

# Klein macht: una

Ganz neu ist sie nicht mehr, die Bénéteau First 21. Sie ist aber trotzdem ein hübsches, kleines und vor allem preisgünstiges Boot, das sich nach verschiedenen Modellpflegemaßnahmen als First 21.7 S präsentiert.



Von Michael Häßler

Im Prinzip ist sie aber noch immer die Alte geblieben und wurde vor allem im Bereich der Ausrüstung mehrfach überarbeitet.

Die kleinste First füllt die Lücke, die früher von einem 15er Jollenkreuzer besetzt wurde oder später von einer Variante. Sie ist ein einfaches kleines Tourenboot mit wenig Tiefgang für zwei Personen oder kleine Familien.

## Rationelle Fertigung

Was als Argument sofort ins Auge fällt, ist der Preis von 21 777 Euro. Dafür steht das Boot aber noch ohne Trailer und Segel auf der Werft in Frankreich. Mit Anhänger, Transport an den Bodensee und einem Satz Segel sind 30 000 Euro dann auch schon überschritten.

Dafür bekommt man ein solides und bewährtes kleines Boot, das man revierunabhängig überall mit hin-

nehmen und auch mal einen Küstentörn segeln kann. Ein Boot, für das man nicht unbedingt einen festen Liegeplatz braucht und das im Winter auch vor der heimischen Garage unterzubringen ist. Unterm Strich ist die First ein Boot, das nach dem Kauf nur noch minimale Unterhaltskosten erfordert.

Dem Innenausbau sieht man die rationelle Serienfertigung an. Das heißt aber nicht, dass das Boot des-

wegen von minderer Qualität wäre. Man stellt halt fest, dass der handwerkliche Anteil der Arbeiten konsequent minimiert wurde. Das Deck wie auch die Schale bestehen im Prinzip aus je einer Innen- und einer Außenschale. Dadurch ist keine arbeitsaufwändige nachträgliche Verkleidung der Außenhaut notwendig.

Eine solche Bauweise hält trotz ansprechender Optik die Kosten niedrig, erfordert

# abhängig



## First 21.7 S

### Maße:

Lüa 6,40 m, Breite 2,48 m  
Gewicht ca. 1245 kg  
Segelfläche 25,2 m<sup>2</sup>

### Preis ohne Segel

ab 21 777 Euro

aber große Stückzahlen, weil die Formkosten hoch sind. Nachteilig ist ein vielleicht vergleichsweise hohes Gewicht des Bootes und der Umstand, dass man von innen nicht überall an die Außenhaut gelangt. Auch muss darauf geachtet werden, dass der Raum zwischen beiden Schalen möglichst immer trocken gehalten wird. Eine größere Anzahl Inspektionsdeckel zu montieren, wäre nicht ver-

kehrt. Zumindest unter der Woche am Liegeplatz wäre dann auch unter den Kojen ein Luftaustausch gewährleistet.

### Auf Deck

Die First 21.7 S ist mit ihrer Breite von knapp 2,50 Metern und ihrer Länge von etwa 6,50 Metern als relativ breit zu bezeichnen. Der Aufbau verläuft flach, und durch die fehlenden Fenster ähnelt das Deck einem

Flushdecker. Dafür sind schmale Fenster in der Schale untergebracht und durch das Schiebeluk mit den großen Plexiglasflächen kommt ebenfalls viel Licht unter Deck. Auf dem Vordeck ist ein kleines Luk montiert.

Die Deckstruktur ist sehr griffig und rutschfest. Gefährliche Stolperfallen sind keine vorhanden. Eine stabile Fußreling aus Holz trägt ebenfalls zur Sicherheit bei.

Die Seereling selbst fällt allerdings recht niedrig aus und bietet eher psychologische Sicherheit, die aber nicht unterschätzt werden darf. Fühlt sich der Segler unsicher, steigt auch die Unfallgefahr, egal ob es dafür rationale Gründe gibt oder nicht.

Die Plicht ist für die Bootgröße recht geräumig und eine vierköpfige Familie (mit zwei kleinen Kindern) findet ausreichend Platz für den



## Wohnen

Unter Deck bietet das Boot für seine Größe erstaunlich viel Platz. Im Vorschiff ist eine Doppelkoje, die aber für zwei Erwachsene relativ eng ist. Auch wenn die Koje ausreichend lang ist, ist sie an ihrem vorderen Ende doch sehr schmal und läuft spitz aus. Kinder können dagegen problemlos im Vorschiff schlafen.

Das hat den zusätzlichen Vorteil, dass sie ihren eigenen Bereich haben, der bei Bedarf mit einem Vorhang abgeteilt werden kann.

