



Mit einem Schrick in den Schoten läuft die *Oceanis 36 CC* ganz ordentlich.

Geschützt segeln

Oceanis 36 CC

Mittelcockpitjachten haben nach wie vor Ihre Liebhaber. Ein hohes, geschütztes Cockpit, eine große Achterkajüte und ein geräumiger Maschinenraum mit mittschiffs zentriertem Gewicht sind ihre größten Vorteile.

Text und Fotos: Ralf G. Weise

Grafik: Jochen Peschke

Beneteau baut Segelyachten in zwei verschiedenen Designlinien: Die flotten Boote der *First*-Reihe sind leichte, regattataugliche Kurzkieler mit großem Tiefgang, hohem Rigg und teurer Decks hardware für sportlich ambitionierte Segler, während die komfortablen *Oceanis*-Yachten mit geräumigen und komfortablen Kajüten, reduzierter Segelfläche und flachen Kielen eher für Fahrtensegler gedacht sind, die das

Bequeme lieben. Zum Teil entstehen die Schiffe der beiden Baureihen zunächst in derselben Rumpfform und werden anschließend entsprechend ausgebaut und -gerüstet. Die *Oceanis 36 CC* gehört zu den konsequentesten Fahrtenschiffen von *Beneteau*. Seit ihrer Einführung vor vier Jahren ist sie immerhin 350-mal gebaut worden; 50 Schiffe wurden nach Deutschland geliefert. Ein erfolgreiches Schiff also, das dem

Wunsch der Segler nach einem möglichst großen Innenraum auf einer gegebenen Schiffslänge entspricht. *Beneteau* bietet die *Oceanis 36 CC* auch in einer Clipper-Ausführung an; sie verfügt über ein Rollgroßsegel und ist so gut ausgestattet, dass der neue Eigner mit seiner Zahnbürste und dem Verpflegungspack auf das Schiff steigen und lossegeln kann – sogar Geschirr ist dabei. Der hohe Freibord, die große Schiffs-



Die Instrumentenabdeckung ist scharfkantig und reicht zu nahe an das Rad.



Eine Ankerwinch gehört zur Standardausrüstung.

breite, der weit über die Schiffslänge gezogene Aufbau und das breite eingedeckte Heck lassen auf ein gewaltiges Raumangebot unter Deck schließen. Die Wasserlinie ist ebenfalls breit, und nur das vorne recht schmal zulaufende Vorschiff lässt die Verwandtschaft dieser *Oceanis* mit den schnellen und modernen Seglern der *First*-Reihe erkennen.

Unter Deck: Unter Deck findet man den äußeren Eindruck bestätigt. Überall bietet die *Oceanis 36 CC* gute Stehhöhe, einen hellen und architektonisch ansprechenden Ausbau, jede Menge Stauraum und geräumige Kabinen mit großen Doppelkojen. Das Schiff eignet sich als segelnde Unterkunft für zwei Ehepaare oder für eine Familie mit zwei Kindern. Achtern ist eine große Eigenerkajüte mit einer knapp zwei Meter langen und eineinhalb Meter breiten Doppelkoje, Schränken, Borden und einem kleinen Frisier- oder Schreibtisch untergebracht. Unter der Luke, die auch als Notausstieg zu gebrauchen ist, hat man die beachtliche Stehhöhe von 1,88 Metern.

Die Gästekabine im Vorschiff ist zwar nicht geräumiger als die auf anderen Booten gleicher Länge, doch beträgt auch hier die Höhe 1,9 Meter, es gibt zwei Schränke, eine zwei Meter lange V-förmige Doppelkoje und zwei lan-

ge Borde. Der Salon ist hell und offen. Am großen Tisch mit den abklappbaren Flügeln findet man reichlich Platz zum Sitzen.

In die Außenhaut sind Fenster eingelassen, die es auf Grund des großen Freibordes ermöglichen, im Hafen den Blick über den Anleger schweifen zu lassen. Auch auf See liegt das leeseitige Fenster zumeist über Wasser und lindert das Gefühl, tief im Keller zu sitzen.

