



Wanderer zwischen den Welten

First 35

Die First 35 richtet sich an Eigner, die gern sportlich segeln – wobei sie sowohl als sportlicher Cruiser als auch als tourentauglicher Racer überzeugen will. Eine Gratwanderung, bei der die Werft auf eine 30-jährige Erfolgsgeschichte verweisen kann. In puncto Segelleistungen und Deckslayout vermag das Konzept zu begeistern – beim Ausbau ist Kompromissfähigkeit gefragt. Ein Test von Sven M. Rutter (Fotos: Julius Seyfarth).

Liest man die Werftbeschreibungen zur First-Produktlinie, fällt auf, dass dort vor allem Attribute genannt werden, die man von waschechten Tourenyachten erwartet: „Sicherheit“, „Eleganz“ und „Komfort“ lauten die dominierenden Schlagworte. „Ganz auf Cruising eingestellt“, heißt es sogar an einer Stelle. Die meisten Segler werden die Marke jedoch ebenso aus dem Regattazirkus kennen, in dem sie

seit mittlerweile rund 30 Jahren zu den etablierten Mitspielern gehört und bereits viele Erfolge einfahren konnte.

Dies deutet auf die Flexibilität des Konzeptes hin, das mehr denn je in die Zeit zu passen scheint. Immerhin lässt sich allenthalben auf dem Neubootmarkt beobachten, wie auf der einen Seite selbst altbewährte Tourenyachtlinien mit einem stetigen Mehr an Segelleistung versehen

werden und auf der anderen Seite bei regattatauglichen Yachten die Wohnlichkeit eine immer größere Rolle spielt.

So gegensätzlich, wie sie auf den ersten Blick erscheinen mögen, sind die jeweiligen Ansprüche schließlich auch nicht – kommt doch beispielsweise ein effektives Deckslayout beiden Seiten gleichermaßen zugute. Nicht ohne Grund haben sich auch im Fahrtenyachtbereich mittlerweile

Fraktionalriggs durchgesetzt und finden sich immer häufiger Anlehnungen an den Regattasport, wie beispielsweise das „German Copper Mainsheet System“. Und es mag vielleicht auch ein Generationswechsel mit im Spiel sein, der dem Zusammenrücken von Tourenyachtkomfort und ambitionierten Segelleistungen wachsende Popularität beschert.

Das weltgrößte Werftunternehmen sollte indes kaum genötigt sein, auf Halbherzigkeiten zurückzugreifen – schließlich hält die Unternehmensgruppe für jeden seglerischen Anspruch eine eigenständige Produktlinie bereit. Dennoch beschreibt gerade das von der Marke First angepeilte Marktsegment immer auch eine Gratwanderung, denn wie auch immer man diesen Yachttyp titulieren mag – als „Performance-Cruiser“, „Cruiser-Racer“, „sportliche Fahrtenyacht“ oder „toureentaugliche Rennyacht“ – er repräsentiert naturgemäß immer einen Kompromiss.

Spektakuläres Cockpit und professionelles Deckslayout

Das jüngste Modell der First-Reihe von Bénéteau stellt in geradezu typischer Weise einen solchen „Wanderer zwischen den Welten“ dar. Die Rumpfform kennt man von zeitgemäßen Tourenyachtdecks – die ebenso klare wie elegante Linienführung, das gestreckte Profil, das vergleichsweise niedrige Freibord und die schnittige Formgebung von Aufbau und Sülls sorgen zugleich für eine äußerst flotte Erscheinung. Einen echten „Eyecatcher“ bilden die versenkten Aufbaufenster mit ihrer darüberliegenden Schattenleiste – das markante Detail wurde von den größeren „Schwestern“ First 40 und First 45 übernommen. Die Handschrift des Konstruktionsbüros Farr Yacht Design ist somit auch beim jüngsten First-Modell unverkennbar – wobei die 35er allerdings den vorläufigen Endpunkt der langjäh-

rigen Zusammenarbeit zwischen der französischen Werftgruppe und dem amerikanischen Design-Team bei der Gestaltung dieser Produktlinie markiert.