Unter der Koje befindet sich Stauraum und an den

Bordwänden sind abnehmbare Netztaschen, die im Ausstattungspaket „Dynamic“ enthalten sind.

Dadurch, dass das Boot keine Maststütze hat, wirkt der Raum unter Deck sehr großzügig. Die Riggkräfte werden von einer GfK-Brücke auf das „Hauptschott“ übertragen. Dieses besteht im Wesentlichen aus zwei Sperrholzschränken, die die Kräfte der Mastbrücke in die Innenschale leiten und an denen die Püttings für die Wanten befestigt sind.

Zwischen Vorschiff und „Salonbereich“ steht der Kielkasten sowie eine Spüle auf der Steuerbordseite und

eine Halterung für den Kocher auf der Backbordseite.

Auf den Salonkojen kann man zu viert sitzen und einen Klappstisch aus einer Halterung unter dem Niedergang herausziehen, den man auch als Cockpittisch nutzen kann. Nachts werden die Sitzbänke zu Hundekojen, die auch für große Personen ausreichend bemessen sind. Darunter sowie unter den Niedergangstufen ist weiterer Stauraum zu finden.

„Nasser“ Stauraum für Fender, Festmacher, Leinen und andere Ausrüstung findet man in zwei Backskisten in den Cockpitduchten. Unter Deck sind Kocher und Spüle untergebracht.



Das Vorstag setzt etwas unterhalb des Masttopps an.



Der optionale Außenborder strömt die Ruderblätter nicht an und muss deshalb bei engen Manövern mitgedreht werden. Die Badeleiter ist bereits in der Standardausführung enthalten. Die hochklappbare Motorhalterung am Edelstahlblech ist zweckmäßig, ließe sich vielleicht aber noch etwas ästhetischer lösen.

Wochenendtörn. Positiv ist, dass das Cockpit nicht durch einen Reitbalken geteilt wird. Allerdings geht das zu Lasten der Trimmmöglichkeiten.

Sowohl die Cockpitbänke als auch die Seitendecks sind ergonomisch gut dimensioniert. Wünschenswert wäre Gurtband statt Relingsdraht im Bereich des Cockpits.

Die beiden Ruderblätter sind über ein Gestänge mit der Pinne gekoppelt. Wie bei Doppeleranlagen häufig üblich, geht dadurch etwas „Rückmeldung“ über den

Trimmzustand des Bootes an den Rudergänger verloren. Andererseits bietet die Doppeleranlage auch Vorteile, weil die Tendenz zum „Sonnenschuss“, die bei Booten mit breiteren Linien doch latent vorhanden ist, minimiert wird.

Zwischen den Ruderblättern ist die hochholbare Halterung für den Außenborder angebracht. Dadurch, dass das Cockpit bis ganz nach hinten geht, kann der Motor vom Rudergänger direkt erreicht werden, was Manöver auf engem Raum erleichtert.

## Technik

Die First 21.7 S ist ein einfaches, kleines Boot, das nicht durch technische Gimmicks sondern durch einfache, bodenständige aber solide Lösungen beeindruckt.

Hier wäre als Erstes der Schwenkkiel zu nennen. Ein bewährtes System, das Bénétiau seit den achtziger Jahren vor allem bei der First Class 7 und der First Class 8 verbaut hat. Die stählerne Kielflosse ist in einem laminierten Kielkasten seitlich geführt und sitzt an dessen unterem Ende drehbar auf einem Bolzen. Dahinter ist eine Edelstahlspindel mit Trapezgewinde befestigt, die in einer Bronze-Nuss am Ende eines Edelstahlrohres endet. Das Rohr verläuft in das Bootsinnere und sitzt auf einem Axiallager auf. Es kann mit einer Winkerkurbel gedreht werden.

Dadurch wird die 300 Kilogramm schwere, lange und schmale Kielflosse nach hinten unter den Bootsboden geklappt und der Tiefgang reduziert sich von 1,80 Meter auf siebzig Zentimeter. Das bedeutet gute Segel-eigenschaften mit hoher Endstabilität bei möglichem moderatem Tiefgang.

Simpel aber sehr effektiv ist auch die Anzeige für die Kielposition. Am unteren Ende der Spindel ist ein Bündel befestigt, das oben aus dem Kielkasten herausragt und an dessen Ende eine Kunststoffkugel befestigt ist. An der Position dieser Kugel kann man ablesen, in welcher Position sich der Kiel befindet. Man kann den Kielkasten sogar mit einer Skala beschriften, an der man den momentanen

Tiefgang ablesen kann. Die Ruderblätter stecken in einem Aluminiumrahmen und werden mit einer Nylon-schraube mit Sterngriff in der unteren oder oberen Position fixiert. Durch das Doppeler kann das einzelne Blatt relativ kurz gehalten werden, so dass die Blätter im Normalfall in ihrer Position verbleiben können.

