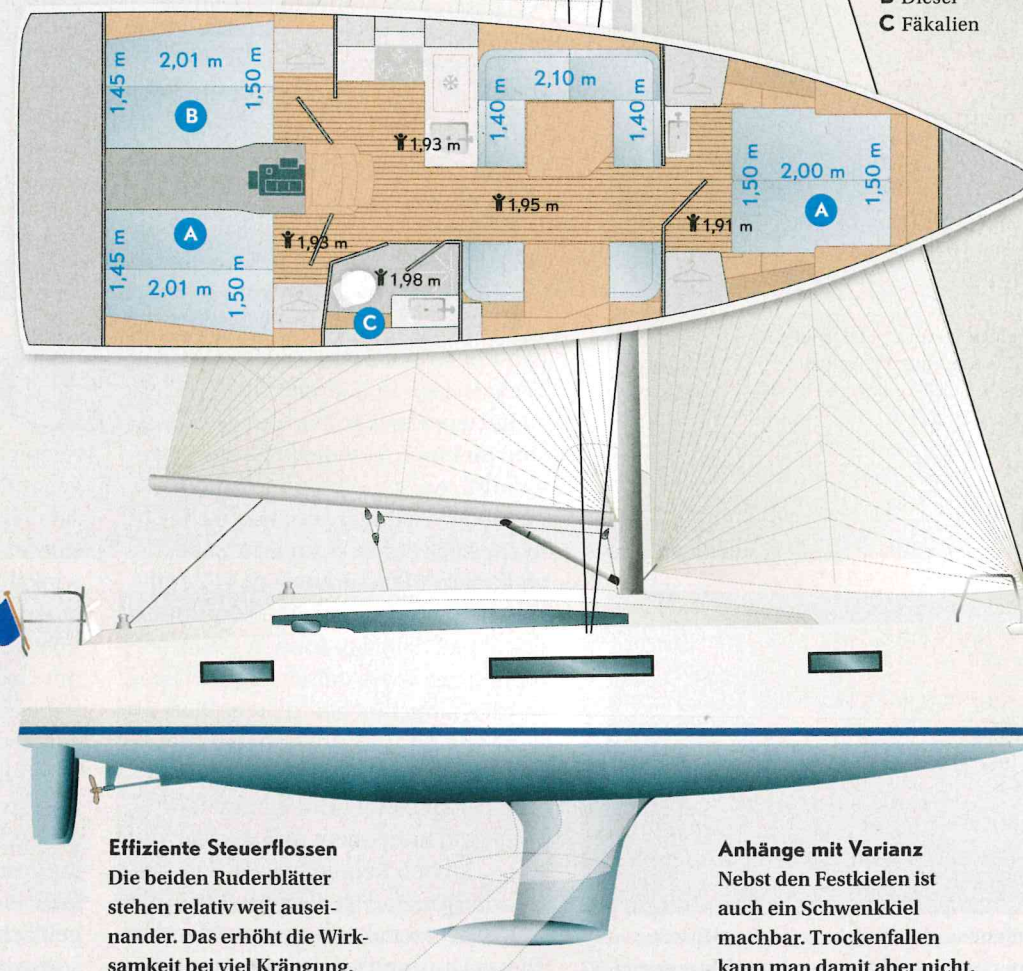
Der Großbaum ist vorne tief am Mast angeschlagen. Das sieht eigenartig aus, hilft aber sehr beim Bergen des Großsegels.

Im Vergleich schlank

Jeanneau will den Rumpf bewusst unter vier Meter Breite halten. Die Wettbewerber sind deutlich voluminöser.

Durchdachte Alternative ohne großen Platzverlust

Als Option installiert die Werft im Vorschiff ein zweites Bad mit abgetrennter Dusche. In diesem Fall wird die rechteckige Doppelkoje seitlich in den Raum eingebaut. Die Kojenmaße bleiben jedoch unverändert.



Effiziente Steuerflossen
Die beiden Ruderblätter stehen relativ weit auseinander. Das erhöht die Wirksamkeit bei viel Krängung.

Anhänge mit Varianz
Nebst den Festkielen ist auch ein Schwenkkiel machbar. Trockenfallen kann man damit aber nicht.

Ausstattung und Preise

Grundpreis ab Werft 260.610 €
Standardausstattung inklusive:
Motor, Segel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Segel, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid (Lazybags), E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung.
Gegen Aufpreis: Anker mit Kette 1.275 €, Fender/Festmacher 665 €, Antifouling 4.020 €, segelklare Übergabe 6.270 €
Preis segelfertig² 272.840 €
Garantie/gegen Osmose 3/3 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung

Leinenverstellb. Holepunkte inkl.
Traveller nicht erhältlich
Elektrische Ankerwinde 2.750 €
Rohrkicker inkl.
Achterstagspanner (hydr.) 4.485 €
Springklampen inkl.
Sprayhood 2.320 €
Teak im Cockpit inkl.
UKW-Funkgerät Elektronik-Paket
Logge und Echolot Elektronik-Paket
Windmessanlage Elektronik-Paket
Autopilot Elektronik-Paket
Elektronik-Paket 10.065 €
Ladegerät 535 €
Landanschl. mit FI-Schalter 520 €
230-Volt-Steckdose (eine) 3.690 €
12-Volt-Steckdose in der Navi inkl.
Heizung 6.340 €
Druckwassersystem inkl.
Warmwasser-Boiler inkl.
Dusche WC-Raum inkl.
Cockpitudsche inkl.
Komfortpreis² 303.545 €

