



Gelungener Mittelweg mit Spaßpotenzial

Océanis 31

## Océanis 31 und 37

Die größte Werft der Welt hat mit der Océanis 31 und 37 wieder einmal zwei sehr attraktive Fahrtenyachtpakete zusammengeschnürt. Besegelung und Ausbaukonzept beschreiten einen interessanten Mittelweg, der ein breites Einsatzspektrum erschließt, ohne dass der Komfort dabei zu kurz kommt. Ein zeitgemäßes Design, eine „gesunde“ Performance und ein ansprechender Preis runden das Angebot ab. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Christian Kappes)

**E**s geht derzeit recht turbulent zu im Marktsegment der preisgünstigen Großserienyachten mittlerer Länge: Nachdem wir in der Ausgabe 1/08 bereits die Hanse 320 und 350 getestet und eine Ausgabe später die neue Bavaria 34cruiser und 38cruiser vorgestellt hatten, bot sich nun die Gelegenheit, auch die neue Océanis 31 und Océanis 37 von Bénéteau testzusegeln. Die Franzosen, die bereits vor gut einem Jahr bei den größeren Modellen mit der kompletten Neugestaltung ihrer Fahrtenyacht-Range eingesetzt hatten (siehe Testbericht zur Océanis 40

im PALSTEK 4/07), legen nun also sowohl im gut besetzten Mittelfeld als auch in der besonders attraktiven Einsteigerklasse nach.

Schließlich verspricht gerade die Klasse um die 9 Meter Eignerpaa-ren und Fahrtenseglern mit kleiner Crew einen attraktiven Kompromiss zwischen Hochseetauglichkeit und einem gewissen Grundkomfort auf der einen sowie einem dennoch problemlos meisterbaren Handling und einem überschaubaren Investitionsvolumen auf der anderen Seite. In der 11-Meter-Klasse kommen dann bereits gehobene Komforter-

wartungen hinzu – wobei auch hier ein einfaches Handling mit kleiner Crew und ein attraktiver Paketpreis gerade in der Großserie weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Da in beiden Fällen jedoch der zur Verfügung stehende Raum und damit die gestalterischen Möglichkeiten recht eng begrenzt sind, fallen Innovationen und Vergleiche in diesem Segment umso spannender aus. Zumal alle drei der eingangs genannten Werften, die bislang recht ähnliche Zielgruppen anzupeilen schienen, ihrer aktuellen Fahrtenyacht-Generation jeweils weit mehr

als nur ein Facelifting verpasst haben. Vielmehr treten jetzt auch konzeptionelle Unterschiede deutlicher hervor, womit sich die Yachten augenfälliger gegeneinander abgrenzen beziehungsweise klarer am Markt positionieren.

Der direkte Vergleich erscheint dennoch weiterhin legitim, denn abgesehen von den jeweils gleichermaßen angestrebten hohen Stückzahlen spielen sie letztlich auch preislich nach wie vor in einer Liga. So liegt beispielsweise die Océanis 31 mit 72.471 Euro (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) im Grundpreis nur wenig unter der allerdings auch rund 30 Zentimeter längeren Hanse 320 mit 72.530 Euro. Deutlicher fällt die Differenz zur Bavaria 31 aus, die mit einem Grundpreis von 65.900 Euro bei zugleich sehr umfangreicher Standardausstattung zwar merklich günstiger angeboten wird, sich aber immerhin noch in vergleichbarem Rahmen bewegt. Ein ähnliches Bild ergibt sich beim Vergleich der Océanis 37 (Grundpreis: 112.931 Euro) mit der Bavaria 38cruiser und der Hanse 370 (siehe Testbericht im PALSTEK 4-06), wobei hier allerdings auch die Hanse preislich noch unter der Bénéteau bleibt. ▶



Beide Yachten entwickeln mit ihrer konsequent auf Fahrtensegler zugeschnittenen Garderobe eine erstaunliche Segelperformance und lassen sich auch unter anspruchsvolleren Wind- und Seegangsbedingungen problemlos kontrollieren.



Océanis 37



Das Cockpit wurde durchaus ergonomisch gestaltet – der Rudergänger findet in jeder Lage einen komfortablen Sitzplatz und hat Steuerrad sowie Genuawinschen stets im Griff. Mitsegler kommen bei Bedarf mit nach achtern, wo allerdings kein schützendes Süll mehr zur Verfügung steht (Bild: Océanis 31).

Angesichts der unverkennbaren Überschneidungen in Preisniveau und Zielgruppe kommt es also letztlich auf die Unterschiede im Detail sowie die jeweilige Paketgestaltung an – ein näherer Blick lohnt demnach allemal. Zumal die neue Cruiser-Linie von Bénéteau in diesem spannenden Marktsegment durchaus an vorangegangene Erfolgsgeschichten anknüpfen möchte.

### Cooler Optik mit markanter Linienführung

Dass die neuen Océanis-Modelle weiterhin zu einer Familie gehören, offenbart sich bereits auf den ersten Blick – der erste optische Eindruck erinnert unverkennbar an die aktuelle Linienführung der größeren Modelle, obwohl für das Segment unter 40 Fuß ein anderes Designer-Team verantwortlich zeichnet. Hier stammt das Design von der Gruppe Finot/Conq, während die Océanis 40 und 43 in bewährter Zusammenarbeit mit dem Büro Berret-Racoupeau entstanden.

Zwar offenbaren sich bei näherem Hinsehen durchaus auch einige kleinere Differenzen – so weisen die Océanis 31 und 37 zum Beispiel nicht die geschwungenen Aufbauten der größeren „Schwestern“ mit ihren gleichermaßen oval geschwungenen seitlichen Fensterfronten auf – in der Gesamterscheinung strahlen sie aber dennoch einen sehr verwandtschaftlichen Charakter aus.

Im Vergleich zu früheren Modellen sticht vor allem die sehr markante und stringente Linienführung ins Auge, die für ein ebenso elegantes wie zeitgemäßes Erscheinungsbild sorgt. Der steile Steven und der leicht eingefallene Heckspiegel (mit eingelassener Badeplattform) deuten zugleich auf eine „gesunde“ Segelperformance hin.

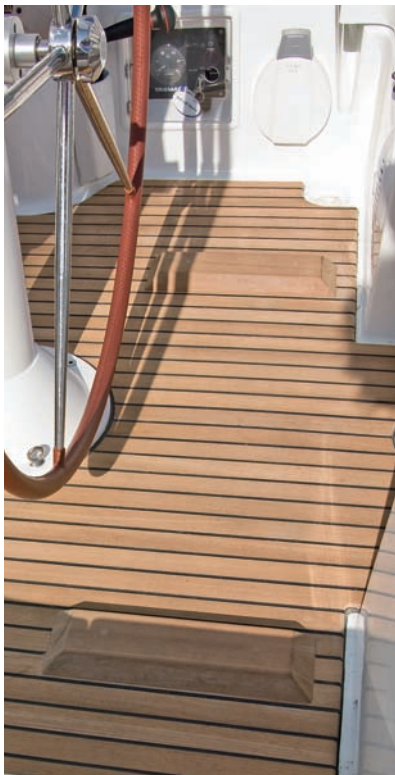
Besonders gelungen erscheint der absolut geradlinige Aufbau mit seinen lang gestreckten trapezförmigen Seitenfenstern. Die getönten Scheiben wirken, als hätte man den Yachten eine Sonnenbrille verpasst – „cool“ wäre wohl der treffende Ausdruck für die vermittelte Ausstrahlung.

