

Abgehoben. Die First 40
bei idealen Bedingungen
auf dem Atlantik

VERFOLGUNGSJAGD



FOTO: WACHING BEAUMAIS

Schweres Erbe: Nach elf Jahren löst die First 40 die 40.7 ab, den erfolgreichsten Cruiser/Racer aller Zeiten. Wie Bénéteau und Bruce Farr den Beideskönner für den großen Markt interpretieren



Kontrolliert. Raume Rutschpartien mit Druck unter Spinnaker lassen sich problemlos meistern und bereiten puren Segelgenuss

Es gibt eine ganze Menge Leute, die auf die neue First 40 gewartet haben. Viele von ihnen waren vorher vom Virus „.7“ infiziert, der in Bénétéaus Cruiser/Racer-Familie die Regattaboote klar kenntlich machte. Die meisten haben das vorherige Modell 40.7 oder die verwandten First 44.7 oder 34.7 besessen oder mit ihnen Regatten gesegelt, und das vielfach erfolgreich.

Die Vorgängerin der neuen First 40 hat 1998 eine Art Messlatte für schnelle Serienyachten gelegt. Wenn man so will, ist sie die Mutter aller sportlichen Cruiser/Racer. Bereits im YACHT-Test, der damals im Rahmen einer Regatta vor Kiel stattfand, konnte sie nicht nur durch ihre Racer-Qualitäten überzeugen, sondern auch als Cruiser.

Bénétéau ließ das Schiff seinerzeit von Bruce Farr zeichnen. Es sollte den schnellen X-Yachten, den Mumms und Luffes Paroli bieten und auch mal Einzelkonstruktionen das Fürchten lehren. Und das zu einem günstigen Preis. Der letzte Satz des Tests („Abfangjäger First 40.7“) lautete: „... erst mal soll sie im Commodores' Cup erfolgreich ran.“ Was ihr eindrucksvoll gelang. Mit dem deutschen Team gewann die „Sequana“ des gleichnamigen Händlers aus Laboe nicht nur den Cup auf dem Solent vor Cowes, son-

dern setzte mit acht ersten Plätzen und einem zweiten in ihrer Klasse Maßstäbe.

Dieses Ergebnis war für Bénétéau ein Glücksfall: 800 Modelle der First 40.7 segeln seither weltweit (siehe Kasten Seite 81). Die Liste der Regattasiège wurde immer länger. Aber nach elf Produktionsjahren war es an der Zeit für eine Überarbeitung. Zu vieles hatte sich im Bootsbau und bei den Vermessungsregularien geändert.

Optik gefällig, Cockpit auch

Die Messlatte für die Neue liegt hoch, denn die 40.7 gilt als der erfolgreichste Cruiser/Racer der Welt. Konkret bestellte Bénétéau bei Bruce Farr ein Design, das 40 Fuß lang sein sollte, sich sowohl günstig nach IRC als auch nach ORC (ehemals IMS) vermessen lassen und vom Einrichtungskonzept her dem Standard des Vorgängermodells nicht nachstehen durfte.

Wie das Büro Farr das umgesetzt hat, kann sich die YACHT exklusiv in Saint-Gilles Croix de Vie anschauen, dem kleinen Atlantikhafen an der Mündung des Flüsschens Vie, unweit der Bénétéau-Werft.

Das Ergebnis überzeugt schon beim ersten Blick von der Kaimauer: Der weiße Rumpf ist flach, der Aufbau wirkt trotz seiner

Ausdehnung weit nach vorn nicht mächtig. Er ist nicht breit, und achtern erscheint die First 40 sehr aufgeräumt, fast riesig. Im Cockpit hat man viel Platz, insgesamt mutet die Yacht größer an, als sie ist. Das hat wohl mit der Position des Lenkrads zu tun. Anders als bei vielen Volumenschiffen wird bei Racern das Ruder nicht hinten kurz vor dem Rumpfende angehängt, was unter Deck Raum schafft, sondern weiter vorn, wodurch das Schiff bessere Manövereigenschaften erhält. So entsteht hinter dem Steuerrad eine große

Das Deckslayout ist



Durchdacht. Copper-Großschot, tiefer Traveller und alle Bedienelemente

Plattform, auf der bei Bedarf zum Beispiel ein Taktiker Bewegungsfreiheit hat.

