

TEST 919

SEGELBOOTE

von Roland Duller

OCEANIS **46.1**



2019



SIEGER FAHRTENYACHTEN - OCEANIS 46.1

PROPHEZEIUNG

Bestseller. Die Nachfolgerin der guten Oceanis 45 ist ein in allen Belangen noch besseres Boot, der Verkaufserfolg vorprogrammiert

Rundum rund. Die Oceanis 46.1 überzeugt mit ausgezeichneten Segeleigenschaften und lässt sich in rauer See herausragend gut steuern. Praktisch sind die versenkbaren Davits zum Transport des Dingis, das aufgrund des enorm breiten Hecks vergleichsweise groß sein kann

Rückblick: Vor acht Jahren stellte Beneteau die von Pascal Conq entworfene Oceanis 45 vor, die sich als revolutionäres Design erwies. Hauptverantwortlich dafür war der 4,5 Meter breite Rumpf, der sich nach achtern kaum verjüngte, über moderate seitliche Abrisskanten am Heck, so genannte Softchines, verfügte und mit einem Ruderblatt das Auslangen fand. Die Yachten der unmittelbaren Mitbewerber wiesen hingegen eine Breite von 4,19 bis 4,35 Meter sowie ein stärker verjüngtes Heck auf. Vor allem aufgrund des Raumvorteils verkaufte sich die Oceanis 45 in Folge außerordentlich gut, weitere Pluspunkte waren der Targabügel mit Großschotführung, der solide Geradeauslauf an der Kreuz und das Segelverhalten raumschots bei Starkwind.

Vor zwei Jahren gab Beneteau mit der von Olivier Racoupeau gezeichneten Oceanis 62 den Startschuss zur Erneuerung der Palette, für den Chartergast wurde das überarbeitete Konzept am Beispiel des 2018 vorgestellten Recoupeau-Designs Oceanis 51.1 greifbar (siehe Fahrbericht: YR 5/18). Die Weiterentwicklung der Oceanis-Reihe nach unten übertrug die Werft wieder Pascal Conq. Dieser blieb dem neuen Konzept zwar treu, setzte es aber eine Spur radikaler und sportlicher um; die Oceanis 46.1 ist dafür ein Paradebeispiel.

Rede und Antwort

Beim Test der Oceanis 46.1 war Pascal Conq mit an Bord und beantwortete die Frage, welches Anforderungsprofil er als Konstrukteur zu erfüllen versuchte, so: „Die meisten Kunden wollen eine einfache, sichere, komfortable und ausgezeichnet segelnde Yacht, die sehr viel Platz bietet.“ Anders gesagt: Die Eier legende Wollmilchsau steht hoch im Kurs. Im Unterschied zu früher sind diese Forderungen aber heutzutage tatsächlich erfüllbar. Die Basis dafür liefert der Rumpf mit seiner Breite von 4,50 Metern. Das ist heutzutage in diesem Längensegment Standard, allerdings wurde das Unterwasserschiff im Gegensatz zur alten Oceanis 45 flacher ausgestaltet, die Chines laufen vom Heck zum Bug durch,



Platzbedarf. In der Drei-Kajüten-Version herrscht unter Deck besondere Weiträumigkeit, aber auch in der Variante mit fünf Kajüten kommt nirgendwo Enge auf



die benetzte Fläche im Vorschiffsbereich ist geringer und es gibt zwei statt einem Ruder. Die mit Hilfe von Strömungsstudien optimierte Form bietet laut Conq im Vergleich zur Vorgängerin mehr Stabilität, weniger Verdrängung sowie ein größeres aufrichtendes Moment und das ergibt, salopp formuliert, einen besseren Mix aus Leistung und Komfort.

Eine weitere wichtige konstruktive Maßnahme ist der weit achtern stehende Mast, der zwei Vorteile mit sich bringt.

1. Die serienmäßige Selbstwendefock lässt sich durch das vergleichsweise lange Unterliek leichter trimmen als ein hohes, extrem schlank geschnittenes Segel, das im Toppbereich sofort aufmacht, wenn man auch nur einen Zentimeter zu weit fiert.
2. Wählt man statt der Selbstwendefock die optionale Genua (105 %), erhält man einen ausgewogenen Segelplan mit nahezu gleicher Größe von Genua

und Großsegel. Bei zunehmendem Wind kann man mit etwas gefiertem Groß und leichtem Gegenbauch segeln und so das Reffen hinauszögern.

