

EUROPAS GRÖSSTES
SEGELMAGAZIN

Yacht

18

16.8.2017

10 TIPPS
FÜR GELUNGENE
SCHLEUSEN
MANÖVER

TOP-TEST
WIE GUT IST BENETEAUS
NEUE FAHRTENSERIE?



SUCHEN • FINDEN • BERGEN

AUF NUMMER SICHER

Wie Sie einen über Bord
gefallenen Mitsegler retten:
25 Produkte im Praxistest

GEBRAUCHTE IF-BOOTE • MESSE-VORSCHAU • GFK-KLASSIKER • CHARTERN IN ISLAND





Große Nummer: das erste Modell von Beneteaus Oceanis-Reihe

S. 62



Gewusst wie: Tipps fürs Schleusenmanöver

S. 20



TITELFOTO

Den Test der Rettungsmittel hat Klaus Andrews auf der Ostsee fotografiert

TOP-TEST

62

OCEANIS 51.1 Mehr Varianz, mehr Komfort und mehr Volumen unter Deck - Beneteau bringt eine neue Fahrtenyacht-Generation auf den Markt. Den Anfang macht ein gut 15 Meter langes Modell, das dank laut Werft 700 möglicher Gestaltungs- und Ausstattungskombinationen enorm individualisierbar sein soll. Für ein größeres Platzangebot in Salon und Kajüten hat das Designbüro Berret/Racoupeau einen tulpenförmigen Rumpf gezeichnet, der schon weit vorn in die Breite geht. Was das Boot sonst noch auszeichnet und wie gut es segelt, verrät der ausführliche Test

PANORAMA

20

REISE Mehr und mehr Segler zieht es in die hohen Breiten. Auf Island wurde jetzt erstmals eine Charterstation eröffnet. Doch lohnt der Törn ins Reich der Elfen und Trolle? Wir haben es ausprobiert

32

MANÖVERPRAXIS Beim Anblick einer Schleuse wird mancher Skipper nervös. Vor allem, wenn die Kammern auch von dicken Pötten benutzt werden. 10 Tipps, wie Sie heil rein- und wieder rauskommen

40



seine neue Liebe zu Holzbooten und die Faszination des Selbermachens

SELBSTBAU In Jan von der Banks Garage entsteht derzeit ein Retro-klassiker. Der Jollensegler über

48

MODERN CLASSICS Vom Reiz betagter Kunststoffboote - sechs Eigner und ihre Schätze im Porträt

56

GLOSSE Ständig Ärger mit dem Hafemeister! Was aber, wenn man plötzlich dessen Job hat? Steffi von Wolff über die Folgen eines unerwarteten Rollentauschs

YACHT-LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Kleinanzeigen, Heftnachbestellungen u. v. m.

0521/55 99 11

QUALITÄT VOR QUANTITÄT

*Im Vergleich zu früheren Jahren zeigt die Hiswa wenig **WELTPREMIEREN**. Die sind dafür umso hochkarätiger: Hallberg-Rassy und Jeanneau präsentieren kleinere Yachten*



DOMANI SPORTYACHT

Ein Daysailer erster Güte aus Belgien – elegant, sportlich und offen. Auf der Messe steht der Prototyp, mit dem noch getestet wird. Die Werft ist für die Serie am Feedback der Besucher interessiert.
Länge: 8,40 m; Breite: 2,40 m; Preis: 86 000 Euro; Stand: F21



HALLBERG-RASSY 340

Modernere Optik, breites Heck, zwei Steuerräder und vorzügliche Segelleistungen – das sind die Attribute der neuen Mittelklasse von Hallberg-Rassy. Fraglos eine der spannendsten Premieren.
Länge: 10,36 m; Breite: 3,47 m; Preis: 221 400 Euro; Stand: H03



OCEANIS 51.1

Groß, neu, Beneteau – und damit für Charter- und Eignermarkt gleichermaßen bedeutsam. Das Schiff lässt erkennen, wo die Reise bei den Franzosen in den nächsten Jahren hinführt, mit vielen spannenden Details, so, wie die Kollegen von Jeanneau es mit der 440 vorgemacht haben. Alle Informationen zur Neuen finden Sie auf den Folgeseiten im großen Exklusiv-Test. Länge: 14,99 m; Breite 4,80 m; Preis: 326 660 Euro; Stand: G01/H03



