



Bewährte Tugenden in neuem Gewand

Océanis 40

Die neue Océanis 40 will neben einem attraktiven Design und flotterem Vortrieb ebenso durch bewährte Attribute wie ein beachtliches Raumangebot, eine solide Grundsubstanz, gutmütige Segeleigenschaften und ein faires Preis-/Leistungsverhältnis überzeugen. Kann sie die Erfolgsgeschichte dieser Modellreihe fortführen? Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Christian Kappes)

Ein ebenso zeit- wie schnörkelloses Design, eine trotz Preis- und Rationalisierungsdruck solide Bauweise sowie ein zwar eher unspektakuläres, aber dennoch voll- auf fahrtenseglergerechtes Layout mit viel Platz unter Deck – so ließen sich wohl die charakteristischen Attribute der bewährten Océanis-Range von Bénéteau auf den Punkt bringen. Sicher mag es Tourenyachten mit aufregenderem Design sowie komfortablerer Ausstattung geben, aber in diesem Preissegment wohl nur wenige vergleichsweise „ehrliche“ Angebote, die schlicht halten, was sie versprechen – nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Ich bin in den letzten Jahren diverse Yachten dieses Typs zwischen 36 und 47 Fuß gesegelt – teilweise auch auf längern Törns und mitunter ebenso unter rauen Bedingungen

– und eigentlich nie wirklich enttäuscht worden: Wenn es einmal Verschleißerscheinungen gab, dann meist an eher unspektakulärer Stelle – wie an einem Schapp oder einem Scharnier – während die Yachten an den Punkten, auf die es ankommt, stets unter Beweis gestellt haben, dass sie durchaus auch etwas aushalten. Auch in den Segeleigenschaften präsentierten sich die Océanis Clipper als solide Allrounder – zwar ohne Regattaambitionen, aber eben auch nicht unbedingt lahm, obgleich sie für einen befriedigenden Vortrieb zugegeben schon etwas Wind brauchten. Dafür waren sie selbst unter schwierigen Bedingungen noch sicher beherrschbar, und haben manchen „Fehler“ verziehen. Optisch mussten sie sich ebenfalls keineswegs verstecken – zwar war eine gewisse Tendenz zum mas-

sentauglichen Einheitslook nicht zu verkennen, doch wirkten die Yachten dank einer zeitlosen Linienführung dennoch nicht unattraktiv.

Mit dieser „runden“ Grundkonzeption haben die Fahrtenyachten der Océanis-Reihe unter preisbewussten Eignern viele Freunde gefunden und sich ebenso auf dem Chartermarkt eine feste Position erobert (insbesondere in etwas anspruchsvolleren Revieren). Eine Erfolgsstory, auf die die größte Werft der Welt zu Recht nicht ohne Stolz zurückblicken kann, und an deren nahtloser Fortsetzung man im französischen Saint Hilaire de Riez entsprechend großes Interesse haben dürfte. Mit Spannung wurde vor diesem Hintergrund die Premiere der ersten Vertreter der komplett überarbeiteten Océanis-Range erwartet, die für den Herbst 2006 angekündigt war. Nach dem

Auftakt durch die neue Océanis 50 folgte schließlich im Frühjahr dieses Jahres mit der Océanis 40 nun auch ein Modell in eignergerechter Größenordnung, das wir im Februar vor Valencia erstmals testsegeln konnten.

Neuer Look vermittelt schlichte Eleganz

Wie schon ihre Vorgängerinnen mutet auch die Océanis 40 aufgrund des breiten, sich nach achtern kaum verjüngenden Rumpfes auf den ersten Blick recht wuchtig an. Bei einer gegenüber der Océanis Clipper 393 (siehe Testbericht im PALSTEK 2/06) um 19 Zentimeter vergrößerten Länge über Alles bringt sie es aber auf die gleiche Rumpfbreite – hier ist also in Wahrheit kein wirklicher Zuwachs zu verzeichnen. Die wohl augenfälligste Veränderung gegenüber den Vorgängermodellen besteht in dem komplett neu gestalteten Decksdesign. Die Linienführung erscheint sehr harmonisch und folgt konsequent zeitgemäßen Trends. Das spiegelt sich vor allem im Kajütaufbau wieder, der wie auch bei einigen anderen neueren Großserientwürfen nun auf Salonhöhe eine breite geschwungene Seitenscheibe aufweist (die Vorgängerversionen mussten sich hier noch mit einer Reihe kleiner Seitenfenster begnügen). Der Aufbau erhebt sich sanft ansteigend ab etwa der Mitte zwischen Bug und Mast



