

# TEST 938

SEGELBOOTE

von Roland Duller

OCEANIS 40.1

# WACHABLÖSE

**Neuland.** Wenn eine erfolgreiche Yacht einem neuen Modell weichen muss, stellt sich meist die Frage: Hat auch die Nachfolgerin das Potenzial zum Bestseller? Im Fall der Oceanis 40.1 fällt die Antwort eindeutig aus



**Stufenrumpf.** Marc Lombard hat sich für Chines entschieden, die vom Heck bis zum Bug verlaufen. Diese konstruktive Maßnahme verringert die benetzte Fläche, vergrößert das Platzangebot unter Deck und ist bei Lage der Stabilisierung zuträglich



**Innovatives Innenlayout.** Den typischen Tisch, der ausgeklappt die gesamte Schiffsbreite benötigt, gibt es nicht, stattdessen finden sich ein zierliches Modell plus eine verschiebbare Bank; schräg gegenüber hat man eine C-förmige Pantry angeordnet



**R**ückblick. Im November 2011 hatte der Autor Gelegenheit, mit Konstrukteur Pascal Conq die Baunummer 1 der Oceanis 41 zu segeln. Die Yacht mit Chines, Targabügel und der für damalige Verhältnisse beachtlichen Breite von 4,20 m war revolutionär und wurde prompt zum Bestseller: In neun Jahren verkaufte sich das Modell (inklusive der 2016 leicht modifizierten Version) rund 900 Mal.

Nun gibt es eine Nachfolgerin und für deren Entwicklung engagierte Beneteau nicht Pascal Conq, sondern Marc Lombard. Letzterer arbeitete bislang primär für die Konzernschwester Jeanneau und sorgte zuletzt mit der Sun Odyssey 410 für Furore. Deren Rumpf ist optisch an das Design einer Class 40 angelehnt, erfüllt aber die Anforderungen an eine Fahrtenyacht. Genau das trifft auch auf die neue Oceanis 40.1 zu. Doppeleruder und Kielversionen sind sogar ident mit jenen der Sun Odyssey, allerdings ist die neue Oceanis 40.1 um zwanzig Zentimeter breiter als die SO 410 und somit exakt gleich breit wie die Ur-Oceanis 41 aus 2011.

#### Alt gegen neu

Rumpflänge und Maximalbreite der beiden Yachten stimmen bis auf einen Zentimeter exakt überein, tatsächlich trennen sie aber Welten.



**Maximal flexibel.** Das Innenlayout sieht zwei bis vier (!) Kajüten sowie ein oder zwei Nasszellen vor. Im Eigner-Compartment kann man statt der Nasszelle auch einen Waschtisch mit Zusatzkasten ordern (2. Bild von li.). Jede einzelne Koje ist sehr breit, das Ambiente lichtdurchflutet

1. Die 40.1 ist achtern gleich breit wie an der breitesten Stelle. Das generiert ein extrem weitläufiges Cockpit, breite Kojen und üppige Achterkajüten.
2. Der Vorschiffsbereich ist deutlich voluminöser; eine konstruktive Notwendigkeit, die sich durch das füllige Heck ergibt, da sonst die Balance nicht stimmen würde. Dadurch gehen sich im Vorschiff eine feudale Eigner kajüte, in der Chartervariante sogar zwei (!) Kajüten, eine davon mit Stockbetten, aus.
3. Der Freibord fällt entlang der gesamten Rumpflänge senkrecht bis zur Chine, die sich vom Bug zum Heck durchzieht, ab und läuft darunter schmal zusammen. Diese Bauweise schafft im gesamten Innenraum spürbar mehr Platz und verleiht der Oceanis 40.1 eine aggressive Optik. Zusätzlich verringert sich die benetz-

te Fläche im Unterwasserbereich, was den Leichtwindeigenschaften zu Gute kommt. Die insgesamt hohe Formstabilität durch die enorme Breite ist darüber hinaus dem Sicherheitsgefühl zuträglich.