SAONA 47

Eine elektrisch absenkbare Badeplattform, die auch als Dingigarage dient – nur eines von vielen Details auf Fountaine Pajots neuem Kat.
Länge: 13,94 m; Breite: 7,70 m; Preis: 545 615 Euro; Stand: E27



SUN ODYSSEY 319

Endlich wieder eine neue Kleine von Jeanneau. Mit Doppelrudern, Rad und variablen Tiefgängen sehr vielseitig. Ein Preis wurde noch nicht verkündet. Länge: 9,44 m; Breite: 3,46 m; Stand: E30

MIT ECKEN UND KIMMKANTEN

*Ungewöhnlich gestaltet, aufwändig gemacht – so präsentiert sich das erste Modell aus Beneteaus neuer Fahrtenboot-Linie. Mit der Oceanis 51.1 will die größte Sportbootwerft der Welt **ZEICHEN SETZEN**. Im Top-Test muss das Flaggschiff beweisen, ob es auch im harten Einsatz auf See besteht*

Bewährungsprobe in der Biskaya. Zwei Tage war die YACHT an Bord der neuen Beneteau, in meist sehr unangenehmem Seegang



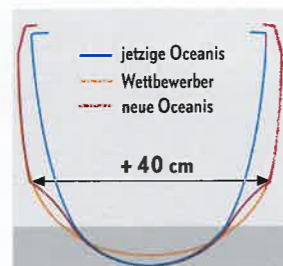
CHARAKTERKOPF

Die Aufkimmung im Bug ist einzigartig. Sie gibt der Beneteau ein Gesicht – und mehr Volumen unter Deck

Es mangelt nicht an Attraktionen am „Ponton Vendée Globe“ im Port Olona. Der lange breite Steg bildet alle vier Jahre die Bühne für den Start der gleichnamigen Nonstop-Regatta um die Welt. Selbst jetzt, ein halbes Jahr nach Ende des Rennens, liegen noch einige Open 60 in Les Sables vertäut, dazu ein halbes Dutzend Mini-Transat-Flitzer, zwei Class 40. Es ist wie eine Freiluftausstellung für Einhand-Boliden.

Mitte Juli aber zieht eine andere Yacht die Blicke der Passanten auf sich, wird umlagert, bestaunt, studiert. Selbst Profis wie der dreifache Vendée-Globe-Teilnehmer Arnaud Boissières bleiben neugierig vor ihr stehen, lassen sich das Konzept erläutern – was wohl auch daran liegt, dass ihre Konstrukteure Anleihen beim Hochsee-Rennsport genommen haben: der auf Deckshöhe nach innen abgekantete Rumpf zeugt davon, das voluminöse Heck, das die maximale Breite bis ganz nach achtern führt, die Doppelruderanlage.

Zwar dienen diese Merkmale anderen Zwecken als bei einem 60-Fuß-Racer der Imoca-Klasse. Sie signalisieren gleichwohl, dass Beneteau mit Macht versucht, sich von dem abzusetzen, was im Englischen etwas despektierlich als „AWB“ gilt, als „Average White Boat“. Auf Deutsch: ein Nullachtfünf-



BREITENWIRKUNG

Die eigenwillige Spantform im Vergleich zur vorigen Oceanis-Generation und zur Konkurrenz: Sie ermöglicht maximale Breite im Vorschiff und Salon bei geringer benetzter Fläche

zehn-Boot aus Großserie, günstig, zweckmäßig, aber ohne eigenes Profil – eine Yacht ohne besondere Eigenschaften.

UNVERWECHSELBARE ÄSTHETIK

Das genau soll die Oceanis 51.1 nicht sein. Und dem Andrang im Hafen von Les Sables d'Olonne an der französischen Atlantikküste nach zu schließen, scheint der Versuch der Differenzierung zumindest auf den ersten Blick geglückt.

Tatsächlich vermittelt die 15-Meter-Yacht, der bald drei weitere, durchweg kleinere Modelle nachfolgen sollen, schon von Weitem einen Eindruck von Herausgehobenheit. Konstrukteur Olivier Racoupeau und das Mailänder Team von Nauta Design haben es geschafft, die durchaus sehr fülligen Linien attraktiv zu verpacken.