Schon die Ruderposition lässt erkennen, dass es die Konstrukteure mit dem Auftrag, einen Racer im Cruiser-Gewand zu entwerfen, ernst genommen haben. Ein Blick auf die Zeichnungen von Kiel und Ruder zeigt ebenfalls, dass Farr in die Regattakiste gegriffen hat. Das Ruder ist tief und schmal, und der Kiel der Racer-Ausstattung besitzt eine moderne T-Form. Das Rigg hat drei Salinge (Extra) und steht auf dem Mastfuß auf dem Rumpfboden.

Das Schiff ist die Baunummer 2 und natürlich so ausgerüstet, dass es Chancen auf der Bahn hat. Nur zwei Kreuze bei der Bestellung machen die First schon renntauglich. Zunächst eines unter Codepunkt 221 (Kiel: Guss/Blei, Preis: 11 500 Euro). Daraufhin wird statt des Gusseisen-Kiels in L-Form ein T-Kiel mit Stahlfinne und Bleibombe unter den Rumpf gebolzt. Und der hat nicht 1,95 Meter Tiefgang, sondern stattliche und effektive 2,45 Meter!

Das zweite Kreuz (Code A01, Preis: 15 350 Euro) macht aus dem Zwei-Salings-ein Drei-Salings-Rigg mit Rodverstagung, hinzu kommen Spinnaker-Geschirr inklusive Carbon-Spibaum, Genua-Inhailer-System, Zwei-Kammer-Vorstag und PBO-Achterstag. Auch in den Abmessungen unterscheidet sich das Race-Rigg. Das Vorstag ist 45 Zentimeter höher angesetzt, das Großsegel-Vorliek 52 und das Unterliek 16 Zentimeter länger. Vorgesehen ist wie bei sämtlichen modernen Regatta-Konstruktionen

keine überlappende Genua, sondern nur eine kurze Genua III mit einem LP-Maß von 106 Prozent. Das ergibt statt 52 lediglich 42 Quadratmeter.

Die Segel liefert Bénéteau nicht. Zu Recht, denn wer mit diesem Schiff Regatten segeln will, benötigt keinen preiswerten Werft-Standard. Um die Kosten dafür zu erfahren, haben wir bei North nachgefragt. Das Angebot von knapp 16 000 Euro für gute Allround-Segel gilt für Groß, Genua III und Spinnaker. Ein Satz 3-DL-Tuch kostet zusätzlich etwa 4000 Euro.

Speed klasse, Ruder noch nicht

Los geht's. Die Crew entscheidet sich dafür, statt der Genua III die um sechs Quadratmeter kleinere Nummer IV hochzuziehen. Schon jetzt weist der Windmesser 22 Knoten wahre Windgeschwindigkeit aus. Am Horizont, etwa 18 Seemeilen voraus, zeichnet sich die Île d'Yeu ab – genau daher kommt der Wind.

Nach dem ersten Regenschauer zeigt sich wieder die Sonne, bei gut zwei Meter Wellenhöhe holen wir die Schoten dicht. Das Speedo klettert nahe an die Sieben-Knoten-Marke. Das Rad hat einen Durchmesser von 1,60 Metern, man kann gerade so auf der Kante sitzen, ohne einen krummen Rücken machen zu müssen. Die Fußstütze auf dem Boden hätte der Tester mit einer Körpergröße von 1,76 Metern gern etwas weiter außen stehen gehabt. Aber die Sicht voraus ist gut.

Es dauert einen Moment, bis man sich an die Eigenheiten der Ruderanlage gewöhnt

hat. Und die will bei diesen Seegangsbedingungen sehr aufmerksam bedient werden. Die Rückmeldung wirkt ein wenig seifig, mal ist Druck da, mal ist er wieder weg – und das bei über 20 Knoten Wind. Alle zwei Minuten etwa schleicht sich eine kurze, aber spitze Welle ein. Die First klettert schnell hinauf und fällt hinter dem Kamm ins Tal. Rumms, das scheppert.

