



FOTO: H.-C. KIESEL

Chapeau Bénéteau

Die Werft hat einen schwierigen Spagat geschafft: Die Synthese von extremer Sportlichkeit und noch akzeptabler Fahrtenfähigkeit scheint gelungen

Bei leichten Winden
liegt die First zahn
auf dem Ruder – auch
auf spitzeren Kursen
und ohne Crew-
gewicht auf der Kante



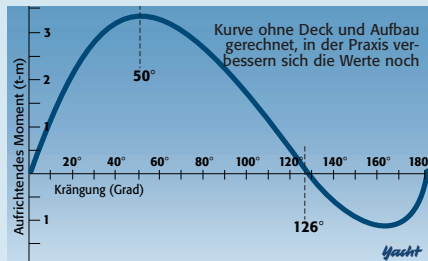
FIRST 36.7

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur Farr Yacht Design
CE-Entwurfskategorie A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 10,68 m
Gesamtlänge 11,00 m
LWL (Wasserlinienlänge) 9,23 m
Breite 3,45 m
Tiefgang 2,20 m (1,80 m opt.)
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit 7,38 kn
Gewicht 5,9 t
Ballast/-anteil (Blei) 1,8 t/30,3 %
Masthöhe über Wasserlinie 16,90 m
Großsegel 38,0 m²
Genua 40,5 m²
Segeltragezahl ($\sqrt{S^2/V}$) 4,91
GPH-Rennwert 635,2 sec/sm
Maschine Volvo 2030 Saildrive, 21 kW/29 PS
Kraftstofftank Kunststoff, 75 l
Frischwassertank Kunststoff, 300 l

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf massiv im Handauflegeverfahren hergestellt. Verwendet wird Vinylester-Harz. Versteifung über Strongback- und Stringer-System. Innenschale über die gesamte Rumpflänge mit integriertem Motorfundament. Deck als Sandwichkonstruktion mit Balsaholzkern. Rumpf-Deck-Verbindung geklebt und verbolzt. Holz-Einbauteile mit Makoré-Oberflächen mit Kirsch-/Birnenholz-Beizung. CE-Abnahme nach Veritas.

HEBELARMKURVE



Stabilität Das hohe maximale aufrichtende Moment von 3,42 tm bei zirka 50 Grad Lage entsteht durch einen tiefen Kielschwerpunkt und eine relativ große Rumpfbreite.

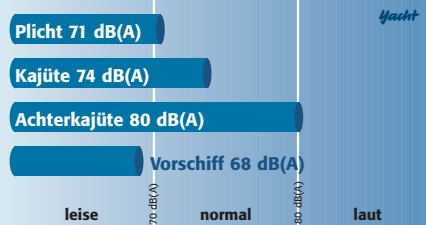
► MESSWERTE (INNEN)

Doppelkoje Vorschiff 1,95 x 1,76/0,44 m
Doppelkojen Achterkammer 2,00 x 1,40/1,00 m
Salonkojen 2,00 x 0,60 m
Stauraum Vorschiff 990 l
Stauraum WC Offene Ablagen
Stauraum Salon/Navigation 830 l
Stauraum Pantry 1070 l
Stauraum Achterkammern insgesamt 1350 l
Stauraum Cockpit 540 l
Stauraum mobile Backskisten 340 l
Höhe Vorschiffskammer 1,85 m
Höhe Salon 1,91 m
Höhe WC 1,89 m
Höhe Pantry 1,91 m
Höhe Achterkammer 1,85 m

► MESSWERTE (MOTOR UND SEGEL)

SCHALLDRUCKPEGEL

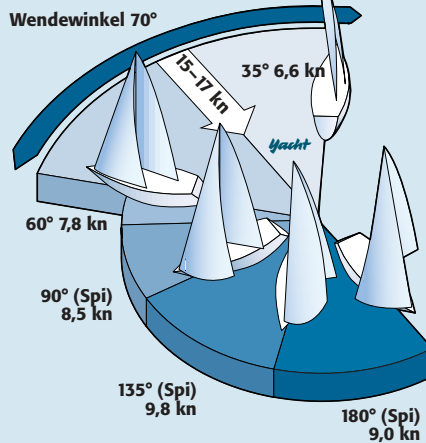
Gemessen in Marschfahrt
 (80 % der Höchstdrehzahl): 7,2 kn, 2700 min⁻¹



Bis auf die Dezibel(A)-Werte in der Achterkajüte fallen die Geräuschpegel in den übrigen Bereichen sehr gering aus – das ist absolut fahrtentauglich.

SEGELLEISTUNGEN

ohne Abdrift, gemessen mit Faltpropeller



Angesichts des kräftigen Windes eine gute Amwind-Geschwindigkeit und ein kleiner Wendewinkel, obwohl mit nur drei Personen Gewicht auf der Kante fehlte. Problemloses Kurshalten unter Spi, spürbar ausreichende Stabilität für eine kleine Crew, zurückzuführen auf den tief gehenden Regattakiel.