Schmal geschnittene Kajütfenster, die im farblich abgesetzten Süllrand des Cockpits ihre Fortsetzung finden, strecken die Silhouette. Die großen, in formschön modellierten Rezessen eingeklebten Rumpffenster brechen den hohen Freibord. Und selbst das lotrecht abfallende Heck wirkt nicht wie ein Kreidefelsen; zwei Sicken in der Badeplattform sowie die überstehenden Sitzflächen hinter den Steuersäulen konturieren die Flächen gekonnt. Würste man nicht, dass es eine Beneteau ist, →



Der flache Aufbau mit dem langen, schmalen Fensterband verleiht dem hochbordigen Rumpf Eleganz

TROTZ IHRER MASSE WIRKT DIE OCEANIS DYNAMISCH



WICHTIGE MERKMALE DER NEUEN BENETEAU IM DETAIL

SONNENLIEGEN

Neben dem Niedergang ist Platz für zwei Liegen, die auch bei aufgebauter Sprayhood nutzbar sind

RIGG

Geteilte Püttinge für Unter- und Oberwanten schaffen freien Durchgang – ein Plus an Komfort und Sicherheit

SELBSTWENDEFOCK

Im Standard hat die 51.1 hier eine Schiene für die Fock. Die Genua bietet 27 Prozent mehr Fläche

LEINENFÜHRUNG

Alle Schoten und Strecker sind zu den Steuersäulen geführt, wo Stautaschen die Enden aufnehmen

LICHTBAND

Luken für Vorschiff, Nasszelle und Dusche sind bündig mit zwei Dachfenstern für den Salon verbunden

BACKSKISTE

Statt einer Dingi-Garage gibt es ganz achtern einen tiefen Stauraum, der sich nur von oben beladen lässt

BUGSPRIET

Das empfehlenswerte Extra nimmt den Anker auf, hat zudem Anschlagpunkte für Code Zero und Gennaker

NASSZELLEN

Die Oceanis hat am Niedergang ein großes oder wahlweise zwei kompakte Bäder

KIELVARIANTEN

Die Werft bietet drei Optionen mit 1,85, 2,30 oder 2,80 Meter Tiefgang an, letztere mit Bleibombe

SEGELLAST

Großer Stauraum vorn mit 5,5 Kubikmeter Volumen, auf Wunsch auch ausgebaut zu einer Skipperkabine

man könnte die 51.1 für ein Boot anderer, gehobenerer Herkunft halten.

Und dann ist da natürlich noch diese so ganz und gar ungewöhnliche Kimmkante im Bugbereich. Sie erscheint einerseits fremd, andererseits verleiht sie der Yacht ein eigenständiges Erscheinungsbild: modern, prägnant, vorwärtsstrebend. Direkt von vorn betrachtet sieht es so aus, als blicke einen die Oceanis sprungbereit lauernd an. Die optische Wirkung ist jedoch allenfalls ein Nebeneffekt.

„Die neue Spantform bringt mehr Breite im Vorschiff und Salon, ohne bei Leichtwind die be-



BODENGRUPPE

Tiefer, mit dem Rumpf verklebter und anlaminiertes Innensitz der Oceanis

netzte Fläche zu vergrößern“, erklärt Gianguido Girotti, der als Marketingchef auch der Produktplanung und Entwicklung der weltgrößten Sportbootwerft vorsteht. Gegenüber der vorigen Oceanis-Generation bietet die Neue allein in der Eignerzimmerei ein Plus von 40 Zentimetern. In der optionalen Crewkabine im Bug kann der Bootsmann dank der Chines erstmals quer statt längs schlafen. Außerdem reduziert die Rumpfform das bei flachem U-Spant übliche harte Einsetzen in die Welle.

Damien Jacob, der für Fahrtenyachten zuständige Produktmanager bei Beneteau, klingt ebenso

überzeugt von dem Konzept. „Wenn man alle Vorteile betrachtet, fragt man sich, warum vor uns noch niemand auf diese Idee gekommen ist“, sagt er. Nach Werftangaben bleibt die 51.1 in der Wasserlinie vorn schmaler als die bisherige Oceanis 48, während sie im Volumen einer 55er entspricht.

