



Fast ein Vollblut Racer

Bénéttaus neue First 40

Text/Fotos: Claus Reissig

Gemächlich legt sich die neue First 40 auf die Seite, bei vier Beaufort zieht die Crew die Schoten der 105-Prozent-Genua bis zum Anschlag dicht. Mit reichlich sieben Knoten und 40 Grad am Wind ziehen wir ohne Anstrengung an anderen Yachten vorbei, hinter uns sirrt das Kunststoff-Achterstag, das in Verbindung mit dem optionalen Race-Paket der neuen Rennyacht von Beneteau geliefert wird; extra geschore Barberhauer ziehen die Genuaschoten noch etwas dichter an den Mast.

Die First 40 des Flensburger Beneteau-Händlers BM-Yachting ist hoch gerüstet wie ein Porsche für die 24 Stunden auf dem Nürburgring. Von Hall ist sie mit einem Kohlefaser-mast und einem Karbonbaum versehen, was immens Toppge-wicht spart und zu dem Gefühl beiträgt, mit einem extrem steifen Schiff unterwegs zu sein. Genauso wie der ebenfalls auf-preispflichtige so genannte T-Kiel, der an seinem unteren Ende in 2,50 Meter Tiefe eine lange Ballastbombe mit sich herum schleppt und wirksam den Segeldruck auch tatsäch-lich in Speed umwandelt. Um den werbewirksamen Auftritt auf den Regattabahnen vor Kiel oder Flensburg auch mit Erfol-gen krönen zu können, hat BM dem Schiff zudem sündhaft

teure 3DL-Segel von North spendiert.

Serienmäßig wird sie von der französischen Werft mit Aluminiummast und überlap-pender Genua ausgeliefert, der Standardkiel geht dann 1,95 Meter tief. Sicher ist die 12,58 Meter lange Yacht auch dann kein schlechtes Schiff und als Fahrtenyacht eine Alternative für alle, die zwar gern recht komfortabel, aber auch am Wo-chenende gern schnell unter-wegs sind. Der von Farr Yacht Design gezeichnete Rumpf hat alle Anlagen eines echten Ren-ners, Beneteau verzichtet bei der First-Serie darauf, einen ei-gentlichen schnellen Rumpf zu einer komfortablen Fahrten-yacht umgestalten zu wollen. Diesen Part übernimmt beim weltgrößten Segelyachtherstel-ler an der französischen Atlan-tikküste die Oceanis-Reihe, eine auf Platz und Komfort opti-mierte Linie auf denen Rollse-gel und fest installierte Cockpit-tische vor allem Urlaubssegler ohne großen sportlichen An-spruch glücklich machen.

Das erspart Beneteau einen peinlichen Spagat bei der First 40, auch wenn sie durch-aus wohnliche Anteile hat. Unter Deck ist sie in einem hel-len, künstlichen Holz ausge-baut, bei dem in einem speziel-



len Herstellungsverfahren alle gewachsenen Unregelmäßig-keiten im Furnier beseitigt wur-den. Das schafft klare, manch-mal ein wenig synthetisch an-mutende Oberflächen, die je-doch sehr gut zum Charakter der neuen Yacht passen. Das Schiff ist konsequent für die Nutzung durch eine große Crew ausgebaut, neben der Vor-schiffskabine mit einer durch den schlanken Bug sehr spitz zulaufenden Koje stehen zwei gleich große Achterkajüten zur Verfügung. Im Salon können zudem die beiden Längsbänke

zum Schlafen genutzt werden.

Diese Aufteilung lässt Platz für eine Nasszelle im Vor-schiff, eine funktionale Pantry und genügend Platz für alle Mitsegler im Salon. Der quer zur Fahrtrichtung montierte Kartentisch sollte hingegen nur im Hafen zur Planung der Route benutzt werden, bei Lage erweist sich der hervorklappba-re Hocker als unbrauchbar. Da-gegen ist die seitlich öffnende Motorklappe der First 40 eine echte Bereicherung für den schnellen Service. Sie wird an Scharnieren zur Seite aufge-

Messwerte unter Segeln

(Wind: 14 Knoten/
4 Beaufort)

Grad Knoten

40	7,3
60	7,9
80	8,2
90	8,2
120	9,0
180	7,4



Mit dem Standard-Lieferumfang der Beneteau Werft ist die First 40 die richtige Yacht für sportlich orientierte Segler. Mit einem Performance upgrade, welches Zutaten wie Kohlefasermast, 3DL-Segel und T-Kiel beinhaltet, wird die First 40 auf der Regattabahn zum Wolf im Schafspelz.

schwenkt, statt mit der gesamten Treppe nach oben geklappt werden zu müssen.