Allerdings sind die Ruderblätter durch eine aufwändige und schwere Mechanik mit der Pinne verbunden, weswegen das Gefühl an der Pinne für ein so kleines Boot doch arg „gedämpft“ ist.

Das Rigg ist einfach aber effektiv ausgeführt. Ein Aluminiummast mit einem gepfeilten Salingpaar und etwas verkürztem Vorsegeldreieck steht an Deck. Der Grobtrimm erfolgt über die Wantenspannung und der Feintrimm über das Achterstag. Auf einen Traveller wurde verzichtet.

Die Rollrefenanlage wird serienmäßig mitgeliefert und kostet einiges an Segelleistung. Der selbe Komfort könnte auch durch eine einfache Rollfockeinrichtung mit Stagreitern erzielt werden, ohne die Segeleigenschaften einzuschränken. Boote mit wenig überlappenden Vorsegeln lassen sich beispielsweise ganz hervorragend über die Segelverwindung abpowern. Die verstellbaren Hөлpunkte sind schon vorhanden, ein Traveller oder eine Hahnepot könnten noch nachgerüstet werden. Wird das Großsegel im oberen Bereich mit durchgehenden Latten gestützt, kann es in den Böen geöffnet werden ohne zu killen. Erfahrene Segler werden mit dieser Variante mehr Segelspaß erzielen.

In den achteren Sitzduschen sind Backskisten untergebracht, die ins Cockpit lenzen. Dort können Gegenstände wie Festmacher, Fenster oder auch der Benzin-tank verstaut werden.

Die wasserdichte Luke im achteren Cockpitboden ist optional erhältlich und erschließt für diese Bootsgröße

wichtigen Stauraum. Auf eine Scheuerleiste, wie sie für Bodensee-Verhältnisse wünschenswert wäre, verzichtet die Werft.

### Das Rigg

Das Rigg ist einfach aber solide ausgeführt. Ein Aluminiummast von Z-Spar mit einfachem Salingpaar und Roll-

reffanlage von Plastimo schicken die Franzosen serienmäßig mit.

Die Segel müssen extra geordert werden, wodurch der künftige Eigner die Möglichkeit bekommt, hier etwas höher einzusteigen. Das lohnt sich in jedem Fall, denn die Seriensegel sind für den Bodensee nicht ideal.

Damit bekommt man das Boot bei wenig Wind nicht zum laufen. Ein routinierter Segler sollte sich auch überlegen, ob er nicht gleich auf die Rollreffanlage verzichtet und sich eine leistungsfähige Fock schneiden lässt, die er über den vollen Windbereich stehen lassen kann.

Das setzt etwas Trimmkenntnis und ausreichend Spannung auf dem Vorstag voraus, würde die Segeleigenschaften des Bootes aber bei allen Windbereichen deutlich aufwerten.

Für Raumkurse kann sowohl ein symmetrischer Spinnaker mit entsprechender Ausrüstung geliefert werden als auch ein Gennaker, dessen Baum auf dem Deck gelagert und im Bedarfsfall nach vorn geschoben wird.

### Segelleistungen

Die First 21.7 S ist keine Rennziege aber auch keine lahme Ente. Sie ist ein agiles, kleines Fahrtenboot, mit dem man durchaus sportlich segeln kann und auch bei stürmischerem Wetter sicher und bequem von A nach B gelangt.

An unserem Segeltag herrschten wenig ideale Windbedingungen und die meiste Zeit hingen die Segel mehr oder weniger nutzlos am Fall. Ein Großteil der Windenergie strich am Boot vorbei und konnte nicht in Fahrt umgesetzt werden. Ohne Zweifel wird die First 21.7 S aber auch bei flauen Windbedingungen gute und agile Segelleistung zeigen, wenn sie eine reviergerechte Garderobe spendiert bekommt und aufmerksam gesegelt wird. Die Maximalgeschwindigkeit an der Kreuz dürfte bei etwa sechs Knoten liegen und bei stärkerem raumem Wind sollte das Boot ins Gleiten kommen.



1



2

1. Unter beiden Cockpitduchten befindet sich eine auch für Erwachsene ausreichend große Koje. Im Vordergrund ist die Spindel für den Kiel zu sehen. In der Niedergangstreppe ist eine Lenzpumpe fest eingebaut.

2. Die Vorschiffskoje ist für zwei Erwachsene zu eng, für eine Person oder zwei Kinder reicht der Platz aber aus. Deutlich zu sehen ist die Mastbrücke, die Hauptschott oder Maststütze ersetzt. Die Kräfte von Kiel und Rigg werden in die Struktur der Innenschale geleitet. Unter den beiden Bodenbrettern neben dem Kielkasten gelangt man an die Bolzen der Kielmechanik.