4. Den Targabügel im Cockpit, ein Markenzeichen der Oceanis-Modelle, das von vielen Herstellern kopiert wurde, gibt es nicht mehr – auch nicht als Option. Begründet wird das mit dem Zusatzgewicht, darüber hinaus ist die Installation des Bügels statisch anspruchsvoll und kostspielig. Letztendlich ausschlaggebend für diesen Schritt dürfte die neue Großbaum-Konfiguration sein. Hier orientiert sich Beneteau an Dufour und Jeanneau, die jeweils den Großbaum sehr tief am Mast anschlagen und ihn achtern nach oben neigen. So lässt sich ein klassisches Groß ohne Kletterpartie im Lazybag verstauen.

Der niedrige Segelschwerpunkt hat zudem positive Auswirkungen auf Seegangsverhalten und Segelleistung.

#### Variantenreich

„So gut wie alle Segler“ nennt die Werft als Zielgruppe und damit übertreibt sie nicht. Segelleistung und Raumaufteilung lassen sich sehr facettenreich individualisieren. In der Standardversion wird die Oceanis mit Rollgroß und Selbstwendefock ausgeliefert, wobei die Segelflächen dann sehr bescheiden sind. So ausgestattet, überfordert die Yacht auch Einsteiger nicht, Manöver lassen sich allesamt alleine bewerkstelligen. Als Alternative zum Rollmast gibt es ein klassisches Großsegel plus Genua, die über weit innen am Kajütdach montierte Schienen geschotet wird. Das Plus an Segelfläche beträgt im Vergleich zur Stan-

dardausstattung 10 Quadratmeter, allerdings dürfte die Oceanis auch damit immer noch eher untermotorisiert sein. Das zeigte sich im Rahmen der EYOTY-Testfahrten vor La Rochelle, wo die Oceanis im direkten Vergleich mit der exakt gleich langen Bavaria C42 bei acht bis zehn Knoten Wind deutlich langsamer war. Kein Wunder: Die mit Standardgroß und Rollgenua bestückte Test-Bavaria trug ziemlich exakt 100 Quadratmeter Segelfläche, während sich die Test-Oceanis mit bescheidenen 76 Quadratmetern abmühen musste. Leistungsorientierte Segler sollten daher unbedingt das optionale First-Paket ordern, das aus höherem Mast (+ 0,45 m) und entsprechend mehr Segelfläche besteht; dann kommt man zumindest auf ungefähr 80 Quadratmeter. Und ein Code 0 kann auch nicht schaden.

#### Alltagstauglich

Geradezu unglaublich ist das Platzangebot im Cockpit, wobei Weitläufigkeit alleine kein Qualitätsmerkmal darstellt. Entscheidend ist vielmehr die harmonische Co-Existenz von segelrelevanten und komfortorientierten Bereichen. In den letzten Jahren wurden auf vielen Fahrtenyachten sämtliche segelrelevanten Einrichtungen um die Steuerstände gruppiert, Winschen, Fallen und Schoten drängen sich damit auf engstem Raum. Das diene der Solo-Tauglichkeit, wird argumentiert – obwohl de facto die allerwenigsten Skipper alleine unterwegs sind. Beneteau verfolgt dieses Konzept bei seinen größeren Modellen (Oceanis 46.1, 51.1), gibt auf der 40.1 aber einem traditionellen Deckslayout den Vorzug. Der Grund: Um die Cockpitbänke möglichst lang machen zu können, hat man die Räder maximal weit nach achtern versetzt und davor nur zwei Winschen positioniert. Fallen, Strecker und die Großschot werden über zwei seitlich vom Niedergang montierte Winschen bedient. Das funktioniert in der Praxis perfekt, zusätzlich erspart man sich den Leinenwust achtern bei den Rädern.

