

**First 36.7**



**Renn-Ele**



# phant

## Maße

Lüa 11,00 m, Breite 3,45 m,

Gewicht 5870 kg

Segelfläche 78,5 m<sup>2</sup>

Preis: ab 108 140 Euro

*Endgültig vorbei sind bei Bénéteau die Zeiten der schwimmenden Wohnwagen für den Chartermarkt. Die Werft geht einen neuen Weg mit sportlichen Yachten und setzt sich damit von der zweiten Marke im Haus „Jeanneau“ klar ab.*

Mit Bruce Farr hat Bénéteau für die neue 36.7 den derzeitigen Topdesigner in der In- und Offshoreszene beauftragt. Und der hat seine Aufgabe mit Bravour gelöst. Die Bénéteau 36.7 hat eine Linienführung, die seine Handschrift nicht leugnen kann.

Sie ist eine echte IMS-Yacht. Was heißt das? Die Bénéteau wurde nicht kompromisslos auf Schnelligkeit gebaut. Dann wäre das ein anderes Boot geworden. Im Vordergrund stand ein möglichst günstiger IMS-Rennwert.

Um den zu erreichen, hat man z. B. auf Backstagen verzichtet und auch die Segelfläche nicht bis zum Maximum ausgereizt. So hätten es beim Spinnaker ohne weiteres ein paar Quadratmeter mehr sein können – was den Segelmacher natürlich gefreut – dem Steueremann aber einen kaum herauszufahrenden Nachteil in der Vermessung beschert hätte.

Die Bénéteau 36.7 ist darum auch kein Leichtgewicht. Satt 6 Tonnen bringt die 11 Meter lange Yacht auf die Waage. Ursache dafür ist einmal das Massivlaminat, andererseits der Kiel, der nicht nur mit einem Hebel von 2,20 Metern Länge, sondern auch mit einem Gewicht von 1785 kg für ein hohes aufrichtendes Moment sorgt. Um diese Kräfte

im Rumpf aufzufangen, braucht's halt schon ein paar Matten und Harzdosen mehr. Letztlich kommt das aber auch der Langlebigkeit des Rumpfes zugute.

Trotzdem ist die Bénéteau 36.7 keine langsame Yacht, beileibe nicht. Oder noch deutlicher: Ganz im Gegenteil, sie ist schnell und mit einem IMS-Rennwert von 639,9 in der IMS Klasse II (am Bodensee) auch gut aufgehoben und gewinnträchtig platziert.



## Wohnen und Cruisen

Da der Wohnkomfort sozusagen mit in das Rating einfließt, hat zumindest in diesem Punkt IMS gegenüber IOR etwas erreicht. IMS-Yachten sind auch zum Cruisen geeignet. Die Crews haben ein gutes Stück Wohnkomfort, wozu z. B. Kocher, Kühlschrank und eine Nasszelle oder bei der Bénéteau sogar ein Warmwasserboiler gehören. Sie müssen nicht in blanken Bootshüllen hausen.

Bénéteau-typisch ist der Innenausbau. Leichtes Marinesperrholz mit mahagoni-gebeiztem Kirschfurnier wurde in einfacher Art zu einem sehr wohnlichen Innenausbau verarbeitet. Das ist sicher nicht das, was Holzfreake sich vorstellen, entspricht aber dem Charakter dieser Yacht. In erster Linie soll sie ja Pokale gewinnen und erst in zweiter Linie unter dem Namen Cruiser segeln. Ein Kompromiss, der hier gut gelungen ist.

## Ausrüstung und Deckslayout

Kompromisslos dagegen war die Werft beim Deckslayout und der Beschlagsausrüstung. Hochwertige und gut dimensionierte Komponenten sind exakt da montiert, wo sie auch sein sollen. Die von uns gesegelte Yacht war allerdings mit dem „Racing Paket“ ausgerüstet. Diese Version kostet ca. 5000,- Euro Aufpreis, hat aber ein paar Extras, auf die man nicht verzichten sollte. Drei statt zwei Salingpaare und Rod statt Draht sowie einige zusätzliche Übersetzungen wie ein wirksamer Achterstagstrecker und ein Großschot / Traveller-System mit einer cleveren Feineinstellung gehören beispielsweise dazu. Hinzu kommt noch ein feines Instrumentensystem