3. Das Deck ist mit hochwertiger Ausrüstung versehen.

4. Das Holz im Cockpit, die Motorhalterung und das Luk für den achteren Stauraum ist im optionalen Ausrüstungspaket „Dynamic“ enthalten.

5. Unter den Polstern sind mit Sperrholzplatten abgedeckte Stauwannen einlaminiert.

6. Der Tisch unter dem Niedergang lässt sich herausziehen.

7. Der Ankerkasten auf dem Vordeck ist praxisgerecht.

8. Die „nasse Backskiste“ mit Handlenzpumpe eignet sich für den Benzintank.

9. Das Bodenluk ist optional und erschließt weiteren Stauraum.

## Fahrbericht First 21.7 S

### Fazit

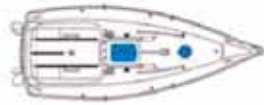
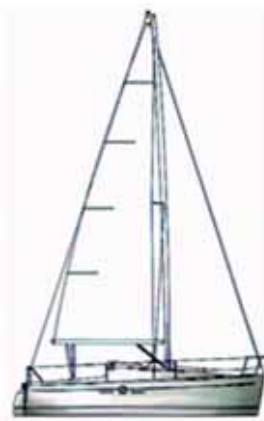
Die First 21.7 S ist ein nettes, kleines und preiswertes Trailerboot, das in jeder Hinsicht unkompliziert zu handhaben ist. Es bietet Platz für zwei Erwachsene und ein bis zwei Kinder, wobei der Raum für eine vierköpfige Familie bei einem längeren Urlaubstörn je nach Anspruch etwas knapp bemessen ist. Übers Wochenende ist das alles aber kein Problem.

Die First 21.7 S ist ein Großserienprodukt das so gebaut ist, dass es die Ansprüche vieler Segler erfüllt. Die Möglichkeiten für Individualisierungen sind begrenzt und man muss das Boot so nehmen, wie es von der Werft geliefert wird. Dafür erhält man verhältnismäßig viel Boot für sein Geld.

Die Grundausstattung kostet 21 777 Euro. Das Paket „Dynamic“ für 2404 Euro ist sinnvoll und beinhaltet einen Steuerkompass, Teak auf den Cockpitbänken, Backskisten in der Plicht, die Halterung für den Außenborder, Kocher und Frischwasserversorgung sowie abnehmbare Netztaschen unter Deck. Das Elektronik-Paket für 714 Euro umfasst ein Raymarine Tridata Log/Echolot.

Dazu kommt je nach Wunsch, die Spinnaker- bzw. Gennakerausrüstung für jeweils etwa 1000 Euro. Die erste Variante ist für knapp 800 Euro mit einer Mastklappvorrichtung ergänzbar. Standard-Segel und Lazy-Bag sind für 1536 Euro zu haben. Bestellt man einen Satz hochwertiger Segel vor Ort muss man etwa 2000 Euro veranschlagen.

Ein Trailer schlägt mit rund 4000 Euro zu Buche und der versicherte Transport an den Bodensee kostet 2856 Euro. Der Unterwasseranstrich 1428 Euro und eine Vollperssenning 1737 Euro. Für eine Baumperssenning verlangt die Werft 377 Euro und einen kleinen Außenborder wird man sich ebenfalls gönnen. Je nach persönlichem Anspruch sind dann zwischen 35 000 und 40 000 Euro über den Ladentisch gegangen.



### Zahlen

6,40 m	<b>Länge über alles</b>
6,25 m	<b>Rumpflänge</b>
2,48 m	<b>Breite</b>
1245 kg	<b>Gewicht</b>
0,70 – 1,80 m	<b>Tiefgang</b>
13,8 m <sup>2</sup>	<b>Segelfläche Groß</b>
11,4 m <sup>2</sup>	<b>Segelfläche Fock</b>
34 m <sup>2</sup>	<b>Spinnaker</b>
Motor	<b>Außenbord optional</b>
21 777 €	<b>Preis ohne Segel ab Werft</b>

Vertrieb: **Grafyachting, Werftstraße 18, CH-8280 Kreuzlingen, Tel. +41 (0) 71 / 6 88 30 35, office@grafyachting.ch, www.grafyachting.ch**

Hersteller: **Chantiers Bénéteau, www.beneteau.com**

#### Stärken und Schwächen

- + **Wenig Tiefgang**
- + **Bewährtes Konzept**
- + **Einfaches Handling**
- + **Bauqualität**
- + **Segeleigenschaften**
- **Gewöhnungsbedürftige Ruderanlage**
- **Geschlossene Innenschale**

