



GREEN BENTE 24

Neue Ideen im Bootsbau

Die Bente 24 ist die aktuelle Version des Kleinkreuzers im Sieben-Meter-Segment. Durch viele individuelle Detaillösungen ist dieses Boot für die Küste und den Binnensee gleichermaßen gut geeignet. Konstrukteur Alexander Vrolijk und der Blogger Stephan Boden haben bei der Entstehung die Internetcommunity mit einbezogen und mit ihrem Projekt viel frischen Wind in die Bootsbranche gebracht.

Von Oliver Ochse



Darüber hinaus gibt es die Bente 24 jetzt auch in einer „Green“-Variante, die von Green Boats gebaut wird, eine auf nachhaltige Bauweise orientierte Bootswerft. Seit 2013 werden in dem Start-up Boote aus nachwachsenden Rohstoffen gebaut. Dabei wird das Boot aus Flachs, Kork und Greenepoxidharz auf Leinölbasis produziert. Es werden also überwiegend natürliche Rohstoffe für den Bau des Rumpfes eingesetzt, während ein herkömmliches Boot aus GfK hergestellt wird, also glasfaserverstärktem Kunststoff, einem Faser-Kunststoff-Verbund aus z. B. Polyesterharz, Epoxidharz oder Polyamid und Glasfasern. Er ist der am häufigsten eingesetzte langfaserverstärkte Kunststoff.

Bei der Green Bente 24 sollen 90 Prozent der Baumaterialien aus nachwachsenden Rohstoffen stammen.

Flachs und Kork in Vakuuminfusion

Auf der Bremer Bootswerft arbeitet Green Boats im Vakuuminfusionsverfahren mit Flachs (außen und Innenschicht), Kork (Sandwichkern) und grünem Epoxidharz auf Leinölbasis (Matrix). Diese Bauweise glänzt mit einer Reihe positiver Eigenschaften:

- sie ist extrem robust und unempfindlich bei Beschädigungen
- sie weist eine extrem hohe Festigkeit auf
- sie hat eine angenehm warme Haptik

Maße:

Lüa 7,15 m, Breite 2,75 m

Gewicht:

ca. 1400 kg

Segelfläche:

33,10 qm

Preis Bente 24 Standard:

ab 32 725 Euro
(ohne Segel und inkl. MwSt.)



- sie charakterisiert sich durch hervorragende Schall-, Wärme- und Vibrationsdämmung
- sie sind gesundheitlich unbedenklich, sowohl in Bearbeitung und Reparatur als auch beim Bewohnen
- sie schonen die fossilen Ressourcen und sind am Ende ihres Lebenszyklus CO₂-neutral verwertbar.

Allerdings hat das seinen Preis: Die Green Bente soll im Grundpreis stolze 68 000 Euro kosten, ansprechend ausgebaut werden schon 75 000 Euro fällig. Mit einigen anderen Extras kommt man über 130 000 Euro und selbst als Standardboot ist die Green Bente 24 mehr als doppelt so teuer wie die konventionelle Bente 24.

Der Prototyp kommt mit 1,60 Meter tiefem Hubkiel, Binnenrigg, Korkstabdeck, ausfahrbarem Gennakerbaum und Polstern. Als Testboot stand genau diese Green Bente 24 am Bodensee zur Verfügung. Daher sind die Baumaterialien auch bei den Fotos zu erkennen. Auf dem Testboot steht das Binnen-Rigg mit zwei Salingpaaren von Selden. Eine sich lohnende Option für alle Gewässer, in denen der 1,80 Meter lange optionale Kiel gefahren werden kann.

Bei sehr leichten Winden ging es vor Friedrichshafen auf den See. Das Großsegel war über Mastrutscher mit dem Mast verbunden und lag fertig zum Setzen im Lazybag. Wie bei modernen Booten üblich, kommen die Fallen seitlich aus dem Mast und werden bei diesem Boot über sogenannte Thimbles oder auch Low-friction-Ringe nach hinten ins Cockpit gelenkt. Der Kiel bei diesem Boot ließ sich über die optionale Hydraulik ohne Kraftaufwand absenken und Keile aus Teflon verhindern seitliches Schlagen und Bewegung im Kielkasten. So soll das sein.

Überall ist die Kork- und Hanf-Optik zu erkennen. Wie bei anderen „frischen“ Booten fehlt aber der unangenehme Geruch nach Lösungsmitteln, die durch den Einsatz des Leinöls nicht entstehen können.