Das auffälligste Merkmal bildet jedoch das aufwendig gestaltete Cockpit der neuen First 35. Es wird von einem ausladenden Steuerrad dominiert – mit einem Durchmesser von stolzen 1,60 Metern (standardmäßig aus lederummanteltem Edelstahl, auf der Testyacht aus Karbon) –, dessen Nabe von zwei pyramidal angeordneten Streben auf jeder Seite getragen wird. Die Konstruktion vermittelt Leichtigkeit und Dynamik – macht aber einen soliden Eindruck. Der Quadrant der Seilzuganlage ist über ein Serviceluk im Cockpitboden gut zu erreichen. Auf eine Steuersäule im eigentlichen Sinne wurde komplett verzichtet. Als Richtungsweiser dienen Schottkompassbeiderseits des Niedergangs (in der Grundausstattung ist allerdings nur einer ►



Hoch am Wind legt sich die First 35 rasch auf die Backe – segelt dann aber recht steif auf Kurs.



Details: 1. hochwertige Beslagsausstattung; 2. Instrumentenmontage am Mast; 3. selbstflenzender Ankerkasten; 4. gut erreichbarer Ruderquadrant; 5. Wassertanks unter den Salonbänken; 6. versenkte Teak-Handläufe auf dem Kajütdach; 7. Bilgensumpf; 8. einfache Kunststoffscharniere an den Bankdeckeln; 9. sichtbare, aber dafür gut zugängliche Verschraubung der Decksbeschläge; 10. leinenverstellbare Holepunkte mit Kugelgelagerten Schlitten; 11. ordentliche Elektroinstallationen.

enthalten) – die Instrumente (Logge, Lot und Windmessanlage) sind auf der Testyacht am Mast montiert (Raymarine, aufpreispflichtig). Das Heck ist in moderner Racer-Manier komplett offen – es kann zwar optional mit einem schmalen

Querbalken versehen werden, der sich allerdings kaum als Sitzgelegenheit eignet. Der Steuermann nimmt somit auf den achtern abgeflachten seitlichen Sülls Platz (serienmäßig teakbelegt). Hoch am Wind sitzt man hier recht komfortabel mit dem

großen Rad zwischen den Beinen, wobei man sich mit den Füßen an den Streben der Steuerradaufhängung abstützen kann. Darüber hinaus verbleibt hinter dem Rad eine sehr großzügige Standfläche – Teakkeile im Cockpitboden sollen im Stehen

zusätzlichen Halt geben. Im hinteren Bereich des Cockpitbodens ist ein Rettungsinsel-Staufach eingelassen. Das weitläufige Platzangebot hinter dem Rad geht erwartungsgemäß zulasten der vorgelagerten Cockpitbänke (ebenfalls standardmäßig teakbelegt). Hier finden auf jeder Seite maximal zwei Mitsegler nebeneinander Platz. Die in diesem Bereich erhöhten seitlichen Sills dienen als Schutz und Rückenstütze sowie als Podeste für die insgesamt vier Schotwindsen (jeweils Harken 46.2 STA). Die Anordnung erscheint sehr effektiv – zumal die Großschotwindsen des standardmäßigen „German Cupper Mainsheet Systems“ bei der zuvor skizzierten Sitzposition in komfortabler Reichweite des Rudergängers liegen. Allerdings verbleibt auf der Sillkante nur noch wenig Sitzfläche für Mitsegler. Hoch am Wind muss sich der Trimmer entweder zwischen den Schotwindsen niederlassen (für ein weiteres Crewmitglied bleibt ►



Das Cockpit wird vom großen Steuerrad dominiert – dahinter ist im Bodenein Rettungsinsel-Staufach eingelassen.



Der Salon wirkt hell und freundlich – die handwerkliche Verarbeitung geht insgesamt in Ordnung. Die Stauräume sind jedoch etwas knapp bemessen. Ein schönes Detail bilden die beiderseitigen Handläufe am Salondach aus ummanteltem Edelstahl. Die doppelten Türen zum Vorschiff erleichtern die Unterbringung großer Segelsäcke.

dort allerdings kein Platz mehr) –, erreicht dann aber nicht mehr den Traveller. Oder er arrangiert sich mit dem Rudergänger auf dem achteren Süll, wo es für beide aber ebenfalls rasch eng wird. Im Praxistest empfanden wir zudem die Abstütz- und Festhaltungsmöglichkeiten im Cockpit als unzureichend – zumindest für eine Yacht, die auch als Tourensegler überzeugen will.

