



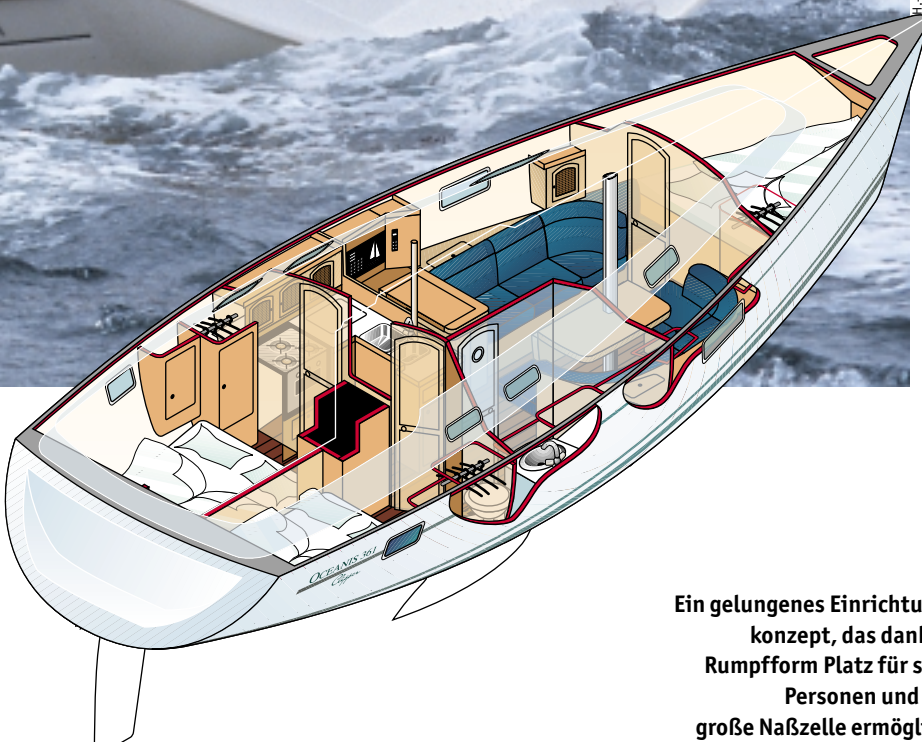
Breiter Brocken von Bénéteau

*Gute Segeleigenschaften und ein sehr großzügiges Raumangebot – moderne Segelyachten sollen beides bieten. Auch die neue **OCÉANIS 361** aus der weltgrößten Werft strebt dieses hohe Ziel an. Wo liegen die Kompromisse?*

Die große Breite schafft viel Platz an und unter Deck sowie eine gute Formstabilität, bringt aber auch die Neigung zum Durchluven bei übergroßen Krängungswinkeln.



H.-G. Kiesel; Zeichnung: A. Hoppenhaus



Ein gelungenes Einrichtungskonzept, das dank der Rumpfform Platz für sechs Personen und eine große Naßzelle ermöglicht.

Aus den Typen Océanis 350 und 351 wurde vom französischen Designerduo Berret/Racoupeau die etwas größere Océanis 361 entwickelt. Ein reinrassiges, unkompliziertes Fahrtenschiff mit sechs Kojen für Eigner oder mit acht für die Chartercrew. Wir haben diese Neuerscheinung bei 5 bis 6 Beaufort auf der Ostsee getestet.

Konzept Viel Stabilität aus der Breite

Es ist eine bekannte Tatsache, daß Yachten großer Breite mit einem relativ geringen Ballastanteil auskommen. Das Schiff bezieht dann viel Stabilität aus seiner Spantform, ein Weg der übrigens bei vielen modernen Regattaklassen nicht mehr beschritten wird. Diese erhalten ihre aufrichtende Kraft aus tiefen Kielen, die unter eher schmalen Schiffen hängen.