Zierkanten an den Seiten unterstreichen die schnittige Optik – die auch durch die unaufdringlichen Teakleisten am Kajütdach nicht beeinträchtigt wird, welche sich erst bei näherem Hinsehen als praktische Handläufe entpuppen. Die seitlichen Zierkanten, die vom Vorschiff über die Oberkante der Seitenfenster bis zum Cockpit verlaufen und dort schließlich in den Süll münden, sorgen für eine durchgehend harmonische Linienführung über die gesamte Schiffslänge – ein simpler und dennoch bemerkenswerter stilistischer Kunstgriff.

### Funktionelles Deckslayout

Die gleichermaßen geradlinigen Cockpitsülls reichen bis zu den Genuawinschen – dahinter eröffnen sich großzügige Steuermannsduchten. Die Genuawinschen wurden in etwa auf Höhe der Steuersäule angeordnet – beide Yachten sind standardmäßig mit einer Radsteuerung ausgestattet – und liegen damit in direkter

Griffweite des Rudergängers. Letzterer findet auf den breiten seitlichen und achteren Duchten in jeder Position einen komfortablen Sitzplatz. Ein hinter der Steuersäule im Cockpitboden eingelassener Teak-Keil (bei der Océanis 37 sind es sogar zwei) gibt auch bei Krängung guten Halt – der Teakbelag am Cockpitboden ist allerdings aufpreispflichtig (Aufpreis: 1.130 Euro bei der 31er und 1.297 Euro bei der 37er). Die Bänke im Cockpit sind bei beiden Yachten bereits serienmäßig teakbelegt. Das lederbezogene Edelstahlrad erscheint mit einem Durchmesser von 90 (Océanis 31) beziehungsweise 100 Zentimetern (Océanis 37) jeweils angemessen dimensioniert – man kann es auch von den seitlichen Duchten noch gut erreichen. Die schlanke Steuersäule, die diesen Namen angesichts ihrer Formgebung auch tatsächlich verdient, wirkt unaufdringlich und präsentiert sich zugleich sehr funktionell: Der kreuzförmige Aufsatz mit dem mittig eingelassenen Kompass bietet ausreichend Platz für Instrumente und nimmt dennoch keinen übermäßigen Cockpitraum in Anspruch. Ganz im Gegenteil: An den Seiten ►



Keile im Cockpitboden geben bei Krängung guten Halt (Océanis 37).

## Das Raymarine Paket des Jahres

# Ready to go

Farb-Plotter, GPS, AIS, UKW in einem Paket.

**2.999 EUR statt 3.650 EUR.**

**Sie sparen 651 EUR!**



1

### RAYSTAR 125 GPS ANTENNE

Positionsgenauigkeit < 3 m. Anschluss an Multifunktionsdisplays und UKW-Anlagen mit DSC

### RAY54E. UKW-ANLAGE DSC-KLASSE D

Sicherheit beruhigt. Direkter Kontakt zu allen Schiffen, die mit UKW ausgerüstet sind. Notfalltaste für digitales Mayday.



2



3



### C70 MULTIFUNKTIONS-DISPLAY

Alle Informationen auf einen Blick. Seekartenplotter, Radar\* und Fischfinder\*\* auf einem gestochen scharfen, sonnenlichttauglichen Display.

\* Radarantenne optional erforderlich  
\*\* Sounder-Modul optional erforderlich.

4



### AIS250 AIS-EMPFÄNGER

Immer auf der sicheren Seite - entdecken Sie Schiffe, ehe Sie NICHT entdeckt werden! AIS-Empfänger\*\*\* mit Multiplexer und Antennenweiche integriert.

\*\*\* Antenne optional erforderlich

# Raymarine®

... world leaders in marine electronics.

Emden 04921-8008-0  
Hamburg 040-237808-0  
Bernau 08051-964248  
eMail info@eissing.com  
www.eissing.com





Interessante Details: 1. sachgerechtes Rettungsinselstaufach mit integrierter Gasflaschenhalterung; 2. außen liegende Püttinge; 3. ausreichend dimensionierter Ankerkasten; 4. Platz zwischen Rumpffenster und Verschalung zur Gardinenführung (sonstiger Nutzen fragwürdig); 5. Cockpittisch mit Steckdose (Océanis 37); 6. Heckspiegelluke in Achterkabine; 7. Achterstagsspanner; 8. ungünstige GPS-Antennenplatzierung; 9. praktische Revisionsklappe am Ruderquadranten; 10. Traveller auf dem Kajütdach; 11. Haltegriffe am Aufbau; 12. formschöne Steuersäule mit ebensolchem Instrumententräger; 13. gut erreichbarer Motor (wobei die Klappe weiter öffnen könnte); 14. leinenverstellbare Holepunkte (aufpreispflichtig).

verbleibt jeweils ausreichend Platz zum „Durchrutschen“, wozu auch der an der Seite schräg montierte Maschinentelegraf beiträgt – eine durchaus pfiffige Lösung.

Letzteres trifft auch auf die auf beiden Yachten komplett anhebbare achtere Cockpitbank an Backbord zu – wodurch sich ein ebenso geräumiges wie sachgerechtes Rettungsinsel-Staufach erschließt. An dieser Stelle ist ferner die Gasflaschenhalterung untergebracht. Der mittlere Teil der achteren Bank lässt sich für den bequemen Durchgang auf die Badeplattform per Gasdruckfeder ebenfalls einfach aufklappen (auf der Océanis 31 ist dieser Durchgang bauartbedingt etwas nach Steuerbord versetzt). An Steuerbord bieten beide Yachten im Achterschiff eine praktische Backskiste.

Die bequemen seitlichen Cockpitbänke mit komfortabler Rückenlehne runden das insgesamt recht gelungene Cockpitdesign ab. Einziges kleines Manko: Die ziemlich schmalen Süllkanten, die bei Krängung keinen sonderlich bequemen Sitzplatz auf der hohen Kante bieten – da bleibt man besser „unten“ sitzen. Dort bietet wiederum analog zum Arbeitsplatz des Steuermanns ein Teak-Keil am Cockpitboden guten Halt. Bei der Océanis 37 kann man sich darüber hinaus am soliden beidseitig abklappbaren Cockpittisch abstützen, der allerdings etwas kurz ausfällt (dafür nimmt er wiederum nur begrenzten Raum im Cockpit ein) – der abnehmbare Holz-Klapptisch auf der Océanis 31 ist aufpreispflichtig

Eine echte Innovation repräsentiert der neuartige Steckschott-Mechanismus auf beiden Yachten: Das transparente Steckschott wird bei Nichtgebrauch einfach unter das Schiebeluk geklappt und mit diesem in das Kajütdach geschoben. Zum Schließen zieht man es unter dem geschlossenen Schiebeluk hervor und lässt es einfach herunterklappen, wobei es über Lager an der Oberkante gehalten wird. Das Schiebeluk lässt sich dennoch auch bei abgeklapptem Steckschott weiterhin öffnen. Eine vollauf überzeugende Lösung, deren ausgeklügelte Mechanik beeindruckt.

