



Sportlicher Franzose

Beneteau First 36.7

Ein Cruiser-Racer mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis

Cruiser Racer werden immer beliebter und so bietet auch Beneteau mit der *First*-Serie in der Länge von 6 bis 15 Metern eine große Auswahl sportlicher Yachten. Gesegelt haben wir unter idealen Wetterbedingungen die *First 36.7* - ein Schiff, das in puncto Segeleigenschaften nicht enttäuscht
Testbericht Ralf Weise, Zeichnungen Michael Herrmann

Nahzu jede größere Werft bietet heute regattafähige Kreuzeryachten zwischen 10 und 12 Metern Länge an. Das war nicht immer so: Bekannt wurde diese Gattung Serienschiff in Deutschland sicherlich erst durch die Yachtwerft Dehler, deren 36er wir ebenfalls in diesem Heft vorstellen. In den Neunzigern entstand dann auch auf anderen Werften eine Reihe schneller und relativ preiswerter Serienschiffe, die auf Regatten vorne mitsegeln konnten. Neben den sportlichen Deckshausyachten haben sich diese

Yachten mittlerweile zum Trend entwickelt, alleine von der *First 36.7* wurden seit Markteinführung vor zwei Jahren 300 Einheiten verkauft. Beneteau schuf mit der *First*-Serie Yachten, die gut von jüngeren oder sportlich ambitionierten Seglern angenommen werden.

Die 11 Meter lange *First 36.7* entstand aus der 1980 erschaffenen *First 35* und den Nachfolgerinnen - der *35.5* und *35.7*. Wie ihre Mitbewerber ist sie mit einem steilen Steven, relativ breitem Heck, gemäßigter Aufbauhöhe und tiefem Kiel sowie

Ruder ausgestattet.

Unser Testboot ist eine gebrauchte *First 36.7* die fast zwei Saisons, aber nur 800 Seemeilen auf der Logge hat. Größerer Verschleiß ist erwartungsgemäß an Bord nicht zu bemerken. Die *MARIE* gehört einem Kieler Versicherungskaufmann, der das Boot sowohl zum Segeln mit seiner sechsköpfigen Familie als auch zum gelegentlichen Regattasegeln nutzt. Die *First*, obwohl von vornherein als schnelles Schiff konzipiert, kann sowohl als Fahrtenschiff als auch als Regattaschiff ausgerüstet

werden. Die MARIE hat von beidem etwas: Besonders das hohe Dreisalingrigg mit Rodwanten und die guten Segel von Doyle zeugen von den Regattaabsichten des Eigners. Bei der Wahl zwischen Pinnen- und Radsteuerung hat er sich für die Pinnensteuerung entschieden.

Unter Deck

Obwohl die Yacht zum schnellen Segeln gedacht ist, ist es unter Deck geräumig. Es gibt genügend Stauraum und trotz der reichlich vorhandenen Innenschalen ist es recht wohnlich. Durch die großen weißen Flächen oberhalb des Balkwegers ist es sehr hell und außer der Schiebeluke gibt es mit vier Decksluken und vier zu öffnenden Fenstern gute Lüftungsmöglichkeiten. Doradelüfter zur guten Ventilation bei schlechtem Wetter unterwegs oder verschlossenem Schiff am Steg – gibt es leider nicht. Geboten wird eine Einrichtung mit drei Doppelkabinen, was für mich ein wenig widersprüchlich ist. Wenn Regatten gesegelt werden, sind in der Regel Einzelkajen gefragt, die für längere Seestrecken möglichst auch noch auf See zu nutzen sein sollten.

Der WC-Raum auf der First ist interessanterweise etwas anders als sonst konzipiert worden: Durch die achtern untergebrachten zwei Doppelkabinen hat man ihn aus Platzgründen zwischen Vorderkabine und Salon gebaut mit einer Tür, die nicht zur Mitte hin, sondern zum Salon hin öffnet. Dadurch gewinnt die Vorderkabine mehr Platz und Privatsphäre der Gang zur Toilette wird aber öffentlicher.

Die Pantry ist groß und seegerecht, besonders die hohen Süllkanten um die Arbeitsflächen haben mir gut gefallen, denn man kann sich gut daran festhalten. Zusätzlich gibt es einen weiteren Handgriff über dem Kocher. Die Arbeitshöhe ist Menschen mittlerer Größe angepasst, eine 90-Liter-Kühlbox reicht für die Urlaubsverpflegung auch an warmen Tagen und die Lüftung ist durch ein zu öffnendes Fenster über dem Kocher sichergestellt.