Tatsächlich bringt das extreme Ausreizen der Formstabilität ein Schiff eher an seine Grenzen. Diese breiten Rümpfe sind zwar im Anfangsbereich sehr steif, neigen aber bei Krängung von mehr als 30 Grad zum Vertrimmen – sie werden stark luvgerig. ▶

DIE WERFT

Größte Yachtwerft der Welt

Aus der Keimzelle, die Benjamin Bénéteau 1884 in Croix-de-Vie an der französischen Atlantikküste schuf, hat sich eine der modernsten Werften für GFK-Yachten entwickelt. Mit über 1800 Mitarbeitern wird weltweit ein Umsatz von mehr als 380 Millionen Mark erzielt. Seit 1964 führt Enkelin Annette Roux, geborene Bénéteau, erfolgreich die Geschäfte. Inzwischen zählen Namen wie Jeanneau, Wauquiez, Lagoon, CNB und Bénéteau/USA zum Konzern.

Rationeller Serienbau wird ganz groß geschrieben, dennoch sind Extra-Wünsche in großem Maße möglich. Aufgrund der günstigen Preise und der variablen Innenräume ist Bénéteau eine feste Größe (20 Prozent der Produktion) auf dem Chartermarkt geworden. Paul Wuyts, zuständig für den europäischen Vertrieb, hat inzwischen ein umfassendes Händler- und Service-Netz aufgebaut.

DATENBLATT

Konstrukteur	Berret/Racoupeau
CE-Entwurfskategorie	A, Hochsee
Lüa (Rumpflänge)	10,80 m
Gesamtlänge	11,10 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,48 m
Breite	3,80 m
Tiefgang Testboot	1,53 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,48 kn
Gewicht	5,50 t
Ballast/-anteil	1,85 t/33,6 %
Masthöhe über Wasserlinie	15,10 m
Großsegel (Rollgroß)	28,60 m ²
Rollgenau	(150 %) 35,90 m ²
Segeltragezahl*	4,55
Maschine	Volvo 2030, 21 kW/29 PS
Kraftstofftank	Kunststoff/75 l
Frischwassertank	Kunststoff/380 l
Fäkalientank	Kunststoff/50 l
Kojen (3-Kabinen-Version)	8
Vorschiffskoje	2,03 x 1,45 x 0,27 m
Achterkojen	2,05 x 1,40 x 0,85 m

Salonkoje	2,20 x 1,00 m
Stauraum Vorschiff	ca. 500 l
Staur. Salon/Navigation/Pantry	ca. 700 l
Stauraum Achterkammern	ca. 600 l
Stauraum Backskiste	ca. 800 l
Stauraum Naßzellen	ca. 150 l
Höhe Vorschiff	1,96/1,90 m
Höhe Salon	2,00 m
Höhe Achterkammer	1,95 m
Höhe WC-Räume	1,95 m

Grundpreis ab Werft 201 590 Mark

Preis segelfertig (nach YACHT-Definition)
 Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Positionsl., Kompaß, Polster, Lenzpumpe, WC, Pantry/Kocher und Kühlfach inkl. Feuerlöscher 190 Mark
 Fäkalientank 1751 Mark
 Antifoulinganstrich, Zuwasserlassen/segelklare Übergabe 13 250 Mark
Summe 216 780 Mark

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf aus GFK, im Handauflegeverfahren gefertigt. Isophthalsäureharz. Laminatverstärkung im Bodenbereich/unidirektionale Rovings. Deck als Balsa-Sandwichkonstruktion, ebenfalls im Handauflegeverfahren laminiert. Deck-Rumpf-Verbindung durch Verkleben und Verschrauben mit der Fußreling.

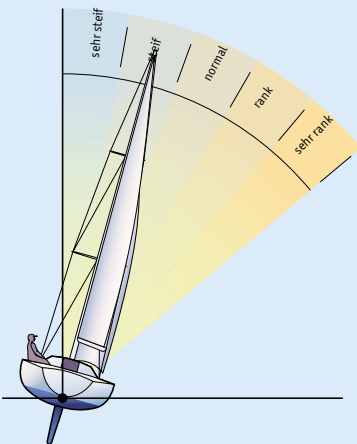
Werft Bénéteau, 85270 St.-Hilaire-de-Riez, Frankreich. Telefon 0033/251 60 50 00; Fax 0033/251 60 50 10.

