

TEST 956

SEGELBOOTE

von Roland Duller

FIRST 36

FLIEGEN- GEWICHT

Neuland. Die slowenische Seascope-Werft baut für Beneteau die First 36 und setzt die altbekannte Forderung nach gewichtsbewusster Bauweise bravourös um

Meisterleistung. Der Werft gelang es, die First 36 ohne Einsatz von Hightech-Materialien sehr leicht zu bauen – ein echtes Kunststück



Reduziert. Star-designer Lorenzo Argento, Eigner der Baunummer 7, empfindet den minimalistischen Ausbau als wahren Luxus; tatsächlich fehlt es an nichts. Die Bugkajüte ist groß, in der Achterkajüte kann die Doppel- zur Singlekoje umgebaut werden



Durchdacht. In der Nasszelle gibt es ein klappbares Waschbecken. Die Türe, die sich nach innen öffnet, bringt korpulente Menschen allerdings in eine verzwickte Lage. Die Arbeitsfläche in der Pantry lässt sich mit einer abnehmbaren, unter dem Herd verstaubaren Platte vergrößern

Die First 36 ist eine in jeder Hinsicht bemerkenswerte Yacht und nimmt im Portfolio einer Großserienwerft wie Beneteau eine Sonderstellung ein. Warum das so ist, verdeutlicht ein kurzer Blick hinter die Kulissen. Vor vier Jahren wurde die slowenische Seascope-Werft von Beneteau gekauft. Der Weltmarktführer aus Frankreich nannte in Folge die aus vier Modellen (Seascope 14, 18, 24 und 27) bestehende Palette in First um und legte damit den Grundstein für das Comeback der einst erfolgreichen gleichnamigen Linie; zudem wurde die Werft vergrößert, modernisiert und rationalisiert. Vor eineinhalb Jahren kauften die Seascope-Gründer Andraž Michelin sowie Kristian Hajnšek und Partner die Mehrheit an der Werft zurück. Die so entstandene Kombination aus mehr individuellem Spielraum sowie allen Vorteilen, die ein Großkonzern hinsichtlich Rationalisierung und Synergien zu bieten hat,

erwies sich als vorteilhaft für beide Seiten. Auch die Aufteilung der Zuständigkeiten klappt: Alle First-Modelle über 40 Fuß werden in Frankreich, jene darunter in Slowenien produziert.

Für die Konstruktion der First 36 engagierten Andraž Michelin und Kristian Hajnšek den Franzosen Sam Manuard, einen alten Bekannten aus der Mini-Szene. Er hat auch alle anderen Seascope-entworfen und zeichnete einen echten Gleit-rumpf. Ihm zur Seite standen die slowenischen Laminatpezialisten von Pure-Design, die mit Hilfe von Strukturbe-rechnungen und gewichtsoptimierten Laminatplänen einen strengen Diätplan er-stellten, sowie der italienische Stardesig-ner Lorenzo Argento, der für das Styling im minimalistischen Umfeld verantwort-lich war. Geballte Kompetenz.

Kein Extremismus

Erster Blick auf die First 36 im Hafen von La Rochelle. Im Vergleich zur Pogo 36

wirkt sie unspektakulär, fast möchte man sagen bieder. Das ist durchaus gewollt, weil man sich damit an eine breitere Ziel-gruppe richten und deutlich mehr Ein-heiten verkaufen möchte. Unter dieser Prämisse ist es besser, den Geschmack des Mainstreams zu treffen. Ähnliches gilt für die Konzeption des Rumpfes, bei dem Sam Manuard auf jeglichen Extremismus verzichtete. Es handelt sich bei der First 36 – anders als in manchen anderen Fach-medien kolportiert – also keineswegs um eine geschumpfte Class 40. „Das wäre für den Alltagsgebrauch viel zu unkomforta-bel“, erläuterte der Designer während der Testfahrten. Die First 36 ist zwar definitiv als Gleityacht konzipiert, aber in keiner Weise radikal. Sie soll bei Leichtwind schnell segeln, bei Starkwind und im Rau-wasser über ausreichend Stabilität verfü-gen und darf das Gewichtslimit von 4,8 Tonnen nicht überschreiten. Wie für eine Gleityacht typisch, ist der Rumpf achtern flach, aber nicht zu flach. Das generiert