Zeitgemäßer Segelplan und hochwertige Beschläge

Das Deckslayout liefert ansonsten keinen Anlass zur Kritik – Leinenführung und Beschlagsanordnung zeugen vielmehr von der großen Erfahrung der Werft mit diesem Yachttyp. Hinzu kommt eine durchgehend sehr hochwertige Beschlagsausstattung (Harken).

Das durchgesteckte Zwei-Salings-Rigg ist, wie zunehmend üblich, direkt außen am Rumpf abgestagt – wodurch die Vorsegelgröße auf

eine 108-Prozent-Genua begrenzt wird (mit standardmäßig 31 Quadratmetern). Die Testyacht wurde hingegen mit einem Kohlefaser-mast von Spars sowie einer edlen

Kevlar-Garderobe versehen – was natürlich mit einem satten Aufpreis zu Buche schlägt. Segel sind in der Grundausstattung allerdings ohnehin nicht enthalten, was man



Im Vorschiff findet sich eine klassische Dreieckskoje – frühere Aufteilungs-Experimente wie bei der First 34.7 mit hier eingebauter Nasszelle scheinen passé.

als Zugeständnis an das breite Einsatzspektrum der First ansehen kann – hier soll jeder Eigner offenbar je nach individuellem Anspruch selbst entscheiden, was er braucht. Dieser Umstand ist jedoch bei Preisvergleichen mit Wettbewerbsprodukten zu beachten.

Das standardmäßig 41,47 Quadratmeter messende Großsegel dominiert somit den Segelplan – wobei die durchdacht ausgelegten Trimmeinrichtungen diesem Umstand perfekt Rechnung tragen. Ein breiter Traveller, ein solider Baumniederholer und eine mehrfach untersetzte Achterstagstalje gehören zur Grundausstattung. Hinzu kommen leinenverstellbare Holepunktschienen – die ebenso wie der Traveller mit kugelgelagerten Schlitten ausgestattet sind. Sechs Belegklampen (mit kleinen vorgelagerten Edelstahl-Scheuerleisten), eine Edelstahl-Badeleiter und werftseitige Vorbereitungen für das Spinnakergeschirr runden die reichhaltige Standard-Beschlagsausstattung ab (ein alternativer Gennaker ist nicht vorgesehen).

Ein schönes Detail bilden die versenkten Teak-Handläufe beiderseits am Aufbau – dies erleichtert beim Wenden den „Seitenwechsel“ für die Crew auf der hohen Kante. Hinzu kommt eine umlaufende Teak-Fußreeling zur Sicherung beim Gang aufs Vorschiff.

Spezialistin für Höhe und Speed

Beim Testschlag im Löwengolf vor Marseille stellt die First 35 eindrucksvoll unter Beweis, dass sie nicht nur mit Äußerlichkeiten zu glänzen vermag: Bei im Mittel 14 bis 16 Knoten Wind (4 bis 5 Beaufort) fällt der Speed auf allen Kursen nie unter die 6,5-Knoten-Marke. Selbst auf maximaler Höhe, die wir bei etwa 37/38 Grad zum Wind festmachen, pflügt die Yacht unbeirrt mit 7 Knoten durch die sich mit dem aufziehenden Mistral sukzessive aufbauende Mittelmeerwelle (die sonnigen Fotos stammen übrigens vom Vormittag des Testtages – die hier genannten Werte wurden am Nachmittag bei deutlich mehr ►

Wind ermittelt). Selbst mit drei erwachsenen Personen auf der Luvkante legt sich die First gehörig auf die Backe, bleibt aber jederzeit problemlos beherrschbar. Man fasst rasch Vertrauen in die Yacht, die sich am großen Rad mühelos an der Windkante entlang führen lässt – und dabei aufmerksam jedem Steuerbefehl folgt. Sie gibt sich dabei bemerkenswert kursstabil – von Nervosität keine Spur.