Im Preis enthalten

Tisch im Cockpit (Kunststoff),
Badeplattform mit Badeleiter,
Bugsprit, 3D-Holepunkte

Yacht-Bewertung

Mit der Komplettüberarbeitung ihres Zwölf-Meter-Cruisers und einer ehrgeizigen Preisgestaltung setzt Jeanneau frische Maßstäbe für eine neue Generation Sun Odyssey. Das Konzept ist ehrlich und schnörkellos, und auch seglerisch hat das Boot Potenzial.

Konstruktion und Konzept

- + Schlanker Rumpf im Vergleich
- + Variantenreicher Innenausbau
- + Robust, aber leicht gebaut
- + Attraktive Preisgestaltung

Segelleistung und Trimm

- + Einhandtauglichkeit
- + Gute Trimm-Einrichtungen
- + Genua im Standard
- Wenig Platz für Steuermann

yachting24

Sun Odyssey 415 versichern ab 1.395,77 Euro im Jahr bzw. 116,31 Euro im Monat* – Haftpflicht und Kasko.
Viele Optionen möglich:
Schützen Sie auch erweiterte Angel- oder Tauchausrüstung. Einfach online ausrechnen und abschließen:
YACHTING24.DE

** Angebot von Yachting24 gültig für Versicherungssumme 261.000 Euro (bei Zeitwertdeckung), Selbstbeteiligung 1500 Euro, Haftpflicht-Dekungssumme 8 Millionen Euro.

Motorisierung

Ein einfacher Satz Dacronsegel ist im Grundpreis enthalten.

Motorisierung

Vierzylinder Einbaudiesel von Yanmar (4JH45) mit 45 PS Leistung. Wellenantrieb mit Dreiblatt-Festpropeller. Ein Elektro-Podantrieb als Option ist in Vorbereitung.

Energieversorgung an Bord

Im Standard: 2 x 95 AH (AGM) Service, 1 x 95 AH (AGM) Starter. Zusätzliche AGM-Batterien oder Lithium-Akkus optional.

Werft

Chantiers Jeanneau;
85500 Les Herbiers (Frankreich)
www.jeanneau.de

Vertrieb

Händlernetz

Trimmen vor. Bemerkenswert ist, wie temperamentvoll das Boot mit seinen zwei weit auseinanderstehenden Ruderblättern auf die Ruderbefehle reagiert. Es dreht leicht und lebhaft und lässt sich über die ausgewogen abgestimmte Steuerung auch präzise am Wind dirigieren. Leichter Druck macht es dem Rudergänger dabei einfach.

Mit dem neuen Modell Sun Odyssey 415 beweist Jeanneau, dass es nicht immer eine radikale Neuentwicklung braucht, um frischen Wind in eine Modellreihe zu bringen. Durch gezielte Detailverbesserungen kann die Werft Produktionskosten optimieren und den Preis attraktiv halten – ohne bei Qualität und Ausstattung Abstriche zu machen. Das freut die Kunden, während die Konkurrenz nachdenken muss.

Michael Good

Die beliebte Klasse der Cruiser um zwölf Meter Länge zeigt sich recht homogen.



Bavaria C42

Moderner und sehr voluminöser Tourer aus Deutschland mit einer Vielzahl von ideenreichen Detaillösungen. Die Konstruktion kommt von Maurizio Cosutti. Erhältlich mit zwei oder drei Kabinen.
Länge 11,99 m; Breite 4,29 m;
Gewicht 10,0 t; ab 282.750 Euro

YACHT-Test: Heft 16/2020



Beneteau Oceanis 40.1

Mit ihren radikalen, eigenständigen Rumpflinien von Marc Lombard Yacht Design polarisiert die Französin im Klassenvergleich. Im Test punktet die Oceanis mit guten, ausgewogenen Segeleigenschaften.
Länge 11,99 m; Breite 4,18 m;
Gewicht 7,9 t; ab 287.500 Euro

YACHT-Test: Heft 17/2020



Dufour 41

Sie zeigt im Klassenvergleich die größte Breite. Dufour nutzt das Volumen für eine hohe Ausbaubarkeit mit bis zu vier Kabinen für die Vercharterung. Die Pantry ist seitlich im Salon als lange Zeile eingebaut.
Länge 11,99 m; Breite 4,30 m;
Gewicht 9,7 t; ab 288.920 Euro

YACHT-Test: Heft 16/2023



Hanse 410

Ehrliches, gradliniges Schiffs-konzept aus Greifswald. Das Handling mit der Selbstwende-fock ist einfach und einhandtauglich. Alle Schoten und Fallen sind ausnahmslos bis zu den Steuerständen zurückgeführt.
Länge 11,99 m; Breite 4,29 m;
Gewicht 9,7 t; ab 308.090 Euro

YACHT-Test: Heft 19/2023