Überhaupt bieten beide Yachten unterm Strich ein recht funk- ►

## Nicht mehr Up to Date?

Tauschen Sie bis zum **31. Mai 2008** Ihren alten Raymarine Pathfinder SL/RL Kartenplotter oder Ihr altes SL/RL Radargerät ein und kassieren Sie satte Gutschriften:

Ihre Rückgabe	Ihr Kauf
1 RL- oder SL-Display	1 Display C- oder E-Serie + Radarantenne
<b>Ihre Gutschrift</b>	<b>750 Euro</b>

Ihre Rückgabe	Ihr Kauf
2 RL-Displays	2 Displays E-Serie + Radarantenne
<b>Ihre Gutschrift</b>	<b>1.500 Euro</b>

Alt



Neu



Sparen  
Sie bis zu  
1.500 Euro

Mit dieser einmaligen Umtauschaktion "Alt gegen Neu" starten Sie bestens gerüstet in die neue Saison.

Fragen Sie jetzt Ihren Fachhändler oder direkt bei EISSING nach den genauen Modalitäten. Nur gültig für beschriebene Modelle (siehe Aufstellung unter [www.eissing.com](http://www.eissing.com))

- Nicht mit anderen Rabattaktionen kombinierbar
- Gutschrift erfolgt nach Vorlage der Rechnung + Garantieschein und Rückgabe der Altgeräte

# Raymarine®

...world leaders in marine electronics.

Emden Tel. 0 49 21/80 08-0  
Hamburg Tel. 0 40/23 78 08-0  
Bernau Tel. 0 80 51/96 42 48  
info@eissing.com  
www.eissing.com





**Salon der Océanis 31:** Das Interieur der neuen Cruiser-Modelle von Bénéteau repräsentiert insgesamt einen durchaus schlüssigen Kompromiss aus Funktionalität, Wohnkomfort und zeitgemäßem Design.

tionelles Deckslayout – vom gut erreichbaren Ruderschaft (mit akzeptabler Notpinnenlösung) über die breiten Laufdecks mit abschließender Teakfußreling neben dem Aufbau (bei beiden Yachten Standard; für den optionalen Teakbelag auf den Laufdecks der Océanis 37 wird hin-

gegen ein Aufpreis von 8.449 Euro fällig) bis zum jeweils ordentlich dimensionierten Ankerkasten (das elektrische Spill kostet wiederum 1.975 Euro extra). Verbesserungsfähig gestaltet sich allerdings der Montageort der im Bereich der achteren Sitzducht an

Steuerbord etwas unglücklich positionierten GPS-Antenne – sobald hier jemand Platz nimmt, ist rasch das Fix passé, wie sich im Test auch bestätigte. Diese Variante hatten wir bereits bei der Cyclades 39.3 von Bénéteau moniert (siehe Testbericht im PALSTEK 2/07). Bei den kleineren Océanis-Modellen kommt noch hinzu, dass sich die achteren Duchten aufgrund des bauartbedingt begrenzten Platzes im vorderen Cockpitbereich als Sitzplatz für Mitsegler geradezu anbieten – wobei hier allerdings auch ein schützendes Süll fehlt.



**Salon der Océanis 37:** Der Ausbau gestaltet sich recht ähnlich. Gleiches gilt für die hohe Tageslichtausbeute und die begrenzten Belüftungsmöglichkeiten.

### Tourenseglerfreundliche Segelausstattung

Beide Oceanis-Modelle weisen ein beinahe toppgetakeltes (das Vorstag setzt jeweils nur wenig unter dem Topp an) und zugleich recht breites Rigg mit weit außen am Rumpf ansetzenden Püttingen auf – was einerseits aufwändige Unterzüge unter Deck erspart und dem ▶

# Océanis 31

## Technische Daten

Konstrukteur.....Finot/Conq (Interieur: Nauta Design)  
 CE-Entwurfskategorie .....B (küstenferne Gewässer)  
 Takelungsart.....9/10-Sloop  
 Bauweise.....GFK (Deck: Sandwich)  
 Länge über Alles.....9,66 m  
 Länge Wasserlinie.....8,69 m  
 Breite.....3,39 m  
 Tiefgang Standardkiel \*.....1,80 m  
 Verdrängung.....4.052 kg

Masthöhe (über WL)..... 14,20 m  
 Segelfläche am Wind \*\*.....47,4 m<sup>2</sup>  
 Großsegel Standard.....24,6 m<sup>2</sup>  
 Genua Standard (105 %).....22,8 m<sup>2</sup>

Maschine.....Yanmar Welle 14,7 kW (20 PS)  
 Tankkapazität Diesel.....130 l  
 Tankkapazität Wasser.....130 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon.....2  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....5  
 Stehhöhe im Mittel.....ca. 1,82 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....7,2 kn  
 Längen/Breitenverhältnis.....2,85/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis \*\*.....4,32  
 Spez. Segelfläche \*\*.....11,70 m<sup>2</sup>/t

\* Gusseisen, 1,40 m mit optionalem Flachkiel, \*\* Segelfläche in der Standardversion

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....45°.....6,4 kn  
 Optimale Höhe.....60°.....7,2 kn  
 Aufgeschrickt.....65°.....7,6 kn  
 Halber Wind.....90°.....7,4 kn  
 Raumgang.....120°.....7,4 kn  
 Vorwind (Schmetterling).....180°.....6,1 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 18-20 kn, Wellenhöhe: 1 bis 1,5 m; ab Halbwind gerefft