Der Seegang ist ein wenig konfus. Der Wind steht gegen den Tidenstrom, und das bei einer Wassertiefe von gerade mal 20 bis 25 Metern. Ein gutes Gefühl über den Druckzustand will das Rad nicht vermitteln. Nach jedem Absturz dauert es einen kurzen Moment, bis sich der Ruderdruck wieder normalisiert. Man muss zu sehr steuern. Beim Regattasegeln kostet das Höhe, Konzentration und Nerven.

Zur Ehrenrettung der First lässt sich sagen, dass Regattasegler immer mal wieder kleine Privatfehden mit Ruderanlagen, deren Übersetzungen und Blattformen, haben. Es stört einfach, wenn ein Boot, das ordentlich getrimmt ist, bei so gutem Wind nicht störungsfrei geradeaus läuft.

Eric Ingouf, Projektleiter der First-Linie, hat eine Erklärung dafür. Er begleitet die Regattaserie seit Jahren und ist, sozusagen, der Vater dieses Schiffs. Das Problem, sagt Ingouf, sei erkannt: eine zu große Übersetzung. Man werde die Steuerung direkter machen, was zur Folge hat, dass die Kräfte stärker auf das Rad wirken, womit sich mehr Rückmeldung einstellt und zugleich weniger Korrekturen notwendig werden. >

ausgereift und lässt sich von Cruising auf Racing umbauen



Zeitgemäß. Der Genuaschot-Inhailer mit Ring schafft kleinere Segelwinkel



Offengelegt. Der Quadrant ist außen und wird mit einer Klappe abgedeckt



Modular. Die Backskisten lassen sich für mehr Platz im Cockpit entfernen

Es geht auch so. Nach einer guten Stunde haben wir uns auf die Eigenheiten eingestellt und genießen das toll segelnde Schiff. Nach jeder Wolke bricht die Windgeschwindigkeit ein wenig ein, kurz vor der nächsten Wand, die sich meist mit einem Regenschauer ankündigt, brist es auf. So kann die First 40 ihre Amwind-Qualitäten bei 10 bis 29 Knoten präsentieren. Perfekt. Eine Schwäche offenbart sich nicht. Sie wendet gut, beschleunigt ohne Mühen. Der Wendewinkel liegt bei über 20 Knoten Wind unter der 70-Grad-Marke!

Zweifellos ist die First eine wirklich gelungene und regattataugliche Konstruktion. Was etwas stört, sind eigentlich nur ein paar Ausrüstungsmängel. So fehlt dem Großschot-Trimmer eine Fußstütze, damit er bei Krängung nicht ins Cockpit rutscht. Diesen Makel stellt der mitsegelnde Bénétteau-Mann Bruno Gouézigoux fest, der innerhalb weniger Minuten zweimal von der Kante fällt. Noch während des Segelns nimmt er Maß und kritzelt eine kleine Zeichnung in sein Notizbuch.

Unangemessen für einen Racer ist die Verstellung des Großsegel-Unterlieks, ein Trimminstrument, das ausgesprochen wichtig ist. Sie tritt vorn an der Baumunterseite als dünnes Leinchen aus und wird dort in einer Aluklemme belegt. Das ist billig, uneffektiv und sollte unbedingt geändert werden.

Alle anderen Strecker und die Fallen laufen auf die Abklembatterien links und rechts neben dem Niedergangsluk – so wie es sich gehört. Auf beiden Seiten gibt es zu-



Nüchtern. Dunkler Fußboden, helle Einbauten und ein weißer Himmel verleihen der First

dem eine Umlenkscheibe, um jede Leine mit jeder Aufbauwisch bedienen zu können.

Gut funktioniert das Genua-Inhailer-System, bei dem die Schot durch einen Ring geführt wird, der sich mit der Fallwinde nach innen ziehen lässt und dadurch einen kleinen Anstellwinkel des Segels ermöglicht. Wie schon bei der 40.7 hat auch die 40 im Cockpit zwei Backskisten, die sich mit wenig Aufwand entfernen lassen. Sie behindern die Schottrimmer eigentlich nicht, aber ohne sie wäre das Cockpit freier, und es würde Gewicht sparen. Auf die ebenfalls demonstrierbare Querdacht im Heck jedoch kann

man verzichten. Sie versperrt den Zugang zur Achtertags-Hydraulik.