Mit der Standard-Besegelung wird die Leistungsfähigkeit der Konstruktion nicht ausgereizt. Der erste Schritt in Richtung Optimierung gelingt mit dem First-Paket-Alu, es beinhaltet unter anderem einen längeren, verjüngten Alumast, Genuaschienen innen auf den Seitendecks mit vom Cockpit aus via Leinen verstellbaren Holepunkten, zusätzliche Genuawinschen, GfK-Bugsprriet für Code 0 und Gennaker, trimmbares Achterstag und German Mainsheeting System. Im Idealfall wird der höhere Mast mit dem 2,65 Meter tiefgehenden Performance-Kiel mit Bleibombe kombiniert, der Standard-Gusseisenkiel (2,35 m) wie beim Testboot tut es aber auch. Das First-Paket-Karbon macht aus der Oceanis 46.1 eine



Wohlfühlzone. Die Atmosphäre im Inneren ist hell und das Platzangebot in den Kajüten beachtlich. Die segelrelevanten Einrichtungen sind um den Steuerstand gruppiert, Bugspriet und Segelstauraum im Vorschiff unverzichtbare Features. Tipp: Damit der Lounge-Charakter im Cockpit voll zum Tragen kommt, den optionalen Targabügel ordern



leistungsfähige Performance Yacht mit Karbon-Mast von Axxon, Großschottraveler und sehr hochwertigen Beschlägen; in diesem Fall ist der lange Kiel sinnvoll.

Mut zum Kompromiss

Beneteau will mit der neuen Oceanis-Palette ein breites Spektrum an Bedürfnissen abdecken, die dafür nötigen Kompromisse betreffen in erster Linie das Cockpit. „Die meisten Kunden sind kompetente Skipper, die Mitsiegler aber häufig unerfahren. Dementsprechend muss das Deckslayout konzipiert werden“, erläutert Conq. Konkret geht es darum, die segelrelevanten Einrichtungen um den Steuerstand herum zu gruppieren, den Bereich davor hingegen frei von Leinen und Winschen zu halten; im Idealfall wird das Cockpit so zur geschützten Wohlfühlzone. Auf der Oceanis 46.1 ist genau das gelungen: Die Pflicht mit L-förmigen Sitzduchten, ausreichend ho-

hen und gut geformten Sülls, der multifunktionale Cockpittisch und die beidseits des Niedergangs unter der Sprayhood installierbaren Sonnenliegen generieren den Komfort einer Sänfte, noch gemütlicher wird es, wenn man sich die optionalen Sitz- und Sonnenliegenpölster leistet.

Beim Segeln zeigte sich einmal mehr, wie wichtig der Targabügel ist. Eine Beneteau-Erfindung übrigens, die auf der Testyacht allerdings fehlte, weil sich der Eigner 7.560 Euro ersparen wollte. Daher führt die Großschot vom Kajütdach vor dem Niedergang zum Großbaum, wo sie sehr weit vorne und damit statisch ungünstig ansetzt. Weht ordentlich Wind, kann man direkt zu sehen, wie sich der Baum unter dem Druck biegt und das Großsegel vertrimmt. Daher unser Tipp: Die Anschaffung eines Targabügels lohnt sich auf jeden Fall. Erstens stellt die Großschot dann keine Gefahr für Mitsiegler dar und zweitens setzt sie statisch

günstig weit achtern am Großbaum an, wodurch das Segel auch bei Starkwind sein Profil behält. Ist ja auch kein Zufall, dass der Targabügel von mehreren namhaften Werften kopiert wurde.

Schaltzentrale des Segelns sind die beiden Steuerräder. Sie sind auf zarten, nach außen geneigten Steuersäulen montiert und liegen gut in der Hand, der Steuermann sieht aus jeder Position die Fäden im Vorsegel. In der Standardversion muss man mit zwei Winschen das Auslangen finden, am Testschiff, das mit höherem Mast und Genoa ausgestattet war, standen uns beidseits je zwei Winschen zur Verfügung. Sie sind nahe dem Rad positioniert und können daher vom Steuermann bedient werden. Das Kurbeln ist aufgrund der Enge allerdings ein wenig mühsam, Abhilfe würde die Elektrifizierung zumindest eines Winschenpaares schaffen. Investieren sollte man zudem in optionale Leinenstaufächer. Sie verhindern, dass man im Schnürsalat erstickt – schließlich werden sämtliche Fallen, Schoten und Strecker nach achtern umgelenkt. Wie eingangs erwähnt, ist ein Layout wie dieses zwangsläufig ein Kompromiss; soll er reibungslos funktionieren, bleiben einem bestimmte Extras nicht erspart.