## Preise und Ausstattung

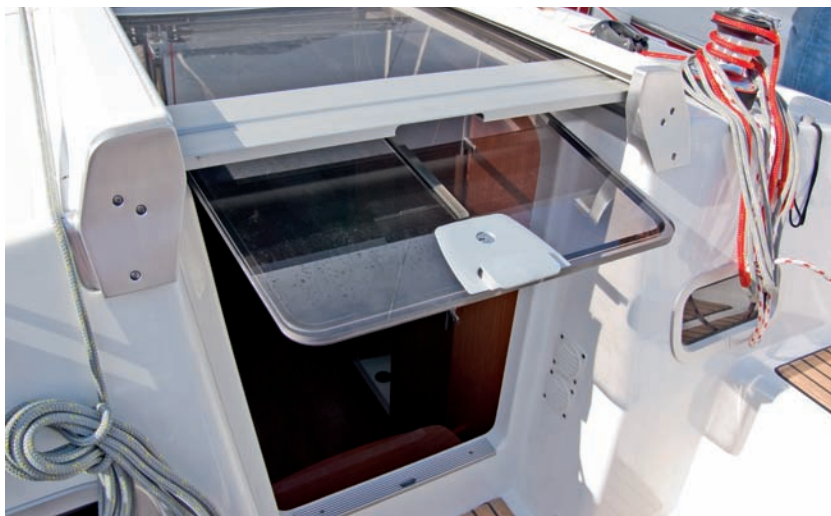
Grundpreis: 72.471 Euro inkl. 19% USt.  
 Darin enthalten unter anderem: Aluminium-Rigg inkl. Baum, Schoten, Fallen und Strecker, Baumkicker, Traveller, Standard-Lattengroßsegel und 105-Prozent-Genua inklusive Rollanlage, Teakbelag auf Cockpitbänken, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwischen (32.2 STC) und eine Arbeitswisch (32.2 STC), Radsteuerung, vier Belegklampen, Maschine mit starrer Welle und Dreiflügel-Festpropeller, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (70 Ah Starter- und 70 Ah Servicebatterie), Positionslaternen, Druckwassersystem, elektrischer Warmwasserbereiter, Innenausbau, Pantry mit Edelstahlspüle, Zwei-Flammen-Gaskocher mit Ofen sowie Kühlschrank (100 Liter), Nasszelle mit Pump-WC und 80 Liter Fäkalientank

## Werft

Chantiers Bénéteau S.A.  
 ZI des Mares, B.P. 66, F-85270 Saint Hilaire des Riez  
 Telefon: 00 33 - 251 - 60 50 00, [www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)



Grafiken: Michael Herrmann



**Bemerkenswerter Mechanismus: Das Steckschott wird unter dem Schiebeluk hervorgeklappt, wo es sich bei Nichtgebrauch wieder sicher verstauen lässt.**

Mastprofil dennoch guten Halt beschert, aber andererseits auch die mögliche Vorsegelfläche reduziert (schon aufgrund der Salinge). So führen beide Yachten als Vorsegel in

der Grundausstattung lediglich eine 105-Prozent-Genua (standardmäßig mit Rollanlage) – mit einer Fläche von 22,8 Quadratmetern bei der Océanis 31 und 32 Quadratmetern

bei der Océanis 37. Hinzu kommt ein Lattengroß (semibatten) mit 24,6 (Océanis 31) beziehungsweise 33 Quadratmetern (Océanis 37) – jeweils serienmäßig mit Lazy-Jacks/-Bag und Einleinenreffsystem (zwei Reffreihen).

Zieht man auch hier den direkten Vergleich zu den vorgenannten Wettbewerbern heran, scheinen die neuen Bénéteau-Cruiser ebenfalls eine Art Mittelweg zu beschreiten – zwischen der klassischen Bavaria-Standardkombination aus 140-Prozent-Rollgenua und Lattengroßsegel sowie der von Hanse serienmäßig gelieferten Selbstwende-Rollfock. In puncto Vorsegelfläche positionieren sie sich damit sozusagen zwischen zwei Extremen, womit sie allerdings auch ein vergleichsweise breites Windstärkenspektrum abdecken – das zudem in einem besonders tourenseglerfreundlichen Bereich angesiedelt ist. So dürfte sich im Vergleich zu einer 140-Prozent-Genua bei frischer Brise das Reffen spürbar länger hi-

## Océanis 37

Konstrukteur .....Finot/Conq (Interieur: Nauta Design)  
 CE-Entwurfskategorie .....A (Hochsee)  
 Takelungsart.....9/10-Sloop  
 Bauweise .....GFK (Deck: Sandwich)  
 Länge über Alles ..... 11,47 m  
 Länge Wasserlinie ..... 10,40 m  
 Breite ..... 3,91 m  
 Tiefgang Standardkiel \* ..... 1,90 m  
 Verdrängung ..... 6.354 kg

Masthöhe (über WL) ..... 16,70 m  
 Segelfläche am Wind \*\* ..... 65 m<sup>2</sup>  
 Großsegel Standard ..... 33 m<sup>2</sup>  
 Genua Standard (105 %) ..... 32 m<sup>2</sup>

Maschine .....Yanmar Welle 22 kW (30 PS)  
 Tankkapazität Diesel ..... 130 l  
 Tankkapazität Wasser ..... 336 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon \*\*\* ..... 3  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon \*\*\* ..... 7

Theor. Rumpfgeschwindigkeit ..... 7,8 kn  
 Längen/Breitenverhältnis ..... 2,93/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis \*\* ..... 4,35  
 Spez. Segelfläche \*\* ..... 10,23 m<sup>2</sup>/t

Grundpreis ab Werft (inkl. 19 % USt.) ..... 112.931 Euro

\* Gusseisen, 1,40 m mit optionalem Flachkiel, \*\* Segelfläche in der Standardversion, \*\*\* in der getesteten Drei-Kabinen-Version (optional auch mit zwei Kabinen und großer Backskiste erhältlich)



Grafiken: Michael Herrmann

Größte Höhe ..... 43° ..... 6,7 kn  
 Optimale Höhe ..... 70° ..... 7,1 kn  
 Halber Wind ..... 90° ..... 6,8 kn  
 Raumgang ..... 140° ..... 7,1 kn  
 Unter Gennaker ..... 130° ..... 9,0 kn

(Testbedingungen identisch mit Océanis 31)



**Gehobener Wohnkomfort: Schreib- beziehungsweise Frisiertisch in der Eignerkabine, komfortabel gestaltete Nasszelle, geräumiger Frontlader-Kühlschrank in der Pantry (jeweils Océanis 37).**

nauszögern lassen (beziehungsweise das Vorsegel länger effektiv nutzen lassen, da es weiterhin ungerafft gefahren werden kann) – während man bei schwächeren Winden im Gegensatz zu einer standardmäßigen Selbstwendefock nicht gleich auf einen Gennaker umsteigen muss,

um einen soliden Vortrieb zu gewährleisten. Bei den Trimmeinrichtungen geht man bei Bénétéau derweil bewährte Wege: Die Großschot wird weiterhin über einen akzeptabel dimensionierten Traveller auf dem Kajütdach auf eine Arbeitswisch (32.2 STC)

mit vorgelagerter Fallenstopperbank an Backbord neben dem Niedergang geführt. Zum Trimmen des Großsegels bedarf es dementsprechend stets eines zweiten Mitseglers, will man den Steuerstand nicht verlassen. Hinzu kommt bei dieser Schotführung ein nicht ganz optimaler ►

## Nicht alle Rettungsinseln sind gleich : die Unterschiede können Ihr Leben retten !



Getestet von **YACHTING** :  
MONTHLY

„ Die Versuchung ist da, ein preiswertes Produkt zu kaufen, wie gewisse chinesische Modelle auf dem Markt. Widerstehen Sie ihr. Wenn Sie Ihre Rettungsinsel aktivieren müssen, ist Ihr Leben schon in Gefahr“.