Der wuchtige Hauptspant und das breite Heck erfordern auf Amwindkursen mitunter etwas Steuerarbeit – wobei sich die Segeleigenschaften insgesamt jedoch als recht gutmütig erweisen

aus dem Deck, um dann über dem Salon in einer Art geschwungenem Buckel zu münden. Das Ganze erinnert etwas an die sogenannten Deckssalonmodelle anderer Großserienproduzenten. Sehr gelungen sind die fließenden Übergänge zwischen Vorschiffsbereich und Salondach, die den gesamten Aufbau wie aus einem Guss erscheinen lassen. Sie setzen sich nahtlos bis ins Achterschiff fort, wo der Aufbau in die seitlichen Cockpitsills mündet. Durch einen bemerkenswerten Design-Trick in Gestalt einer einheitlich hohen

durchgehenden seitlichen Zierkante wirkt der Kajütaufbau trotz seines unverkennbaren Volumens dennoch keineswegs übermäßig bullig.

Die gesamte Linienführung vermittelt den Eindruck schlichter Eleganz – auf etwaige kunstvolle Schnörkel wurde konsequent verzichtet. Das Ganze erscheint damit deutlich ansprechender als das nach heutigen Maßstäben eher etwas einfach gestrickte Design früherer Océanis-Modelle. Übernommen wurden die geschlossene Fensterfront im Kajütdach hinter dem Mast sowie die großzügigen Decksluken über den Vor- und Achterkabinen. Ansonsten präsentiert sich das „Gesicht“ der neuen Océanis tatsächlich in einem von Grund auf aufgefrischten und sehr attraktiven Look.

In Sachen Rumpfform knüpft man derzeit wiederum an bewährte Tugenden an. Dies gilt insbesondere für das sehr breite Achterschiff, das für ein großes Volumen in den hinteren Kammern sorgt. Auch die typischen seitlichen Bullaugen wurden beibehalten – erhielten aber eine innovative konkave Formgebung. Ein leicht positiver Deckssprung unterstreicht die recht elegante Gesamtoptik. Der ausladende Hauptspant und die ab etwa halber Schiffslänge nur noch wenig abnehmende Rumpfbreite versprechen zudem eine hohe Anfangsstabilität – der recht steile ►



Dank der gelungenen Linienführung wirkt der voluminöse Aufbau keineswegs bullig – die Yacht trotz ihrer breiten Form durchaus elegant

Steven und der leicht eingefallene Heckspiegel darüber hinaus eine große Wasserlinienlänge mit entsprechendem Speedpotenzial. Wobei jedoch die große benetzte Fläche bei wenig Wind auch zum Manko werden könnte – Gleiches gilt für derart breite, wuchtige Hecks auf hohen Amwindkursen.

In puncto Bauweise setzt man ebenfalls auf bewährte Technologien. Der Rumpf wird aus GFK-Massivlaminat gefertigt und an hoch belasteten Bereichen wie Pütting- und Stagverankerungen, Kiel- und Ruderaufhängung zusätzlich verstärkt. Die glatte Innenschale ist an den Rumpf anlaminiert und mit unidirektionalen Glasfasermatten verstärkt – schließlich soll sie auch wichtige strukturelle Funktionen übernehmen, indem sie die an Rigg, Kiel und Ruder auftretenden Kräfte

verteilt. Das Deck besteht aus einer Sandwichkonstruktion mit Balsaholzkern, um bei vergleichsweise geringem Gewicht dennoch eine ausreichende Festigkeit sowie eine optimale Schall- und Wärmeisolierung zu bieten. Rumpf und Deck werden miteinander verschraubt und verklebt – die Nahtstelle ist zudem mit einer Fußreling aus Teakholz abgedeckt. Der Gusseisenkiel ist ebenfalls mit dem Rumpf verschraubt und verklebt. Das zentrale Balanceruder (Spatenruder) weist einen Schaft aus Glasfaserkomposit auf.