LANGER REIFEPROZESS

So ganz trivial war die Umsetzung der Konstruktion freilich nicht. Mehr als ein Dutzend Varianten hat Olivier Racoupeau am Computer entwickelt und verworfen – mal stimmte die Hydrodynamik nicht,



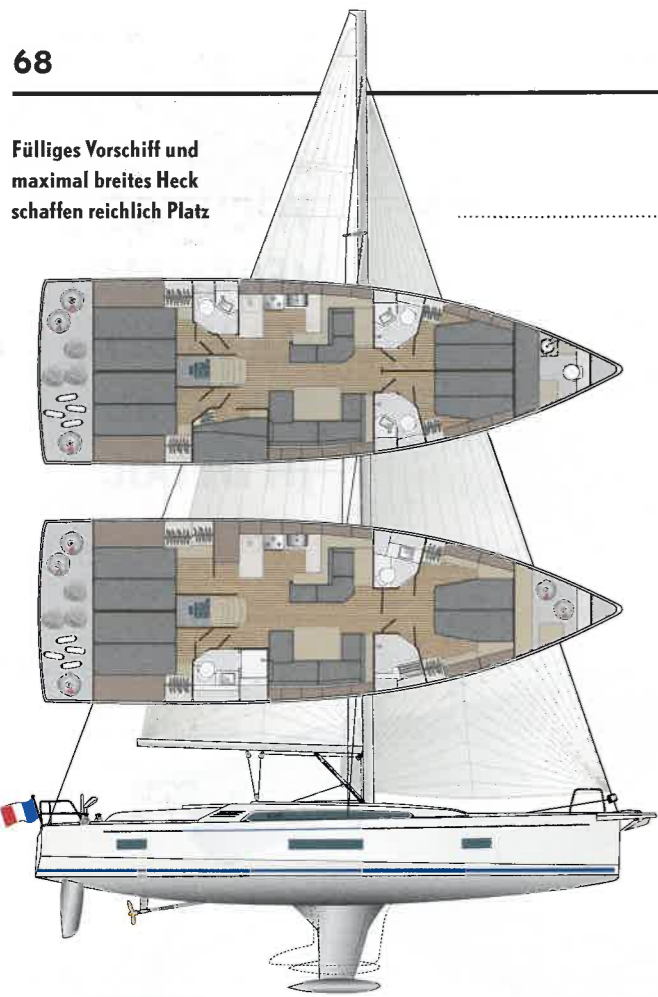
RUDERANLAGE

Beide Quadranten sowie die Mimik der Steuerung sind in der Backskiste gut erreichbar

mal missfiel die Ästhetik. „Ich war mir anfangs nicht sicher, ob wir das hinkriegen würden“, räumt Gianguido Girotti ein. „Erst der 25. oder 26. Entwurf passte funktionell wie visuell.“

Insgesamt investierte Beneteau mehr als ein Jahr an Entwicklungsarbeit, bis vor wenigen Wochen die erste Yacht zu Wasser ging. Schon vorigen Sommer wurde das Interieur in einem Eins-zu-Eins-Modell aus Sperrholz gebaut und mehrfach modifiziert – ein ungewöhnlich aufwändiger Prozess. Er ist ein Indiz dafür, welche Bedeutung die Werft dem Flaggschiff der neuen Oceanis-Reihe →

Fülliges Vorschiff und maximal breites Heck schaffen reichlich Platz



MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	7,0 kn
60 Grad	7,6 kn
90 Grad	8,5 kn
120 Grad*	9,2 kn
150 Grad*	7,3 kn

Windgeschwindigkeit: 12–16 kn (4 Bft.), Wellenhöhe: ca. 1,5 Meter

* Mit Code Zero

POTENZIAL

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

Das Testschiff verfügt über mehr Segelfläche als das Standardboot (STZ 4,0)

KOJENMASSE

Vorschiff	2,14 x 1,60/1,30 m
Salon (Option)	2,20 x 0,57 m
Achtern	2,12 x 1,60 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[4]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

OCEANIS 51.1

YACHT-BEWERTUNG

Mit dem Flaggschiff der jüngsten Oceanis-Reihe hebt Beneteau den Standard für Großserienyachten. Die 51.1 bietet mehr Raum, mehr Variabilität und zudem mehr Begehrlichkeit. In Form wie Funktion überzeugt sie gleichermaßen – und rechtfertigt damit auch ihr etwas höheres Preisniveau

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Innovative Rumpflinien
- + Sehr hohe Individualisierbarkeit
- Knapp besegelte Standardversion