[www.plastimo.de](http://www.plastimo.de)

© Graham Stock - Yachting Monthly

Vergleichen Sie gründlich, bevor Sie sich für eine Rettungsinsel entscheiden :

- ✓ Patentierter, servounterstützter Auslösemechanismus für ein leichtes und schnelleres Aktivieren der Rettungsinsel.
- ✓ Exklusives, einzigartiges Doppelschalen-Luftkammer-System für größtmöglichen Schutz gegen äußere Beschädigungen.
- ✓ Die Vakuumasche, von Plastimo erfunden, zum optimalen Schutz der gepackten Insel in der Tasche oder im Container.
- ✓ Weit um sichtbares Rettungsinseldach für noch schnellere Ortung.
- ✓ Große Keterschutzsäcke sorgen für hohe Stabilität auf dem Wasser.
- ✓ Komplette Sicherheitsausrüstung.
- ✓ Über 40 Jahre Erfahrung in der Herstellung von Sicherheitsausrüstung und Rettungsinseln.
- ✓ 12 Jahre Garantie\* und ein weltweites Netz von geschulten Wartungsstationen.

**PLASTIMO**  
a navimo group company

sales.international@plastimo.fr - Tel. +33 (0) 297 87 36 11 / 36 13

\* wenn die Insel in einem Wartungsintervall von 3 Jahren von einer Plastimo autorisierten Wartungsstation gewartet wurde.

© PUBLICIS ACTIV 80104

Holepunkt. Dafür erleichtert das nur wenig überlappende Vorsegel das Wenden – zumal sich die Genuawinschen (32.2 STC auf der Océanis 31 und 44.2 STC auf der Océanis 37) auf den Stüls sehr effektiv nutzen lassen (sie sind vom Steuermann problemlos erreichbar; ein Trimmer kann gegebenenfalls auch hinter ihnen auf den großzügigen Duchten Platz nehmen).

Eine zweite Arbeitswinch auf dem Kajütdach ist hingegen ebenso wie eine Leinenverstellung für die Genua-Holepunkte lediglich gegen Aufpreis zu haben. Gleiches gilt für die beidseitigen Achterstag-Spannrädchen mit ihren abklappbaren Metallgriffen. Eine hübsche, aber auch etwas anachronistisch anmutende Lösung – durch das geteilte Achterstag wird aber immerhin der Rudergänger nicht behindert. Baumkicker mit Talje und Unterliekstrecker gehören wiederum zur Grundausstattung.

Wer seine Yacht jederzeit komplett komfortabel aus dem Cockpit bedienen können möchte, dem empfiehlt es sich, die vorgenannten Extras gleich von vornherein mitzuordern. Einiges davon ist im sogenannten „Easy Sail Paket“ enthalten, das mit einem Aufpreis von 2.784 Euro zu Buche schlägt. Es umfasst unter anderem die leinenverstellbaren Holepunkte, Achterstagspanner, Rollen mit Klemmen für die Genuaschot (beispielsweise zum Belegen beim Segeln unter Gennaker), Speedgrip-



**Die Pantry bietet alles, was das Smutje-Herz begehrt. Seegerrecht: die nahe der Mittschiffslinie angeordnete Doppelspüle.**

Winskurbeln von Harken, einen zusätzlichen Winskurbelköcher (einer ist bereits in der Grundausstattung enthalten) sowie Windfäden in Groß und Genua.

### Solide Grundkonstruktion mit zeitgemäßen Attributen

Bei den inneren Werten folgt Bénétreau konsequent bewährten Tugenden: Die Rumpfe der Océanis

31 und 37 werden jeweils aus GFK-Massivlaminat gefertigt – mit strukturellen Verstärkungen an besonders beanspruchten Stellen wie Kiel, Ruder und Püttingen. Die Bodengruppe liefert als flächige Innenschale eine glatte, pflegeleichte Bilge und übernimmt gleichzeitig strukturelle Funktionen, indem sie die Kräfte von Kiel, Rigg und Ruder aufnimmt und verteilt.

Das Deck entsteht hingegen in Sandwichbauweise mit einem Balsaholzkern, was neben einer guten Isolierung für eine hohe Festigkeit bei vergleichsweise geringem Gewicht sorgen soll. Auffallend ist das saubere Finish im Deckenbereich. Die Decksoberflächen sind in den Arbeitsbereichen mit einem eingetragenen Antirutschbelag versehen. Rumpf und Deck werden miteinander verschraubt und verklebt.

Beide Yachten verfügen über einen Gusseisenkiel – mit einem Tiefgang von 1,80 Meter bei der Océanis 31 und 1,90 Meter bei der Océanis 37. Alternativ ist gegen Aufpreis jeweils auch eine Flachkielversion mit 1,30 Meter beziehungsweise 1,40 Meter Tiefgang erhältlich. Die Rumpfanbindung macht bei beiden Modellen einen soliden Eindruck.

Die „Papierform“ in Sachen Rigg- und Rumpfkonzepkt deutet damit auf grundsolide Cruiser hin, die zwar



**Im Vorschiff bietet die Océanis 37 eine Eignerzimmer, die diesen Namen voll auf verdient hat – bei der kleinen „Schwester“ gestalten sich die Verhältnisse hier hingegen etwas beengter.**

nicht unbedingt für die Regattabahn konzipiert wurden, dafür aber auf See bei unterschiedlichsten Bedingungen ein effektives und sicheres Fortkommen ermöglichen. Wir sind gespannt, ob sich diese Einschätzung auch im Praxistest bestätigt.

### Beachtliche Segelperformance – insbesondere bei der kleinen Schwester

Der Probeschlag mit den beiden Yachten erfolgt an der Côte d'Azur vor Monaco, wo am Testtag ein frischer Wind mit einer Geschwindigkeit von 18 bis 20 Knoten (5 Beaufort) weht – der in Böen mitunter auch Starkwindniveau erreicht (6 Beaufort). Hinzu kommt ein ganz ordentlicher Seegang mit teilweise recht steilen Wellen mit einer Höhe bis zu 1,5 Meter. Kurzum: Perfekte Rahmenbedingungen, um den neuen Océanis-Modellen einmal eingehend auf den Zahn zu fühlen – und zu prüfen, wie sie sich gerade unter etwas raueren Bedingungen handhaben lassen.