Fahrtenyachtgerechte Decksausstattung

Während die Océanis Clipper 393 und sogar die 423 noch mit einem zentralen Rad auskamen, wurde die

neue Océanis 40 serienmäßig mit einem Doppelsteuerstand versehen – ein offensichtliches Zugeständnis an die ausladende Heckpartie und den recht breiten Aufbau. Die beiden Steuerräder bieten mit einem Durchmesser von je 91 Zentimetern aber dennoch eine gute Größe (serienmäßig lederbezogen) und wurden an ebenso durchdacht wie formschön gestalteten Konsolen montiert. Diese schließen sich in einem rechten Winkel direkt an die seitlichen Cockpitsüßls an und bilden quasi deren Abschluss. Auf einem Podest thront auf jeder Steuersäule ein gut ablesbarer Magnetkompass. Darüber erhebt sich jeweils ein großzügiger solider Haltebügel. Seitlich am Übergang zum Stüll sind jeweils schräge Instrumentenkonsolen eingelassen, die ebenfalls in einer optimalen Ableseposition liegen. Hinzu kommt



Details an Deck: 1. Edelstahl-Bugbeschlag mit Ankerrolle und Kettenführung; 2. in die großen Seitenscheiben sind zu öffnende Fenster eingelassen; 3. schwenkbarer Instrumententräger am Cockpittisch, 4. die Flügeltüren vor dem Niedergang kennt man bereits von der Cyclades, 5. abgerundete Flächen im Cockpitboden sorgen für sicheren Stand, 6. großzügiger Traveller mit guter Untersetzung; 7. ebenso formschöne wie solide Handläufe am Kajütdach

ein zentraler Instrumententräger am Ende des Cockpittisches, in welchem sich auch größere Anzeigeeinheiten wie Kartenplotter oder Multifunktionsdisplays unterbringen lassen – er wurde im Gegensatz zur analogen Konsole auf der Cyclades 39 (siehe Testbericht im PALSTEK 2/07) sogar schwenkbar montiert, sodass er von jedem der beiden Steuerstände einsehbar ist (im Rahmen des optionalen Elektronikpakets B2 wird hier gegen einen Aufpreis von 9.912 Euro ein C80-Multifunktions-Farbdisplay mit Kartenplotter von Raymarine eingebaut – ebenso gehört eine ST60-Plus-Tridata-Instrumentierung einschließlich Windanzeige und ST6002-Autopilot zum Paket).

Auf den werftseitig teakbelegten achteren Duchten findet der Steuermann in jeder Position einen bequemen Sitzplatz – gerundete Standflächen vor den beiden Steuerständen sorgen auch bei Lage für ausreichenden Halt. Lediglich die an Steuerbord im Heckbereich eingelassene GPS-Antenne erscheint etwas unglücklich platziert, da sie



Das sehr gelungene Cockpit bietet dank der umlaufenden Sülls guten Schutz und weist jetzt serienmäßig einen Doppelsteuerstand auf

hier vom sitzenden Rudergänger abgeschattet werden könnte. Auch die Cockpitbänke sind serienmäßig mit Teak belegt und bieten sechs Personen einen komfortablen Platz. Sie werden von den auf die Steuerstände mündenden umlaufenden

Sülls komplett eingerahmt und vermitteln damit guten Schutz gegen Wind und See.

Als äußerst funktionell erweist sich der massive keilförmige Cockpittisch mit seinen praktischen Schwalbennestern, Flaschenfach, Edel- ►



Die zahlreichen großen Fenster lassen viel Tageslicht ins Innere – das Interieur erhielt ebenfalls einen neuen Look, der deutlich wertiger erscheint

stahlhandlauf, 12-Volt-Steckdose und Beleuchtung – den man ebenfalls bereits von der Cyclades 39 kennt (als aufpreispflichtiges Extra ist dieser bei der Océanis allerdings auch aus GFK mit teakbelegter Platte erhältlich). Ebenso bereits von der Cyclades bekannt sind die Holzflügeltüren mit Lamellen vor dem Niedergang. Darüber hinaus gehören zwei Winschkurbelköcher sowie Fallenhalter zur Standardausstattung.

Die recht breiten Laufdecks und die neben dem Aufbau angeordneten Püttinge eröffnen einen bequemen Durchgang aufs Vorschiff – solide Teakhandläufe am seitlichen Kajütdach bieten guten Halt. Der Teakbelag auf dem Cockpitboden und den Laufdecks der Testyacht ist aufpreispflichtig (serienmäßig ist das Deck mit einem Antirutschbelag versehen). Die sechs Belegklampen sowie der Edelstahl-Bugbeschlag mit Ankerrolle sind wiederum Bestandteil der Serienausstattung (gilt nicht für das im Deck eingelassene elektrische Vertikalspill).

