



# BÉNÉTEAU OCEANIS 38

## Baukastenprinzip

Der Serienyachtbau wurde in den letzten Jahren stark rationalisiert. Bootsbauer werkeln nicht mehr am Stück an einer Yacht, bis die letzte Schraube ins Holz geschraubt ist. Längst werden mehrere Yachten parallel gebaut und wie beim Autobau einzelne Module wie Pantry oder Nasszelle in einer separaten Schreinerei vorgefertigt und dann nur noch in das oder gar die jeweiligen Modelle gestellt, für die sie passen.

*Von Michael Häßler und Hans-Dieter Möhlhenrich*



Der Vorteil für den Kunden ist am Geldbeutel offensichtlich. Im harten Wettbewerb sind Boote von der Stange immer preisgünstiger geworden. Eigentlich ganz konsequent hat Bénéteau aus dem Rationalisierungserfolg jetzt bei seinen beiden neuen Modellen ein Vermarktungskonzept gemacht. Die kleinere und brandneue Oceanis 35 und ihre größere Schwester werden in drei verschiedenen Basisvarianten angeboten, die mit Ausbau- und Ergänzungspaketen wunschgemäß ausgebaut und aufgerüstet werden können.

Der Eigner kann also z. B. im Fall der Oceanis 38 eine voll ausgerüstete 11,15-Meter-Yacht kaufen oder mit einer Oceanis Daysailer einsteigen und das Boot nach und nach aufrüsten. Die zunächst recht spartanisch ausgerüstete Oceanis kann dann mit Paketen wie „Pantry“ oder

„private Vorderkabine“ und verschiedenen Optionen den Wünschen und dem Kojenbedarf der Crew angepasst werden. Neben dieser Flexibilität wird es mancher schätzen, dass er sehr preiswert zu einer 38-Fuß-Yacht kommen kann, die aufgrund des Risses der erfahrenen Konstrukteure von Finot Conq ungeheuer geräumig ist und darüber hinaus auch noch gut segelt.

So startet die einfache Daysailer-Version bei einem Basis-Preis von 95 000 Euro (zzgl. MwSt.), während man mit Vollausrüstung bei rund 150 000 Euro liegt. Ein ähnliches, wenn auch nicht dasselbe Prinzip mit Grundpreis und Ausbaupaketen verfolgen auch andere Serienyachtanbieter. Nachteil für den Kunden ist, dass sich die Preise von Yachten nur sehr schwer vergleichen lassen.

#### Maße:

Rumpflänge 11,13 m, Breite 3,99 m

#### Gewicht:

ab 6095 kg

#### Segelfläche:

65,70 qm

#### Preis:

ab 95 000 Euro  
(ohne Steuer)



Im Kreuzlinger Hafen schwimmt eine Oceanis 38 Weekender. Schon die Linien mit dem hohen Freibord deuten darauf hin, dass es hier Platz satt unter Deck gibt. Man betritt die Yacht über ein riesiges Cockpit mit zwei Steuersäulen, das dank „Überrollbügel“ für die Großschot frei von Stolperfallen ist. Auch ein Cockpittisch mit ausklappbaren Seitenflügeln, wie er heute bei solchen Yachten allgemein üblich ist, fehlt. Der wird, wie der Tisch unter Deck, als Option angeboten. Jedenfalls wirkt das großzügige Platzangebot, sowohl in der Plicht als auch im Salon, durchaus positiv und es stellt sich die Frage, ob man darauf, zugunsten eines fest installierten Tisches, tatsächlich verzichten möchte oder ob man für das Frühstück im Cockpit nicht besser den klappbaren Campingtisch aus der riesigen Backskiste holt.

Im Fall der Oceanis 38 ist es natürlich zunächst einmal spannend, was den Segler da unter Deck erwartet. Ein erster Blick durch den Niedergang räumt mit den üblichen Sehgewohnheiten auf. Da stimmt doch etwas nicht. Wieso ist der Salon groß wie ein Tanzsaal? Auf den zweiten Blick wird sofort klar, dass die Vorschiffskabine und der Salon ein riesiger Raum sind, weil die sonst übliche Schottwand fehlt. Will man die breite Koje vom Salon abtrennen, braucht man das Paket „private Vorderkabine“ und für 1950 Euro ist der Bereich separiert. Alternativ ist ein



Die Fockwisch liegt im Griffbereich des Rudergängers. Die Großschot endet auf dem Kajütdach. Zwei Personen kommen gut mit gönnen.

## UNTER DECK

„So ähnlich wie ein schwedisches Regalsystem“, beschreibt Händler Markus Graf das Boot unter Deck. Damit meint er nicht „Fichte und Inbusschrauben“, sondern die Möglichkeit, eine Grundvariante mit Zubehörteilen individuell zu erweitern und das Boot an verschiedene Bedürfnisse anpassen zu können.