auch bei Leichtwind ein gewisses Maß an Krängung und damit wenig benetzte Fläche im Unterwasser, was eine vernünftige Segelleistung zur Folge hat. Die Breite wiederum ist so gewählt, dass die Form-stabilität, die bekanntlich dem Segel-komfort zuträglich ist, deutlich ausge-prägt ist. Das Volumen im Heck- und Vorschiffsbereich ist moderat, auf Hard-chines hat man verzichtet. Großes Augen-merk legte Manuard auf den Rocker (= Krümmung in Längsachse) im Heck-bereich. Dieser Aspekt ist für Gleityach-ten wichtig und immer eine Gratwande-rung: Ist die Krümmung zu gering, glei-tet das Boot schnell an, aber man bekommt den Bug raumschots unter Gen-aker nicht über die Wellen. Ist sie zu groß, verzögert sich der Zeitpunkt des Angleitens. Die Frage, ob bei der Konzep-tion der First 36 die Optimierung in Rich-tung ORC und IRC eine Rolle gespielt hat, beantwortet der Franzose so: „Nein, mein Fokus lag auf ausgewogenen Segeleigen-

schaften. Dennoch sollte man mit dem Rating gewinnen können, sofern man gut segelt.“ Das ist der Sinn der Sache, möch-te man meinen.

Leistungszentrum

Herzstück der First 36 stellt das Cockpit dar, das kompromisslos auf die Bedürf-nisse der Regattasegler ausgerichtet wurde. Basis ist ein klassisches Performance-Cruiser-Layout mit sechs Winschen – zwei Fallwischen beim Niedergang, zwei Ge-nauwischen auf den seitlichen Sülls und zwei Großschotwischen. Die Genua wird nicht via Schiene sondern über drei-dimensional verstellbare Holeyunkte ge-schotet, die Großschot führt von der Baumnock über den Traveller zu einer der beiden Winschen. Schot, Achterstag und Traveller sind vom Großschottrimmer oder Steuerermann bedienbar, vorausge-setzt Letzterer sitzt am Süll und hat das Rad zwischen den Beinen. Eine an sich gute Position, weil man sich auf einer

GfK-Leiste am Boden abstützen kann. Wenn Mitsegler auf der Kante sitzen, ist aufgrund der tiefen Sitzposition die Sicht nach vorne allerdings ein wenig beein-trächtigt.

Clever konstruiert sind die beiden Sitz-bänke im Cockpit, deren letztes Drittel aus demontablen Backskisten besteht. Im Fahrtenseglermodus verlängern diese die Sitzfläche, wird regattiert, lassen sie sich mit minimalem Aufwand entfernen. Wei-ters auffällig: die annähernd senkrecht montierten Steuersäulen und die sehr hoch positionierten Räder. „Auf kleinen Yachten sind die Räder meistens viel zu tief angebracht, auf der First 36 haben wir sie genau so gemacht, wie sie sein sollen“, ist Andraž Michelin überzeugt. Verzicht-et hat man auf klappbare Podeste hinter dem Rad, was der Werftchef mit der da-durch unsicheren Stehposition, speziell bei Starkwind und im Gleitmodus, be-gründet. Musterbeispiel für die Ernsthaf-tigkeit, mit der der Diätplan umgesetzt

KONSTRUKTION / DESIGN

Manuard YD/Lorenzo Argento

WERFT
Seascope/Beneteau
www.beneteau.com

BAUWEISE

Rumpf und Deck aus Sandwich im Vakuum-infusionsverfahren, Kern aus Corecell-schaum, äußere Lagen aus Vinylester, Schotten aus Sandwich, extrem leichte Decksinnenschale (25 kg), Composit-Teile des Innenausbaus dienen der Aussteifung des Rumpfes, Badeplattform mit Honeycomb-Kern (8 kg), Alu-Maststütze, Kiel: T-Kiel aus Gusseisen, Ruder: zwei freistehende, balancierte, in Vakuuminfusion gebaute, profilierte GfK-Ruder mit Niroshaft

SERIENAUSSTATTUNG

An Deck stehender Alu-Mast mit zwei gepfeilten Salingpaaren, beidseitig trimmbares Achterstag, Traveller am Cockpitboden, Fallen und Schoten mit Dyneema-Kern, dreidimensional verstellbarer Genuaholepunkt, Composit-Steuerräder, Niederholer-Talje plus Maststütze, GfK-Interieur in Vakuuminfusion hergestellt, Halteleisten und Schapptüren aus Alpi Teak, Eisbox mittig im Salon, zweiflammiger Gasherd mit Backrohr, Kühlbox 70 l, Spüle aus Niro, eine AGM-Starter- und eine AGM-Service-Batterie (50/105Ah), LED-Lichter. Rigg von Z-Spars, Winschen von Harken (Performance), Luken von Moonlight, Beschläge von Spinlock, Ronstan und Wichard, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Facnor, Segel von North Sails, Ankerwisch von Quick, WC von Jabsco

PREIS: € 234.130,-
Basispreis, ab Werft (exkl. MwSt.)