Die Segeleinrichtungen an Deck gestalten sich eher unspektakulär – sie repräsentieren weitgehend den heute üblichen Fahrtenyacht-Standard im Großserienbau. So werden sämtliche Fallen und Strecker ins Cockpit auf zwei selbstholende Arbeitswinschen (Harken 40.2 STC) mit vorgelagerten Stopperbänken umgelenkt. Auch die Großschot wird über eine dieser Arbeitswinschen auf dem Kajütdach getrimmt – sie läuft vom Großbaum

über einen Traveller auf dem Kajütdach und Umlenkrollen ins Cockpit. Durch den vor dem Niedergang platzierten Traveller greift sie recht weit vorn am Großbaum an, was einen optimalen Trimm erschwert – dafür fällt der Traveller allerdings erfreulich breit aus (1,5 Meter). Er ist zudem gut untersetzt und lässt sich ebenfalls aus dem Cockpit bedienen. Die Genuawinschen (Harken 46.2 STC) wurden auf den achteren Cockpitsüß in Griffweite des Rudergängers platziert – ein Trimmer kann sie hier allerdings nur mit dem Rücken zum Segel bequem bedienen.

Das 9/10-getakelte Aluminium-Rigg verschafft der Océanis eine für diesen Bootstyp ganz ordentliche Segelfläche von insgesamt 78,4 Quadratmetern – verteilt auf ein 38,5 Quadratmeter messendes Lattengroß (zwei Reffreihen) und eine 140-Prozent-Rollgenua mit 39,9 Quadratmetern Segelfläche (jeweils Standard). Quittiert wird diese Garderobe durch einen 1,95 Meter tiefgehenden Standardkiel (optional ist auch eine Flachkielversion mit 1,60 Meter Tiefgang erhältlich). Als Zusatzausstattung lässt sich zudem ein leichtes Vorwindsegel mit wahlweise 88,22 Quadratmetern (Gennaker) beziehungsweise 98,6 Quadratmetern (Spinnaker) ordern. Zwischenfazit nach dem ersten Gang übers Deck: Alles macht einen soliden Eindruck und erscheint funktionell ausgelegt – in der Ausführung und Verarbeitung der Decksausstattung

haben wir auf der Testyacht jedenfalls keinen Anhaltspunkt für nennenswerte Kritik gefunden.

Vertraute Ausstattungsmerkmale in verbesserter Ausführung

Auch der Innenausbau der Testyacht macht einen gleichermaßen soliden wie sauber ausgeführten Eindruck. Wie das Decksdesign erhielt allerdings ebenso das Interieur einen neuen Look, der gegenüber den Vorgängermodellen etwas frischer und deutlich eleganter wirkt. Die Holzoberflächen in Obstbaumoptik lassen den Salon in Kombination mit den hellen Polstern und Wandverkleidungen äußerst licht erscheinen. Die Bodenplatten in Parkettoptik vermitteln gleichzeitig einen wohnlichen Eindruck. Wie die bekannten Clipper- und Cyclades-Modelle bietet auch die Océanis 40 unter Deck ein beachtliches Raumangebot – darüber hinaus lassen die zahlreichen Fenster und Skylights viel Tageslicht einfallen. Durch die neuen breiten Seitenscheiben hat sich allerdings die Zahl der zu öffnenden Seitenfenster im Salon reduziert. Dennoch findet sich in jedem Bereich des Schiffes mindestens eine komfortabel dimensionierte Tageslichtquelle einschließlich Lüftungsmöglichkeit – an vielen Stellen sogar in mehrfacher Ausführung. Diesbezüglich braucht das Boot keine Vergleiche zu scheuen. Gleiches gilt für die an und unter Deck zur Verfügung stehenden Stauräume.