Vertrieb Händlernetz

Testschiff Sequana Yachthandel GmbH, Börn 6, 24235 Laboe; Tel. 04343/422 70.

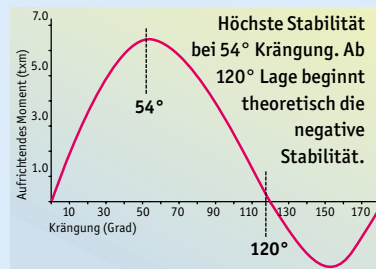
Osmosegarantie 5 Jahre

STABILITÄT



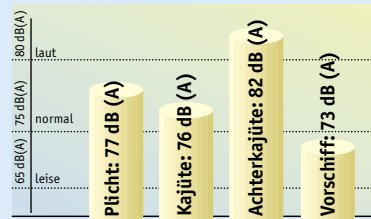
Reffpunkt: 16 kn
 Für den theoretischen Reffpunkt bei einer Krängung von 20 Grad gilt die wahre Windgeschwindigkeit.

HEBELARMKURVE



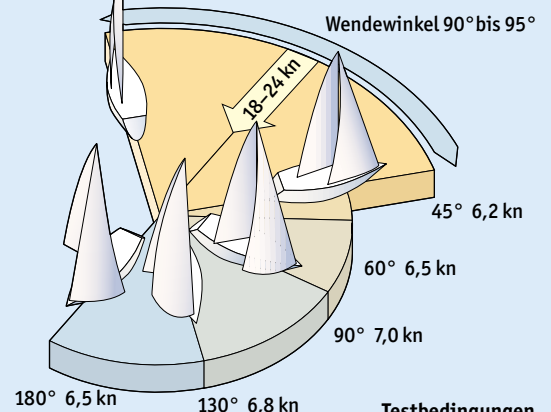
ohne Deck gerechnet

SCHALLDRUCKPEGEL



Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchst-drehzahl): 6,7 kn, 2800 min⁻¹.

SEGELLEISTUNG



Testbedingungen
 Windgeschwindigkeit 18-24 kn, Windstärke 5-6 Bft., Wellenhöhe ca. 0,6 m (kurze Welle)

Segelfläche
 Großsegel 28,6 m², Vorsegel 35,9 m²

Die gemessenen Geschwindigkeiten basieren auf diesen Bedingungen. Das Boot wurde mit vollem Großsegel und voller Standard-Rollgenau gesegelt.

IM VERGLEICH

Schiffstyp	Rumpflänge (m)	LWL (m)	Breite (m)	Gewicht (t)	Segelfläche (m ²)	Segeltragezahl*	Preis segelfertig (DM inkl. MwSt.)	Preis segelfertig gebaut seit	Stückzahl	YACHT-Test	Faxabruf-Service Telefonnummer**
Océanis 361	10,80	9,48	3,80	5,50	64,5	4,6	216780	1999	110	19/99	—
Bavaria 36	11,10	8,90	3,68	5,36	63,4	4,5	186 860	1997	ca. 400	1/98	0190/25 21 25-103
Dufour 36 Classic	10,78	9,18	3,77	5,90	64,3	4,4	202 517	1999	30	15/99	0190/25 21 25-225
Elan 36	10,94	9,34	3,59	5,80	69,5	4,6	219 485	1997	70	18/97	0190/25 21 25-133
Sun Odyssey 36.2	10,65	9,30	3,75	5,60	61,4	4,4	216 801	1995	310	19/96	0190/25 21 25-150
X-362	11,00	9,31	3,48	5,20	72,75	4,9	271 830	1994	130	16/96	0190/25 21 25-212

* Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{V/\sqrt{V}}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche hat das Schiff in Relation zur Verdrängung.