Die Navigationsecke ist groß: Besonders gut hat mir der viele Stauraum rund um den Kartentisch und der ausreichende Platz, um ►



Die zwei Sofakojen im Salon sind auch auf See als Schlafplatz zu nutzen



Durch die Innenschalen wirkt das Schiff sehr hell



Ungewöhnlich: Die WC-Raumtür öffnet sich zum Salon



Im Bereich des Kartentisches gibt es gut nutzbaren Stauraum



Die Fallwünsche sind gut erreichbar und in der richtigen Arbeitshöhe

große Zusatzinstrumente wie Kartenplotter einzubauen, gefallen. Auch hier findet sich wieder ein Handgriff über dem Sitz, die Süllkante um den Kartentisch ist aber viel niedriger als bei der Pantry gegenüber, sodass hier keine Haltemöglichkeit besteht – die hat man erst wieder weiter vorne im Salon an gut dimensionierten Handläufen unter den Fenstern.

Für den Salon hat man sich etwas Besonderes ausgedacht: Der Tisch ist auf ein stabiles Rohr geschoben. Auf Regatten lässt er sich einfach entfernen, sodass dort Platz zum Segelpacken und Stauen entsteht. Auch an die Fahrtensegler hat man gedacht: Wie bei vielen Beneteau-Yachten gibt es auf jeder Seite ein Fenster in der Außenhaut, ungefähr in der Mitte der Sofas: Sitzt man im Salon, so hat man sie in Augenhöhe. Dieser Blick nach draußen steigert den Wohnwert im Hafen enorm. Gut ist auch die Nutzbarkeit der Salonkojen als Schlafplatz.

Modischer Schnickschnack wie halbrund geschwungene Sofas oder allzu dicke Eckenpolster fehlen glücklicherweise. Wünschen würde ich mir eine werftseitig vorinstallierte starke Befestigungsmöglichkeit für Leeseegel.

Cockpit

Dieser Arbeitsbereich hat ein besonderes Feature. Durch die herausnehmbaren Backskisten hat man



Die undurchsichtige Abdeckung erschwert das Ablesen der Drehzahl

eine Menge Platz zum Arbeiten, jedes Crewmitglied kommt ohne Drängelei an seinen Arbeitsplatz und die Schotwünsche sind gut erreichbar. Auf der anderen Seite geht nützlicher Stauraum verloren. So müssen Fender, Tauwerk oder die Werkzeugkiste unter Deck gestaut werden, was bei Regatten sicherlich zweitrangig sein wird. Beim Urlaubssegeln sind die Kisten dann mit wenigen Handgriffen wieder montiert. Ganz auf schnelles Segeln ausgerichtet sind die sehr niedrigen Cockpitsülle. Dadurch kann sich die Crew ganz nach außen setzen, ohne ein störende Kante unter den Oberschenkeln zu spüren. Beim Tourensegeln fehlt dann allerdings der Schutz vor an Deck entlanglaufendem Wasser, sodass es im Cockpit nasser als auf anderen Fahrtenschiffen sein wird.

Unter Motor

Ausgerüstet ist das Testboot mit dem Dreizylinder Volvo 2030 mit 20 Kilowatt Leistung. Die Maschine ist ordentlich eingebaut und installiert. Zu Wartungszwecken ist der Niedergang mit der integrierten vorderen Maschinenraumwand schnell entfernt. Zur Ölkontrolle oder Prüfung der Keilriemenspannung können zusätzlich zwei seitliche Klappen geöffnet werden. Im Maschinenraum sind ebenfalls zwei Batterien untergebracht, die in völlig geschlossenen Kästen sicher gelagert sind.

Der 75-Liter-Dieseltank ist für ein Regattaschiff richtig bemessen, zum Fahrtensegeln ist er ein wenig knapp gehalten. Ungefähr 180 Seemeilen wird man bei Marschfahrt motoren können. Als wir auf die Kieler Förde hinauslaufen merken wir, dass die Schallisolierung gut ist. Unter Deck werden bei Marschfahrt und 2.700 Umdrehungen pro Minute 70 Dezibel Schalldruck gemessen: Dabei kann man sich noch unterhalten, ohne dass man die Stimme heben muss. Reduziert man die Leistung auf 2.200 Umdrehungen pro Minute, messe ich im Salon nur noch 68 Dezibel, im Vorschiff sogar nur noch 65 Dezibel. In der Achterkabine mag man bei 72 beziehungsweise 74 Dezibel dann aber nicht mehr so gerne schlafen. Bei maximaler Leistung wird es dann zunehmend unruhiger, doch wer fährt schon stundenlang Vollgas.