Darunter verbirgt sich ein Yanmar-Diesel mit 40 PS und Sail-drive, der selbst für diese verhältnismäßig große Yacht eine ausreichende Motorisierung darstellt. 8,3 Knoten läuft die First bei Voll-



vetus

SO KLAPPT DAS MANÖVER



10 Elektromodelle
von 1,5 bis 16 kW



6 Hydraulikmodelle
von 3,5 bis 33 kW



Heckanbausätze



Für jede Yacht und jeden Eigner
das richtige Zubehör



Die neuen 6-Blatt Propeller:
50 % leiser, 10 % weniger
Stromverbrauch,
9 % mehr Schubkraft

B B BukhBremen
GmbH

Telefon +49(0)421 - 53 507-0
Telefax +49(0)421 - 55 60 51

E-Mail info@bukh-bremen.de
Internet www.bukh-bremen.de



Alle relevanten Daten sind optimal zentral am Mast ablesbar.



Kohlefasermast und Baum sparen immens Gewicht,



effektive Beschlageinrichtungen ermöglichen leichten Trimm, ein großes Rad präzises Steuern.

gas, reichlich sieben bei Marschfahrt und gemäßigten 2500 Umdrehungen. Daran lässt sich sehen, mit wie wenig Reibungsverlust das Schiff unter Wasser umgehen muss; ein Umstand, den uns auch BM-Mitinhhaber Peter Mikkelsen bestätigt. Mussten früher Ruder und Kiel der First-Yachten für den ernsthaften Regattaeinsatz noch aufwendig komplett in Form gespachtelt werden, genügt es heute die Achterkanten für einen verwirbelungsfreien Strömungsabriss nachzuarbeiten.

Auch bei der Herstellung von Rumpf und Deck geht man in Frankreich neue Wege. Statt den Rumpf wie noch in der letzten Serie (First 40.7) im offenen Handauflegeverfahren herzustellen, geschieht das Heute unter Vakuum. Damit werden Lufteinschlüsse, die das Laminat eventuell schwächen könnten, und eine zu große und damit schwere Harzmenge weitgehend vermieden. Das Deck entsteht ebenso aufwendig im Infusionsverfahren, bei dem zwischen einer unteren und einer oberen Form die Glasmatten trocken eingelegt werden. Erst dann wird in das geschlossene System Harz injiziert. Aufgrund der Größe und des komplexeren Aufbaus funktioniert dieses Verfahren derzeit leider noch nicht bei Rümpfen. Kein Problem für die neue First 40. Außer dem enervierenden Sirren des Achterstags, das sich in das ganze Schiff wie in einen Resonanzkörper überträgt, nimmt die Yacht die Kräfte scheinbar völlig unbeirrt auf; unter Deck ist selbst an der Kreuz nicht ein einziges Knarren zu hören, das schafft Vertrauen zum Schiff.

Der Rudergänger steht allein auf dem weiten freien Achterdeck hinter dem optionalen schwarzen Lenkrad. Wie bei einer Vollblutrennyacht laufen alle Fallen, Strecker und Schooten vor der Steuersäule zusam-



men. Damit die Crew sich im Manöver besser bewegen kann, verzichtet die Rennversion mit Kohlefasermast normalerweise ganz auf die herausnehmbaren zusätzlichen Backskisten, hier wurden sie von BM-Yachting in eigener Regie nachgerüstet. In der Fahrtenversion der First 40 sind sie hingegen Serie.