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Hohe Stabilität, direktes Rudergefühl
- + Ordentliche Leistungswerte
- Weit außen liegende Genuwinisch

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Ansprechendes Design
- + Intelligente Raumnutzung
- Nur wenige Haltegriffe im Salon

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Sinnvolle Ausstattungspakete
- Schaltpaneel nicht im Direktzugriff
- Vereinzelt große Spaltmaße

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Berret/Racoupeau
CE-Entwurfskategorie	A
Gesamtlänge	15,94 m
Rumpflänge	14,98 m
Wasserlinienlänge	14,52 m
Breite	4,80 m
Tiefgang/alt.	2,30/1,85, 2,80 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	9,25 kn
Gewicht	13,9 t
Ballast-/anteil	3,4 t/24 %
Masthöhe über Wasserlinie	21,35 m
Großsegel	55,8 m ²
Rollgenua (105 %)	61,0 m ²
Maschine (Yanmar)	59 kW/80 PS
Kraftstofftank	200 l
Frischwassertank	440 l
Fäkalientank	2 x 80 l

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf als GFK-Sandwich mit Balsakern, in Vakuum-Infusion. Deck im Injektionsverfahren mit Schaumkern. Bodengruppe verklebt und anlaminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	326 660 €
Standardausrüstung ² inklusive:	
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Segelkleid, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung	
Anker (25 kg)/Kette	2200 €
Antifouling	2370 €
Segelklare Übergabe	4800 €

Preis segelfertig ²	336 030 €
Darüber hinaus im Preis enthalten:	
Genua-Rollanlage, Selbstwendefock, elektrisch absenkbarer Badeplattform, Cockpittisch, Segellast im Bug	
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellbare Holepunkte	1360 €
Traveller mit Leinenführung	-
Elektrische Ankerwinde	inkl.
Rohrkicker	inkl.
Achterstagspanner (hydr.)	2260 €
Springklampen	inkl.
Sprayhood	6970 €
Teak im Cockpit	5180 €
UKW-Funkgerät	inkl.
Logge und Echolot	inkl.
Windmessanlage	inkl.
Autopilot	inkl.
Elektropaket	11 220 €
Ladegerät	inkl.
Landanschluss mit FI-Schalter	inkl.
230-Volt-Steckdose (6)	inkl.
USB-Steckdose (6)	inkl.
Heizung	11 070 €
Druckwassersystem	inkl.
Warmwasser-Boiler	inkl.
Dusche WC-Raum	inkl.
Cockpitdusche	inkl.
Komfortpreis ²	374 090 €

WERFT Beneteau, 85800 Saint Gilles Croix de Vie, Frankreich, www.beneteau.com
VERTRIEB Händlernetz für Deutschland, Österreich und die Schweiz: www.beneteau.com/en/beneteau-network

BAVARIA CRUISER 51



Rumpflänge	14,99 m
Breite	4,67 m
Gewicht	14,1 t
Segelfläche	115,3 m ²
Preis ²	273 105 €
Stückzahl/seit	170/2014
YACHT-Test	10/2014

Die 15-Meter-Yacht aus Giebelstadt, weiterentwickelt aus der Cruiser 50, ist Preisführerin in diesem Segment. Unter Segeln zeigt sie sich angenehm lebendig und gut kontrollierbar. Sie bietet einen soliden Ausbau, gegenüber der Oceanis aber weniger Raum und Raffinesse



DUFOUR 520 GRAND' LARGE

Rumpflänge	14,75 m
Breite	4,80 m
Gewicht	15,2 t
Segelfläche	100,8 m ²
Preis ²	K. A.
Stückzahl/seit	-/2017
YACHT-Test	Demnächst



Das für den Herbst angekündigte Boot basiert auf der Grand' Large 512, die wiederum aus der 500 hervorging. Neu gestaltet ist die Plicht, die Badeplattform mit nun zwei Ebenen sowie das aufgewertete Interieur mit Teakausbau und geteilten Kojen in den Kabinen achtern

HANSE 505



Rumpflänge	14,85 m
Breite	4,75 m
Gewicht	14,9 t
Segelfläche	119,0 m ²
Preis ²	302 140 €
Stückzahl/seit	K. A./2013
YACHT-Test	22/2013