Kraft des Windes

Beim Test wehte es mit 13, in Böen bis 17 Knoten, wobei sich die Yacht von der ersten Sekunde an wohlzufühlen schien. Auf einer längeren Kreuz von Port Ginesta Richtung Barcelona beeindruckte die hohe Formstabilität der Oceanis, die gemessen an der Windstärke mit nur moderater Krängung durch die aufgewühlte See glitt. Obwohl die Wellen höher waren, als es der Windstärke entsprach, bewegte sie sich ausgesprochen entspannt vorwärts, verantwortlich dafür sind die beiden Ruder sowie die durchlaufenden seitlichen Abrisskanten am Rumpf. „Du spürst, wie sich die Yacht auf die Chines legt und an Stabilität gewinnt“ zog Pascal Conq aus dem zufriedenen Gesichtsausdruck des Steuermanns die richtigen Schlüsse. Erstaunlicherweise ändert sich daran selbst in starken Böen kaum etwas: Die Oceanis krängt dann zwar mehr und das Luvruder kommt fast zur

KONSTRUKTION/DESIGN

Pascal Conq/Nauta Yachts

WERFT

Beneteau

www.beneteau.com

BAUWEISE

Rumpf aus Vollaminat im Handauflegeverfahren, Deck in Sandwich mit Kern aus Searform-Schaum in Vakuum-Infusion, rutschfester Decksbelag mit Diamantprofil, an den Rumpf angeklebte GfK-Bodengruppe aus Vollaminat; Kiel: Standard-L-Kiel aus Gusseisen, Performance-Kiel mit Bleibombe, verschraubt an Gegenplatte aus Edelstahl, Ruder: zwei freistehende, balancierte GfK-Ruder mit Niroshaft

SERIENAUSSTATTUNG

Alu-Mast mit zwei gepfeilten Salingpaaren, Selbstwendefock aus Dacron mit UV-Schutz, Rollgroß aus Dacron mit UV-Schutzstreifen, Achterstag mit Hahnepot und Spanner, starrer Niederholer, je eine Arbeitswisch vor den lederbezogenen Niro-Rädern; Cockpittisch mit Nirohaltegriffen, klappbaren Teakplatten, Beleuchtung und Rettungsinselstauraum; manuell klappbare Badeplattform, Innenausbau aus Alpi-Mahagoni und Laminatboden, zweiflammiger Niro-Gasheerd mit Backrohr, Kühlschrank 130 l, Eisschrank 80 l, 2 Waschbecken aus Niro, eine Starter- und zwei Service-Batterien (120 Ah), LED-Lichter. Rigg von Z-Spars Perf., Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock und Harken, Radsteuerung von Jefa, Rollreif von Facnor, Segel von Elvström, Ankerwisch von Quick, WC von Jabsco

PREIS:

Basispreis, ab Werft

€ 225.300,-

(exkl. MwSt.)

EXTRAS:

hydraulisches Achterstag:	1.920,-
Pütting für Stagesegel:	376,-
Targabügel:	7.560,-
Sprayhood de luxe:	2.500,-
Bimini:	2.120,-
Elektrowinschen für Genua:	5.825,-

First Paket Alu: Bugspriet mit Ankerrolle und Wasserstag, verjüngter Performance-mast, Genuaschienen und kugelgelagerter Großschottraveller, hydraulisches Achterstag, vier zusätzliche Fallenstopper, Dyneema-Fallen, German Mainsheet System, Upgrade auf Black-Magic-Harkenblöcke, hochwertige Winschen 18.700,-

First Paket Karbon: ident mit Alupaket plus verjüngter Karbonmast von Axxon, schwarz eloxierter Großbaum aus Alu	60.000,-
Charterpaket:	11.400,-
Komfort-Ausstattungs paket:	9.600,-
Klassik-Mast-Paket:	1.990,-

VERTRIEB

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

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	13,65 m
Breite:	4,50 m
Verdrängung:	10,6 t
Ballast:	2,73/3,06/2,57 t
Großsegel:	44,5/54/58 m ²
Selbstwendefock:	44,1 m ²
Genua:	58/62 m ²
Gennaker:	152 m ²
Tiefgang:	2,35/1,75/2,65 m
Treibstofftank:	370 l
Wassertank:	200 l