Der Weg zurück nach Saint-Gilles Croix de Vie ist Segelspaß pur. Schon im Inselhafen zieht die Crew das Spinnaker-Geschirr ein. Wobei verwundert, dass die Blöcke für den Achterholer einen Meter hinter den Wanten sehr weit innen montiert sind und die Spinnaker-Schoten durch Umlenklöcke geführt werden, die es unmöglich machen, eine der Fallwinden zu belegen.

Egal. Kaum steht das Groß, geht der 132-Quadratmeter-Spi hoch, und die First ruckt an. Da der Wind sehr raum einfällt, muss der

Auch Details des Innenraums sind auf Leistung unter Segeln



Verstärkt. Die Unterzüge der Wanten greifen in großzügige Aufhängungen



Konzentriert. Die Wassertanks liegen unter den Salonsofas, wo Gewicht wenig stört



Tiefergelegt. Das Ankergeschirr hat ein eigenes Schapp in der Niedergangsbilge



ein modernes, fast kühles Ambiente

Achterhler von seiner Blockposition aus nun von innen über die Seereling laufen. Und da der Wind ordentlich Druck produziert, gibt eine Relingsstütze nach und biegt nach vorn. Das Deckslayout des Spinnakergeschirrs wird Bénéteau an dieser Position noch mal überdenken müssen.

Folgsam, auch im Surf

Die Wellen, die uns beim Kreuzen manches Mal verzweifeln ließen und unter Wasser setzten, werden nun zu treuen Freunden. Das seifige Gefühl am Steuer erfordert zunächst viel Aufmerksamkeit und mehr Kurbelei ▷

ausgelegt



Vorgezogen. Auch der Boiler ist im Salon platziert; das Heck bleibt leicht



Deutschlands Gastro-Szene



Der unverzichtbare Gourmetführer

GAULT MILLAU
Deutschland 2009

Der Reiseführer für Genießer

916 Seiten, durchgehend farbig illustriert
ISBN 978-3-88472-918-2

€ 30,00 (D) € 30,90 (A) CHF 49,90*



CHRISTIAN VERLAG

Erhältlich in Ihrer Buchhandlung oder unter
www.christian-verlag.de

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 34 Grad) 7,1 kn
60 Grad Windeinfall 8,5 kn
90 Grad Windeinfall 9,6 kn
130 Grad (mit Spinnaker) 10,5 kn
180 Grad (mit Spinnaker) 8,5 kn

Windgeschwindigkeit 10–29 kn,
Windstärke 3–6 Bft., Welle 2,0 m,
Segelfläche Großsegel 50 m²,
Vorsegel 36 m², Spinnaker 132 m²

Potenzial

STZ ¹	4,7
------------------	-----

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0
Diese für den Bootstyp relativ niedrige Segeltragezahl ist nicht stellvertretend für die tatsächliche Leistung

Kojenmaße

Vorschiff	2,05 x 1,60/0,80 m
Salon	1,90 x 0,65 m
Achtern	2,00 x 1,50/1,30 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stehhöhe

Vorschiff	1,84 m
Salon (achtern)	1,87 m
Nasszelle	1,86 m
Achternkammern	1,85 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Schalldruck

Salon	77 dB(A)
Achternkabine	79 dB(A)
Vorschiff	73 dB(A)

Leise Normal Laut
Gemessen in Marschfahrt (80 % der
Höchstzahl): 6,8 kn, 2500 min⁻¹



Geschlossen. Die Brücke im Heck lässt sich abnehmen

Der **Racer gewinnt**, aber eigentlich fehlt es dem Cruiser an nichts außer vielleicht an etwas Platz unter Deck