Die Sofabänke sind leider reine Notkojen und unterwegs nur bedingt einsetzbar. Die Rückenlehnen sind allzu modisch gerundet, und achtern lässt sich kein Kojensegel spannen. Das bedeutet, dass man keine Seekoje zur Verfügung hat und der große und ansprechend ausgebaute Innenraum nur für das kurze Segeln von Hafen zu Hafen gedacht ist.

Anders sieht es mit der Pantry aus: Beim Arbeiten an der Anrichte und dem Kocher kann man sich auch im Seegang prima zwischen dem an der Cockpitwand gelegenen halbhohen Schrank und der äußeren Arbeitsfläche einkeilen. Die Pantry liegt backbord mittschiffs neben dem Cockpit und bietet einen schier unglaublichen Platz. Zwei Fenster und eine kleine Luke lassen Kochdünste abziehen. Eine Tür trennt die Küche von der Eigenerkajüte ab.

Auf der anderen Seite des Cockpits

befindet sich der ebenfalls außerordentlich geräumige WC-Raum. Neben dem Pumpclo gibt es einen Waschtisch mit Stauraum, einen Schrank und eine Duschbrause. Licht und Luft gelangen durch ein Fenster und eine kleine Luke ins Innere. Vom WC aus gelangt man entweder in die Achterkabine oder in den Maschinenraum, in dem neben dem *Volvo-Diesel* bei Bedarf noch Heizung, Pumpen oder ein kleiner Generator Platz finden würden. Man hat auch von vorne Zugang zur Maschine, wenn man den Niedergang herunterklappt. Hockt man sich halb in den Maschinenraum hinein, kann man hier einigermaßen bequem arbeiten. Eingeschränkt wird die Bewegungsfreiheit durch die vielen quer durch den Raum laufenden Schläuche für Lüftung, Abluft und Heizung.

Die Kartenecke ist nicht besonders groß ausgefallen. 53 mal 70 Zentimeter misst der Tisch; der Stauraum drumherum ist begrenzt. Es gibt einen ausziehbaren Hocker davor, der aber nicht besonders fest gearbeitet ist, denn die Schrauben, die ihn zusammenhalten sollen, waren bei dem nur wenige Wochen alten Testschiff schon ausgebrochen.

Über den sicheren Niedergang gelangt man in das große Cockpit. Auf den 1,72 Meter langen Duchten



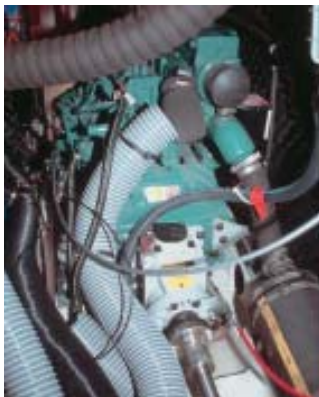
In der gemütlichen Messe lässt es sich im Hafen angenehm wohnen.



Musterhaft betriebssicher: die Pantry.



Die Kartenecke ist eher klein geraten.



Zahlreiche Schläuche schränken die Zugänglichkeit der Maschine ein.

kann man sich auch einmal lang ausstrecken. Alle Kanten und Ecken sind angenehm gerundet, die Sitzhöhe ist bequem. Stauraum kann es in diesem Bereich nicht geben, denn unter der Cockpitwanne liegen Pantry, WC- und Maschinenraum. Dafür sind zwei Backskisten und der Stauraum für zwei Fünf-Kilogramm-Gasflaschen weiter achtern an Deck eingebaut. Zusammen mit dem kleinen Ankerkasten vorne bleibt so nicht viel Raum für die seemännische Ausrüstung. Will man gar zwei Klappfahrräder und/oder ein Schlauchboot stauen, muss der Raum unter Deck mit genutzt werden.

Unter Motor: Auf dem Testschiff ist ein *Volvo MD 2040* eingebaut. Er leistet 28 Kilowatt. Wahlweise können auch andere Motoren eingesetzt werden. Mit der großen Maschine hat man eine beachtliche Leistungsreserve, mit der man auch bei starkem Wind und Welle zurechtkommt. Der magere 110 Liter fassende Dieseltank ist unter der Achterkabine untergebracht. Mit sieben Knoten Marschfahrt hat man einen Aktionsradius von nur knapp 200 Seemeilen. Diese sieben Knoten erreicht man bei 2.500 Umdrehungen pro Minute. Der Spiegel, der am Anleger noch gut über Wasser liegt, fängt dann an tiefer einzutauchen.