*Links oben: Die Pantry mit Spüle, Kühlschrank und Gas-herd ist komfortabel aus-ge-stattet.*

*Rechts oben: Navigation mit Elektropanel und Zentralin-stru-ment für das B&G-Netz-werk.*

*Links Mitte: Die laminierte Deckenverkleidung sieht sauber aus. Zur Wartung der Be-schläge kann man die Sperr-holz-einlagen abschrauben.*

*Rechts Mitte: Blick ins Vor-schiff mit Schwalbennest und kleinem Schrank. Die Kojen sind für zwei Erwachsene, die genügend Gewicht auf die Kante bringen sollen, etwas knapp bemessen.*



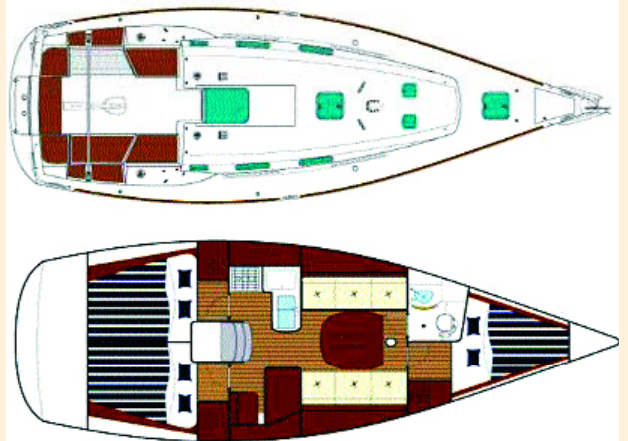
*Links unten: Der Salon ist ge-mütlich und geräumig. Auf den Bügel in der Mitte wird der Tisch aufgesteckt.*

*Rechts unten: Blick ins Ach-ter-schiff.*





## Bénéteau 36.7



<i>Lüa</i>	11,00 m
<i>Rumpflänge</i>	10,68 m
<i>Wasserlinienlänge</i>	9,23 m
<i>Büa</i>	3,45 m
<i>Tiefgang</i>	2,20 m
<i>Tiefgang optional</i>	1,80 m
<i>Gewicht</i>	5870 kg
<i>Ballast</i>	1785 kg
<i>Segelfläche am Wind</i>	78,5 m <sup>2</sup>
<i>Spinnaker</i>	90 m <sup>2</sup>
<i>I</i>	14,15 m
<i>J</i>	3,97 m
<i>P</i>	13,85 m
<i>E</i>	4,75 m
<i>theoretische Rumpfgeschwindigkeit</i>	7,38 kn

*Preis Cruisingversion ab 108 140,- Euro.*

*Racingversion wie Testboot ab 113 790,- Euro ohne Segel.*

*Vertrieb am See: Graf Yachting, Werftstraße 18, CH-8280 Kreuzlingen, Tel. (00 41) 0 71 / 6 88 30 37, Fax (00 41) 0 71 / 6 88 38 37, [www.graf-](http://www.graf-)*

### Stärken und Schwächen

- *gelungenes Konzept*
- *Deckslayout*
- *gute Bootsgeschwindigkeit*
- *praktikabler Innenausbau*
- *starres Rigg*
- *schwerfälliges Ruderverhalten*
- *Deck und Schale von innen nicht zugänglich*

von B & G inklusive GPS, um nur ein paar Dinge zu nennen.

Das Cockpit ist riesig, wenn man die zwei transportablen Backskisten herausnimmt. Es unterstreicht die Regattaambitionen der Yacht. Die Arbeitsplätze sind klar verteilt. Schot- und Fallentrimmer kommen sich nicht ins Gehege.