Das Cockpit ist groß genug für eine Zwei- oder Drei-Personen-Crew und das Boot liegt angenehm auf dem Ruder. Die hochwertigen Beschläge sind an den richtigen Stellen angebracht und lassen keine Wünsche offen. Griffiges Tauwerk von Gottifredi Maffioli ist als Extra zu bekommen und die Winschen in der selbstholenden Variante machen dieses Boot deutlich einhandtauglicher.



Kork im Cockpit, der Rumpf ist ein Flachs-Kork-Sandwich, einfach und zweckmäßig die Großschotführung.



Hubkiel der Green Bente 24.

Überall ist der moderne Einfluss der Ausrüstung zu spüren, die das Boot deutlich einfacher im Handling macht. So auch die Fockschot, die mit einer Furlex-Rollanlage und einer 2:1-Übersetzung gefahren wird. Dazu schicke optische Lösungen wie bei den schwarzen Relingstützen oder dem fest montierten Bügel, Dodger genannt, der in Wunschfarbe lackiert werden kann.

Die Segeleigenschaften der Bente sind überraschend agil und bei quasi keinem sichtbaren Wind führen wir mit dem Gennaker entspannt 3,4 Knoten über Grund. Beim Setzen und Bergen des Gennakers ist es enorm hilfreich, dass im Vorschiff eine sehr große Luke verbaut wurde. So ist unter Deck nicht nur für ausreichend Frischluft gesorgt, sondern das Segel lässt sich spielend leicht dort hineinziehen.

Das breite Heck der Bente 24 und ein sehr langes Ruderblatt sorgen für gute Steuerbarkeit, auch bei mehr Schräglage des Bootes. Ein Strömungsabriss und Sonnenschuss war nicht zu provozieren, dazu braucht es sicher mehr Wind als die vorherrschenden fünf Knoten im Maximum.



Korkstabdeck als Teakalternative, große Vorschiffsluke.



Hochwertige Ausstattung.



Die Fallen kommen seitlich aus dem Mast und werden bei diesem Boot über Thimbles nach hinten ins Cockpit gelenkt.



Alternativ zur Green Bente 24 wird die Bente 24 als Standardversion in herkömmlichen Materialien gebaut.



Innenausbau der Standardversion, wenn man tiefer in die Ausrüstungsliste greift.

Die Großschot liegt gut in der Hand, ohne viel Kraft an der Talje im Heck gefahren. Auch hier sind wieder moderne Tauwerklösungen mit Softschäkeln und Dyneema zu finden. Das Cockpit bleibt frei von einem Fußblock oder Traveller, die Großschot kommt wie bei einem Skiff direkt vom Großbaum. So ist im Hafen viel Bewegungsfreiheit garantiert.

UNSER FAZIT

Bente ist KEINE lahme Ente, sondern generiert viel Segelspaß und einfaches Handling. Die vielen modernen Ausstattungsvarianten helfen, dieses Segelboot ganz individuell an den zukünftigen Besitzer anzupassen. Von den modernen Tauwerklösungen, bis zur Option des Einbau-Motors und die Möglichkeit einer Green-Variante zeigen, was heute im Bootsbau bei kleinen Kielbooten möglich ist. ■



Verkleidung für den Zugang zur Nasszelle der Bente 24.

DATEN

Länge über alles	7,15 m
Länge Wasserlinie	7,15 m
Breite	2,75 m
Tiefgang Standard	1,45 m
Tiefgang Option	1,80 m
Verdrängung Standard	1400 kg
Verdrängung Option	1200 kg
Großsegel	20,8 m ²
Fock	12,3 m ²
Gennaker	42 m ² /55 m ²
Masthöhe	11,15/11,90 m
Motor	Außenborder
Design	Judel/Vroljik

Preis ab Werft o. Motor Standardversion:
32 725 Euro

Preis inklusive Segel Standardversion:
ca. 40 000 Euro

Preis mit Grundausstattung, E-Motor und Trailer Standardversion:
ca. 60 000 Euro

Vertrieb Bente 24 Standard:
Ultramarin Meichle + Mohr Marina,
Im Wassersportzentrum 10,
D-88079 Kressbronn-Gohren,
www.ultramarin.de

Hersteller Green Bente 24:
Green-Boats, Friedrich J. Deimann,
Ahornweg 5, D-28213 Bremen,
www.green-boats.de

Hersteller Bente 24:
Bente GmbH, Hohenstufenstraße 40,
27570 Bremerhaven, www.bente24.com

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Raumangebot
- + Preis/Leistung
- + Segeleigenschaften
- + modernes Baukonzept