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ... Farr Yacht Design/Nauta Design
CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) ... 12,58 m
LWL (Wasserlinienlänge) ... 10,67 m
Breite ... 3,89 m
Tiefgang/alternativ ... 1,95/2,45 m
Theor. Rumpfgeschw. ... 7,94 kn
Gewicht ... 7,9 t
Ballast/-anteil (Blei) ... 3,0 t/38 %
Masthöhe über Wasserlinie ... 18,00 m
Großsegel ... 50,0 m²
Genua (106 %) ... 40,5 m²
Spinnaker (symm.) ... 132,0 m²
Rennwert IRC-TCC (Test) ... 1,092
Maschine (Yanmar) ... 40 PS/29 kW
Kraftstofftank ... Kunststoff, 140 l
Frischwassertank ... Kunststoff, 200 l
Fäkalientank ... Kunststoff, 90 l

Rumpf- und Decksbauweise

Rumpf über Wasser und Deck in Sandwich-Vakuum-Bauweise (Infusionsverfahren). Stringer und Wrangen eingeklebt und mit dem Rumpf per Laminat verbunden

Yacht-BEWERTUNG

Die First 40 ist kein Kojen- oder Volumenwunder, mehr Racer als Cruiser. Die Linien sind elegant, die Verarbeitung und der Preis angemessen. Für die ganz große Silberjagd muss noch einiges investiert werden

Konstruktion und Konzept

- + Design und Deckslayout konsequent
- + Stimmiges Rigg- und Kielkonzept
- + Ausbau fahrtentauglich
- + Backskisten als Module

Segelleistung und Trimm

- + Sehr steifes Schiff
- + Gutes Seegangverhalten
- Ruder zu neutral (Testschiff)

Wohnen und Ausbauqualität

- + Technik gut erreichbar
- Eingeschränkter Stauraum

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Ausrüstung
- + Gutes Großschot-System
- Im Detail noch zu verbessern

AUSSTATTUNG UND PREISE inkl. MwSt.

Grundpreis ab Werft ... 156 961 Euro
Standardausrüstung: drei Kabinen, ein Waschraum, durchgesteckter Drei-Salings-Mast (Race-Paket), Schoten, sechs Selftailing-Winden, Faltpop, Steuerrad mit Leder, Druckwasser kalt ... inkl.
Race-Paket Drei-Salings-Alurigg, Spibaum und -Geschirr, Genua-Inhailer, Zwei-Kammer-Vorstag, Windex ... 15 351 Euro
Bleikiel (2,45 m) ... 11 543 Euro
Großsegel, Genua 105 %, Spinnaker (North Norlam o. andere) ... 15 886 Euro
Anker/Leine/Festmacher/Fender ... 980 Euro
Antifouling (vierfach, über Händler) ... 3670 Euro
Aufriggern, Zuwasserlassen, Übergabe ... 3433 Euro
Preis segelfertig ... 207 824 Euro