Sie ist ähnlich variabel wie die neue Beneteau, in den Rumpflinien aber weniger radikal – ohne Chines, mit leicht verjüngtem Heck und zentralem Ruder. Auf dem Wasser überzeugt die auf der Hanse 495 basierende 505 mit einfachen und agilen Segel-eigenschaften



SUN ODYSSEY 519

Rumpflänge	14,98 m
Breite	4,69 m
Gewicht	13,9 t
Segelfläche	114,0 m ²
Preis ²	313 920 €
Stückzahl/seit	250/2011
YACHT-Test	2/2012



Jeanneau leistet sich gleich zwei Modelle um 15 Meter; die voriges Jahr präsentierte 51 und daneben die günstigere, aus der Sun Odyssey 509 hervorgegangene 519. Die galt bei ihrem Debüt als einer der besten Entwürfe der Klasse und wirkt auch heute noch attraktiv



INTEGRIERT

Die Pantry positioniert den Smut nah am Salon und hat genug Platz für zwei

LUXURIÖS

Fürstlich logieren Eigner in der 51.1, deren riesige Koje direkten Seeblick bietet

UNKONVENTIONELL

Die Navi am Hauptschott ist gelungen, das Schaltpaneel aber zu weit außen platziert

GROSSZÜGIG

Die Nasszelle an Steuerbord verfügt über viel Platz und eine separate Dusche

vielen Kojen und einfach zu bedienenden Rollsegeln, als komfortabel ausgerüstete Familienyacht, aber auch als Performance-Cruiser für leistungsorientierte Eigner. Um diese enorme Spanne abzudecken, leistete sich Beneteau früher drei Modellreihen. Heute, sagt Gianguido Girotti, reiche eine (s. Interview S. 72).

GROSSE BANDBREITE

Wie gut funktioniert diese Spreizung? Wie viel Kompromisse erfordert sie? Um das herauszufinden, hatten wir zwei Tage lang Zeit, die Baunummer 1 zu testen, die unter Deck der Standard-Konfiguration entspricht. Statt in Mahagoni ist sie allerdings in heller Eiche ausgebaut, deren gebürstete, leicht strukturierte Oberfläche einen hochwertigen Eindruck vermittelt.

Bei einem Besuch der Werft im nahegelegenen St. Gilles konnten wir ferner drei weitere Boote in der Fertigung begutachten, darunter auch die Fünfkabinen-Version. Selbst in dieser Ausführung mit je zwei Doppelkabinen vorn und achtern sowie einer Kammer mit zwei übereinander angeordneten Einzelkoben an Steuerbord neben dem Niedergang funktioniert die Kajütaufteilung überraschend gut, geht das Platzangebot sehr in Ordnung – insbeson-

dere im Vorschiff, wo die Kimmkanten genau dort Raum schaffen, wo er am nötigsten gebraucht wird: auf Höhe der Kojen.

Schlau gelöst hat Beneteau die hier durchweg verbaute Nasszelle, die aber auch für alle anderen Layouts verfügbar ist. Trotz kompakter Maße lässt sie es an nichts missen. Ein schwenkbares Modul, das den Waschtisch trägt, dient dabei in ausgeklapptem Zustand als Trennwand beim Duschen.

Besonders wirkungsvoll kommt das von Nautica entwickelte Interior-Design natürlich in der Dreikabinen-Version zur Geltung. Deren Eigner kammer erschien selbst für eine 60-Fuß-Yacht der Luxusklasse als angemessen, so weitläufig und stilicher ist sie gestaltet. Von der üppigen Doppelkoje mit seitlichen Bänken hat man direkten Seeblick durch die großen Rumpfenster. Zwei getrennte Bäder, eines mit WC, eines mit Dusche, unterstreichen den hohen Komfortanspruch.

Und nicht nur hier überzeugt das Ambiente. Auch achtern finden Gäste in zwei großen, lichten Doppelkabinen allen Platz, den man sich an Bord nur wünschen kann. Im Salon haben die Architekten eine in dieser Form ebenfalls beeindruckende Aufteilung geschaffen. Die Pantry an Backbord liegt etwas weiter vorlich als sonst üblich und damit di-



Tiefenwirkung. Spiegel an den Hauptschotts verlängern den ohnehin schon großen Salon, der sehr gut aufgeteilt ist

rekt vis-à-vis der Sitzgruppe. Eine umlaufende Bank, die an ihrer Flanke angrenzt, verbindet die Küche mit der vor dem Hauptschott liegenden Navigation und einer dort ausziehbaren Chaiselonge. Statt funktionaler Trennung favorisiert Beneteau eine Verschmelzung der zentralen Bereiche, die den angenehmen Nebeneffekt hat, dass der Raum dadurch in jede Richtung gestreckt wird.