EXTRAS (AUSWAHL):

Facnor Fockroller (flach):	2.365,-
Bugspruit mit Ankersystem:	3.720,-
hydraulische Backstagen:	2.750,-
Barton-Niederholer (starr):	2.750,-
Lazybag:	1.750,-
Karbonmast (Axxon):	28.060,-
Groß + Fock, triradial (North Sails):	15.620,-
Toppgennaker (North Sails):	6.215,-
Rollgennaker (North Sails):	6.160,-
Audio Paket (Fusion Marine):	1.155,-
Garmin Coastal Paket:	9.680,-
Garmin Offshore Paket:	15.290,-
Garmin Plotter (GPSmap 923):	2.255,-
Garmin AIS 800 Transceiver:	1.045,-
Solarset 111 W:	1.155,-
Landanschluss (230 V):	1.985,-
Mooringsset:	1.070,-
abnehmbarer Cockpittisch:	2.500,-
modulare Backskisten:	1.235,-
Sprayhood:	3.530,-
Kompressor für Kühlbox:	1.190,-
Leesegel für Heckkajüte:	530,-

VERTRIEB

Master Yachting: 1140 Wien, Tel.: 01/814 44,
E-Mail: office@masteryachting.com,
www.masteryachting.com

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	11,0 m
Länge WL:	10,25 m
Breite:	3,80 m
Verdrängung:	4,8 t
Ballastanteil (32 %):	1,55 t
Großsegel:	42 m ²
Genua (106 %):	38 m ²
Toppgennaker:	141 m ²
Code 0:	58 m ²
Tiefgang:	2,25 m
Treibstofftank:	70 l
Wassertank:	200 l

Kojen in Metern; Länge/Breite
Kopfbereich/Breite nach 1,90 m
Vorschiff (Inselbett): 2,0/1,93/0,90 m
Achterkajüten: 2,05/1,37/1,33 m
Salon (Bb.): 1,97/0,52/0,45 m
Salon (Stb.): 1,97/0,52/0,45 m

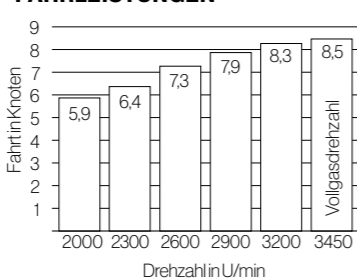
Stehhöhen Salon bei Niedergang,
ansonsten Mittelwerte
Salon: 1,85 m
Achterkajüten: 1,87 m
Vorschiff: 1,81 m
WC: 1,83 m

MOTOR

Serie: Yanmar 3YM30AE, 3 Zylinder,
1.266 cm³, 29 PS bei 3.200 U/min, Saildrive,
2-Blatt-Flexofold

Testschiff: Yanmar 3YM30AE, 3 Zylinder,
1.266 cm³, 29 PS bei 3.200 U/min, Saildrive,
2-Blatt-Flexofold

FAHRLEISTUNGEN



Lärmpegel (gemessen bei 2.600 U/min)
Salon 73 dB, Achterkajüte 76 dB

TESTBEDINGUNGEN: Windstärke: 4–16 Knoten, Seegang: 1, Dauer: 2 Tage, Ort: La Rochelle/Frankreich



AUF DEM PRÜFSTAND

- ⊕ Leichtbauweise ohne Hightech-Materialien
- ⊕ solide Bauweise, GfK-Interieur versteift den Rumpf
- ⊕ minimaler Holzeinsatz für das Mobiliar (300 kg)

AUF DEM WASSER

- ⊕ schnell bei Leichtwind, stabil bei Starkwind
- ⊕ kommt ab 13 kn Wind unter Gennaker ins Gleiten
- ⊕ komfortables Seegangsverhalten
- ⊕ sehr einfaches Handling
- ⊖ im Sitzen sieht der Steuermann schlecht nach vorne



UNTERDECK

- ⊕ gutes Raumgefühl
- ⊕ reduzierter, aufgeräumter Look
- ⊕ zur Singlekoje umbaubare Doppelkoje in Achterkajüten
- ⊕ Zeilenpantry zur L-Pantry erweiterbar
- ⊖ sich nach innen öffnende Türen der Nasszelle ist problematisch

Austrainiert. Der Rumpf der First 36 wurde dezidiert fürs Gleiten entwickelt, dementsprechend flott bewegt sie sich über das Wasser



wurde, ist die klappbare, manuell bedienbare Badeplattform. Sie besteht aus GfK-Sandwich mit Wabenkern und wiegt nur acht Kilo.