Wir starten mit der Océanis 37, die auf dem anfänglichen Halbwindkurs unter Standardbesegelung 6,8 Knoten läuft – ein durchaus solider Wert angesichts des Seegangs, der regelmäßige Steuerkorrekturen erforderlich macht. Letzteres allerdings vor allem aufgrund der in unmittelbarer Küstennähe vorherrschenden Kreuzseen, denn die Bénétiau zeigt sich von der Wellenhöhe weitgehend unbeeindruckt. Sie lässt sich gut auf Kurs halten und folgt brav sowie angenehm direkt jedem Steuerbefehl. Auf raumem Kurs wagen wir sogar, den optionalen Gennaker zu setzen, unter dem die Océanis rasch auf stolze 9 Knoten beschleunigt. Mit Standardbesegelung hatten wir auf rund 140 Grad zum Wind 7,1 Knoten gemessen. Zum Anluven wechseln wir angesichts der vorherrschenden Windgeschwindigkeiten wieder auf die 105-Prozent-Genua. Mit ihr läuft die Yacht auf maximaler Höhe immerhin noch 6,7 Knoten – bei etwa 43 Grad zum Wind, was gleichzeitig auf einen für diesen Bootstyp hervorragenden Wendewinkel hindeutet. Etwas tiefer mit geschrickten Schoten und entsprechend reduzierter Lage klettert die Geschwindigkeit auf ▶

# SCHLAFEN WIE AUF WOLKEN

Ihr Spezialist für maßgefertigte Schlafsysteme in Booten & Yachten.



Die Kaltschaummatratze galaktika.  
Für jede Bettform. Für jeden Anspruch. Maßgefertigt.



### galaktika TRAVEL comfort

- Multikomfortauflage für Segelboote
- Größen: 90/200cm und 100/200cm
- Preis: ~~499,- EUR~~ jetzt nur 299,- EUR

Weitere Angebote unter  
[www.schlafsysteme24.de](http://www.schlafsysteme24.de)

Emotion.ag

**BB WALDER**

BB WALDER GmbH · Marktstraße 4-8 · D-56068 Koblenz  
Tel.: +49 (0) 2 61/9 63 40 55 · [www.schlafsysteme24.de](http://www.schlafsysteme24.de)

# WETTER INFOBOX

Stecken Sie das Wetter in die Tasche!

Optimale Lösungen für: **SEEWETTER**

**BAROGRAPH**

**NAVTEX**

...jetzt auch europaweit!



ab  
**199,90 €**



Erhältlich im gut sortierten Fachhandel oder direkt bei:

**MÖRER**  
SCHIFFSELEKTRONIK

Bäckerstr. 18 · 21244 Buchholz i.d.N.  
Tel. 04181/97483 o. 97583 · Fax 04181/98386  
[info@moerer.de](mailto:info@moerer.de) · [www.wetterinfobox.com](http://www.wetterinfobox.com)

7,1 Knoten. Auf den Punkt gebracht: In Sachen Geschwindigkeitspotenzial muss sich die Océanis 37 wahrlich nicht verstecken.

Noch mehr hat uns allerdings die Segelperformance der kleineren Schwester beeindruckt. Denn auch sie ließ sich von den rauen Rahmenbedingungen überhaupt nicht beirren – ganz im Gegenteil: Geradezu mühelos pflügt sie mit ihrem steilen Steven durch die steile See und lässt sich dabei jederzeit problemlos mit einer Hand am Ruder kontrollieren. Auch hier probieren

dabei nie einen kritischen Bereich – das breite Heck scheint für eine ausreichende Formstabilität zu sorgen, ohne jedoch die Yacht auf Amwindkursen auszuhebeln, was für das Designkonzept der Konstrukteure von Finot/Conq spricht.

Da wir allerdings mitunter zugegeben bereits ziemlich beherzt gegensteuern müssen und auch schon die ersten Sonnenschüsse erleben, entschließen wir uns für die weitere Testfahrt zum Stecken eines Reffs. Eine gute Entscheidung, die uns die Océanis 31 sogleich mit dem Top-Speed des

Windspektrum auslegte Segel- und Riggkonzept zahlt sich unter den Testbedingungen rundherum aus. Auch die Bedienung der Segeleinrichtungen bereitet in der Praxis keine Probleme – wobei allerdings beide Testyachten mit dem „Easy Sail Paket“ ausgestattet sind.

Unter Maschine ergibt sich ein analoges Bild: Beide Yachten drehen problemlos auf engem Raum und weisen recht kurze Stoppstrecken auf, sodass sich auch Hafenanöver einfach meistern lassen. Der Schalldruck unter Deck bleibt in Marschfahrt auf der Océanis 37 in moderatem Rahmen: Hier messen wir 71 Dezibel im Salon, 74 Dezibel in der Achterkabine und 63,5 Dezibel in der Vorschiffkammer. Auf der Océanis 31 geht es mit 73,5 Dezibel im Salon, 70,5 Dezibel im Vorschiff und 76 Dezibel achtern etwas lauter zu.

### Ansprechendes Ausbaukonzept

Unter Deck haben die Stylisten des Büros Nauta Design auf beiden Yachten ein schnörkelloses, aber durchaus ansprechendes und zudem zeitgemäß erscheinendes Ambiente geschaffen. Die schlichten, in ihrer dunklen Tönung aber nicht uneleganten Holzoberflächen mit ihren akzentuierenden Abschlussleisten knüpfen an die klare äußere Linienführung an. Die glatten Oberflächen mögen manchem vielleicht etwas steril erscheinen – fallen dafür aber sehr pflegeleicht aus. Gleiches gilt für den außerdem leicht aufnehmbaren Laminatboden. Decksluken und Seitenfenster lassen ferner viel Licht in den Innenraum – ausbaufähig gestalten sich allerdings die begrenzten Lüftungsmöglichkeiten. Dafür finden sich vielfältige praktische Staumöglichkeiten. Diese sowie die zumindest an neuralgischen Stellen vorhandenen Griff- und Schlingerleisten (Letztere finden sich sogar in den Schränken) lassen das Ganze zugleich seegerecht erscheinen. Die Raumaufteilung gestaltet sich derweil eher konventionell – Besonderheiten finden sich aber im Detail. Auf beiden Yachten wurde unmittelbar neben dem Niedergang an Backbord eine L-förmige Pantry eingebaut, die jeweils standardmäßig



**Dafür kann die Océanis 31 mit ihrer quer eingebauten Achterkoje auftrumpfen, die wohl viele Eigner dementsprechend bevorzugen werden.**

wir es unter analogen Wind- und Seegangsbedingungen zunächst sogar ungereift – wobei sich die Standardbesegelung bei solchen Windgeschwindigkeiten zugegeben als grenzwertig erweist. Aber immerhin bleibt das Ganze noch handelbar, was mit einer weit überlappenden Genua I wahrscheinlich nicht mehr der Fall wäre. Die maximale Höhe am Wind ermitteln wir ungereift bei ebenfalls etwa 45 Grad zum Wind, wobei die Yacht lockere 6,4 Knoten läuft. Etwas tiefer bringt sie es bei rund 60 Grad zum Wind mit 7,2 Knoten sogar auf Rumpfgeschwindigkeit. Die Krängung erreicht

Tages dankt – den wir mit 7,6 Knoten bei leicht geschrickten Schoten auf einem komfortablen Cruiser-Kurs mit etwa 65 Grad zum Wind messen. Auf Halbwindkurs läuft die Yacht ebenso wie auf Raumschotskurs unbeirrte 7,4 Knoten. Platt vor dem Laken kommen wir selbst ohne Vorwindsegel im Schmetterlingskurs noch auf 6,1 Knoten.