Trotz der separierten Anordnung der Winschen ist eine hohe Flexibilität gewährleistet. Beim Testschiff wurde die Großschot, die via Leinendreieck vor dem Niedergang geschotet wird, mit den Niedergangswinschen bedient. Bei Wind benötigt



**KONSTRUKTION/DESIGN**  
Marc Lombard/Nauta Design**WERFT**Beneteau  
www.beneteau.com**BAUWEISE**

Rumpf aus Vollaminat, Deck in Sandwich im Injektionsverfahren mit Schaumkern; an den Rumpf angeklebte GfK-Bodengruppe aus Vollaminat; Kiel: Standard-L-Kiel aus Gusseisen, verschraubt an Gegenplatte aus Edelstahl; Ruder: zwei freistehende, balancierte GfK-Ruder mit Niroshaft

**SERIENAUSSTATTUNG**

An Deck stehender Alu-Rollmast mit zwei gefeiltten Salingpaaren, geteiltes Achterstag, starrer Niederholer, Selbstwendefock mit Rollreiffanlage, je eine Winsch beidseits des Niedergangs und je eine vor den Niro-Rädern mit Lederbezügen, Cockpitisch mit Nirohaltgriffen, klappbaren Teakplatten, Stauraum, vier Gläserhalterungen und Kompass, klappbare Badeplattform mit Badeleiter, Mobiliar aus Walnuss, Boden aus Laminat, zweiflammiger Niro-Gasherd mit Backrohr, Kühlschranks (190 l) mit Tiefkühlteil (10 l), 2 Waschbecken aus Niro mit Mischer, 1 Starter- und 2 Service-Batterien (120/115 Ah), Landstrom, LED-Innen- und -Positionslichter, Rigg von Z-Spars, Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock, Rutgerson und Harken, Radsteuerung von Lewmar, Rollreff von Facnor, Segel von Technique Voile, Ankerwinsch von Quick, WC von Jabsco

**PREIS:** € 170.400,-  
Basispreis, ab Werft (exkl. MwSt.)**EXTRAS**

Performance-Gusseisenkiel	590,-
Klassik Mast mit Lazybag + -jacks	1.820,-
Raumschot-Paket (komplett)	5.950,-
Performance Segel für First Paket	9.110,-
Code 0 (komplett)	3.635,-
Sprayhood Luxe	2.885,-
Schutzbezüge für Räder	396,-
elektr. Badeplattform/Fernbedienung	2.120,-
Außenborder-Halterung	180,-
Cockpitsitzkissen	1.100,-
Steueräder aus Composit	1.800,-
Bugstrahlruder einziehbar	8.290,-
zusätzlicher Wassertank (330 l)	1.090,-
Waschbecken in Eigner kajüte	1.715,-
<b>First Paket (Alu):</b> Bugspriet, verjüngter Zweisalingmast mit zwei Salingpaaren, Dyform-Wanten, versenkte Rollreiffanlage, Genuaschienen, Fallen und Strecker aus Dyneema, German Main Sheeting, zwei Genuawinschen, Composit-Räder, etc	10.500,-

Yachttests zum Download: [www.yachtrevue.at](http://www.yachtrevue.at)**VERTRIEB**

**Master Yachting**, 1140 Wien, Diesterweggasse 16/5, Tel.: 01/814 44, E-Mail: [austria@masteryachting.com](mailto:austria@masteryachting.com), [www.masteryachting.com](http://www.masteryachting.com)

**DATEN UND MASSE**

Rumpflänge:	11,99 m
Breite:	4,18 m
Verdrängung:	7,98 t
Ballast:	2/2,2 t
Großsegel:	34,70/41,80/43,20 m <sup>2</sup>
Genua (105 %):	34,40/36,50 m <sup>2</sup>
Selbstwendefock:	26,90 m <sup>2</sup>
Code 0:	61,10 m <sup>2</sup>
Tiefgang:	2,17/1,63/2,27 m
Treibstofftank:	195 l
Wassertank:	235 l