Der Ballastanteil von standardmäßig gerade einmal 30 Prozent macht sich zwar bei der Krängung bemerkbar – die allerdings auch für eine maximale Wasserlinienlänge am Wind sorgt –, wobei der 2,20 Meter tiefe T-Kiel selbst bei ordentlich Lage noch eine ausreichende Steifigkeit vermittelt. Fahrtensegler würden unter den am Testtag vorherrschenden Windbedingungen vielleicht trotzdem bereits ans erste Reff denken – die First stellt mit ihrem souveränen Segelverhalten jedoch unter Beweis, dass sie auch das „speedorientierte“ Segeln beherrscht.

Mit einem Schrick in den Schoten erreicht die Yacht auf einem Kurs etwa 53 Grad zum Wind mit 7,4 Knoten sogar ihre theoretische Rumpfgeschwindigkeit. Auf Halbwindkurs messen wir eine Fahrt von 6,8 Knoten – im Raumgang bei etwa 115 Grad zum Wind 6,7 Knoten. Für die tieferen Kurse entschließen wir uns zum Setzen des



Eigenwillig gestaltete Navigation: Auf dem Klapphocker an dem kleinen Kartentischchen quer zur Fahrtrichtung sitzt man keineswegs optimal – dafür bietet der angrenzende Zusatztisch eine großflächige Ablage und viele Staufächer.

103 Quadratmeter großen Spinnakers (symmetrisch).

Unter dem großen „Ballon“ kommt die First 35 rasch in „Rauschfahrt“: Jetzt weist die Geschwindigkeitsanzeige im Raumgang bei rund 130 Grad zum Wind einen Vortrieb von 8,8 Knoten aus – als Spitzenwert klettert die Anzeige für einen kurzen Moment sogar auf 9,1 Knoten. Auch zum Trimmen des Vorwindsegels findet sich eine hervorragend abgestimmte Beschlagsausstattung. Allerdings verlangt die Yacht unter Spinnaker erwartungsgemäß nach

einem aufmerksamen Rudergänger. Kleinere Unachtsamkeiten werden jedoch verziehen – im Test liefen wir trotz der mitunter etwas unverhofft setzenden Welle nie ernsthaft Gefahr, in die Sonne zu schießen.

Auf den Punkt gebracht: Die First 35 präsentiert sich als wahrhaftes „Spaßpaket“, das einerseits das von Tourenseglern erwartete Sicherheitspotenzial und kontrollierte Handling vermittelt und andererseits mit ihren Segelleistungen sowie ihrem ebenso durchdachten wie effektiven Layout sicher auch manchen „Regattier“ zu begeistern vermag.

Tourentauglicher Ausbau mit begrenzter Ausstattung



In der Achterkammer können sich problemlos zwei Erwachsene einrichten – wobei der Fußraum auf einer Seite vom Schacht des Steuerrads eingeschränkt wird.

Unter Deck setzt sich der Mix zwischen Fahrtenyachtkomfort und Racer-Attributen nahtlos fort. Zum einen muss man nichts missen, was auf Törn benötigt wird (zumindest nicht, sofern man die optionalen Ausstattungspakete mit hinzuzieht) – zum anderen wurde konsequent auf etwaige „Schnörkel“ in Design und Ausstattung verzichtet. Schon die Raumaufteilung orientiert sich an konventionellen Tourenyachtlayouts – Experimente wie beim Vorgängermodell First 34.7 mit Nasszelle im Vorschiff und asymmetrischen

Achterkammern scheinen passé. Auf der First 35 findet sich in der abgeschlossenen Vorschiffskammer eine klassische Dreieckskoje – hinzu kommen eine geräumige Doppelkoje in der Achterkammer an Backbord sowie ein Salon mit Längssofas und zentralem Messtisch.