Zusammengefasst erweisen sich beide Yachten im Praxistest unter Segeln als rundherum seetaugliche und jederzeit gut kontrollierbare Fahrtenschiffe mit beinahe schon überraschend ambitionierter Segelperformance. Das auf ein breites

einen Gasherd mit Ofen, einen elektrischen Kühlschrank (mit Frontbeschickung und einem Volumen von 100 beziehungsweise 110 Litern), eine Niro-Doppelspüle sowie ausreichende Staumöglichkeiten und eine großzügige Arbeitsfläche bietet. Pfiffig: Die jeweils nahe der Schiffsmitte platzierte Doppelspüle, die dadurch auch bei Krängung und Schlingern voll einsatzbereit bleibt.

An der gegenüberliegenden Navigation sitzt man auf beiden Yachten gegen die Fahrtrichtung auf dem hinteren Ende des Salonsofas, was mit Blick auf die Nutzung auf hoher See keine Ideallösung darstellt. Auf einen „vollwertigen“ Navigationsbereich wurde auf beiden Yachten zugunsten der zwischen Navigation und Achterschiff eingebauten und recht komfortabel gestalteten Nasszelle verzichtet (der Kartentisch hängt quasi an der Wand zur Nasszelle) – eine durchaus Bénéteau-typische Variante, die man auch bereits von älteren und sogar deutlich größeren Modellen kennt. Ansonsten lässt der Navi-Bereich zumindest auf der Océanis 37 in Größe und Ausstattung nichts zu wünschen übrig – auf der Océanis 31 fällt hingegen der Kartentisch recht klein aus. Für eine alternative Nutzung des Salontisches zur Kartenarbeit fehlt es dort allerdings wiederum an entsprechenden Schlingerleisten (die der Kartentisch immerhin aufweist). Auch die Staumöglichkeiten im Navi-Bereich sowie der zur Verfügung stehende



Die Navigation ist Océanis-typisch hinter der Nasszelle angeordnet. Man sitzt entgegen der Fahrtrichtung auf dem hinteren Ende des Salonsofas.



## Dr. Meeno Schrader

# GRIB-View 2

**die ultimative Wettersoftware**

» *Cruising* für alle Wassersportler  
» *Racing* für Regattasegler die gewinnen wollen

- mittlere Windrichtung
- mittlere Windgeschwindigkeit
- Böenpotential
- Luftdruck einschließlich Isobaren
- Wetter
- Temperatur
- Strömung
- Wellenrichtung
- Wellenperiode

kinderleicht zu bedienen  
und doch detailliert  
- typisch WetterWelt

Software und GRIB-Daten  
WetterWelt GmbH, Kiel  
mail@wetterwelt.de  
www.wetterwelt.de

## Neuheiten 2008

### Pro Combi Q - 3 in 1

**Wechselrichter + Batterie Ladegerät  
+ automatischer 230V Umschalter  
+ Fernbedienung**

- modifizierter Sinus
- hohe Überlast (4500VA / 7500VA)
- IUoUo Batterieladung
- 8 Batterietypen einstellbar
- Leistungsfaktor > 0,9
- viele Schutzfunktionen
- 185x180x430mm - 20kg

12V 40A & 230V 1600W	€ 646,40
12V 50A & 230V 2500W	€ 804,30
24V 20A & 230V 1600W	€ 685,10
24V 25A & 230V 2500W	€ 878,70

### Pro Split R (0,0V)

**Ladestromverteiler mit 0,0V  
Spannungsabfall (auch bei hoher Last)**

- 1 oder 2 Lichtmaschinen-Eingänge
- 2, 3 oder 4 Batterieausgänge
- von 60A bis 230A Leistung
- Überspannungs-/Batterieschutz
- Ladungs-Ausgleichschutz
- wasserdicht nach IP66
- Spannung an B+ der Lichtmaschine (funktioniert auch mit allen Limas, welche eine Spannung an B+ benötigen)
- Softwaregesteuerte Ladungsverteilung
- Mitbewerber Produkte haben einen hohen Spannungsverlust bei hohen Strömen (ca. 0,6V), auch wenn mit "kein Spannungsverlust" geworben wird.

STERLING POWER PRODUCTS LTD.

Informationen und Fachhandelsnachweis:  
Herman Gotthardt GmbH, Hamburg, Tel: 040 / 8515050  
[www.german.sterling-power.com](http://www.german.sterling-power.com)

Platz für etwaige Einbauminstrumente gestalten sich auf der Océanis 31 begrenzt.

Die Messe fällt auf beiden Yachten wiederum recht komfortabel aus. Die Salonsofas lassen sich jeweils zumindest auf einer Seite auch als Seekojen nutzen: So ergibt sich auf der Océanis 37 eine 2,06 Meter lange und 0,57 Meter breite Liegefläche auf dem etwas großzügigeren, U-förmigen Backbordsofa, während an Steuerbord lediglich ein 1,70 Meter langes Sofa zur Verfügung steht (bei einer Breite zwischen 0,71 und 0,53 Meter) – jeweils bezogen auf die getestete Dreikabinen-Version. Auf der Océanis 31 steht einer Nutzung der Salonkoje bei einer Länge von rund 1,95 Meter und vergleichbarer Breite ebenfalls nichts entgegen.

Bei den Abmessungen der Achterkoje liegt die kleine „Schwester“ sogar vorn: Diese bietet hier mit einer maximalen Länge von 2,18 Metern (verjüngend auf 1,83 Meter) und einer Breite zwischen 1,68 und 2,02 Metern (im vorderen Bereich) geradezu fürstliche Abmessungen – insbesondere unter Berücksichtigung der Bootsgröße. Der Clou liegt in der Anordnung quer zur Mittschiffslinie, die allerdings wiederum auf Kosten des Volumens der Backskiste an Steuerbord geht. Die Océanis 37 stellt in der getesteten Dreikabinen-Version in beiden Achterkajüten jeweils eine 1,98 Meter lange Koje zur Verfügung – mit einer größten Breite von 1,58 Meter an Backbord (verjüngend auf 1,21 Meter) beziehungsweise von 1,55 Meter an Steuerbord (verjüngend auf 1,23 Meter). Damit kann sie sich in ihrer Größenklasse ebenfalls durchaus sehen lassen – wobei allerdings der Stauraum in den recht flachen achteren Backskisten nicht allzu üppig ausfällt (dafür ist er in den Kabinen ausreichend vorhanden). Ein feines Detail bildet die Verbindung



**Mit ihrer neuen, ebenso markanten wie eleganten Linienführung brauchen sich die Océanis-Modelle in keinem Hafen zu verstecken.**

zum Bullauge im Heckspiegel in der Achterkammer an Backbord.