**Kojen** in Metern; Länge/Breite

Kopfbereich/Breite nach 1,90 m	
Vorschiff:	2,05/1,70/1,30 m
Achternkajüten:	2,05/1,40/1,35 m
Salon (Stb.):	2,68/0,75/0,75 m

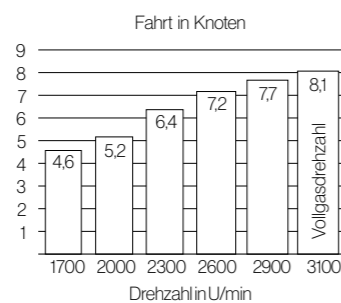
**Stehhöhen** Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

Salon:	2,0 m
Achternkajüten:	1,92 m
Vorschiff:	1,97 m
WC (Achter-/Bugkajüte):	1,95/1,93 m

**MOTOR**

**Serie:** Yanmar 4JH45, 4 Zylinder, 2.190 cm<sup>3</sup>, 45 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Fixpropeller (kein alternativer Motor erhältlich)

**Testschiff:** Yanmar 4JH45, 4 Zylinder, 2.190 cm<sup>3</sup>, 45 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Faltpropeller

**FAHRLEISTUNGEN**

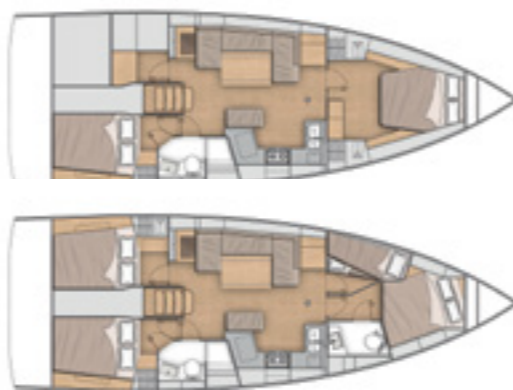
**Lärmpegel** (gemessen bei 2.600 U/min)  
Salon 73 dB, Achternkajüte 74 dB

**TESTBEDINGUNGEN:** Windstärke 6–15 Knoten, Seegang: 1–2, Dauer: 1 Tag, Ort: La Rochelle/Frankreich**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ solide Konstruktion mit verklebter Innenschale
- ⊕ massive Kielfixierung an Gegenplatten aus Niro
- ⊕ Injektions-Deck: leicht und sauber

**AUF DEM WASSER**

- ⊕ gute Cockpitergonomie für den Steuermann
- ⊕ angenehmes Steuerverhalten
- ⊕ hohe Spurtreue auch bei stärkerem Wind
- ⊕ weiches Einsetzen in Wellen
- ⊖ etwas zu wenig Segelfläche

**LEBEN AN BORD**

- ⊕ weitläufiges Cockpit
- ⊕ große Badeplattform
- ⊕ variables Deckslayout
- ⊕ variantenreiches Innenlayout
- ⊖ Belüftung in Achternkajüten



**Arbeitsteilung.** Beneteau gruppiert die segelrelevanten Einrichtungen um die Räder und den Niedergang. Beim Testschiff wurde die Genua über die achteren Winschen gefahren, die Großschot über die Winschen beim Niedergang. Ein German-Main-Sheeting-System gibt es als Option

man dafür etwas Kraft, da die Schot weit vorne am Baum ansetzt und der Hebel nicht ideal ist. Als Alternative kann man die Großschot via German-Main-Sheeting-System beidseits nach achtern zu den Rädern umlenken und dort sowohl Genua als auch Großschot bedienen.

Der Bereich zwischen Rädern und Niedergang ist den Mitseglern vorbehalten. Die L-Bänke fungieren mit einer Länge von 1,85 m auch als Sonnenliegen, die Sitzergonomie ist dank vorbildlich geformter Sülls sehr gut. Famos ist der Cockpittisch mit seinen Klappenelementen: Durch seine enorme Breite kann man sich bei Lage optimal mit den Füßen abstützen, zusätzlich bietet er Stauraum, Ablagen, Gläserhalterungen und Platz für die Rettungsinsel. Letztere lässt sich einfach nach achtern über die klappbare Badeplattform ins Wasser ziehen.