Die Raumaufteilung und Ausstattung orientiert sich derweil wiederum größtenteils an bewährten Standards. Im Salon findet sich an Steuerbord die von der Océanis-Range vertraute U-förmige Sitzecke mit gegenüberliegender Bank – die sich allerdings bei dem neuen Modell mittels einer Klappvorrichtung beiseiteschieben lässt, um einen breiteren Durchgang zur Vorschiffskabine zu realisieren. Die Polster machen beim neuen Modell einen deutlich wertigeren Eindruck – ebenso der mit Intarsien verzierte Salontisch, der als Sonderausstattung auch in einer dreh- und klappbaren Ausführung erhältlich ist. Die gegenüberliegende Längspantry bietet eine großzügige Arbeitsfläche sowie in der Standardausstattung

eine Doppelspüle mit quadratischem Becken, einen halbkardanisch aufgehängten Zwei-Flammen-Herd mit Backofen und ein 170-Liter-Toplader-Kühlfach.

Eine Neuerung stellt die ebenfalls an Backbord angeordnete Navigation dar – sie findet sich bei den Océanis-Clipper-Modellen in der Regel auf der gleichen Seite wie die Sitzecke. Übernommen wurde der vorbildlich große Kartentisch mit geräumigem Staufach und ordentlichen Schlingerleisten, der sich zudem in Fahrtrichtung befindet. Hinzu kommt ein komfortabler Sitz mit Polsterung und viel Platz für Bücher und sonstige Utensilien. Einbauinstrumente können in den seitlichen Hängeschränken eingelassen werden – hier wäre jedoch vielleicht noch eine entsprechende Konsole in Blickrichtung sinnvoll.

Gegenüber wurde eine geräumige Nasszelle mit Marine-WC, komfortablem Waschtisch, großem Spiegel und separater Dusche eingebaut (Duschtrennwand aus Acrylglas gegen Aufpreis). Druck- und Warmwassersystem gehören zur Standardausstattung. In der getesteten Drei-Kabinen-Version findet sich noch eine weitere Nasszelle mit WC und Waschtisch in der Vorschiffskammer (ebenfalls an Steuerbord).

Océanis-typisch bieten auch die Kajüten reichlich Staumöglichkeiten. In der Vorschiffskammer stehen unter anderem ein geräumiger Kleiderschrank, umlaufende Regale, eine große Schublade unter dem Bett sowie weitere Stauräume hinter und unter der Koje zur Verfügung. Letztere bietet mit einer Länge von 1,98 Metern und einer Breite von 1,75 Metern – verjüngend auf 0,42 Meter im Bugbereich – zwei Erwachsenen einen absolut hinreichenden Schlafplatz. In den beiden Achterkabinen beträgt die Kojenlänge sogar 2,03 ►



Navigation in Fahrtrichtung mit großem Kartentisch und bequemer Bank

Meter – bei einer Breite von 1,50 Meter, die sich im Fußbereich auf 1,30 Meter verjüngt. Aufgrund der Einbauschränke und des Motorraums steht im Kopf-/Schulterbereich jedoch nur eine Breite von 1 Meter (Steuerbordkabine) beziehungsweise 1,13 Meter (Backbordkabine) zur Verfügung. Dafür finden sich auch hier wiederum diverse Staumöglichkeiten. Bei Bedarf lässt sich ebenso das Salonsofa als zusätzlicher Schlafplatz nutzen (Kojenlänge: 2,12 Meter, Breite: 0,60 Meter). Die Stehhöhe beträgt im Salon 1,98 Meter, im Vorschiff 1,80 und in den Achterkabinen 1,90 Meter.

Kurzum: Die Océanis 40 bietet auch größeren Crews von bis zu sieben Personen selbst auf mehrtägigen Reisen ausreichend Platz. Eigner dürften dennoch wohl vorzugsweise zur Zwei-Kabinen-Version mit immerhin noch fünf Kojen und großer Backskiste an Backbord greifen.

Auch bei mehr Wind jederzeit beherrschbar

Um nun auch noch den Segeleigenschaften der neuen Océanis auf den Zahn zu fühlen, bieten sich am Testtag vor Valencia geradezu ideale Bedingungen. Gute 20 Knoten ablandiger Wind (Windstärke 5 bis 6) bei strahlendem Sonnenschein und wenig Welle verheißen ein sportliches Segelerlebnis. Gleich hinter der Hafenausfahrt setzen wir das Großsegel und zudem den rund 90 Quadratmeter großen Gennaker – zugegeben eine grenzwertige Besegelung für diese Windstärke, die sich für den ersten Ausritt mit einem unbekanntem Boot nicht unbedingt zum Nachahmen empfiehlt. Doch vor dem Hintergrund unserer umfangreichen Erfahrungen mit diesem Bootstyp erscheint uns das Risiko vertretbar und eine gute Gelegenheit, auch einmal die Grenzen der Yacht auszuloten. Zumal auch der mitsegelnde Werftvertreter nichts gegen dieses Vorhaben einzuwenden hat – es sogar selbst vorschlägt, was von entsprechendem Vertrauen in die Möglichkeiten „seiner“ Yacht zeugt. Die frische Backstagsbrise beschleunigt die Océanis mit 8,4 Knoten rasch auf Rumpfgeschwindigkeit. Sie lässt sich dabei kontrolliert auf Kurs