So nennt sich die einfachste Version „Daysailer“. Sie beinhaltet eine Doppelkoje im offenen Vorschiff, zwei Längssofas und eine Nasszelle. Das Boot wirkt dadurch sehr geräumig. Bei der Variante „Weekender“ ist das Achterschiff wahlweise mit einer oder zwei Kabinen, jeweils mit Doppelkoje, ausgebaut. Auch die Version „Cruiser“ ist mit einer oder zwei Achterkabinen erhältlich. Zusätzlich ist das Vorschiff mit einem Schott verschlossen und das Längssofa auf der Steuerbordseite macht einer voll ausgebauten Pantry Platz. Aus dem gegenüberliegenden Längssofa wird dann ein

U-Sofa, das auf drei Seiten um den Salontisch reicht.

Neben dem großzügigen Platzangebot der von uns gesegelten Daysailer-Variante beeindruckt vor allem der helle Raum unter Deck. Das liegt nicht nur an den zahlreichen, in Schale und Aufbau integrierten Fenstern und Luken, sondern auch an der hellen Farbgestaltung. Das Deck ist von unten mit einer weißen Innenschale versehen, durch deren zahlreiche abnehmbare Blenden man an die Befestigungen der Decksbeschläge kommt.

Die Außenhaut ist mit hellgrauen, ebenfalls demontierbaren Paneelen versehen und die Möbelteile sind mit heller Eiche furniert und mit massiven Umleimern aus Buche versehen. Die Polster sind mit grauem Stoff bezogen und die waagerechten Flächen der Pantry sind ebenfalls grau belegt. Der Boden besteht aus unempfindlichem Laminat in Mooreichen-Dekor.

Zwischen Vorschiff und Achterschiff sitzt ein Rahmenspant, der das optionale Schott aufnimmt.

Bei der Ausbau-Version mit einer Achterkabine ist die Doppelkoje quer eingebaut und man gelangt an der anderen Seite sowohl vom Salon aus als auch durch den Backskistendeckel an einen riesigen Stauraum.

Man muss sich bei der Ausstattung des Boots aber nicht an die hier genannten Grundvarianten halten. Der künftige Eigner kann seine Ausbaumodule auch völlig individuell zusammenstellen und kombinieren oder das Boot, je nach gerade benötigter Ausrüstung, flexibel einrichten. So kann, beispielsweise zu einer Regatta, das Boot leer geräumt werden und die Module für den Familientörn können einfach am Steg stehen gelassen werden. Hinterher hat man diese ebenso schnell wieder reingeschraubt. Auch kann man das Boot, wenn die Kinder flügge geworden sind, einfach an veränderte Lebenssituationen anpassen.



dem Boot zurecht. Einhandsegler sollten sich einen Autopiloten



Das Deck mit großzügigem Cockpit.



Daysailer mit nicht ausgebautem Achterschiff, offenem Vorschiff und kleiner Pantry.



Beim Weekender ist eine Doppelkoje quer im Achterschiff eingebaut. Diese Variante gibt es auch als 3C-Version mit zwei Doppelkojen im Achterschiff.



Cruiser 3C mit zwei Achterkabinen, separierter Vorkiepe und vollwertiger Pantry.



Ankerkasten mit vertikaler elektrischer Winsch und zwei Bugrollen.



Die Frage, wo das Steckschott gestaut werden soll, taucht hier nicht auf.



Ungewohnte Perspektive, die durchaus ihren Reiz hat. Das nicht vorhandene Schott und der fehlende Salontisch schaffen viel Raum unter Deck.



Die Cruiser-Variante mit Schott, U-Sofa, Salontisch und voll ausgebaute Pantry statt des zweiten Längssofas.

Vorhang lieferbar. Eine Achterkabine mit quer eingebauter Doppelkoje gibt es an Backbord, an Steurbord ist eine weitere Doppelkabine möglich, die hier aber nur unausgebauter Stauraum ist. Bei zwei Achterkabinen verlaufen die Kojen längs und sind etwas schmaler.

Manches fehlt beim Weekender, wie beispielsweise ein Kocher oder auch ein Kühlschrank, die es als Paket „ausgestattete Pantry“ zusätzlich zu kaufen gibt und in der Cruiser-Version bereits enthalten ist.

Ansonsten ist alles da, was man für einen Wochenendtörn braucht: eine abgespeckte Pantry mit Spüle, die man ebenfalls mit einem Kocher und einem Kühlschrank aufrüsten könnte, eine Navigationsecke, ein großer Schrank sowie ein WC-Raum mit Duscmöglichkeit. Als Option kann in den Kleiderschrank auch eine separate Duschkabine eingebaut werden. Mit dem Paket „ausgestattete Pantry“ kommt Gasinstallation, Herd, Kühlschrank und ein zusätzlicher Unterschrank an Bord.

