

Bénéteau First Class 7.5



Einfach
ge
nim

er

ht's

mer

Fahrbericht

Maße

Lüa 7,86 m, Breite 2,54 m,
Tiefgang 0,85 m / 2,05 m,
Gewicht ca. 1100 kg,
Segelfläche 39,5 m²

Preis: segelklar ab ca. 35 000 €

Eine neue First Class? Wer sich gefreut hat, dass Bénéteau einen zeitgemäßen Nachfolger für First Class sieben, acht oder zehn kreierte hat, liegt falsch. Die First Class 7.5 ist kein Jollenkreuzer-Ersatz sondern ein offenes Sportboot, das keine Übernachtungsmöglichkeit bietet.

Dafür segelt das Boot hervorragend. Die, nach Herstellerangaben fast vierzig Quadratmeter Segeltuch beschleunigen die kleine Bénéteau auf sechs Knoten an der Kreuz und das bei nur etwa zwei Beaufort. Der Wendewinkel liegt dann knapp unter neunzig Grad. Fällt man ab und setzt den Gennaker, klettert das Speedometer gleich noch mal einen Knoten höher.

Die Rumpflinien sind sauber konstruiert. Das Boot erzeugt minimalen Wellenwiderstand. Das Wasser fließt glatt vorbei.

Dafür muss man bei mehr Wind aber etwas tun. Die neue First Class muss aufrecht gesegelt werden, wenn sie schnell sein soll. Ab einem gewissen Krängungswinkel vertrimmt der Rumpf und der Widerstand steigt dramatisch an.

Obwohl, oder gerade weil das Boot Linien wie eine Jolle hat, ist es sehr formstabil. Das macht die neue Bénéteau unerwartet steif. Bei mehr Krängung tritt dann der Ballast in Aktion. Das Boot liegt sehr ausgewogen am Ruder, fast etwas zu ausgewogen. Das ist et-

was gewöhnungsbedürftig, weil man doch leichten Zug am Pinnenausleger erwartet. Das nicht vorbalancierte Ruder verhält sich aber absolut neutral. Dem kann vielleicht mit entsprechendem Feintrimm noch etwas abgeholfen werden.

Die Ausrüstung der Bénéteau ist minimalistisch aber sinnvoll und die Einzelkomponenten sind hochwertig. Winschen und Klemmen sitzen exakt da, wo sie von der Mannschaft auch gebraucht werden.

Ein kleiner Kritikpunkt betrifft vielleicht die Fockschotklemmen für leichten Wind, die sich zwischen Höllepunktschienen und Winschen befinden. Diese sind flach auf's Deck montiert. Besser wäre es, wenn sie auf einem Sockel sitzen würden. Dann ließen sie sich besser belegen und die Zugrichtung der Schot würde nicht nach oben verlaufen.

Wenig praktikabel ist auch der Relingsdraht, der im Bereich des Steuermands durch Gurtband ersetzt werden sollte.

Ansonsten funktioniert alles prächtig. Die Beschläge

kommen vorwiegend von Holt Allen und sind von hoher Qualität. Die Klemmen haben Aluminium-Backen und sind kugelgelagert.

Wünschenswert wären vielleicht noch Klappwantenspanner, die schnell verstellt werden können. Das Boot hat nämlich keine Backstagen. Darum muss die Crew sowohl Mastkurve als auch Vorstaggdurchhang mittels der Wantenspannung den jeweiligen Verhältnissen anpassen.

Warum die Werft ein so mächtiges Mastprofil auf das kleine Boot stellt, ist zunächst nicht ganz klar. Da könnte man noch das eine oder andere Kilogramm gut machen. Eine Faustformel besagt, dass das Gewicht, das man im Rigg spart, mit dem Faktor zehn dem Ballast gutschreiben kann. Das aufrichtende Moment würde mit einem leichteren Mast also höher werden und das Bootsgewicht wäre damit zentrierter. Beides käme vor allem den Rauhwassereigenschaften zu gute.

Der Mast steht auf dem Cockpitboden und wird nicht im Deck geführt. Dadurch ist der Abstand zwischen Mastfuß und Lümmellager sehr groß. Das ist der statische Schwachpunkt des Riggs und eine mögliche Erklärung für das dicke Profil. Mit Babywanten wäre dieses Thema entschärft.

Die radial geschnittenen Segel kamen von North Sails und hinterließen einen guten Eindruck. Das Tuchgewicht ist vielleicht an der oberen Grenze dessen, was notwendig ist, dafür halten diese Tücher aber länger.