halten – die Seilzugsteuerung liefert für eine Doppelradanlage eine recht gute Rückmeldung und erweist sich zudem als vergleichsweise direkt. Druck und Gierigkeit halten sich in moderaten Grenzen und sind jederzeit beherrschbar. Natürlich kommt uns die geringe Welle zugute, die ein sehr sensibles Steuern ermöglicht. Denn sobald wir probeweise mal etwas stärker anluven, stellt sich erwartungsgemäß auch gleich eine rapide zunehmende Luvgierigkeit ein – der man jedoch jederzeit durch einen ebenso gezielten wie rechtzeitigen Steuerbefehl wieder effektiv entgegenwirken kann. Damit zeigt auch die neue Océanis das bereits von den Vorgängermodellen bekannte gutmütige Segelverhalten, das kleinere Unaufmerksamkeiten nicht gleich in unkontrollierte Manöver münden lässt – wobei die naturgemäß etwas verzögerte Reaktion der Doppelradanlage in solch grenzwertigen Regionen dennoch ein entsprechend frühzeitiges Gegensteuern und vorausschauendes Handeln verlangt.

Nachdem wir uns ein gutes Stück von der Küste freigesegelt haben, packen wir zum Anluven den Gennaker wieder ein und rollen die Genua auf Arbeitsfockgröße aus – ins Großsegel haben wir angesichts der immer noch 16 bis 18 Knoten Wind (5 Beaufort) das erste Reff gesteckt. Die maximale Höhe am Wind ermitteln wir unter dieser Besegelung bei etwa 50 Grad, wobei die Yacht auf diesem Kneifkurs noch 4,9 Knoten Fahrt macht. Ausgereift dürfte hier bei mäßigerem Wind durchaus noch etwas mehr Höhe drin sein. Auf optimaler Höhe mit etwa 59 Grad zum Wind läuft das Boot flotte 6,6 Knoten – mit einem Schrick in den Schoten kommen wir knapp 10 Grad tiefer sogar auf 6,9 Knoten. Den Topspeed erreicht die Océanis mit dieser Segelkonfiguration auf Halbwindkurs bei 7,4 Knoten. Im Raumgang auf etwa 125 Grad lässt sie sich mit 6,2 Knoten schieben.

Auf den Punkt gebracht: Die neue Océanis 40 vermag den vorherrschenden Wind für ein Boot dieses Typs durchaus recht effektiv in entsprechenden Vortrieb umzusetzen – hier lässt sich sogar eine spürbare Verbesserung gegenüber den mitun-

ter als etwas behäbig geltenden älteren Modellen feststellen. Mit einer Verdrängung von 7,68 Tonnen und der großen benetzten Rumpffläche wird sie allerdings wahrscheinlich ebenfalls ein gewisses Lüftchen brauchen, um wirklich in Fahrt zu kommen – dann steht jedoch echtem Segelvergnügen nichts im Wege.

Auch unter Motor macht die Yacht eine gute Figur. Der serienmäßige Yanmar-Diesel mit 24,4 Kilowatt (40 PS) erscheint absolut ausreichend bemessen. Erfreulich ist, dass Bénétiau in dieser Größenordnung trotz Rationalisierungsdruck nach wie vor auf einen Wellenantrieb setzt, der das kontrollierte Manövrieren auf engem Raum – beispielsweise im Hafen – deutlich einfacher macht. Die Schalldruckwerte unter Marschfahrt gehen mit 62 Dezibel im Vorschiff, 63 Dezibel im Salon und 72 Dezibel in den Achterkabinen ebenfalls in Ordnung.