Generelle Garantie ... 2 Jahre
Garantie gegen Osmose ... 5 Jahre

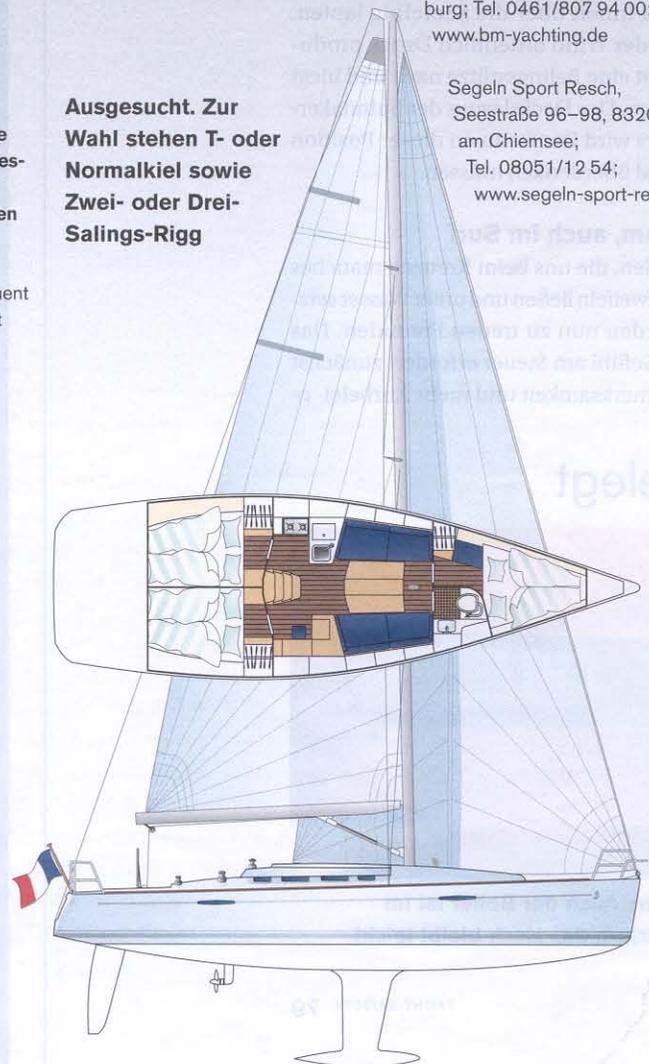
¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²
Leinenverstellbare Holepunkte ... inkl.
Traveller mit Leinenführung ... inkl.
Elektrische Ankerwinch ... 2023 Euro
Rohrkicker mit Gasfeder ... inkl.
Achterstagspanner ... inkl.
Springklampen (2) ... inkl.
Sprayhood ... 2011 Euro
Teak im Cockpit ... inkl.
UKW-Funkgerät ... 595 Euro
Kartenplotter/Speedo/Echo/Windanzeigen (Paket L) ... 11 888 Euro
Ausstattungspaket Ambition Rollanlage, Kühlanlage, Warmwasser, Cockpit-Achterbalken, Backskisten, Cockpitdusche, Batterlad. 220 Volt ... 7652 Euro
Autopilot (Raymarine) ... 4391 Euro
Komfortpreis² (inklusive YACHT-Komfort-Paket oben) ... 237 479 Euro

WERFT Chantiers Bénéteau S.A., Saint Hilaire de Riez, Frankreich; www.beneteau.com

VERTRIEB BM Yachting, Am Indstrieuhafen 2, 24902 Flensburg; Tel. 0461/807 94 00; www.bm-yachting.de

Segeln Sport Resch, Seestraße 96–98, 83209 Prien am Chiemsee; Tel. 08051/12 54; www.segeln-sport-resch.de



Ausgesucht. Zur Wahl stehen T- oder Normalkiel sowie Zwei- oder Drei-Salings-Rigg

als sonst bei solchen Verhältnissen üblich. Doch schnell gewinnt man Vertrauen zum Schiff. Das animiert zum aktiven Segeln. Wir luven zum Schwungholen immer mehr an und drücken, wenn die Welle das Heck erreicht, den Bug kräftig nach Lee. Als Spitzengeschwindigkeit bringt es die First bei 23 Knoten Wind auf 15 Knoten; sie ist dabei gutmütig und folgsam auf dem Ruder. Test mit Note 1 für Segeleigenschaften und Optik bestanden.

Wie gut sie der Vermessungsanzug nach IRC oder ORC kleidet, lässt sich an dieser Stelle nicht beurteilen. Die schnelle X 41 wird nach IRC etwas höher eingestuft, eine J 44 ist nahezu gleich. Eine ORC-Vermessung (ehemals IMS) liegt bislang noch nicht vor. Man wird sehen.

Simpel, aber ausreichend

Die Inneneinrichtung hat sich an der 40.7 orientiert, wenngleich: Viele Möglichkeiten



Ausgeritten. Viel Wind ist kein Problem. Die Ruderanlage wird aber noch verbessert

der Gestaltung gibt es bei drei Kabinen plus einer Nasszelle auf zwölf Meter Länge nicht. Die Pantry reicht nur wenig in den Salondurchgang hinein, was Platz schafft, wenn ein Segel unter Deck gezogen werden muss. Für diesen Fall lässt sich der Salontisch absenken, damit er nicht im Weg steht. An Kleinigkeiten ist zu erkennen, dass die First auf den Regattasegler ausgerichtet ist, ohne dass

der Fahrtensegler leiden muss. So gibt es einen Stauraum für Anker und Kette direkt vor der Niedergangstreppe im Boden. Der Warmwasserboiler hat Platz in der Tischkonsole, der Dieseltank liegt achtern unter dem Cockpit, die Wassertanks unter den Salonbänken. Viel Stauraum befindet sich vorn unter der Koje und in der Backbord-Achterkammer. Sonst kaum. Wer mit der First 40 cruisen will, dem seien die Cockpit-Backskisten dringend empfohlen.