Die Zahl der Kojen lässt sich von zwei bis auf acht aufstocken, wenn man das braucht. Das Prinzip wird also erkennbar, wie man das Boot Stück für Stück und nach eigenen Wünschen und Vorstellungen ausrüsten kann.

### Segelleistungen

Wer nach der Schilderung so vieler Komfort-

merkmale jetzt meint, dass die Oceanis eine träge „Bleiente“ sei, der täuscht sich gewaltig. Für ein Tourenboot mit diesem beeindruckenden Platzangebot segelt die Yacht absolut überzeugend, zumindest wenn es, wie bei unserem Testschlag, etwas Wind hat. Dabei fällt auf, dass die beiden Ruderblätter, trotz ihrer geringen Streckung, einen gewaltigen Auftrieb entfalten und das Boot prompt auch auf die kleinsten Ruderbewegungen reagiert, ohne dabei „nervös“ zu wirken. Man kann das Rad auch mal für kurze Zeit loslassen, ohne dass das Boot aus dem Kurs läuft, um beispiels-

weise die Großschot auf dem Aufbau zu bedienen. Trotzdem empfiehlt sich für Segler, die oft einhand unterwegs sind, ein Autopilot. Die Genuaschot ist zwar im Griffbereich des Rudergängers, aber die übrigen Wege sind lang und man kann das Steuerrad nicht einfach so „mitnehmen“, wie man das mit einem Pinnenausleger machen würde, den man sich beim Kurbeln auch mal unter den Arm in die Achselhöhle klemmt oder mit einem Bein an der Pinne steuert, wenn man seine Hände gerade für andere Dinge braucht.



*Imposantes Heck: Die klappbare Plattform ist optional, der Tritt am Rettungsinselfach ist auch in der Standard-Variante enthalten. Gasdruckfedern erleichtern den Umgang mit der Plattform.*

## TECHNIK

Das Rigg selbst ist unspektakulär. Außenliegende Wanten, zwei Salings, Rollfock mit 103 Prozent Unterliekslänge und ein fixes Achterstag, das als Option verstellbar mit Talje geliefert wird. Auf Wunsch ist auch ein Mast mit Rollgroß lieferbar.

Ebenfalls optional ist der Bügel für die Großschotführung, an dessen Optik sich Traditionalisten vielleicht erst gewöhnen müssen, der aber handfeste praktische Vorteile bietet. Man spart sich durch den hohen Anschlagpunkt der Schot nicht nur einen Traveller im Cockpit, sondern kann an dem Bügel beispielsweise auch eine Pflichtpersenning oder einen Sonnenschutz befestigen. Umständlich mag dieser im Winterlager werden, weil man den Mast dann nicht so einfach auf dem Boot lagern und als „First“ für die Plane nutzen kann.

An der Schale fallen die beiden Kimmkanten auf, die dem Rumpf zusätzliche Formstabilität verleihen, indem der Auftriebsschwerpunkt

bei Krängung nach Lee wandert und die Hebelverhältnisse des Ballasts unterstützt. Ein durchgehender Rundspant mit demselben aufrichtenden Moment müsste deutlich breiter sein.

Der Ballast hängt entweder als Bulb am Kiel oder direkt unter dem Rumpf als Kielstummel mit Endscheibe, unter dem eine zusätzliche Flosse ausgefahren werden kann. Gegenüber der Ausführung mit Standardkiel ist der Kielschwerter, aufgrund der geringeren Hebellänge, 440 Kilogramm schwerer. Auch strömungstechnisch ist der Standardkiel die vorteilhafteste Variante. Wer aber auf wenig Tiefgang Wert legt, kann durchaus auch mit einem Kielschwerter glücklich werden, obwohl dessen Vorteile natürlich erst in einem Gezeitenrevier richtig zum Tragen kommen.

Die beiden Ruder haben eine relativ geringe Streckung und sind so konstruiert, dass die Kielschwertversion beim Trockenfallen darauf

abgestellt werden kann. Trotzdem reagiert das Boot schon bei geringen Geschwindigkeiten sehr direkt auf die beiden kurzen Stummel und lässt sich mit einem Radius von etwa einer Bootslänge drehen. Gewöhnungsbedürftig ist dagegen, dass die Ruderblätter außerhalb des Propellerstroms stehen, wodurch sich das Boot ohne Fahrt nicht manövrieren lässt und bei geringen Geschwindigkeiten deutlich auf Seitenwind reagiert. Man braucht also zumindest etwas Erfahrung bei engen Hafenmanövern und sollte sich überlegen, ob man sich nicht ein Bugstrahlruder gönnen möchte, gerade wenn man oft einhand unterwegs ist.