Fazit

Mit der Océanis 40 knüpft Bénétiau in den meisten Bereichen an die bewährten Tugenden der Vorgängermodelle dieser Produktlinie an. Dies gilt sowohl in punkto solider Verarbeitung als auch mit Blick auf das große Raumangebot und die durchgehend ebenso funktionelle wie fahrtenseglergerechte Ausstattung. Wer die bisherigen Vertreterinnen dieses Bootstyps zu schätzen wusste, wird daher auch bei dem neuen Modell kaum enttäuscht werden. Das komplett überarbeitete Gewand steht der Yacht derweil sehr gut und sorgt für einen zusätzlichen Attraktivitätsgewinn – an diesem gleichermaßen eleganten wie zeitgemäßen Design kann man durchaus Gefallen finden. Auch hinsichtlich der Segeleigenschaften scheint der Werft eine Optimierung gelungen – wobei gleichzeitig nichts von der für diese Yachten typischen gutmütigen Handhabung verloren gegangen ist. Kurzum: Mit einem Grundpreis von 135.541 Euro repräsentiert auch die neue Océanis 40 wieder ein „rundes“ Paket zu einem bemerkenswerten Preis-/Leistungsverhältnis und dies zudem in formschöner „Verpackung“ – ansehen lohnt daher mehr denn je. 

Océanis 40

Grafik: Michael Herrmann

Technische Daten

Konstrukteur..... Berret-Racoupeau / Nauta Design
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 Bauweise.....GFK
 Länge über Alles..... 12,17 m
 Länge Wasserlinie..... 11,87 m
 Breite.....3,96 m
 Tiefgang Standardkiel.....1,95 m*
 Verdrängung (Leergewicht).....7.680 kg
 Ballast (Standardkiel).....2.050 kg
 Ballastanteil (Standardkiel).....ca. 27 %

Masthöhe über WL 17,65 m
 Segelfläche am Wind.....78,40 m² **
 Großsegel Standard..... 38,50 m²
 Rollgenua Standard (140 %)...39,90 m²

Maschine.....Yanmar (Welle) 24,4 kW (40 PS)
 Tankkapazität Diesel..... 200 l
 Tankkapazität Wasser..... 360 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon.....3 ***
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....7 ***
 Stehhöhe im Mittelca. 1,90 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....8,4 kn
 Längen/Breitenverhältnis3,07/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis***4,49
 Spez. Segelfläche*** 10,21 m²/t

* 1,60 m mit optionalem Flachkiel, ** Segelfläche in der Standardversion mit Latten-Großsegel und Rollgenua (140 %), *** in der getesteten Drei-Kabinen-Version, alternativ ist auch eine Zwei-Kabinen-Version mit großer Backskiste an Backbord erhältlich

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....50°4,9 kn
 Optimale Höhe.....59°6,6 kn
 Aufgeschrickt.....67°6,9 kn
 Halber Wind.....90°7,4 kn
 Raumbgang.....125°6,2 kn
 Gennaker.....170°8,4 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Latten-Großsegel im I. Reff und Rollgenua auf Arbeitsfockgröße, Windgeschwindigkeit: ca. 16-18 kn (unter Gennaker: 20-22 kn), Wellenhöhe: rund 0,5 m



Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 135.541 Euro inkl. 19% USt.
 Darin enthalten unter anderem: Rigg inkl. Baum, Standard-Großsegel (2 Reffs) und Rollgenua (140 %), Schoten, Fallen und Strecker, Baumkicker, Bug-/Heckkorb, Seereling, Teak auf Cockpitbänken, zwei Schotwinschen (Harken 46.2) und zwei Arbeitswinschen (Harken 40.2), Traveller, Doppel-Radsteuerung, Cockpittisch mit Staufach und Beleuchtung, sechs Belegklampen, Maschine mit Drei-Flügel-Festpropeller, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (110 Ah Starter- und 140 Ah Verbraucherbatterie), Druck- und Warmwassersystem, Innenausbau in Obstbaumoptik, Pantry mit Doppelspüle, Zwei-Flammen-Gaskocher mit Ofen sowie 170-Liter-Kühlbox, Nasszelle mit Pump-WC und Dusche sowie Schmutzwassertank (80 l)

Werft

Chantiers Bénéteau
 Z.I. des Mares BP 66, F-85270 Saint Hilaire de Riez
 Telefon: 0033 (0) 251 60 50 00
www.beneteau.com



Grafik: Michael Herrmann