Mit 3.000 Umdrehungen läuft die *Oceanis* ihre theoretische Rumpfgeschwindigkeit: ein Beweis für die gute Abstimmung des dreiflügeligen Festpropellers. Obwohl das Heck schon jetzt deutlich tiefer eintaucht, ist es möglich, den Motor auf seine Nenndrehzahl entsprechend 3.400 Umdrehungen zu bringen und die Rumpfgeschwindigkeit um einen halben Knoten zu überschreiten. Dann wird zwar eine kräftige Heckwelle aufgeworfen, doch das Steuerverhalten ist weiterhin gut.

Unter Deck rumort es in diesem Fahrzustand viel zu sehr; erst bei 2.500 Umdrehungen wird es hier annehmbar leise. In der Kombüse und in der Achterkabine ist der Lärm sogar erst bei 1.800 Umdrehungen erträglich: Die Schallsisolierung ist also verbesserungswürdig.

Mit dem gut abgestimmten Festpropeller klappt das Aufstoppen aus Marschfahrt heraus wie erwartet sehr gut. Innerhalb einer Schiffslänge kommt das Schiff zum Stehen, dabei

wandert das Heck etwa 20 Grad nach Steuerbord aus. Sobald die *Oceanis* etwas Fahrt über den Achtersteven macht, wird sie wieder steuerfähig. Der Wind drückt dabei kräftig auf das hohe Freibord. Mit etwa drei Beaufort weht es während unserer Motormanöver, und wir können deutlich unterscheiden, ob der Wind beim Aufstoppen von Back- oder Steuerbord kommt. Sobald das Schiff nur noch wenig Fahrt macht, dreht zudem der Bug aus dem Wind und stellt das Schiff quer zur Welle. In Starkwind muss man diese „Quersegeleigenschaften“ unbedingt mit einkalkulieren, wenn man auf engem Raum manövriert.

Unter Segeln: Draußen auf der Ostsee erwartet uns ein leidlich guter Segelwind und wenig Welle. Wir setzen zuerst das Rollgroßsegel, das sich einfach bedienen lässt, aber den für Segel dieser Art typischen unbefriedigenden Stand aufweist. Die Segelfläche ist mit 24 Quadratmetern gering, doch ist die *Oceanis* bei den drei bis vier Windstärken damit gut steuerbar; sie geht durch den Wind und erreicht zwei Knoten Fahrt.

Dann rollen wir die Genua aus. Das Boot legt sich leicht auf die Seite und marschiert recht lebendig los. Es liegt ausgeglichen auf dem direkt wirkenden Ruder, das sich trotz Hydrauliktrieb angenehm „lebendig“ anfühlt. Die scharfkantige Instrumentenabdeckung an der Steuersäule ist schlecht durchdacht: Als ich hart Ruder lege – von hart backbord zu hart steuerbord kurbel ich genau zwei Umdrehungen –, quetsche ich mir hier schmerzhaft den Daumen. Zwischen 70 und 90 Grad am wahren Wind läuft die *Oceanis* bei diesem Wind am besten. Obwohl das Schiff untertakelt ist, reichen knapp 12 Knoten Wind für eine Bootsgeschwindigkeit von sechs Knoten. Die Hydrodynamik des Rumpfes mit seinem Kurzkiel und dem geringen Tiefgang ist offensichtlich gut. Hoch an den Wind gebracht werden die Werte dann wieder durchschnittlich. Die maximale Höhe liegt bei 42 Grad, versucht man noch höher zu „kneifen“, sinkt die Fahrt schnell auf weniger als vier Knoten. Mit einem kleinen Schrick in den Schoten läuft das schwer ausgerüstete Schiff etwa fünf Knoten. Wegen des flachgehenden Kiels beträgt die Abdrift etwa

fünf bis sechs Grad, so dass über Grund mit einem Wendewinkel von 100 bis 105 Grad gerechnet werden muss: Mehr kann man von einem Schiff dieser Art nicht erwarten.