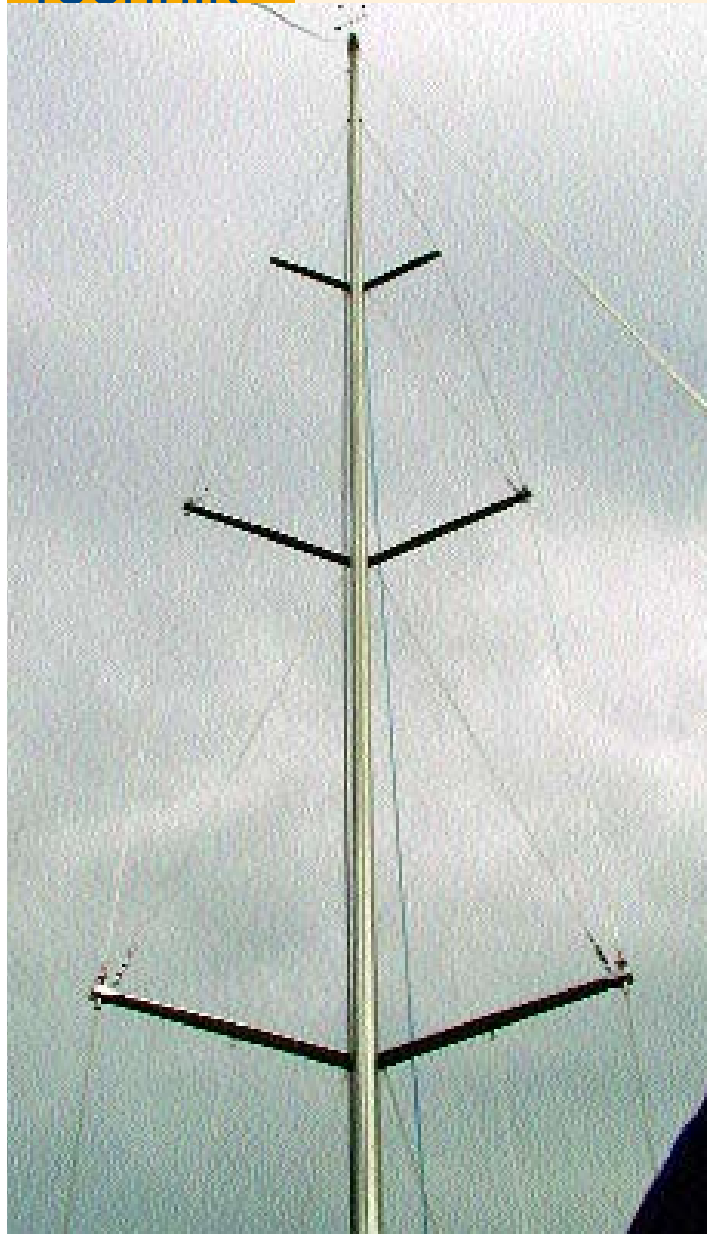
Gut hat uns fürs Regattasegeln die Position des Travellers gefallen, der weit achtern sitzt. Dahinter ist noch genug Platz für den Großschottrimmer, der hinter dem Steuermann frei hantieren kann. Für das Segeln mit kleiner Crew ist das allerdings ungeeignet, weil der Steuermann kaum an die Großschot langt, wenn der Traveller in Lee steht. Mit leichten Umbauten könnte man aber zumindest die durchdachte Feineinstellung auf die Seite umlenken, dann wäre das Problem gelöst.

## Segeleigenschaften

Den 94 Quadratmeter großen Spi (IMS-vermessen 94,82 Quadratmeter) trägt die Bénéteau 36.7 ohne Eiertanz. Selbst bei spitzem Winkel bleibt das Boot problemlos beherrschbar. Wir erreichen rund 6,6 Knoten platt vor dem Wind, raumschots steigt das Speedometer auf rund 7,7 Knoten.

Das sind gute Werte und wir liegen im Bereich der Geschwindigkeitsprognosen des IMS-Messbriefes.

Am Wind kreuzen wir mit rund 6,6 Knoten auf. Das Boot macht jetzt viel Lage. Mit dieser Segelfläche ist die Grenze erreicht, weil wir nur vier Mann an Bord sind. Eigentlich müssten jetzt sieben oder acht Leute auf der Kante sitzen, was der IMS-Messbrief auch mit maximal 550 kg Lebendgewicht berücksichtigt. Das starre Rigg lässt sich nur bescheiden über das Achterstag trim-



*Links: Die Einstellung eines Rodriggs mit drei gepfeilten Salingen und Mittelwanten stellt fast eine Wissenschaft dar. Der vermessungsgünstige Verzicht auf Backstagen wird teuer erkaufte. Das Rigg ist kaum an verschiedene Bedingungen anzupassen.*