Wer mit der Kielschwertversion die geringe Wassertiefe an seinem Liegeplatz ausreizen möchte, muss bedenken, dass das Boot, sollte es mal auf seinen drei Punkten stehen, nicht einfach durch Krängen wieder freizubekommen ist. Eine Bergung von einer Untiefe kann zu einer aufwändigen Angelegenheit werden.

## DATEN

Länge über alles	11,15 m/11,50 m
Rumpflänge	11,13 m
Länge Wasserlinie	10,72 m
Breite	3,99 m
Verdrängung Daysailer	6095 kg
Verdrängung Cruiser	6850 kg
Tiefgang Standard	2,08 m
Ballast Standard	1790 kg
Tiefgang Kurzkiel	1,64 m
Ballast Kurzkiel	2060 kg
Tiefgang Kielschwert	1,26 m / 2,40 m
Ballast Kielschwert	2230 kg
Großsegel	32,70 qm
Rollgroß	30,00 qm
Fock (103%)	33,00 qm
Selbstwendefock	25 qm
Code 0	65 qm
Gennaker	114 qm
Frischwasser Standard	130 l
Frischwasser optional	200 l
Diesel	130 l
Kojen	2-8
Kabinen	1-3
Motorisierung	21 oder 29 PS

### Basispreis ohne Steuer:

ab 95 000 Euro

### Vertrieb:

Grafyachting AG, Werftstraße 18,  
CH-8280 Kreuzlingen, Tel.+41 (0) 71 / 6 88  
30 37, www.grafyachting.ch

### Hersteller:

Bénéteau, FR-85270 Saint-Hilaire de Riez

### Stärken und Schwächen

+	Raumangebot
+	modulares Konzept
+	Segeleigenschaften
-	Breite wenig reviergerecht



Hier wird konsequente Rationalisierung deutlich: Das Fundament für den Wasserboiler ist, für minimale Montagezeiten, gleich in die Form integriert.



Wartungsfreundlich: An den Motor kommt man nicht nur von vorn, sondern auch durch seitliche Klappen in den Achterkabinen.

## UNSER FAZIT

Über die Oceanis 38 kann man nichts Schlechtes berichten, außer halt, dass eine Breite von fast vier Metern am Bodensee nicht unbedingt vorteilhaft ist. Auch die Oceanis 35, die auf zehn Meter Länge ein identisches Konzept verfolgt, bietet mit einer Breite von 3,70 Metern hier keinen wesentlichen Vorteil. Trotzdem kann das Boot für den einen oder anderen Segler auch am Bodensee interessant sein.

Das Konzept des modularen Innenausbau überzeugt ebenso wie die Segelleistungen, die für ein reinrassiges Tourenboot, was die Oceanis ohne Zweifel ist, ohne Tadel sind. Man nimmt, wohl aufgrund der Größe des Bootes, die Geschwindigkeit gar nicht so wahr, aber wenn man auf die Logge schaut, gibt es nichts, was man vermissen würde, jedenfalls dann nicht, wenn es etwas Wind hat. Auch der Wendewinkel ist in Ordnung. Die Oceanis ist ein gutes Beispiel dafür, wie Erkenntnisse aus dem Regattasport auch Tourenyachten „auf Trab bringen“.

Die „Flauteneigenschaften“ vom Schreibtisch aus zu beurteilen, ist bei diesem Boot schwierig. Braucht man aber nicht das letzte Grad an Höhe, kann man mit einem Code 0 viel Druck aufbauen. Für raumere Kurs gibt es einen Gennaker.

Der Preis ist mehr als interessant, zumindest wenn man die Bootsgröße dazu in Relation setzt. Für knapp unter 100 000 Euro plus Steuer bekommt man den „Daysailer“. Der „Weekender“ mit zwei Kabinen kostet 4000 Euro mehr und den Cruiser, ebenfalls mit zwei Kabinen, gibt es für 10 000 Euro Aufpreis. Eine Version mit drei Kabinen ist ebenfalls lieferbar, dürfte für den privaten Eigner aber eher nicht in Frage kommen. Zu diesen Preisen kommen noch Kosten für Transport von 6300 Euro und Einwasern/Aufriggen (2552 Euro) sowie für praktisch unverzichtbare Ausrüstung wie Landstrompaket (2650 Euro), Ankerpaket (2810 Euro), Vollpersenning, Segelpersenning und Unterwasseranstrich, sodass man ab etwa 145 000 Euro inklusive Mehrwertsteuer ein zwar einfaches, aber schon brauchbar ausgestattetes Boot erhält.

Ansonsten kann man sich aus der umfangreichen Optionsliste bedienen, wo es beispielsweise den Großschotbügel (2805 Euro) die klappbare Heckplattform (3190 Euro) oder eine Scheuerleiste (2475 Euro) zu kaufen gibt. Der Standard-Motor ist am Bodensee ausreichend stark. ■