Auf dem Am-Wind-Kurs muss ich ein schweres Manko zur Kenntnis nehmen: Man kann vom Cockpit aus nicht nach Lee schauen. Man sitzt hier fast mittschiffs und sehr hoch, und die Genua endet ungefähr an der Achterkante des Cockpits. So ist es schon bei leichter Krängung unmöglich, nach Lee zu schauen. Auch wenn der Rudergänger seine Position verändert, sich auf die Luv- oder Leeducht lehnt und versucht an der Seite vorbei zu schauen, gelingt es nicht, den gesamten vorderen Raum zu überblicken. Wir müssen das Radar mitlaufen lassen, um keine anderen Fahrzeuge zu gefährden. Kleinere Fischereizeichen in Lee voraus, die kein erkennbares Echo ergeben, können wir nicht orten.

Schwierig gestaltet sich das Holen der Genuaschot: Die Winschen sind weit außen auf den Cockpitsüllen angebracht und können im Grunde nur vom Rudergänger bedient werden. Der Konstrukteur wollte so vermutlich das Schiff einhandtauglich machen. Der Rudergänger hat alle Hände voll zu tun: Er muss durch ständige Veränderung seiner Position versuchen, den Bereich vor dem Bug zu überblicken, und er muss nach der Wende das Schiff auf den neuen Kurs einsteuern, die Schot holen und dann dicht kurbeln. Die Schot ist leider auch sehr lang, da die Genua weit überlappt und der Mast mit einem permanent geriggten Babystag abgestützt ist. Die mitreisende Crew hat kaum eine Chance, vom vorderen Cockpitteil aus die Schot um die Winsch zu legen, die Kurbel einzustecken und in einer halbwegs ergonomisch korrekten Haltung Kraft auf die Winschkurbel zu bringen. Auch bei Kursänderungen muss der Rudergänger nicht nur die Großschot, sondern am besten auch die Genuaschot bedienen.

Die übrige Decksausrüstung entspricht eher dem Charakter eines Motorseglers: Der Traveller und die Genuaschlitten sind nicht unter Last verstellbar, die Größe der 44er-Lewmar-Winschen ist nur knapp ausreichend, zum Spinnakern sind keine Beschläge oder Winschen vorgesehen, und für Fallen und Strecker gibt es ►

nur eine Winsch auf dem Kajütdach. Wenn das Boot mit einem Rollgroß ausgerüstet ist, reicht diese eine Winsch allerdings aus.


Da nur der Rudergänger beim Segeln gefragt ist, kann es sich die übrige Crew bequem machen. Das gelingt in dem ergonomisch richtig geformten Cockpit gut; dank der hohen Windschutzscheibe und der angeetzten Sprayhood ist man hier auch an kühlen und windigen Tagen geschützt.

Bauweise: In allen *Beneteau*-Schiffen wird die Strukturfestigkeit des Rumpfes unter anderem durch das Einkleben einer Innenschale gewährleistet. Wird die Außenhaut beschädigt, ist deshalb keine Lecksicherung möglich. Außerdem lässt sich die Güte der Verklebung nicht kontrollieren, und es ist unklar, wie der Kiel an die Struktur angebunden ist.