Kojen in Metern; Länge/Breite

Kopfbereich/Breite nach 1,90 m	
Vorschiff:	2,00/1,57/1,30 m
Achternkajüte (Bb.):	2,05/1,40/1,36 m
Achternkajüte (Stb.):	2,05/1,40/1,36 m
Salon (Stb.):	2,35/0,60/0,60 m

Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

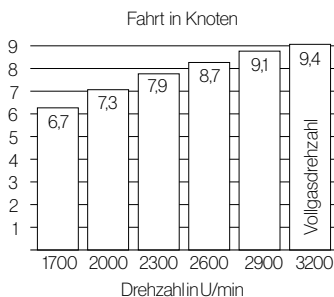
Salon:	1,98 m
Achternkajüten:	1,93 m
Vorschiff:	1,96 m
WC (Achter-/Bugkajüte):	1,93/1,93 m

MOTOR

Serie: Yanmar 4JH57, 4 Zylinder, 2.190 cm³, 57 PS bei 3.000 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Festpropeller

Testschiff: Yanmar 4JH80, 4 Zylinder, 2.000 cm³, 80 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Faltpropeller

FAHRLEISTUNGEN



Lärmpegel (gemessen bei 2.600 U/min)
Salon 72 dB, Achternkajüte 73 dB

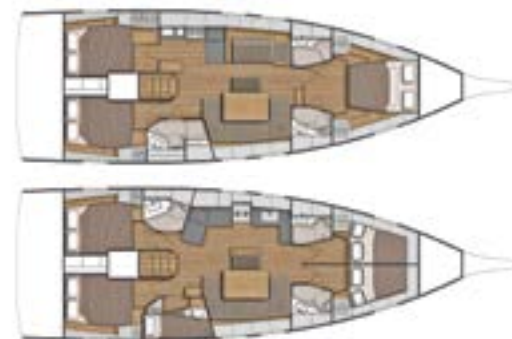


AUF DEM PRÜFSTAND

- ⊕ leistungsfähiges Rumpfdesign
- ⊕ solide Verarbeitung
- ⊕ Rumpf mit hoher Formstabilität

AUF DEM WASSER

- ⊕ hohe Spurtreue an der Kreuz
- ⊕ raumschots ein Vergnügen
- ⊕ sicherer Bereich für Mitsiegler
- ⊕ gute Übersicht beim Steuern
- ⊖ Winschanordnung verlangt nach Elektrifizierung



LEBEN AN BORD

- ⊕ viele Layout-Varianten
- ⊕ Platzangebot an und unter Deck
- ⊕ Ambiente unter Deck
- ⊕ sinnvolle Features (Bilgebrunnen, Zwangsbelüftung)
- ⊖ Großschotführung ohne Targabügel

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at

TESTBEDINGUNGEN: Windstärke 6–17 Knoten, Seegang: 1–2, Dauer: 2 Tage, Ort: Port Ginesta, Spanien



„14 Knoten auf der Raumen bei 25 Knoten Wind waren der Tupfen auf dem i.“

Loic Madeline,
Voiles & Voilers, FRA

Gänze aus dem Wasser, die Spurtreue bleibt aber erhalten und es gibt keine Tendenz zum Sonnenschuss. Lediglich die Geschwindigkeit nimmt ein wenig ab, daher ist ein guter Großschottrimmer durchaus willkommen. Ein solcher bescherte uns an der Kreuz einen Speed zwischen 7,6 und 7,8 Knoten sowie moderate „Wohlfühlkrängung“, Wendewinkelmessungen ergaben knapp unter 90 Grad, das entspricht einer Höhe am wahren Wind von rund 44 Grad. Im Flachwasser geht's sicher höher.

Auf der Raumen erfreute uns die Oceanis mit erfrischender Leichtigkeit. Neun Knoten zeigte das GPS als Bestwert unter Genua, nach dem Ausrollen des Code 0 bretteten wir mit bis zu 12 Knoten über das Wasser. In Phasen mit weniger Wind konnten wir sehr spitz segeln, in Böen stressfrei abfallen und den Schwung mitnehmen. Selten auf einer Yacht dieses Genres so viel Spaß gehabt.

