

TEST 900

SEGELBOOTE

von Roland Duller

BENETEAU FIGARO 3

Länge:	9,75 m
Länge Wasserlinie:	9 m
Breite:	3,47 m
Gewicht:	2.900 kg
Tiefgang:	1,50 m
Großsegel:	39,5 m ²
Genua:	30,5 m ²
Fock:	24 m ²
Gennaker:	78/105 m ²
Code 5:	65 m ²
Mastlänge:	13,76 m

PREIS: ab € 150.000,-
(exkl. MwSt.)

Info: Master Yachting, 1140 Wien,
Diesterweggasse 16/5, Tel.: 01/814 44,
E-Mail: office@masteryachting.com,
www.masteryachting.com

Martialischer Auftritt. Je mehr Wind, desto besser wirken die Chistera-Foils. Bei 15 Knoten sollen sie einen vertikalen Auftrieb von 400 Dekanewton erzeugen. Das damit einhergehende hohe aufrichtende Moment hat zur Folge, dass man auf Wasserballast verzichten konnte



VERLEIHT FLÜGEL

Figaro 3. Die französische Werft Beneteau erregt mit einem Boot, das nur für eine Randgruppe interessant ist, weltweites Aufsehen. Ist dieser mediale Hype gerechtfertigt?



Schattenseite. Bei sehr leichtem Wind wirken sich die Foils eher nachteilig aus, weil sie auf beiden Seiten ins Wasser tauchen. Im Hafen oder beim Regattastart können sie eingezogen werden

Die Beneteau Figaro 3 ist nichts für Schüchterne – auf dieser Yacht wird man unentwegt und von allen Seiten per Smartphone fotografiert. So sind die Zeiten; jeder will auf den sozialen Medien kundtun, dass er die erste Yacht mit Foils einer Großserienwerft persönlich in Augenschein nehmen konnte ...

Tatsächlich sieht die Figaro 3 spektakulär aus: Schwarzer Rumpf mit geometrischem, in Grau gehaltenem Muster, schwarze 3Di-Race-Garderobe, langer schwarzer Bugspriet, leuchtend weiße Ruderblätter und orangefarbene, weit ausgefahrene Foils. Martialischer geht es kaum.

Anfang des Jahres hatte Beneteau erste Renderings veröffentlicht und damit ein gewaltiges Echo ausgelöst. Die Figaro 3 soll die 15 Jahre alte Figaro 2 ablösen, jenen Einheitsklassen-Racer von Beneteau, mit dem in Frankreich die Figaro-Regattaserie bestritten wird. Diese gilt neben dem Minitransat als wichtigstes Spunzbrett für Segler, die im französischen Hochseeregattasport Fuß fassen wollen. Von der Figaro 2 wurden insgesamt hundert Einheiten ausgeliefert, die erste Regatta mit der neuen Figaro 3 soll im Sommer 2019 anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der La Solitaire URGO Le Figaro über die Bühne gehen.

Die Figaro 3 wird also von einer Großserienwerft gebaut, ist aber nicht für die breite Masse gedacht, auch wenn theoretisch jeder so ein Boot bestellen könnte. Laut Eric Ingouf, Chef des Figaro-Programms, gibt es tatsächlich auch Interesse von Breitensportlern, allerdings haben aktuell jene Kunden Vorrang, die bei der Jubiläumsregatta an den Start gehen wollen. Außerdem zeigte sich beim Test vor La Rochelle, dass nicht alles, was Flügel hat, auch zum Fliegen bestimmt ist.

Perfektes Marketing

Womit wir bei einem klugen Schachzug wären. Normalerweise interessiert die Entwicklung eines für die Figaro-Szene bestimmten, neuen One-Design-Monohulls außerhalb der französischen Segelszene kaum jemanden. Mit dem Bau des weltweit ersten serienmäßigen One-Design-Monohulls mit Foils



erregte der für seine Innovationsfreude bekannte Weltmarktführer hingegen jede Menge internationale Aufmerksamkeit und betrieb damit Imagepflege, wie sie besser nicht sein könnte – perfekt getimt, muster-gültig aufbereitet und solide durchgeführt. Ankündigung zu Jahresbeginn, Stapellauf des Prototypen Ende Juni, EYOTY-Testfahrten im September, Medienpräsenz punktgenau zur Messesaison. Das sollte auch bei der Installation der neuen Klasse helfen; schließlich ist es nicht einfach, eine bewährte Yacht in Pension zu schicken und durch ein neues Modell zu ersetzen.

Nicht minder professionell hat man die Fertigung organisiert. Die Figaro 3 wird nicht in der Stammwerft, sondern nahe Nantes in der ehemaligen Manufaktur von Jeanneaus Techniques Avancées, gebaut, dort, wo in den 1980 und 1990ern die legendären Offshore-Multihulls von Philippe Poupon und Florence Arthaud entstanden. „Ein außergewöhnliches Boot benötigt eine eigene Produktionsstätte und kann nicht Seite an Seite mit normalen Yachten gefe-

tigt werden“, erklärte Eric Ingouf. Die nächsten Jahre wird man außerdem hinsichtlich Produktionskapazität absolut am Limit sein und mit Hochdruck arbeiten müssen, das lässt sich in einer eigenen Werft leichter organisieren.