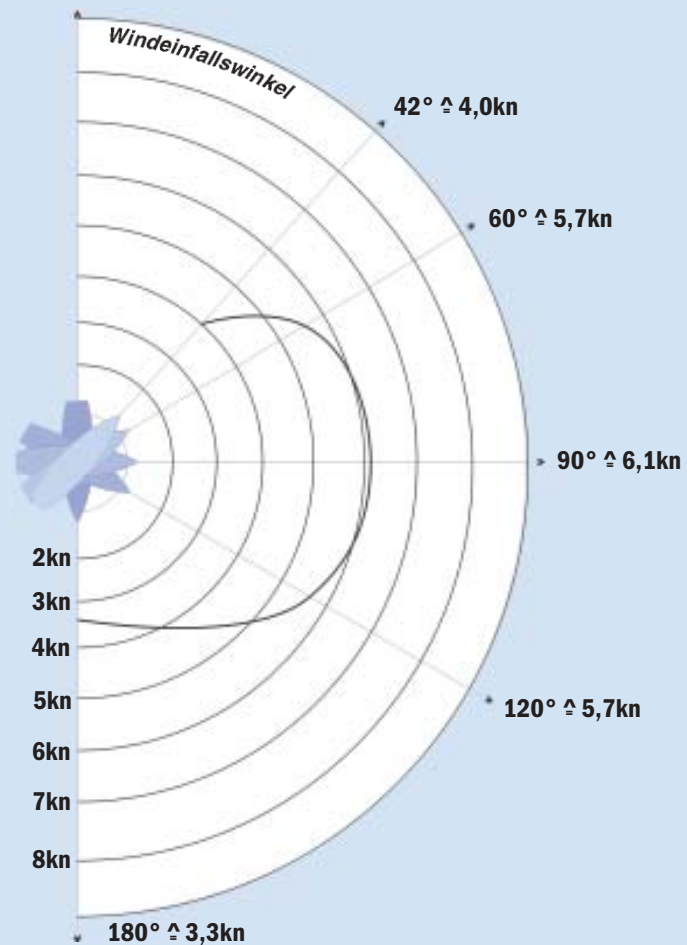
Schon alleine das Aufspüren einer Leckage in der Frischwasserversorgung wird zum Problem, denn die Schläuche und ihre Verbindungen liegen zum Teil unter der Innenschale. Nachträgliches Einziehen von Kabelkanälen oder kleine Umbauarbeiten werden selbst für Fachleute zu einer Herausforderung.

Trotz mehrfacher Nachfrage haben wir leider keinen Laminatplan einsehen können, so dass wir auch keine Einschätzung zur Festigkeit geben können.

Fazit: Die Oceanis 36 CC ist ein Raumschiff. Mit ihrer eher knappen Segelfläche, dem starken Motor und dem geschützten Cockpit ist sie für Segler gedacht, denen es in erster Linie auf Platz, einfache Bedienung und gute Motorleistung ankommt. So gesehen ist sie – auch wegen der umfangreichen Standardausrüstung – sehr preisgünstig.

Die Segelgemeinschaften entsprechen nur dem Durchschnitt anderer Mittelcockpitjachten. Das man beim Am-Wind-Segeln nicht unter dem Vorsegel durchschauen kann und einen toten Winkel von mindestens 30 Grad in Kauf nehmen muss, ist ein schwerer Mangel. Ein größeres Rigg mit mehr Segelfläche und einer hochgeschnittenen Fock würden dem Schiff sicherlich gut tun. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	10 bis 12 Knoten = 3 Beaufort
Wellenhöhe:	0,3 Meter
Besegelung:	Großsegel, Genua 36,0 Quadratmeter

Anmerkung: Leider wurde uns von der Werft weder ein Laminatplan noch eine Hebelarmkurve zur Verfügung gestellt, so dass sich sowohl die Festigkeit als auch die Stabilität nicht hinreichend genau beurteilen ließen.

Preis und Ausstattung (Clipper Ausführung)