** Tests der vergleichbaren Schiffe erhalten Sie mit Ihrem Faxgerät (Funktion „Abruf“ oder „Polling“). Kosten: 1,21 Mark pro Minute (Talkline InfoDienste).

Hebeln dann diese Yachten noch ihr Heck aus dem Wasser, dann reißt die Strömung am Ruder ab und das Schiff schießt in den Wind. Wir werden sehen, wie die Océanis 361 große Krängung verkraftet; immerhin ist das Schiff bei einer Rumpflänge von 10,80 Metern satte 3,80 Meter breit.

Die Raumaufteilung unter Deck ist dagegen auf diesem fülligen Schiff eindeutig und ohne Abstriche besser: Platz in Hülle und Fülle. Im Bereich der größten Breite hat Bénéteau problemlos die Naßzelle (an Steuerbord) und die Pantry (an Backbord) unterbringen können und dennoch einen bequemen Durchgang zum Salon behalten.

Konstruktion Solide Verbindungen

Die 361er erfüllt die Anforderungen nach der höchsten CE-Klasse (A, Hochsee). Der Rumpf besteht aus massivem GFK-Laminat unter Verwendung von einlaminieren Längsstringern, fest verbundenen Holz-Bodenwrangen und zusätzlich einlaminieren Unidirektional-Glas-Rovings. Trotz Welle, starker Krängung und entsprechenden Schiffsbewegungen waren unter Deck keinerlei Knarrgeräusche zu hören.

Das Deck ist ein Sandwichlaminat mit dem als Kernmaterial bewährten Balsaholz. Trotz des sehr flachen Bootsbodens hat die Werft es geschafft, einen kleinen Bilge-Brunnen unterzubringen. Eingedrungenes Wasser kann sich somit sammeln und abgepumpt werden, bevor es sich im Schiff verteilt. Die Rumpf-Deck-Verbindung besteht aus einer breiten Flansch-Verklebung und einer zusätzlichen Verschraubung durch die Fußreling – das ist eine sichere und bewährte Sache.

Segeleigenschaften Zuviel Krängung mag sie nicht

Der Wind kommt mit böigen 18 bis 24 Knoten (5 bis 6 Beaufort) über die Förde – ideal für den Test. Jetzt wird sich zeigen, wie der breite Rumpf den Wind in Segelleistung umsetzt. Wir entscheiden uns zunächst für Vollzeug, um auszuloten, was bei Lage passiert. Der erste Schlag geht raumschots auf die Teststrecke. Die Yacht liegt gut auf dem Ruder, der Rudergänger trimmt



Einer der Fertigungsschwachpunkte: Der Kocher stößt oben ans fein lackierte Holz, und hinten wird der Gasschlauch bei Lage eingeklemmt.



Zum Wohlfühlen: freundlich, hell, geräumig. Die Farbe der Polsterung kann frei gewählt werden. Praxisgerecht: Navigations-ecke mit viel Platz.