Das schlichte Interieur-Design wirkt hell und freundlich – die handwerkliche Verarbeitung geht insgesamt in Ordnung. Ein schönes Detail stellen die ummantelten Edelstahlhandläufe auf beiden Seiten der Salondecke dar. Die hellen Decken- und Wandflächen sorgen für ein lichtes Ambiente. Die Stehhöhe beträgt im Salon 1,85 Meter. Drei zu öffnende Aufbaufenster auf jeder Seite, ein zentrales Decksluk sowie das große transparente Schiebeluk lassen viel Licht und bei Bedarf auch Luft ins Innere. Die beiden Salonsofas können mit einer Länge von jeweils 1,95 Metern bei einer Breite zwischen 0,70 und 0,50 Metern auch als Seekojen genutzt werden.

Unter den Salonbänken sind die Frischwassertanks untergebracht (mit einem Fassungsvermögen von jeweils 100 Litern) – was als Zugeständnis an eine optimale Gewichtsverteilung gewertet werden kann, allerdings den nutzbaren Stauraum im Salon merklich reduziert. Es dürfte jedoch auch fraglich sein, ob die einfachen Kunststoffscharniere an den Bankdeckeln häufige Zugriffe auf Dauer überstehen würden. Immerhin wurde bei den verbliebenen Stauräumen im Bereich der Bänke an Hinterlüftungsschlitze gedacht. Eine weitere, etwas ausgefallene Maßnahme zugunsten der Gewichtsverteilung repräsentiert der im Fuß des Salontisches untergebrachte Warmwasserboiler (Extra). Weiterer Stauraum findet sich in den durchgehenden Hängeschrankzeilen auf beiden Salonseiten. Die Schapptüren öffnen sinnigerweise nach unten – im Inneren vermisst man jedoch eine weitere Unterteilung. Gleiches gilt für die Stauräume hinter den Rückenlehnen der Salonbänke, wo zudem jegliche Auskleidung fehlt.

Die L-förmige Pantry an Backbord bietet standardmäßig einen Zwei-Flammen-Gasherd (gegen Auf- ►

preis mit Ofen), eine 100-Liter-Toplader-Kühlbox sowie eine rechteckige Edelstahlspüle (nahe der Schiffslängsachse). Arbeitsfläche und Staumöglichkeiten fallen auch hier recht knapp aus – sollten für kürzere Törns beziehungsweise kleinere Crews aber ausreichen. Die solide umlaufende Schlingerleiste bietet einen guten Halt.

Eine etwas eigenwillige Konzeption weist die gegenüberliegende Navigation an Steuerbord auf – indem sie durch ihre ebenfalls L-förmige Ausgestaltung praktisch zwei Kastentische bietet. Regulär sitzt man auf einem Klapphocker an einem kleinen Kartentischchen quer zur Fahrtrichtung – beileibe keine ideale Position, insbesondere hoch am Wind auf Backbordbug. Dafür bietet die rechtwinklig angeschlossene Tischfläche auch Platz für größere Karten – ebenso ließen sich hier verschiedene elektronische Navigationskomponenten unterbringen. Ideal wäre dieser Tisch als regulärer Kartentisch gewesen – dann hätte man aber auf die dort untergebrachten Staufächer im ohnehin recht „stauraumarmen“ Salon verzichten müssen. So bleibt der Eindruck einer Kompromisslösung, über dessen Praktikabilität sich jeder selbst ein Urteil bilden muss.

Hinter der Navigation schließt sich die Nasszelle an – wobei der wegklappbare Navi-Hocker den Zugang erleichtert. Auch sie fällt recht kompakt aus – hält aber alles bereit, was man braucht, einschließlich einer in den Boden eingeformten Duschwanne. Ein Aufbau- und ein Cockpitfenster bieten zudem ausreichende Lüftungsmöglichkeiten. Die Stehhöhe beträgt hier dank der Bodeneinlassung 1,94 Meter.

In der gegenüberliegenden Achterkajüte finden auf der 1,98 Meter langen sowie zwischen 1,72 und 1,30 Meter breiten Koje zwei Erwachsene ein komfortables Ruhekössen – wobei der Fußraum auf einer Seite durch den Schacht des Ruderrads etwas eingengt wird. Auch hier wurden ein Aufbau- und ein Cockpitfenster



Kompakte Nasszelle.

sowie ein Rumpffenster eingebaut. Die Staumöglichkeiten im Kleiderschrank, den seitlichen Ablagen sowie unter Koje gehen in Ordnung – wobei sich unter dem Bett auch der Dieseltank befindet. Die Standfläche vor der Koje bietet eine lichte Höhe von 1,85 Metern.