**Im Wind**

Bei den Testfahrten vor La Rochelle wehte es mit 8 bis 15 Knoten. Der Steuermann steht oder sitzt extrem weit achtern, wobei er es sich nicht nur am seitlichen Süll, sondern auch auf dem klappbaren Relingsbankerl hinter dem Rad gemütlich machen kann. Dieses Holz-Element mutete anfänglich ein wenig altbacken an, erwies sich

aber als ausgesprochen praktisch. Die Sicht in die Fäden im Vorsegel war aus jeder Position gegeben.

Die mit Standardgroß und Genua aus Dacron ausgestattete Testyacht bewegte sich bei acht Knoten Wind ansprechend und ließ sich trotz Doppeleranlage gefühlvoll steuern. Ab zehn Knoten begann sie leicht zu krängen. Das reduzierte die benetzte Fläche und sorgte schlagartig für mehr Lebendigkeit. Je stärker der Wind wurde, desto besser fühlte sich die Oceanis an. Dass sie auch mehr Segelfläche verträgt, zeigte sich unter Code 0, wo sie in Böen mit Nachdruck beschleunigte. Auch als es mit mehr als zehn Knoten wehte, hielt sie unbeirrt Spur und lag immer noch gut ausbalanciert am Ruder. Bei zunehmendem Wind um 14 Knoten wechselten wir schließlich vom Code 0 auf die Genua. Die Yacht legte sich auf die Chine und ließ sich mit zwei Fingern dirigieren, die Ruderblätter gaben wohlndosiertes Feedback. Überraschend war, wie weich das Vorschiff trotz seiner enormen Breite und bei mittlerweile sieben Knoten Geschwindigkeit in die Wellen, die im Laufe der Testfahrten beträchtlich an Höhe zugenommen hatten, einsetzte. Dieses angenehme Seegangsverhalten ist laut Marc Lombard auf das speziell geformte Unter-

wasserschiff im Bugbereich zurückzuführen. Die alles überragende Eigenschaft war jedoch das angenehme Steuerverhalten, Resultat des guten Zusammenspiels zwischen Doppeler und Chines.

Zuletzt ein paar Messwerte: Unter Gennaker lag der Bestwert um 9 Knoten. Die Raume scheint die Domäne der 40.1 zu sein, bei mehr Wind dürfte es noch deutlich Luft nach oben geben. An der Kreuz pendelte die Geschwindigkeit bei acht bis zehn Knoten Wind zwischen 5,2 und 5,8 Knoten, bei 14 Knoten Wind waren knapp sieben Knoten drin und das bei einem Wendewinkel von knapp unter 90 Grad.

**Wohnraumbeschaffung**

Die neue innere Größe wurde von Nauta Design geschickt genützt und optisch ansprechend umgesetzt. Das Testschiff war mit heller Eiche ausgestattet und wirkte sehr freundlich, der Standardausbau sieht Möbel aus Walnuss vor.

Der Unterschied zur Vorgängerin ist gravierend und zeigt sich in allen Bereichen. Die Eigner kajüte im Vorschiff hat Dimensionen, wie man sie normalerweise von einer 45-Fuß-Yacht kennt, in der Charterversion bringt man hier sogar eine zweite Kajüte mit Stockbetten unter. Damit erhöht





**Gelebte Praxis.** Der Cockpitisch ist in jeder Hinsicht funktionell, wenn gleich ziemlich wuchtig. Als sehr praktikal erweisen sich die Position des Schaltehebels und die Anker-Konfiguration

sich die Maximalzahl der Kajüten auf vier – bemerkenswert für 40 Fuß.