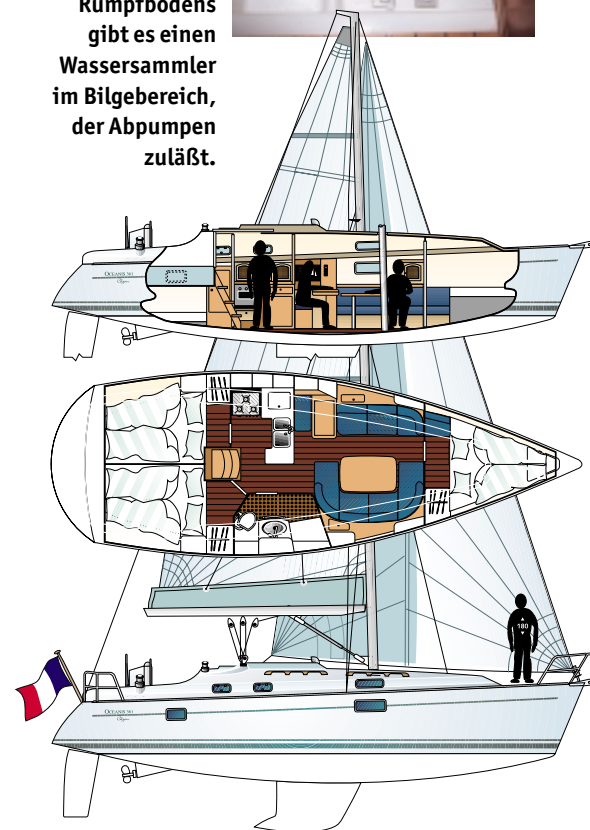


Trotz des flachen Rumpfbodens gibt es einen Wassersammler im Bilgebereich, der Abpumpen zulässt.

das Vorsegel, der Vorschoter das Groß, dessen Traveller und Winsch auf dem Kajütdach sitzen. Durch diese Schotführung mit Rollentausch ist zwar das Cockpit leinenfrei, aber die Einhand-segele unmöglich.

Das Speedometer klettert sehr schnell auf die 7-Knoten-Marke (knapp unter Rumpfgeschwindigkeit) – ein guter Wert für eine Fahrtenyacht. Willig folgt das Schiff den Kurskorrekturen. Vor dem Wind geht's etwas langsamer, aber ebenso unproblematisch voran.

Nun wollen wir's wissen: Schoten dicht und hoch an den Wind. Schnell erreichen wir mit der jetzt unangemessenen vollen Segelfläche bis zu 30 Grad Lage. Der böige Nordwest bringt es dann an den Tag: Diese Lage liegt der Océanis nicht. Wenn man unter Vollzeug nicht rechtzeitig auffiert, hebt das Heck hoch und die Strömung am Ruder reißt ab. Klare Sache: Dieses Boot will aufrecht gesegelt werden, im Rahmen der noch nicht als unangenehm empfundenen Krängung von 20 bis 25 Grad. Also ist vorne einzurollen oder/und das Groß zu reffen. Daß dies bei 5 bis 6 Beaufort nötig ist, muß willkommen geheißsen werden – ansonsten stünde bei weniger Wind zu wenig Segelfläche zur Verfügung. ▶



Eine große Yacht mit relativ kurzem Kiel. Die Océanis 361 kann mit 1,53 Meter Tiefgang auch flachere Häfen anlaufen. Der Propeller sitzt an einer Welle.

Fotos: H.-G. Kiesel; Zeichnung: A. Hoppenhaus; Grafik: J. Basliner

Mit verkleinerter Segelfläche geht's am Wind mit vernünftigem Ruderdruck und ebenso guter Geschwindigkeit von gemittelten 6,2 Knoten weiter.

Abgesehen von der Unverträglichkeit großer Krängungswinkel, die nun mal breite Yachten mit relativ geringem Ballastanteil (34,3 Prozent) aufweisen, können wir nur Gutes berichten: Man sitzt bequem, hat freie Sicht nach vorn, die Winschen sind groß genug (Lewmar 44 und 30, alle selbstholend), das große Rad mit sehr direkter Übersetzung liegt schön in der Hand, die Kursstetigkeit ist in Ordnung. Und die Segel stehen zufriedenstellend. Die Cockpitaufteilung ist gelungen, so daß sechs Personen noch bequem miteinander segeln könnten.

Wohnen & Ausbauqualität Gelungene Innenraumaufteilung

So überzeugend die Yacht unter Deck auf den ersten Blick erscheint – es gibt Details, die noch überarbeitet werden sollten. Die Maschine brachte die Yacht zwar gut auf Fahrt (maximal 7,2 Knoten), aber die Schallisolierung überzeugte nicht. 76 Dezibel (A) im Salon und 82 Dezibel (A) im Achterschiff sind nach heutigen Möglichkeiten verbesserbar. Drei Gründe für die hohen Schallpegelwerte: Der Maschinendeckel (Niedergang) saß nicht paßgenau,