Innovatives Konzept

Die Figaro 3 wurde im renommierten Designbüro von Marc Van Peteghem und Vincent Lauriot-Prévoist, besser bekannt unter dem Kürzel VPLP, gezeichnet. Die beiden können jede Menge Erfahrung mit Foils vorweisen und haben die Siegeryachten der letzten beiden Vendée Globes konstruiert. Allerdings sind die Foils der Figaro 3 von oben nach unten und innen, jene der IMOCA-60-Racer nach außen und oben gebogen. Bei den IMOCAs kommen drei verschiedene, aber von der Form her ähnliche Flügel zum Einsatz (z. B. Dali oder DSS), die nach innen gebogenen sogenannten Chistera-Foils der Figaro 3 sind ein Novum.

Bereits im Vorfeld des Tests wies Eric Ingouf ausdrücklich darauf hin, dass die



Spartanische Verhältnisse.
Die Figaro 3 wird üblicherweise alleine oder zu zweit bei Offshore-Regatten gesegelt. Unter Deck geht es dementsprechend schlicht zu. Die massiven Versteifungen sind nötig, weil durch die Foils enorme Kräfte entstehen

Zufrieden zeigte sich Ingouf auch mit der Balance des Bootes und der neutralen Ruderlage. Aus seiner Sicht zwei entscheidende Kriterien für ein Boot, das solo oder zu zweit offshore gesegelt wird, da der Autopilot dadurch weniger arbeiten muss.

Als endlich eine sanfte Brise mit bis maximal acht Knoten ansprang, wechselten wir in die Praxis. Das Gefühl am Rad war neutral, die Yacht reagierte aber auf minimale Ruderausschläge mit erstaunlich radikalen Kursänderungen; bis man als Neueinsteiger präzise nach den Fäden steuern kann, dauert es daher ein bisschen. Die voll ausgefahrenen Foils pflügten in dieser Phase mit unvermeidlichem Bremsseffekt meist in Lee und Luv durchs Wasser, waren also eher hinderlich. Sie einzuziehen, sprich nahe an den Rumpf zu holen, brachte keine Besserung, im Gegenteil, sie tauchten nur noch tiefer ein.

Mit zunehmendem Wind kam der Luvflügel aus dem Wasser, sein Gegenspieler in Lee tauchte tief ein und man spürte, wie sich das Boot stabilisierte. An der Kreuz beschleunigte die Yacht bei 12 Knoten Wind auf 6,5 Knoten, unter Gennaker erzielten wir auf spitzem Raumschotkurs 10 Knoten. Dabei war die Auftrieb erzeugende Wirkung des Flügels deutlich wahrnehmbar, auch wenn wir mit beträchtlicher Lage (aber gut ausbalanciert) segelten. Am Steuerverhalten änderte sich wenig: An der Pinne war wenig bis gar kein Druck spürbar, die Ruderbewegungen müssen wohl dosiert sein, da die Yacht andernfalls veritable Haken schlägt. Die Foils lassen sich übrigens nicht nur nach innen und außen ziehen, man kann auch den Winkel zur Mittschiffslinie verstellen. Welche Einstellungen unter welchen Bedingungen und Kursen schnell sind, wird sich erst nach ausführlichen Vergleichsfahrten weisen.

Resümee

Beneteau schafft mit der Figaro 3 das Kunststück, die für eine Kleinstnische konzipierte Yacht in der breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Damit untermauert die Werft ihr Image als Trendsetter und zeigt eine möglicherweise zukunftsstrahlende Facette des Segelsports auf. ■

Chistera-Foils, wie überhaupt das ganze Konzept der Figaro 3, nicht mit jenen der IMOCA 60 vergleichbar seien. „Diese polyvalenten Foils vergrößern das aufrichtende Moment ohne die Verdrängung zu erhöhen und verringern die Abdrift“, erläuterte er. Eine dramatische Verringerung der benetzten Fläche oder gar das komplette Abheben, wie es mitunter im Vorfeld von manchen Medien kommuniziert wurde, sei nie das Ziel gewesen. Der Vorteil im Vergleich zu den aktuellen Figaro-2-Modellen bestehe vielmehr darin, dass man auf den Wasserballast verzichten könne. Das bringt eine Gewichtersparnis von 300 kg, abzüglich der zwei Mal 38 kg schweren Karbon-Flügel. Auffallend ist die extrem schlanke Kielrinne, die in Kombination mit den Foils der Abdrift entgegenwirken soll.

Sehr wohl an den IMOCA-Yachten orientiert hat man sich bei der Position des Mastes. Dieser steht weit achtern, was unter Segel mehr Stabilität generiert. Die Segelgarderobe ist state of the art: Groß mit Squaretop, Genua, die über quer zur Mitt-

schiffslinie montierte Schienen plus Barberholer geschotet wird, sowie großer und kleiner Gennaker, der jeweils am fixen Buggspriet gefahren wird.

Das Deckslayout zielt auf die Bedürfnisse der Solosegler ab und wurde von der Figaro 2 übernommen.

Unter Segel

Zu Testbeginn war Geduld gefragt. Mehr als eine Stunde lang gab es keinen Hauch zu spüren. Das bot gute Gelegenheit um Ingouf über die bisherigen Erfahrungen mit dem Prototypen zu befragen. Sein Fazit: Zu Beginn habe man sich auf die Überprüfung der Kielposition konzentriert, wobei sich schon nach den ersten Probe-schlägen, bei denen auch Figaro-Star Yoann Richomme an Bord gewesen sei, gezeigt habe, dass die von VPLP angestellten Berechnungen stimmen. Ab zwölf Knoten Wind – wenn auf den Figaro-2-Racern die Wasserballasttanks gefüllt werden –, begannen die Foils spürbar wirksam zu werden und erhöhten das aufrichtende Moment.