Die Fahrleistungen sind ebenfalls gut. Die Geschwindigkeit liegt bei 7 oder 6,3 Knoten (2.200/2.700 Umdrehungen pro Minute). Unter Höchstlast, das sind 3.500 Umdrehungen pro Minute, läuft MARIE 7,8 Knoten, also fast einen halben Knoten über Rumpfgeschwindigkeit und das, obwohl die Unterkante des Spiegels schon mehr als eine Handbreit unter Wasser liegt. Das spricht neben dem strömungstechnisch guten Unterwasserschiff auch für die korrekte Propellerabstimmung. Montiert ist ein zweiflügeliger Faltpropeller, der bei Fahrt Zurück etwas Zeit braucht, um das Schiff zum Stehen zu bringen. Ein Radeffekt ist nicht zu vermerken und schon bei geringer Fahrt über den Achterstegen reagiert das Schiff gut. Das Ruder der First hat ein aus der Mode gekommenes Bauteil bekommen, einen Ruderlagenbegrenzer. Das heißt, bei ungefähr 45 Grad Einschlagwinkel ist Schluss; es kann nicht weiter gelegt werden. Das hat den Vorteil, dass besonders bei Rückwärtsfahrt die große Kraft auf der Pinne niemanden verletzt, sollte sie dem Rudergänger einmal aus der Hand gleiten. Zum anderen werden größere Schäden an der Ruderanlage vermieden. Trotz der Begrenzung des Einschlags wird aber ein Drehkreis aus 5 Knoten Fahrt von etwas über einer Schiffslänge erreicht. Ohne Begrenzung läge der Kreis vermutlich innerhalb einer Schiffslänge.

Während des Tests gibt es plötz-

lich einen dumpfen Schlag, dann rumpelt es unter dem Boot und schlägt noch einmal. Wir schauen uns an, wissen zuerst nicht, was los ist – dann sehen wir zwei dicke Bohlen unter dem Heck hervortreten. Sie liegen fast vollständig im Wasser, sodass wir sie nicht kommen gesehen haben. Als wir weiterfahren wollen, funktioniert das nicht. Auch nach einigen Schaltungen von Voraus auf Zurück, auch nach einem Motorstopp und erneutem Starten rührt sich nichts. Der Propeller scheint zerstört, wenn er denn überhaupt noch vorhanden ist. Wir beschließen aber, den Test trotzdem weiterzufahren – der Wind ist gut und wir sind ja auf einer Segelyacht – für den Rest brauchen wir keinen Motor mehr. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass das Getriebe einen Totalschaden erlitten hatte.

Dieser Zwischenfall zeigt mir wieder einmal, dass der Preis für gute Segeleigenschaften manchmal teuer bezahlt werden muss. Bei den modernen Cruiser Racern und das ist bei der First genauso wie bei Dehler, Luffe, X-Yacht, Bavaria und all den anderen – ist der Propeller sehr exponiert unter dem flachen Boden des Cockpits an seinem Saildrivearm montiert. Die Achterkante des Kiels befindet sich ungefähr 2 Meter vor dem Propeller und kann diesen nicht wirkungsvoll schützen. Ein Propeller, der durch einen direkt davor angebrachten Kiel, einen Skeg oder einen Schraubenbrunnen geschützt ist, hätte eventuell weniger oder gar keinen Schaden genommen.

Unter Segeln

Wir setzen nach der Havarie schnell die Segel, denn wir sind im Fahrwasser. Unter der großen Genua gehen wir an den Wind, setzen das Großsegel, fallen wieder ab und segeln weiter auf die Förde hinaus. Obwohl die Genua erst aus der Kajüte geholt werden muss, geht das recht schnell. Dabei hilft die übersichtliche Anordnung und gute Dimensionierung der Beschlüge. Wenig hilfreich ist die kleine Luke über der Vorderkabine, in der die Segel gestaut sind; zum Anschlagen müssen sie durch den Niedergang transportiert werden, was ein wenig umständlich ist.

Vor dem Wind, das Großsegel auf Steuerbord, die Genua auf Backbord, laufen wir bei 3 bis 4 Windstärken 5,5 Knoten. Der Rudergänger sitzt dabei bequem auf dem Seitendeck, die Sicht voraus ist nicht behindert und der Blick ins Rigg ungetrübt. Dabei hilft, dass der Großsegeltrimmer hinter dem langen Traveller sitzt und sowohl den Schotwagen als auch die Schot einstellt. Außerdem kann er noch das Achterstag bedienen.