Im Vorschiff weisen beide Yachten eine klassische Dreieckskoje auf. Sie bietet auf der Océanis 37 eine größte Länge von 2,14 Meter – bei einer Breite von 1,77, die sich im Bugraum auf 0,43 Meter zuspitzt. Hinzu kommt eine durchdacht konzipierte Einrichtung, die den Erwartungen an

eine Eignerkoje voll auf gerecht wird – mit zahlreichen Schränken und Schapps sowie einer Kommode und einem Frisier- beziehungsweise Schreibtisch. Auf der Océanis 31 beträgt die maximale Kojenlänge 2,07 Meter – in ausgebautem Zustand – bei einer Breite zwischen 1,45 Meter und 0,32 Meter. Kurzum: Hier geht es im Vorschiff schon etwas enger zu, sodass mancher wohl die Achterkabinen als Eignerzimmer vorziehen dürfte.

Die Stehhöhen gehen bei beiden Yachten in Ordnung: Auf der Océanis 37 haben wir 1,95 im Salon sowie jeweils 1,90 Meter im Vor- und Achterschiff gemessen – auf der Océanis 31 sind es 1,82 Meter im Vor- und Achterschiff sowie 1,80 Meter im

Salon (weniger dürfte es hier aber auch nicht sein).

Legt man erneut den Vergleich mit den vorgenannten Wettbewerbern an, ließe sich auch hinsichtlich des Ausbaukonzeptes der Océanis-Modelle eine Art Mittelweg skizzieren. Beispielhaft zeigt sich dies anhand der Gestaltung der Navigation: Während ihr bei Bénéteau offensichtlich kein



**Kleines Manko im ansonsten gelungenen Deckslayout: Es findet sich kein ordentlicher Sitzplatz auf der hohen Kante.**

so großer Stellenwert eingeräumt wird wie bei Bavaria – wo sich selbst auf den kleineren Modellen durchgängig weiterhin ein vollwertiger und uneingeschränkt nutzbarer sowie seegerecht gestalteter Navigationsbereich findet – beschränkt man sich aber auch nicht bloß auf eine nur noch angedeutete Naviecke, wie sie sich bei Hanse findet. Kurzum: Bei Bénétteau will man offenbar durchaus gewisse Funktionsattribute bieten, ohne jedoch beim Komfort spürbare Abstriche machen zu müssen, indem man beispielsweise die Nasszelle verkleinert oder verlegt und damit Kabinen-, Kojen- oder Stauraum einbüßt (auch wenn ich persönlich nach mittlerweile sicher mehreren tausend Seemeilen an entsprechenden Navi-Plätzen ohne Rückenlehne und Abstützmöglichkeit den Komfortbegriff durchaus etwas weiter fassen würde, zumal wenn es um etwas längere Törns geht – aber hier hat wohl jeder Segler seine eigenen Präferenzen). Ein ähnliches Bild ergibt sich mit Blick auf weitere Funktionalitätsattribute wie beispielsweise seegerechte Staumöglichkeiten sowie Haltegriffe und Schlingerleisten. Bei Bénétteau hat man sich offenbar intensive Gedanken darüber gemacht, wo diese weiterhin unverzichtbar sind und wo man zugunsten der Optik oder des Komforts gegebenenfalls auch einmal andere Wege gehen kann (Stichwort Salontisch beispielsweise). Das Ergebnis ist ein Ausbau, der einerseits ein durchaus modernes und komfortorientiertes Ambiente vermittelt, aber dennoch nicht die Seetauglichkeit des Ganzen grundlegend in Frage stellt. Oder einfacher ausgedrückt: Ein Interieur, das sich im Hafen wie auf See gleichermaßen bewähren soll. Und so wird das rein funktionell Relevante lediglich etwas in den Hintergrund gesetzt – wie eben beispielsweise die Navigation – ohne es eben gleich komplett zu hinterfragen. Überschaubar bleiben derweil die Variationsmöglichkeiten: Die Océanis 31 ist derzeit ausschließlich in der Zwei-Kabinen-Version erhältlich – bei der Océanis 37 steht neben der getesteten Drei-Kabinen-Version auch eine Zwei-Kabinen-Variante zur Auswahl. Außerdem wäre noch zu ergänzen, dass einige Ausstattungs-

elemente der beiden Testyachten zur aufpreispflichtigen „Exklusiv-Version“ gehören. Die handwerkliche Verarbeitung geht derweil insgesamt in Ordnung – sofern man über das eine oder andere Spaltmaß hinwegsieht. Mit solchen Dingen muss man in der Großserienfertigung wohl einfach leben – ebenso wie mit kleinen Nachlässigkeiten, wie beispielsweise der auf der getesteten Océanis 37 nicht ausgespritzten Fuge zwischen Schottführung und Niedergang, in der sich schnell mal etwas verhaken kann. Auf der kleinen „Schwester“ war diese hingegen mit Dichtmasse versiegelt. Fraglich bleibt auch der Sinn des großen Abstands zwischen Rumpffenster und Innenverkleidung – eigentlich ein unnötiger „Staubfänger“. Alles in allem aber lediglich Kleinigkeiten, die sich als Kritikpunkte anführen ließen.

## Fazit

Bénétteau legt mit der Océanis 31 und 37 wieder einmal zwei rundherum wettbewerbsfähige Pakete vor, die ebenso geschickt wie konsequent auf die Zielgruppe Fahrtensegler und eine entsprechende Eigernklientel abgestimmt wurden. Sowohl in Sachen Besegelung als auch im Ausbaurkonzept beschreiten sie jeweils einen schlüssig auf die Anforderungen dieser Zielgruppe zugeschnittenen Mittelweg. Warum auch nicht? Schließlich muss Bénétteau mit seiner Cruiser-Range nicht unbedingt gleichermaßen auch noch andere Bedürfnisse mit befriedigen: Hat man doch beispielsweise für regattaambitionierte Segler noch die First-Modelle im Angebot und mit der Cyclades-Reihe ebenso eine Art „Special Offer“ für den Chartermarkt in petto. Letzterer Umstand könnte denn auch mit zur durchaus selbstbewussten Preisgestaltung beigetragen haben, die immerhin zumindest spürbar über der Konkurrenz aus Giebelstadt liegt (zumal unter Berücksichtigung der jeweiligen Grundausstattung). Dafür erhält man allerdings auch solide Cruiser mit vielfältigem Einsatzspektrum in zeitgemäßem Design – wer so etwas sucht, sollte auf jeden Fall mal einen Blick riskieren. ■



## aqua signal Unterwasserstrahler

DarLaLed<sup>1)</sup>, DebbiLed<sup>2)</sup>, DoriLed<sup>3)</sup>

- Drei verschiedene Varianten für romantische und stimmungsvolle Unterwasserbeleuchtung.
- Strahlkraft mit Reichweiten bis 25 Meter garantieren eine gute Sicht für sichere Hafenmanöver.
- Wartungsfreie Leuchten mit Anti-Beschlag-System.
- Professionelle Dichttechnologie gegen Eindringen von Wasser in das Boot, auch bei beschädigter Glasscheibe.



[www.aquasignal.de](http://www.aquasignal.de)