Und wie immer die beste Frage zum Schluss: was kostet denn der Spaß? Für den-

jenigen, der mit seinem Porsche einfach nur fahren und nicht auf die Rennstrecke möchte, beginnen die Preise bei knapp 160.000 Euro, vorausgesetzt, man holt sein Schiff in Frankreich selbst ab. Die Lieferung nach Flensburg kostet ansonsten 7.500 Euro extra. Der Kohlefasermast mit dem so genannten Race-Paket muss mit 60.000 Euro zusätzlich veranschlagt werden, der T-Kiel noch einmal

Technische Daten:

LüA:	12,58 m
LWL:	10,67 m
Breite:	3,89 m
Tiefgang:	2,45m (Langkiel/Option); 1,95m (Standard)
Ballast:	3,0 t (Langkiel); 3342 kg (Standard)
Verdrängung:	7,9 t
Großsegel:	50 qm (Regatta/Option); 46 qm (Standard)
Genua:	40,5 qm (Regatta/Option); 52 qm (Standard)
Spinnaker:	132 qm
Wasser:	200 l
Diesel:	130 l
Motor:	40 PS Yanmar mit Saildrive

Konstrukteur:	Farr Yacht Design
CE-Kategorie:	A (12 Personen)
Preis:	ab 156.961 Euro (ab Werft)





Unter Deck hat auch die große Crew ausreichend Platz und freut sich über Komfort, der auf Vollblut Racern unbekannt ist.

Kojen

Vorn: 2,0 x 1,20 m
Achtern: 2 x 2,0 x 1,40 m
Salon: 2 x 1,93 x 0,65 m

Stehhöhe

Vorschiff: 1,87 m
Salon: 1,87 m
Pantry: 1,87 m
Achtern: 1,84 m

mit gut 11.000 Euro. Auch Segel und Elektronikpakete müssen zusätzlich geordert werden – viele Regattasegler haben da ihre ganz eigenen Vorstellungen. Wer seine Tücher bei Beneteau direkt ordert, bekommt Sandwich-Segel inklusive Spinnaker für gut 16.000 Euro. Sechs wohl dimensionierte Harken-Winschen sind in allen Varianten Serie.

Fazit

Käufer von Beneteau-Yachten können sich glücklich schätzen, dass sich die Werft mit der First-Baureihe eine eigene Rennlinie leistet. Dadurch ist bei der neuen First 40 fast gewährleistet, dass sie auf den Regattabahnen recht kompromisslos eine gute Figur macht. Und auch wer gern einfach nur schnell segelt, wird das Schiff mögen, auch wenn er mit Blick auf die hoch gerüsteten Schwesterschiffe eventuell eine Träne im Augenwinkel zerdrückt. Aber letztlich ist das auch eine Frage des persönlichen Budgets, das für ein Schiff zur Verfügung steht – und das könnte durch zu viele Kreuzchen in der Optionsliste eventuell gesprengt werden.

Kontakt:

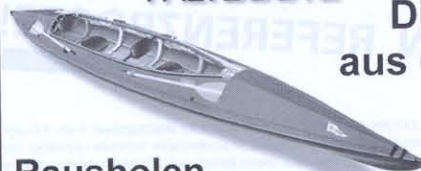
Chantiers Beneteau S.A., 85270 Saint Hilaire de Riez/France,
www.beneteau.com
und über das deutsche Händlernetz.
Im Norden: BM-Yachting
24937 Flensburg, Tel: 0461/80 79 400, www.bm-yachting.de

JAN-SEGEL GmbH FON: 04367-99770 - www.janseegel.de



... federleicht und
sturmerprobt seit 1983

KLEPPER FALTBOOTE



Die Rennjolle
aus der Tasche!

Rausholen.
Aufbauen. Losfahren.

...und hinsegeln, wo es am schönsten ist!

KLEPPER-Faltbootwerft · Aktiengesellschaft
83026 Rosenheim · Klepperstr. 18 · <http://www.klepper.de>



DANIEL GEORGUS

Ihr Spezialist für
Bootsbau und Holz

Teak-Stabdecks &
Bootsbau-Sperrhölzer

Simon-Bolivar-Straße 29
D- 28197 Bremen

Telefon: 0421-545411
Fax: 0421-547994

www.georgus.de
E-Mail: info@georgus.de

Vertrieb
der
PAN TERA
Produktpalette