Sobald die Segel etwas Wind bekommen, nimmt die Yacht schnell Fahrt auf. Wir segeln die Kurse zum Wind ab und notieren die Geschwindigkeit. Wir trimmen an den Segeln und ich gewöhne mich an den spontanen Charakter des Bootes: Es reagiert relativ empfindlich auf Veränderungen. Besonders das Großsegel muss man gut im Blick behalten.



Das breite Cockpit bietet viel Platz zum Arbeiten

Bei stärkeren Böen mit gut 4 Windstärken, zirka 14 Knoten, segelt die First an der Grenze. Das Leedeck geht fast zu Wasser und das Schiff wird sehr luvgerig. So entschließen wir uns, die große Genua gegen die „Nummer drei“ zu tauschen, wobei ich beim Segelwechsel eine Weile nur unter Großsegel kreuze. Das klappt gut, die Fahrt ist mit 5 Knoten hoch und der Ruderdruck ist geringer als vorher mit mehr Lage unter Genua. Die Höhe zum Wind beträgt hierbei 50 Grad.

Die Genua III aus Kevlarlaminat steht gut und lässt sich auch besser einstellen als die Eins. Die Schot muss dafür umgeschoren und der


Schotwagen verstellt werden. Da die Seitendecks breit und die Schotwagen von achtern verstellbar sind, klappt auch das recht gut.

Richtig besegelt kreuzen wir zurück. Dabei zahlt es sich aus, dass einer aus unserer Crew Lust hat, das Großsegel zu bedienen. In kräftigeren Böen fiert er den Traveller vollständig nach Lee, was etwas Druck vom Ruder nimmt; richtet sich das Schiff wieder auf, nimmt er ihn mittschiffs. Das Ganze wird dadurch vereinfacht, dass der Traveller genau richtig dimensioniert ist und sich vom Seitendeck aus bedienen lässt.

Das Anlegemanöver ohne Motor in

der Enge des Hafens klappt dank der Wendigkeit des Schiffes dann recht gut, was für mich noch einmal unterstreicht, dass es sich bei der First in erster Linie um eine Segelyacht handelt, also um ein Schiff, das zunächst einmal zum Segeln und erst in zweiter Linie zum Wohnen und Motoren konzipiert ist.

Fazit

Die First 36.7 ist ein schnelles Schiff, das trotz seiner Leistungsfähigkeit auch zum Fahrtensegeln geeignet ist. Der Preis ist dank einer Großserie günstig – ein Schiff für den Eigner, der schnell segeln möchte. 

Vergleich: Dehler 36, First 36.7 und X- 362

Im Vergleich zeigen wir dieses Mal Schiffe mit annähernd gleichem Geschwindigkeitspotential, echte Cruiser Racer mit dem Vermögen, Regatten ganz vorne mitzusegeln. Die X- 362 hatten wir schon vor längerer Zeit gesegelt und im PALSTEK 3/99 vorgestellt. Welche von den drei Yachten letztendlich die schnellste ist, vermag ich nicht zu sagen, jede Werft wartet mit guten Regattaergebnissen auf und letztendlich hängt Regattaerfolg ja nicht nur am Boot, sondern auch oder in erster Linie an der Crew. Auch mein persönlicher Eindruck bei den drei Schiffen ist, dass sie gleich schnell und wendig sind, wobei mir angenehm auffiel, dass die Dehler sehr ausgeglichen segelt. Trotz großer Lebendigkeit liegt sie leicht und balanciert auf dem Ruder und ist relativ kursstabil auch bei zunehmender Krängung. Außerdem erreicht sie die Geschwindigkeit mit einer eher an den Bedürfnissen von Fahrtenseglern orientierter Konzeption, sodass ich sie von den drei Schiffen für am besten zum Tourensegeln geeignet halte. Auch unter Deck

ist die Dehler etwas mehr auf Wohnkomfort zugeschnitten. Die Beneteau ist von den drei Schiffen innen das am kühnsten wirkende Boot. Die X bietet am meisten gut verarbeitete Naturhölzer.