Derzeit wird die Yacht mit Alurigg angeboten, ein Karbonmast steht auf der Optionsliste. In zwei Jahren soll eine First 36SE (Seascope Edition) folgen. Eckdaten: serienmäßiger Karbonmast, größere Segelfläche, Wasserballast, 300 kg geringeres Gesamtgewicht.

Paradedisziplin

Die mehrtägigen Testfahrten vor La Rochelle waren von stark drehendem Leichtbis Mittelwind geprägt. Ideal zum Ausloten des Segelverhaltens. Bei rund sieben Knoten ließ sich die First mit spielerischer Leichtigkeit an der Kreuz segeln. Sie bewegte sich behände und reagierte unmittelbar auf das in dieser Phase sehr neutrale und leichtgängige Rad. Nach dem Wechsel auf den Code 0 fühlte sich die Brise plötzlich wie Druckwind an und wir segelten bei moderater Krängung gleich schnell wie der Wind. Aussagekräftiger als Zahlen ist die Art der Schiffsbewegung: Die First pflügte nicht träge durch das Wasser, sondern sprach agil auf Böen oder

Ruderbewegungen an – ein Gefühl, wie man es von sportlichen Daysailern kennt.

Der wahre Fahrspaß beginnt ab 13 Knoten. Exakt soviel Wind benötigt die First, um unter Gennaker ins Gleiten zu kommen. Der Übergang in die Gleitphase erfolgt mit verblüffender Selbstverständlichkeit, ebenso lässig bewegt sie sich mit acht bis neun Knoten übers Wasser. Ab 17 Knoten Wind wird's zweistellig und richtig lustig. Spitzt man ein wenig zu aggressiv an, hat man, dem Doppelrunder sei Dank, ausreichend Zeit zum Abfallen. Findet der Steuermann den Rhythmus, bleibt die Geschwindigkeit auf konstant hohem Niveau und der Surfmodus wird zum Normalzustand.

Yachten mit breitem Heck werden oft mäßige Kreuzeigenschaften nachgesagt.

Dieses Vorurteil kann die First 36 ein-drucksvoll entkräften. Der Target-Speed liegt bei genau 7 Knoten. Zeigt das Log 7,2, segelt man ein bisschen zu tief. Segelt man 10 Grad tiefer, befindet man sich augenblicklich wieder im Gleitmodus. Aussagekräftige Wendewinkelmessungen waren wegen der drehenden Winde schwierig, im direkten Vergleich mit der extrem hoch segelnden schwedischen Linjett 39 konnte die First 36 gut mithalten.

Noch ein Wort zur Ergonomie: Die Höhe der Räder bewegt sich für kleine Steuerleute im Stehen im Grenzbereich, im Sitzen kommt hingegen jeder gut zurecht. Ansonsten ist alles perfekt. Großschot, Traveller und Achterstag können wahlweise vom Steuermann oder Trimmer bedient werden und segelt man im

DIE AKTUELLE KONKURRENZ



Dehler 38SQ

Überarbeitete Version der Dehler 38 (Europas Yacht des Jahres 2014); neu sind u. a. Rigg und Bugspruit

Rumpflänge: 11,30 m, Breite: 3,75 m, Segelfläche am Wind: 77,9 m², Tiefgang: 2,04/1,6/2,24 m, Gewicht: 5,1 t, Konstrukteur: Judel/Vroljik & Co. www.hanseyachtsvertrieb.de

PREIS (exkl. MwSt.): € 254.540,-

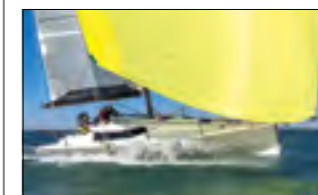


J 112e

Regattaoptimierte, sehr leicht gebaute Yacht, exzellente Segel-eigenschaften, reduziertes Interieur

Rumpflänge: 10,99 m, Breite: 3,60 m, Segelfläche am Wind: 70,8 m², Tiefgang: 2,1/1,75/2,25 m, Gewicht: 5,1 t, Konstrukteur: J/Boats, Alan Johnstone www.jboats.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 256.500,-



Pogo 36

Radikales, extrem leichtes, aber formelfrei gebautes Design, Europas Yacht des Jahres 2017

Rumpflänge: 10,86 m, Breite: 4,0 m, Segelfläche am Wind: 84 m², Tiefgang: 1,18–2,95 m, Gewicht: 3,8 t, Konstrukteur: Finot-Conq www.pogostructures.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 186.510,-



Sun Fast 3600

Optimiert für Langstreckenregatten, die solo oder zu zweit gesegelt werden; rudimentär fahrtentauglich

Rumpflänge: 10,80 m, Breite: 3,55 m, Segelfläche am Wind: 69 m², Tiefgang: 2,15 m, Gewicht: 4,95 t, Konstrukteur: Daniel Andrieu www.trend-travel-yachting.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 218.480,-



Geballte Kompetenz. Beim Test vor Ort waren unter anderen Werftchef Kristian Hajnšek (am Rad) und Konstrukteur Sam Manuard

Regattamodus ohne Backskisten, bietet sich ein Arbeitsplatz wie auf einer reinrassigen Rennyacht.