Die Möbeleinbauten sind hell, Bénéteau nennt das „Alpi Weißeichtönung“. Gemeinsam mit jeder Menge weißer Oberflächen wirkt das ein bisschen steril. Was stört: So manche Schnittkante, zum Beispiel bei Deckeln und Klappen, versteckt unter Polsterauflagen, hätte etwas Lack verdient. Aber eines ist sicher: Der Innenausbau ist voll fahrtentauglich, und schnelle Reisen entschädigen für die wenigen kleinen Mängel.

Von der First 40 will Bénéteau, so Eric Ingouf, im kommenden Jahr an die 100 Stück bauen. Wollen alle großen Händler in den Regionen die Yacht präsentieren, wird sie zunächst ein knappes Gut sein. Der Flensburger Händler BM Yachting erhält zum Beispiel für die Saison 2009 erst mal nur zwei Boote. Eines davon will er selbst auf Regattabahnen bewegen.

Dieser Test lässt sich insgesamt abschließen wie der Bericht über die First 40.7 vor elf Jahren: „... alles da, alles dran. Die First verdient nicht nur den Namen Racer in der Typenbezeichnung. Doch zunächst mal soll sie auf der Regattabahn ran.“ *Jörn Bock*

First 40.7 – der Erfolg

Im Januar 1998 hatte die First 40.7 von Bénéteau ihren Trockenstart auf der Düsseldorf boot. Sie war die wohl erste konsequente Cruiser/Racer-Konstruktion auf dem Markt und damit richtungweisend. Ein Schiff, nicht nur schnell, sondern als Regattaboot konstruiert und auch für die Verwendung als Cruiser geplant. Die Abstriche, die man bei der 40.7 zum Tourensegeln hinnehmen musste, waren nicht allzu groß. Das war maßgebend für den Erfolg des Schiffs aus der Feder des Designbüros Farr aus Annapolis/USA. Das Boot gab es nur als Drei-Kabinen-Version, es wog knapp sieben Tonnen mit einem Bleikiel von 2,40 Meter Tiefgang und hatte ein exzellentes Deckslayout. Die Backskisten im Cockpit ließen sich leicht entfernen, das Heck war jedoch noch mit einer Querbrücke geschlossen. Der Preis betrug 1998 für das Standardschiff in Voll-laminat-Bauweise (Rumpf) inklusive Dreisalings-Rigg, Bleikiel, Spinnaker-Ausrüstung und Carbon-Ruderblatt, aber ohne Segel und Elektronik, knapp 130 000 Euro. Uns hat die 40.7 damals beeindruckt, und wir haben ihr eine große Zukunft vorausge-



sagt, zu Recht. Seither hat sie gut elf Saisons auf dem Buckel und für die Werft jede Menge Erfolge (z. B. Siege bei der Copa del Rey und dem Commodores' Cup), Renommee und natürlich auch Umsatz eingefahren. Bénéteau hat 800 (!) dieser Cruiser/Racer weltweit an den Segler gebracht. Elf Jahre sind eine lange Zeit für ein Schiff, das sich an der gängigen Formel und Konkurrenz messen muss. Nach guten Zeiten unter IMS ließ sich die 40.7 unter der IRC-Vermessung immer noch erfolgreich einsetzen. Doch die sowohl unter IRC als auch unter IMS (heute ORC international) sich verändernden Konstruktionsmerkmale konnte die First bei anspruchsvollen Regatten nicht mehr kompensieren. Die letzten zehn Schiffe hat Bénéteau Mitte dieses Jahres nach China geliefert (dort segeln nun bereits 30), dann wurden die Formen aus der Halle gerollt.

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test