Es gibt gleichwohl noch Luft nach oben. Obwohl das Finish für ein Boot der Vorserie bemerkenswert gut ist, und obwohl unter Deck trotz der Vielzahl an Varianten keine konzeptionellen Schwächen erkennbar sind, besteht vereinzelt Optimierungspotenzial.

Im Salon und im Vorschiff fehlen hier und da Handgriffe; die Bodenbretter sind an einigen Stellen zu knapp eingepasst, zudem knarzen sie auf Schritt und Tritt; im Deckenbereich finden sich teils daumenbreite Spaltmaße, die statt mit passenden Blenden lediglich mit Dichtungsmasse kaschiert sind; das Rumpflaminat ist von innen nicht komplett bis zur Deckkante mit Topcoat versiegelt; und warum Teile der umfangreichen Bordelektrik in Bodennähe aufgelegt wurden, wo sie bei Wassereintrich besonders exponiert sind, erschließt sich auch nicht. Nur in solchen Punkten



RAUMSPARBAD

Als Option gibt es für die Oceanis eine Nasszelle, bei der das Waschtischmodul zur Duschtrennwand wird

erinnert die Oceanis 51.1 an ihre Großserien-Abstammung, während sie ansonsten deutlich höherwertig wirkt.

An Deck äußert sich das Bemühen um die Markt- und Innovationsführerschaft etwa in der aufwendig gestalteten Badeplattform. Diese öffnet und schließt elektrisch und verfügt über eine breite Stufe, die den Zugang erleichtert. Nicht selbstverständlich, aber überaus praktisch ist auch die Teilung der Püttinge. Weil die Oberwanne am Rumpf, die Unterwanne auf dem Kajütdach angreifen, bleibt das Laufdeck unverstellt. Geradezu idealtypisch ist die große Segellast, die problemlos Code Zero, Gennaker und bei Bedarf weitere Tücher, Fender oder Sonstiges schluckt. So muss niemand schwere Zusatzsegel nach achtern schleppen und in der Backskiste verstauen.

Zum Top-Test trat die 51.1 zumindest zu weiten Teilen als Sportversion an – der sogenannten First Line, erkennbar am roten Zierstreifen im Rumpf. Der Name ist eine Reverenz an die einst höchst erfolgreiche, inzwischen aber arg ausgedünnte Baureihe von Cruiser/Racern, deren Erneuerung Hervé Gastinel und Gianguido Girotti mittelfristig ebenfalls anstreben. In dieser Konfiguration trägt die Oceanis einen 2,80 Meter tief gehenden T-Kiel →

INTERVIEW



**Marketing-Chief
GIANGUIDO GIROTTI**
über Beneteaus neue
Fahrtenboot-Linie

Herr Girotti, die Oceanis 51.1 ist das erste neue Boot, das von Beginn an unter Ihrer Leitung entstand. Zufrieden?

Ja, sehr. Viel wichtiger ist für mich aber, dass unsere Händler und Kunden glücklich sind. Das haben wir offenbar erreicht. Denn schon vor der Messepremiere ist die gesamte Jahresproduktion ausverkauft.

Wie erklären Sie sich die hohe Nachfrage?

Ich denke, das hat drei Gründe. Erstens segelt die 51.1 wirklich gut. Zweitens sieht sie gut aus – von außen ebenso wie unter Deck vermittelt sie echten Wow-Effekt. Und dann ist ihr Preis-Leistungs-Verhältnis unschlagbar.

Wie kommen Sie darauf? Das Boot ist teurer als alle direkten Konkurrenten.

Nicht, wenn Sie das enorme Raumangebot und das hochwertige Styling mit einbeziehen, das hat sonst niemand in dieser Klasse. Die 51.1 bietet tatsächlich so viel Platz wie eine 55-Fuß-Yacht.

Bei früheren Oceanis-Generationen gab es wesentlich weniger Wahlmöglichkeiten. Jetzt

bieten Sie mehr Optionen als alle anderen Großserienwerften. Warum?