Wohnschiff

Die Radikalität der Oceanis 46.1, die durch den markanten Rumpf, Bugspriet und das breite Heck erzielt wird, erfährt unter Deck noch eine Steigerung. Über den flachen Nie-

dergang mit seiner Neigung von nur 45 Grad steigt man nicht hinab, man betritt vielmehr entspannt den Salon und wird dort von einer bemerkenswerten Weitläufigkeit empfangen. Durch riesige Luken gelangt soviel Licht ins Innere, wie man das sonst nur von Decksalonyachten kennt, und aus jeder Sitzposition bietet sich ein wunderbarer Blick auf die Umgebung. Seinen Höhepunkt erreicht das Wohlfühlambiente in der Bugkajüte, wo man laut Pascal Conq durch die Verbreiterung über der Wasserlinie bis zu 50 Zentimeter gewinnen konnte.

Das üppige Platzangebot ermöglicht eine Vielzahl an Layouts, wobei man sich selbst in der Variante mit fünf Kajüten und drei Nasszellen nicht wie eine geschichtete Ölsardine vorkommt. Alternative für den Charterbereich und vermutlich beliebtestes Layout dürfte jenes mit vier Kajüten und vier Nasszellen sein, wobei die Liegeflächen in der via Trennwand abgeteilten Bugkajüte immer noch erstaunlich breit sind. Der komfortabelste Ausbau verfügt über drei Kajüten und ist mit zwei oder drei Nasszellen erhältlich. Der Unterschied zwischen diesen beiden Varianten ist größer als gedacht: Zwar verfügt das Eignercompartment je-

weils über eine Nasszelle mit Waschbecken und Toilette sowie eine separate Dusche, die mit einem weiteren Waschbecken ausgestattet ist, Form der Pantry, Anzahl der Sitzgelegenheiten und Position des Naviplatzes sind hingegen völlig unterschiedlich. So kann sich der Naviplatz beispielsweise entweder vorne am Hauptschott oder wie gewohnt achtern an Steuerbord befinden.

Reduziert wirkt der Stil der Architekten des italienischen Designbüros Nauta, was eine elegante Atmosphäre schafft; die Kombination aus weißen Vinyl-Paneelen und offenporig lackiertem Holz hat eine beinahe luxuriöse Anmutung.

Resümee

Die Oceanis 46.1 ist ein mutiges Boot. Pasal Conq zeichnete einen radikalen Rumpf, der je nach Ausstattung als Cruiser oder ambitionierte Regattayacht fungieren kann und im Inneren unvorstellbar viel Platz bietet. Dieser wurde von Nauta Design ansprechend gestylt und erlaubt eine Layout-Vielfalt, wie es sie bislang auf einer Yacht dieser Größe nicht gab. Und das alles zu einem fairen Preis – eine würdige Siegerin also. ■

DIE AKTUELLE KONKURRENZ



BAVARIA C45

In drei Ausstattungslinien (Holiday, Style, Ambition) und mit drei bis fünf Kajüten erhältliches Modell

Rumpflänge: 13,60 m, Breite: 4,49 m, Segelfläche am Wind: 114/123,6 m², Tiefgang: 2,20/1,75 m, Gewicht: 11,9 t, Konstrukteur: Maurizio Cossutti
www.yachten-meltd.de

PREIS (exkl. MwSt.): € 209.900,-



DUFOUR 460GL

Gelungene Kombination aus Komfort, guten Segeleigenschaften und stylischem Interieur

Rumpflänge: 13,50 m, Breite: 4,50 m, Segelfläche am Wind: 99,80 m², Tiefgang: 2,20/1,95 m, Gewicht: 10,7 t, Konstrukteur: Umberto Felci
dufour-austria.com / yachten-meltd.de

PREIS (exkl. MwSt.): € 201.000,-



HANSE 458

Auf diesem Modell wird die Maststütze im Salon durch ein Karbonschott ersetzt – sehenswert

Rumpflänge: 13,55 m, Breite: 4,38 m, Segelfläche am Wind: 103 m², Tiefgang: 2,23/1,82 m, Gewicht: 11,7 t, Konstrukteur: Judel Vrolijk & Co.
www.hanseyachtsvertrieb.de

PREIS (exkl. MwSt.): € 186.589,-



SUN ODYSSEY 440

Die erste Yacht mit Walkaround-Cockpit und Europas Fahrtenyacht des Jahres 2018

Rumpflänge: 13,0 m, Breite: 4,29 m, Segelfläche am Wind: 90,1 m², Tiefgang: 2,20/1,60 m, Gewicht: 8,56 t, Konstrukteur: Philippe Briand
www.trend-travel-yachting.com

PREIS (exkl. MwSt.): € 197.000,-