Was die Bauausführung angeht, zeigen die Schiffe im GFK-Bereich alle ein hochwertiges Finish. Die Grundkonstruktion gefällt mir auf der Dehler allerdings am besten. Es werden weniger Innenschalen verarbeitet und bei der Aussteifung des Schiffes wird ganz auf Innenschalen verzichtet. Auch die Rumpf-Deck-Verbindung ist sehr solide. Bei der X sorgt eine solide Stahlbodengruppe für die nötige Aussteifung, ein lange bewährtes Konzept. Preislich ist die First sicherlich am interessantesten. Vor allem der günstige Einstiegspreis ist verlockend und wird die ansprechen, die keinen großen Wert auf teure Zusatzausrüstung legen und trotzdem ein schnelles Schiff suchen. Die X liegt am anderen Ende der Preisskala, was in erster Linie mit dem aufwändigen Holzausbau zusammenhängt.

Dehler 36

Länge Rumpf	10,95 m
Länge Wasserlinie	9,95 m
Breite	3,50 m
Tiefgang	1,98 m
Verdrängung	6 t
Segelfläche*	85 m ²
Preis**	169.000 Euro

Beneteau First 36.7

Länge Rumpf	10,68 m
Länge Wasserlinie	9,23 m
Breite	3,45 m
Tiefgang	2,20 m
Verdrängung	5,87 t
Segelfläche*	78,5 m ²
Preis**	zirka 148.000 Euro

X-362

Länge ü.A.	10,73 m
Länge Wasserlinie	9,53 m
Breite	3,46 m
Tiefgang	2,20 m
Verdrängung	5,8 t
Segelfläche*	78 m ²
Preis**	181.000 Euro



* Großsegel und Genua I

** In der von uns gesegelten Version in annähernd gleicher, segelklarer Ausführung

Beneteau First 36.7

Konstrukteur	Bruce Farr
Takelungsart	9/10 Sloop
Bauweise ... Rumpf GFK massiv, Deck Balsasandwich	
Länge ü.A.	11,0 m
Länge Rumpf	10,68 m
Länge Wasserlinie	9,23 m
Breite	3,45 m
Tiefgang	2,2 m
Verdrängung	5 870 kg
Ballast	1 785 kg
Ballastanteil	30,4 %
Segelfläche	78,5 m ²
Großsegel	38 m ²
Genua	40,5 m ²
Maschine	Volvo, 3 Zyl. 21kW
Tankkapazität Diesel	75 l
Tankkapazität Wasser	300 l
Stehhöhe am Niedergang	1,91 m
Stehhöhe Salon a.d. Maststütze	1,91 m
Stehhöhe WC	1,83 m
Stehhöhe Achterkabine	1,87 m
Stehhöhe Vorschiff	1,82 m
Anzahl der Kojen	8
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,4 kn
Längen/Breitenverhältnis	3,1/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis	4,91
Spez. Segelfläche	13,34 m ² /t

Größte Höhe am Wind	ca. 35°	4,9 kn
Optimale Höhe	42°	6,4 kn
Aufgeschrickt	60°	7,0 kn
Halber Wind	90°	7,1 kn
Beste Geschwindigkeit	110°	7,2 kn
Backstagsbrise	150°	6,7 kn
Vor dem Wind (Schmetterling)	180°	5,9 kn

Diese Werte gelten für:
 Besegelung: Volles Großsegel und Genua I
 Windgeschwindigkeit 12 14 kn (3-4 Bft)
 Wellenhöhe: 20cm



Preis: zirka 122.800 Euro inklusive 16% Mehrwertsteuer
 Regattaausführung inklusive 2 Batterien à 70 Ah,
 4 selbstholende Winschen, Dyneema Fallen und
 Schoten, Teak auf Cockpitduchten, 2 Lenzpumpen,
 Druckwasseranlage mit Warmwasserbereiter, Seewas-
 serfußpumpe, Dusche, Kocher & Backofen, Faltprop-
 peller, Kühlbox 90 l, Navigationsbeleuchtung.
 Die Standardausführung enthält keine Segel. Das
 von uns gesegelte Boot kostete zirka 140.000
 Euro. Darin enthalten ist: Sportmast mit drei Sa-
 lingen + Rodrigg, Großsegel, Genua I-III, Gennaker
 & Spinnaker, Log, Lot, Windinstrumente, Anschluss
 für Laptop, Landstrom mit Ladegerät, UKW + DSC,
 Fäkalientank

Werft: *Beneteau*, Frankreich www.beneteau.com
 Händler: *Blue Yachting*
 Telefon: 0421 639 87 54
 Telefax: 0421 639 87 55
www.blue-yachting.de