ein ungedämpftes Heizungsrohr verläuft direkt durch den Maschinenraum in den Salon, und zwischen Welle und Getriebe liegt nur eine starre Verbindung. Weiter: Der Kocher schlägt gegen die schön lackierte Pantry-Süllkante, und der Gasschlauch wird bei Lage eingeklemmt. Der Gasabsperrhahn ist zwar gekennzeichnet, aber weit weg vom Kocher installiert. Und: Die Enden der Handläufe stehen über, hier kann man leicht hängenbleiben. Auch finden sich noch manche rohe Holz-Schnittkanten im Unterbau.

Doch es gibt auch viel Gutes zu berichten: Polster und Stauraumdeckel stimmen überein, der Holzausbau, die Lackierung, die Polsterung, ein schöner Salontisch, die praktische Pantry, der vernünftige Kartentisch, eine große Naßzelle (separate Dusche!), gut gekennzeichnete Schlauchverlegung – alles Dinge, die man sich gern ansieht. Und: viel Licht und Luft unter Deck.

Ausrüstung & Technik Sonderwünsche sind möglich

Der toppgetakelte Zwei-Salings-Mast (gepeilt) steht an Deck, gehalten durch Oberwanten, Unterwanten, Babystag und doppelte Achterstagen. Diese Anordnung verlangt der Crew nur wenig Trimmkünste ab. Einmal richtig getrimmt, steht der Mast eine Saison lang gut in Form.

Die Stahlplatte der Trittstufe vom Bugkorb dagegen war auf dem Testschiff weggebrochen. Die hier gezogenen Schweißnähte an der Platte entsprechen nicht im geringsten den Anforderungen beim Besteigen oder Verlassen des Bootes. Ein pfißiges Detail dagegen: Der Steuermannsplatz im

Gute Lösung: großer Kasten mit Wisch.

Cockpit kann mit einem Handgriff abgesenkt werden, und die Crew hat freien Durchgang zur Badeplattform; dann merkt man auch, wie gut ein geteiltes bzw. doppeltes Achterstag ist.

Bénéteau bietet das Schiff nur in der Clipper-Version und dann nahezu kom-



Einfache Handhabung: Topptakelung, Rollvorsegel und Lattengroß – da ist keine Hektik bei Manövern angesagt.

plett ausgestattet an. Dabei: elektrische Ankerwinch, Semi-Lattengroß, Rollvorsegel, Lazy Jacks, Warmwassertank, elektrisches Kühlaggregat, zwei 12-Volt-Batterien (70 Ah), 230-Volt-Landanschluß, 20-Ampere-Ladegerät, Radio/CD-Spieler sowie Leinen, Anker, Fender und Festmacher. Und sogar die Pantry-Grundausstattung ist schon vorhanden. *Michael Naujok*

FAZIT

Ein Riß mit hoher Formstabilität

Die Designer haben mit 3,80 Meter Breite einen mächtigen Rumpf geschaffen, der einen großen Nutzraum unter Deck bietet. Aufrecht gesegelt zeigten sich gute Segeleigenschaften; große Lage mag die Océanis dagegen nicht. Das Konzept überzeugte insgesamt, im Detail sind noch Verbesserungen nötig. Mit einem Preis von zirka 215 000 Mark liegt die Yacht im europäischen Mittelbereich.

Positiv & negativ

- ⊕ Großes, weiträumiges Cockpit
- ⊕ Heller, großer Salon
- ⊕ Gute Manöviereigenschaften
- ⊕ Großzügiges Platzangebot unter Deck
- ⊕ Durchstieg achtern
- ⊖ Luvgerigkeit bei zu großer Lage
- ⊖ Fertigungsmängel (Kocher, Trittstufe, Gasleitung, Schnittkanten)
- ⊖ Schallisolierung



Fotos: H.-G. Kiesel

Nicht zu übersehen: die große Sprayhood. Ideal: Der Steuermannsitz wird versenkt – der Weg zum Wasser ist frei.