*Rechts: Der Traveller liegt hinter der Pinne. Der Violinblock auf dem Grobschlitten ist für die Grobeinstellung der Großschot. Die Feineinstellung und die Travellerschot sind seitlich montiert. Sie werden aufs Luvdeck mitgenommen. Die Position auf der Teakfläche ist für den Genuatrimmer optimal. Der Schalthebel für die Maschine ist abnehmbar. Alternative kann man auch eine Wünschkel nehmen.*

*Unten links: Ein Cockpit zum Arbeiten. Hier steht sich die Regattacrew nicht gegenseitig auf den Füßen rum und die Beschläge sind logisch angeordnet. Zum Familiensegeln sollte sich der zukünftige Eigner jedoch etwas einfallen lassen. Die Einsatzmöglichkeiten des Steuermanns sind praktisch auf das Steuern begrenzt. Eine Minimalcrew sollte aus drei Personen bestehen, die auch anpacken können.*

*Unten rechts: ...und nicht vergessen das Luk vor der Halse zu schließen.*





men. Das erklärt auch den enormen Ruderdruck, der entsteht, sobald das Boot nicht „topfeben“ gesegelt wird.

Bruce Farr beherrscht sein Metier im Allgemeinen, daher kann laut Importeur und Segelmacher nur das fehlende Crewgewicht die Ursache sein. Um bei dieser Windstärke Vollzeug zu fahren, müssen daher die erlaubten 550 kg auf die Kante. Zum Fahrtensegeln mit der Familie ist es vielleicht angenehmer, wenn man frühzeitig refft. Apropos Pinne: Bénéteau verzichtet freundlicherweise auf das sonst in dieser Klasse übliche Steuerrad und liefert eine stabile Pinne in geschweißter Aluminiumausführung. Wer aber unbedingt an einem Rad kurbeln will, kann ein solches als Option erhalten.

Die Höhe am Wind liegt bei rund 42 Grad, ein Wert, der einer modernen IMS-Rennyacht gut steht. Allerdings ist das Vorstag schon von Haus aus aufs Maximum angeknallt, so dass die 3DL-Genua eine extrem flache Anschnittkante hat. Ob ein bisschen weniger am Ende nicht mehr wäre, käme auf einen Versuch an. Auch hätte ein, durch etwas mehr Mastbiegung abgeflachtes, Großsegel möglicherweise den Ruderdruck etwas reduziert und das Boot wäre etwas „leichtfüßiger“ gesegelt. Aber das ist halt das Manko bei solchen Riggs. Schnell mal verstellen und probieren geht nicht.

### Maschine und Antrieb

Unter dem Niedergang werkelt ein Volvo 2030 mit 21 kW (29 PS). Der Lärm hielt sich dabei in Grenzen. Der Saildrive ist mit einem Faltpropeller ausgestattet. Die Motorleistung ist ausreichend bemessen. Alternativ ist ein Yanmar 3

GM 30 F lieferbar. Dieser ist 1 kW schwächer, kostet dafür aber knapp 2000,- Euro mehr. Gesteuert wird der Motor mit einer tollen Schaltung von Spinlock. Der Knüppel sitzt in einer Normnuss für Winskurbeln und kann entfernt werden. Da bleibt keine Leine hängen.

**Fazit:** Die First 36.7 ist eine bequem bewohnbare IMS-Regattayacht. Cockpit, Deckslayout und die Beschlagsausrüstung sind fast vorbildlich.

Eine Tonne leichter wäre das Boot sicher auch noch stabil genug gewesen. Für diese Art Rigg ist ein extrem hoher und systematischer Aufwand und genaue Protokollierung gefragt, um eine Einstellung zu finden, die befriedigende Durchschnittswerte liefert. Mal eben umtrimmen geht nicht. Für diese festgelegten Werte liefert der Segelschneider dann Profile mit verschiedenen Charakteristika. Fünf Vorsegel sind laut Messbrief erlaubt. Das sind die Konditionen, die man eingeht, wenn man IMS-Regatten segeln will.

Der Innenausbau ist ansprechend und funktionell gestaltet. Die kirschfurnierten Sperrholzteile stehen zwischen zwei Innenschalen, die jeweils die Festigkeit sowohl der Schale als auch des Decks und des Aufbaus liefern. Das ermöglicht eine rationelle und preisgünstige Fertigung und sieht hübsch aus. Allerdings erschwert es Wartungsarbeiten, Reparaturen und Umbauten. Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

hdm / mh