In der Eignerzimmer im Vorschiff steht, wie bereits erwähnt, eine Dreieckskoje mit einer Länge von 1,99 Metern bei einer Breite zwischen 1,82 Metern im Schulterbereich und 0,57 Metern in der Vorpiek zur Verfügung. Hinzu kommen zwei Kleiderschränke und eine zwischenliegende Standfläche mit einer Höhe von 1,85 Metern. Für den nötigen Lichteinfall sorgen zwei Rumpffenster und ein mittiges Decksluk.

Fahrtensegler werden sich vielleicht über die doppelten Zugangstüren zur Vorschiffskabine wundern – sie dürften vor allem Regattaseglern zugutekommen, da sich so auch lange Segelsäcke problemlos in diesem Bereich stauen lassen, ohne den Zugang komplett zu „verbauen“. Manch einer könnte sich vielleicht auch an den im gesamten Schiffsinnen anzutreffenden Schraubenköpfe der Decksbeschläge stören – diese bleiben somit aber jederzeit für Wartungszwecke zugänglich.


Kurzum: Das Interieur der First 35 geht zweifellos deutlich über die minimalistischen Komfortattribute vieler waschechter „Rennziegen“ und ebenso über typisches „Daysailer-Niveau“ hinaus – orientiert sich aber zumindest im Ausstattungsumfang dennoch eher am Mindestmaß des heute üblichen

Tourenyachtstandards. Das Ganze lässt sich allerdings durch entsprechende Extras ergänzen.

Fazit

Die First 35 bietet ein attraktives Paket für alle, die gern sportlich segeln – wobei das Grundkonzept tatsächlich weder eindeutig ins Cruiser-Segment noch in Richtung Regattabahn tendiert. Dies wird letztlich erst die individuelle Ausgestaltung des Gesamtpaketes durch den Eigner entscheiden. Bénéteau bietet optional sowohl entsprechende „Regatta Packs“ an – vom Rodrigg über die komplette Spinnaker-Ausstattung bis zu Kohlefaserspielen – als auch diverse optionale Komfort-Komponenten (unter anderem in Gestalt der Ausstattungspakete „Dynamic“ und „Ambition“).

Der Grundpreis bewegt sich mit 115.311 Euro inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer in einem für diesen Yachttyp durchaus moderaten Rahmen – wobei, wie bereits erwähnt, die fehlenden Segel und die eingeschränkte technische Grundausstattung zu berücksichtigen sind (so kosten unter anderem Landanschlusssystem, Heckbalken, Vorsegelrolanlage und Instrumentierung extra). In marktüblicher Ausstattung dürfte die First 35 in ihrem Segment somit nicht unbedingt ein konkurrenzlos günstiges Paket repräsentieren – aber auf jeden Fall ein konkurrenzfähiges.

Was die Fertigungstechnologie angeht, so wird auch bei Bénéteau auf das moderne Injektionsverfahren gesetzt – vor allem bei Anbauteilen und beim Deck, das bei der First 35 als Sandwichlaminat mit Balsaholzkern entsteht; der Rumpf als Massivlaminat. Hinzu kommt eine durchgehende strukturelle Innenschale. Der standardmäßige T-Kiel besteht aus Gusseisen – ebenso der optionale Kurzkiel mit Bombe. Als echte Innovation wurde angekündigt, alle Modelle in absehbarer Zeit wahlweise mit Hybridantrieb anbieten zu wollen. 