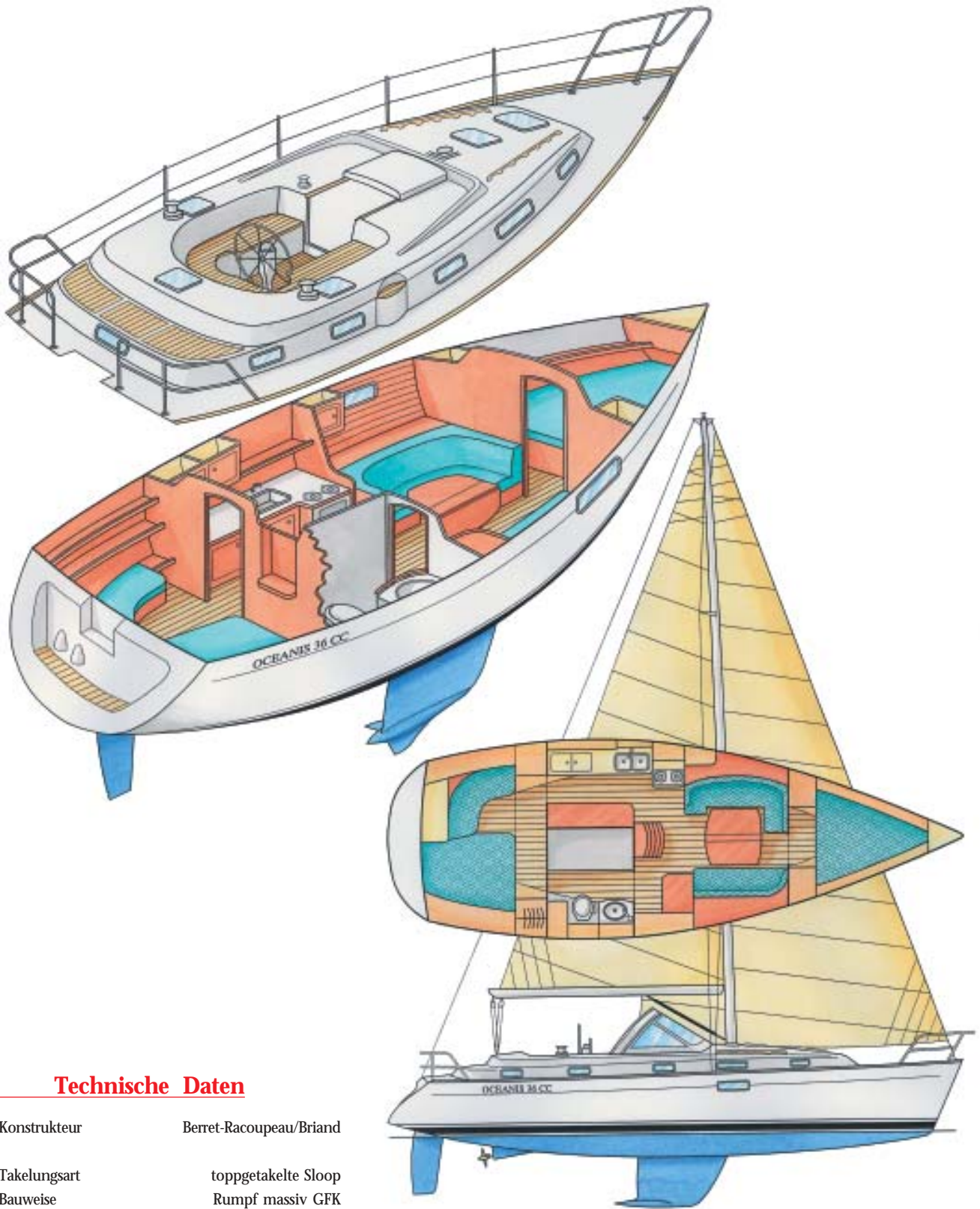
Preis ab Werft DM 223.178,-
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

28-Kilowatt-*Volvo*-Diesel, Starterbatterie, Verbraucherbatterie 124-Amperestunden, Druckwasseranlage, Dusche, Handbrause am Spiegel, Gasherd, Kühlbox, Kühlschranks, elektrische Ankerwinsch, 16-Kilogramm-Anker, zwei Lenzpumpen, Radio-CD-Gerät, Bordgeschirr.

Die gesegelte Ausführung mit Beispiel Windschutzscheibe, Sprayhood, Radar, Instrumentierung, Heizung, Antifouling und UKW-Funk kostet etwa DM 260.000,-

Händler **Berliner Yachthandel**
Tel. 030 - 64 180 210
Fax 030 - 64 180 214



Technische Daten

Konstrukteur	Berret-Racoupeau/Briand		
Takelungsart	toppgetakelte Sloop		
Bauweise	Rumpf massiv GFK Deck Balsa-Sandwich		
Länge über Alles	11,10m	Maschine	Volvo-Diesel 28 Kilowatt
Länge Rumpf	10,80m	Tankkapazität Diesel	110l
Länge Wasserlinie	9,48m	Tankkapazität Wasser	350l
Breite ü.A.	3,80m	Stehhöhe Salon	1,87m
Tiefgang Tiefkiel	1,53m	Stehhöhe WC	1,91m
Verdrängung	6.470kg	Stehhöhe Achterkajüte	1,88m
Ballast	2,100t	Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	6
Ballastanteil	32,5%		
Segelfläche am Wind maximal	58,9m ²	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,45kn
Großsegel	24,2m ²	Längen-/Breitenverhältnis	2,84/1
Genua	34,7m ²	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis (Groß/Fock)	4,12/1
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	14,46m	spez. Segelfläche (Groß/Fock)	9,1m ² /t