Schale und Deck sind massiv mit einem Infusionsverfahren laminiert. Der Rumpf wird durch Schaumstringer und GFK-Spanten ausgesteift. Im Bereich des Travellers und im Vorschiff

Technik

ist jeweils ein Sperrholzschott. Durch das vordere wird auch der Gennakerbaum gehalten.

Der Schwenkkiel kann über eine Hydraulik mühelos von Hand aufgeholt werden. Eine gute Lösung, wenn man das manchmal doch recht mühsame Gekurbel bei den Vorgängerkonstruktionen vergleicht. In den Cockpitboden ist, unter einer wasserdichten Klappe, eine große Wanne eingelassen. Dort können beispielsweise Außenborder und Tank gestaut werden. Der Raum unter Deck ist ebenfalls als Stauraum nutzbar.

Fazit: Die First Class 7.5 segelt richtig gut. Mit wenig Aufwand wird hier maximaler Segelspaß erreicht.

In Frankreich soll das Boot als Jugendklasse etabliert werden. Das ist konsequent, denn nur als Einheitsklasse ergibt das Ganze einen Sinn. Der Markt wimmelt von offenen Sportbooten, von denen sich nur die Melges 24 international behaupten kann.

Die Bauausführung ist für eine Großwerft erstaunlich gut. Die Beschläge sind von hoher Qualität und sogar ordentlich befestigt. Auch das Finish unter Deck ist sauber.

Die neue First Class wird „nackt“ geliefert. Das ist vernünftig, denn die üblichen „Werksgarderoben“ werden diesem Boot nicht gerecht. Da braucht man hochwertige Segel, sonst macht's keinen Spaß. Bis man das Boot ausgerüstet auf dem Trailer stehen hat, sind mindestens 35 000 Euro über den Ladentisch gerollt. Eine Menge Geld, für den der's ausgibt, aber was bekommt man heutzutage noch für diese Summe. mh



Oben links: Der Mast ist frei stehend auf dem Cockpitboden. Das ist statisch nicht besonders geschickt gelöst, weil das Lümmellager hohe Biegemomente verursacht. Der Weg ins Vorschiff führt durch ein Luk. Nicht unbedingt komfortabel aber dafür wasserdicht.

Oben rechts: Große Klappe im Cockpit. Außenborder und Tank kann man dort unterbringen.

Mitte rechts: Das Cockpit ist extrem geräumig und für eine vier- bis fünfköpfige Regattacrew praktikabel. Man kann das Boot aber auch problemlos zu zweit segeln. Das könnte die First Class 7.5 vielleicht auch für Segelschulen interessant machen.

Einhandsegler werden mit der kleinen Bénéteau Probleme haben, weil die meisten Bedienelemente nicht von der Pinne aus erreichbar sind.

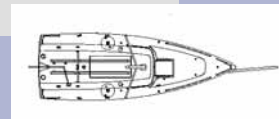
Unten links: Im Vorschiff ist die Kielhydraulik und der Gennakerbaum untergebracht. Daneben ist Platz für Segel, Ölzeug und andere Ausrüstung. Gut sind die Stringer, Spanten und Schotten zu sehen, die den Rumpf sehr steif machen.

Unten rechts: Die Kielhydraulik. Ein Zylinder aus Edelstahl zieht den Schwenkkiel nach oben. Er ist doppelt wirkend. Dadurch spart man sich den Öltank. Daneben ist die Handpumpe. Durch das Öffnen des Ventils wird der Kiel sachte abgelassen.





Technische Daten First Class 7.5



<i>Länge über alles:</i>	7,86 m
<i>Rumpflänge:</i>	7,49 m
<i>Breite:</i>	2,54 m
<i>Gewicht inkl. Außenborder:</i>	1130 kg
<i>Tiefgang Minimum:</i>	0,85 m
<i>Tiefgang Maximum:</i>	2,05 m

<i>Segelfläche:</i>	39,50 m ²
<i>Spinnaker (symmetrisch):</i>	65 m ²
<i>Preis ohne Segel, ohne MwSt. ab:</i>	23 460 Euro

*Händler: Graf Yachting, Werftstraße 18,
CH-8280 Kreuzlingen, Telefon (00 41) 0 71 / 6 88 30 37,
Fax (00 41) 0 71 / 6 88 38 37, graf@sportboote.ch,
www.graf-yachting.ch*

Stärken und Schwächen

- + *aufholbarer Kiel*
- + *einfaches Handling*
- + *robuste Bauweise*
- + *hochwertige Beschläge*
- + *gute Segeleigenschaften*
- + *trailerbare Breite*
- *schweres Rigg*