First 35

Technische Daten

Konstrukteur * Farr Yacht Design
 CE-Entwurfskategorie..... A
 Takelungsart..... 9/10-Sloop
 Bauweise GFK (Deck als Sandwich)
 Rumpflänge..... 10,66 m
 Länge Wasserlinie..... 9,33 m
 Breite..... 3,64 m
 Tiefgang ** 2,20 m
 Verdrängung..... 5.500 kg
 Ballastanteil ca. 30 %

Masthöhe (über WL)..... 17,26 m
 Segelfläche am Wind *** 72,47 m²
 Großsegel Standard..... 41,47 m²
 Vorsegel Standard (108 %)..... 31,00 m²

Maschine **** Yanmar ca. 21 kW (ca. 29 PS)
 Tankkapazität Diesel 75 l
 Tankkapazität Wasser..... 200 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon 2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon..... 6
 Stehhöhe im Mittel..... ca. 1,85 m

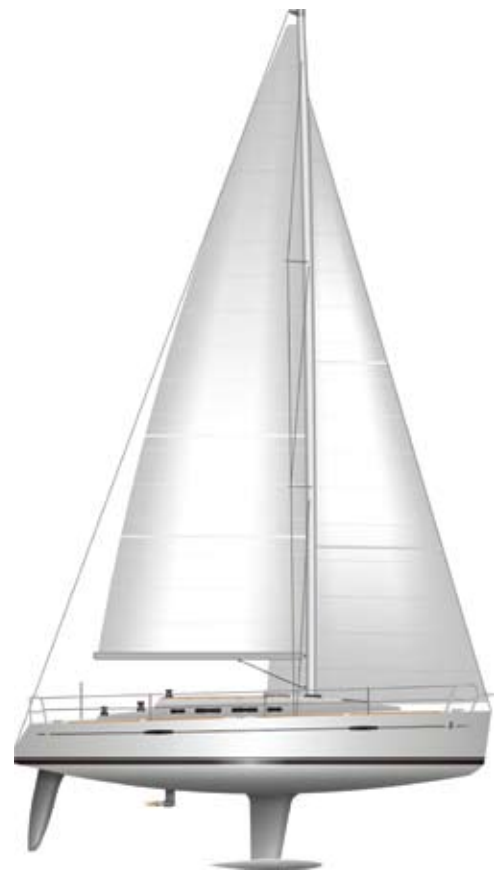
Theor. Rumpfgeschwindigkeit 7,4 kn
 Längen/Breitenverhältnis..... 2,93/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis *** 4,82
 Spez. Segelfläche *** 13,18 m²/t

* Innenausbau: Nauta Design; ** Standard-T-Kiel mit 1.670 kg Ballast, optional ist auch ein 1,80 Meter tiefer Kurzkiel mit 2.010 kg Ballast erhältlich (beide Gusseisen), *** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation, hinzu kommt ein optionaler Spinnaker mit 103 qm (symmetrisch); **** mit Saildrive sowie standardmäßig mit Zwei-Flügel-Faltpropeller

Geschwindigkeiten

Größte Höhe..... 37°/38° 7,0 kn
 Aufgeschrickt..... 53° 7,4 kn
 Halber Wind..... 90° 6,8 kn
 Raumgang (unter Genua) 115° 6,7 kn
 Raumgang (unter Spinnaker) 130° 8,8 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: 14 bis 16 kn, Wellenhöhe: ca. 0,5 bis 1 m.



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 115.311 Euro inkl. 19 % USt.

Darin enthalten unter anderem: Standard-Rigg (eloxiertes Aluminium), Schoten, Fallen und Strecker (reckarm), Bug-/Heckkorb, Seereling, vier Schotwinschen (Harken 46.2 STA) und zwei Arbeitswinschen (Harken 40.2 STA), Radsteuerung (Edelstahlrad, lederummantelt), Traveller, leinenverstellbare Holepunkte, Kicker, Achterstagspanner, Teak auf Cockpitbänken und Sülls, Antirutschbelag auf Deck und Kajütdach, sechs Belegklampen, Maschine mit Saildrive und Zwei-Flügel-Faltpropeller, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter- und Service-Batterie (70 Ah und 110 Ah), Positionslaternen (LED), Zwei-Kabinen-Innenausbau, Pantry mit Edelstahlspüle, Kühlfach und Zwei-Flammen-Gasherd, Druckwassersystem, Nasszelle mit Pump-WC und Waschtisch.

Werft

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



Grafiken: Michael Herrmann