Diese Bandbreite ist erst jetzt möglich – in der Fertigung und aus konstruktiver Sicht hat sich viel getan. Früher hatten wir mit Cyclades, Oceanis und First drei Modellreihen. Nun deckt die Oceanis dieses Spektrum allein ab.

Sie haben mit Damien Jacob einen Produktmanager zu Beneteau geholt, der wie Sie selbst auch Konstrukteur ist. Was erhoffen Sie sich davon?

Der Serienbootsbau stellt uns heute vor große Herausforderungen: einerseits steigt die Individualisierbarkeit, aber auch die Ansprüche der Eigner; gleichzeitig müssen wir eine rationelle Fertigung sicherstellen. Dafür brauchen wir viel Knowhow. Es geht nicht nur um die Wünschbarkeit, sondern stets auch um die Machbarkeit neuer Lösungen. Diese Abwägung müssen wir als Hersteller selbst treffen.

Was kommt als Nächstes?

Wir haben derzeit drei weitere Oceanis-Modelle in der Entwicklung. Eins wird schon sehr bald kommen.



CHARAKTERISTISCH

Das Fensterband auf dem Kajütdach erinnert an die erste Oceanis-Generation

ERGONOMISCH

Schoten und Fallen lassen sich gut bedienen, sofern E-Winschen an Bord sind

GIGANTISCH

In der Segellast finden Code Zero, Gennaker und noch sehr viel mehr Platz

PRAKTISCH

Mit der elektrisch absenk-
baren Badeplattform klappt
auch eine breite Stufe aus

samt Bleibombe und dazu einen um anderthalb Meter höheren Mast, der gegenüber dem Basisboot rund 35 Prozent mehr Segelfläche ermöglicht (Segeltragezahl 4,74 statt 4,03).

STARKER EINSTAND

In Les Sables war allerdings noch ein Standardrigg gestellt, das mit 105-Prozent-Genua statt Selbstwendefock und konventionell gerefftem Groß etwa der mittleren Leistungsstufen entspricht (STZ 4,5). In frischem, böigem Wind und bei ruppiger, zudem konfuser See konnte die Beneteau in dieser Konfiguration problemlos Vollzeug tragen. Überkomplett ausgestattet und mit vollen, zusammen fast 1200 Liter fassenden Tanks brauchte sie die Fläche auch, um richtig ins Laufen zu kommen. Selbst unter Code Zero – ein Gennaker stand leider nicht zur Verfügung – erwies sie sich jederzeit als steif und kurstreu.

Die ermittelten Geschwindigkeiten geben noch nicht das volle Potenzial der Yacht wider. Sie waren insbesondere am Wind von der Tide und dem dadurch beeinflussten Wellenbild beeinträchtigt, deuten die Leistungsfähigkeit der Konstruktion aber an. Aufgrund des sehr direkt übersetzten Ruders, das nur 1,25 Umdrehungen von Anschlag zu

Anschlag braucht, lässt sich die Oceanis ausgesprochen effizient und gefühlvoll führen, ohne dabei viel Kraft zu erfordern. So kann man das Boot mit kleinsten Steuerbefehlen und guter Übersicht durch die See dirigieren, was großen Spaß bereitet.

Die vorderen Kimmkanten erwiesen sich beim Probeschlag in der aufgewühlten Biskaya als unauffällig. Sie verhinderten jedoch nicht, dass der Rumpf gelegentlich in der Welle schlug – was wegen deren Tücke auch nicht verwunderte.

Durchdacht ist die Anordnung von Winschen, Hebelklemmen und Abklemmern, die sich vor und neben den Steuersäulen gruppieren. So liegen sie im Zugriff des Rudergängers. Zum Kurbeln muss man sich aber nach unten und nach Lee recken, weshalb elektrisch betriebene Winden eine enorme Erleichterung bedeuten.

In der Summe ihrer Eigenschaften überzeugt Beneteaus Neue am Ende auf nahezu ganzer Linie. Dank der hohen Individualisierbarkeit kann sie für viele Eigner genau die richtige Yacht sein. Ein Hingucker ist sie ohnehin. Wohl auch deshalb müssen sich Interessenten mindestens ein Jahr gedulden – was selbst ihre Macher maßlos verblüfft hat.

JOCHEN RIEKER