Ein völlig neues Konzept herrscht im Salon: Bei der Vorgängerin vertraute man auf das zigfach bewährte und nach wie vor häufig zu findende Layout mit einem Klapp-tisch, der die gesamte Schiffsbreite nützt. In dieser Variante dominiert, man könnte auch sagen blockiert der Tisch den Salon, deshalb hat sich Nauta Design für die 40.1 etwas Neues einfallen lassen: An Steuerbord wurde eine riesige C-Pantry installiert, Esstisch und Naviplatz liegen gegenüber. So entsteht ein offener Salon mit besserem Raumgefühl und mehr Bewegungsfreiheit,

der über zwei autonome Bereiche verfügt. Ausgesprochen kreativ (und funktionell) ist die Konzeption der Sitzgelegenheiten. So fungiert der achtere Teil der U-Bank gleichzeitig als Navibank, mittschiffs gibt es eine verschiebbare Bank. Unterm Strich eine tolle Sache.

Die Achterkajüten sind ident, haben jeweils sehr breite Kojen und genügend Stauraum; Letzterer ist im gesamten Schiff reichlich vorhanden. Einzig nennenswerter Kritikpunkt sind die bescheidenen Belüftungsmöglichkeiten in den Achterkajüten. Das Layout fügt sich mit seinen Variationsmöglichkeiten in das Gesamtbild der Yacht:

Es gibt wahlweise zwei, drei oder vier Kajüten mit ein oder zwei Nasszellen. Interessante Alternative zur Nasszelle in der Eigenerkabinen ist ein einzelnes Waschbecken inklusive Schminktisch am Hauptschott.

### Resümee

Die Oceanis 40.1 ist eine in jeder Hinsicht gelungene Fahrtenyacht mit einem Höchstmaß an Individualisierbarkeit und fantastischem Platzangebot, die ausgewogen und gutmütig segelt. Wer auch bei Leichtwind flott unterwegs sein will, sollte unbedingt das First-Paket mit längerem Mast sowie einen Code 0 bestellen. ■

## DIE AKTUELLE KONKURRENZ



**Bavaria C42**

Bavarias Neue segelt exzellent, liegt gut am Ruder, hat reichlich Segelfläche und jede Menge Platz

Rumpflänge: 11,98 m, Breite: 4,29 m, Segelfläche am Wind: 90,1/100,6 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 2,10/1,70 m, Gewicht: 9,6 t, Konstrukteur: Maurizio Cossutti  
www.bavariayachts.com

**PREIS (exkl. MwSt.): € 170.400,-**



**Dufour 430**

Moderner Rumpf, flexibles Layout mit drei oder vier Kajüten in unterschiedlichen Versionen

Rumpflänge: 12,50 m, Breite: 4,30 m, Segelfläche am Wind: 92 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 2,10/1,75 m, Gewicht: 9,7 t, Konstrukteur: Felci Yacht Design  
www.dufour-yachts.com

**PREIS (exkl. MwSt.): € 195.405,-**



**Hanse 418**

Basiert auf dem gut segelnden Rumpf der 415. Nur mit Selbstwendefock erhältlich, ausgereift bis ins Detail

Rumpflänge: 11,99 m, Breite: 4,18 m, Segelfläche am Wind: 87 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 2,10/1,74 m, Gewicht: 9,8 t, Konstrukteur: Judel Vrolijk & Co  
www.hanseyachtsag.com

**PREIS (exkl. MwSt.): € 162.900,-**



**Sun Odyssey 410**

Super moderner Rumpf, Walkaround-Cockpit und als einzige dieser Klasse mit Schwenkkiel im Angebot

Rumpflänge: 11,99 m, Breite: 3,99 m, Segelfläche am Wind: 77,1 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 2,14/1,60/1,37-2,97 m, Gewicht: 7,7 t, Konstrukteur: Marc Lombard  
www.jeanneau.fr

**PREIS (exkl. MwSt.): € 167.800,-**