Mit anderen Worten: Die First 36 ist beim Segeln eine Sensation und wer in diesem Segment einen Performance-Cruiser sucht, wird daran schwer vorbeikommen. Die Nachfrage gibt dieser Einschätzung recht: Seit dem Stapellauf Ende April wurden bereits 50 (!) Einheiten verkauft – vielleicht knackt die 36er ja den Rekord der legendären First 40.7, von der mehr als 1.150 Stück über den Ladentisch gingen.

Leben an Bord

Beim Test überraschte der für das Design zuständige Lorenzo Argento mit folgendem Statement: „Für mich ist der Innenraum der First 36 echter Luxus.“ Das kann man zweifellos anders sehen, denn das Interieur ist von weißen GfK-Flächen und einigen wenigen Vollholzumleimern geprägt, wie man es auch von der First 53 kennt. Empfindet man Praktikabilität als wahren Luxus, dann ist Argentos Aussage aber absolut nachvollziehbar. Die beiden Achterkajüten verfügen über breite Doppelkojen, bei Bedarf kann die innere Matratze über die äußere gelegt werden, wodurch eine bequeme Einzelkoje und ein praktischer Zusatzstauraum entste-

hen – genial. Nicht minder kreativ ist die kleine Pantry an Backbord. Zweiflammi-ger Herd, Backrohr und Spüle finden sich dort, wo man sie erwartet, die Kühlbox wurde separat mitten im Salon platziert, ist aber nicht im Weg, weil man beidseits daran vorbei gehen kann. Benötigt man zusätzliche Arbeitsfläche, wird der Bereich zwischen Spüle und Kühlbox mit einer unter dem Herd verstauten Platte überbrückt – und fertig ist die L-Pantry.

Der Naviplatz ist für eine Yacht dieser Größe üppig ausgefallen, die Nasszelle hingegen sehr klein. Das Waschbecken ist klappbar, die Neigung des Spiegels passte beim Testboot noch nicht ganz und wird optimiert. Für die Konzeption der Nasszelle hat Andraz Michelin, wie er anekdotisch erzählt, Toiletten in diversen Flugzeugen vermessen. Dabei dürfte er allerdings eine Kleinigkeit übersehen haben: Da sich die Türe auf der First nicht (wie im Flugzeug) faltet, sondern nach innen öffnet, gelingt es korpulenten Personen beim besten Willen nicht, diese zu schließen, wenn sie in der Nasszelle stehen. Da muss neu gedacht werden.

Positiv wirkt sich die platzsparende Nasszelle auf die Doppelkoje im Vorschiff aus, die vergleichsweise üppig ausgefallen ist; kein Nachteil ohne Vorteil.

Lorenzo Argento, der übrigens die Bau-nummer 7 für sich gekauft hat, ließ mit einer weiteren bemerkenswerten Idee aufhorchen. So werden auf sein Anraten hin die Laden in der Pantry künftig nicht mehr mit Selbsteinzügen ausgestattet, sondern man muss sie vor dem Herausziehen ein wenig anheben. Klingt wie ein Rückschritt in die Vergangenheit, hat aber Vorteile: Sie sind leichter, größer und bei Lage muss man nicht fürchten, dass der Beschlag nicht hält. Weitere angekündigte Änderungen in der Serienproduktion: Der Korpus der Schapps besteht künftig nicht aus GfK sondern aus Holz und der Salontisch sowie die Niedergangstufen werden gewichtsmäßig optimiert.

Resümee

Ausnahmslos alle Konstrukteure stellen gebetsmühlenartig die Forderung, dass die Werften beim Bau einer Yacht Gewicht sparen müssen, aus unterschiedlichen Gründen wird ihnen aber in der Regel kaum Gehör geschenkt. Die slowenische Seascope Werft stellt eine Ausnahme dar und hat mit der First 36 einen ultraleichten Performance-Cruiser geschaffen, der ohne Hightech-Materialien auskommt, seglerisch beeindruckt und preislich durchaus attraktiv ist. ■