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 15–17 kn
 Windstärke 4–5 Bft., Wellenhöhe unbedeutend

Segelfläche

Großsegel 38,0 m², Vorsegel (G III) 30,0 m²

Die gemessenen Geschwindigkeiten basieren auf diesen Bedingungen



Im Schwerpunkt: Maschine und Batterien sind unter dem Niedergang konzentriert

► AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft 218 529 Mark
 Schoten, Reling, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerl., E-Kühlf., Segelkleid .. **inklusive Großsegel/Genua (Cruising)** 12 150 Mark
Beleuchtung (Position) 105 Mark
Fäkalientank/Absaugung 2010 Mark
Anker, Fender, Festmacher, Ladegerät, Radio/CD 5987 Mark
Antifouling 3885 Mark
Zuwasserlassen, segelklare Übergabe .. 4458 Mark
Preis segelfertig (nach YACHT-Definition) **247 124 Mark**
 Im Preis enthalten (Racing-Version, Auszug): Dyneema-Schoten und -Fallen, 4 Selftailing-Winden, Springklampen, 2 demontierbare Backskisten, fester Baumniederholer, Tuff-Luff-Profilvorstag, Spi-Ausrüstung, verstellbares Achterstag, Racing-Faltpropeller

Osmose/generelle Garantie 5/3 Jahre

Werft Bénéteau, 85270 St. Hilaire des Riez, Frankreich; Tel. 0033/2/51 60 50 00; www.beneteau.com
Vertrieb Händlernetz

Yacht – BEWERTUNG

Ein gelungener Performance-Racer zu einem konkurrenzfähigen Preis. Das konsequent nach der IMS-Formel konstruierte Schiff liegt mit seinem Rennwert sehr nahe bei der Dehler 36 und der X-362. Engagierten Regattaseglern ist das Racing-Rigg (3 Salinge, Rod) zu empfehlen. Stabilitätsumfang und Deckslayout werden selbst der kleinen Crew gerecht. Auch das Einrichtungskonzept ist fahrtentauglich. Seit 2001 sind bereits 160 Einheiten verkauft worden.

► Konstruktion

- + Schnelle, zeitgemäße IMS-Konstruktion
- + Ausreichende Steifigkeit für kleine Crew
- + Gelungene Optik, variable Backskisten
- Großschot-Traveller weit achtern

► Segelleistung und Trimm

- + Hervorragende Segel Eigenschaften
- + Manövrierverhalten (Motor und Segel)
- + Unkompliziertes Rigg, effektives Deckslayout
- Komplizierte Großschot-Verstellung

► Wohnen und Ausbauqualität

- + Drei Kabinen, viel Platz im Salon
- + Großflächige Innenformteile
- Individueller Stauraum begrenzt
- Backbord-Vorschiffskoje etwas kurz

► Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Grundausstattung
- + Technische Installation
- Position der Motorbedienung

Sportlich engagierten Seglern, die sich mehr als nur einmal in der Saison auf die Jagd nach Pokalsilber begeben und für die eine Kieler Woche kein Volksfest ist, sondern als wichtiger Regattatermin schon im Winter im Kalender vermerkt wird, widmet sich die Bootsbranche mit besonderer Aufmerksamkeit.

Nicht horrend teure Einzelkonstruktionen geben auf der Bahn den Ton an, sondern längst Serienyachten mit urlaubstauglicher Einrichtung, manche davon mit beachtlichem Leistungsumfang zu einem recht ordentlichen Preis. Der Eintritt in die Welt des Hochsee-Regattasegelns ist heute so günstig zu haben wie nie zuvor.

Lange schon erfolgreich in diesem Segment ist man bei Bénéteau. Die französische Werft, die für nahezu alle Facetten des Segelns populäre Produkte auf dem Markt hat, präsentiert die Mitglieder ihrer Sportfamilie stets mit dem Anhang „First“. Das ist keineswegs nur ein Mar-

keting-Gag nach dem Motto „Wer eine First segelt, hat ein Boot unter dem Hintern, das das Zeug für erste Plätze hat“. Die Liste der Siege ist tatsächlich beeindruckend lang, inklusive Erfolge im Admiral's Cup.

Die neue Linie, gezeichnet von Bruce Farr für die Vermessung nach IMS, wird konsequent seit 1998 verfolgt und trägt zusätzlich das Typen-Kürzel .7.

Nach 31, 40 und 47 kommt nun zur Messesaison die 36.7. Es war nur eine Frage der Zeit für Bénéteau, der erfolgreichen Familie diese Töchter hinzuzufügen – wenn man so will, ein Schiff im Segment der gehobenen Mittelklasse. Premiere in Deutschland war auf der Hanseboot, aber der Verkaufsstart fand bereits früher statt. Wie in YACHT 22/01 zu lesen war, konnte Bénéteau bis Oktober schon mehr als 100 Orders schreiben.

Wir segeln die Baunummer 3, ein Schiff also, von dem man durchaus vermuten könnte, dass hier und da noch ein

paar kleinere Probleme auftauchen. Der erste Eindruck der 36.7 hängt sehr davon ab, durch welche Brille man das Schiff betrachtet. Anders ausgedrückt: Was will ich mit dem Schiff machen?

Einsteigen und lossegeln

Der Regattasegler wird zunächst mehr Zeit damit verbringen, die Linien, etwa die Formen von Bug und Heck, zu begutachten, dann das Rigg und die Fallführung, die Abmessungen des Cockpits sowie die Wahl und Position der Beschläge. Er wird schnell feststellen: Die 36.7 ist konsequent gestaltet und ausgerüstet und im Wesentlichen eine Yacht, an der alles Notwendige vorhanden ist. Also einsteigen und lossegeln.

Wer seinen Schwerpunkt mehr auf sportliches Törnsegeln legt, wird nach einem kurzen Rundgang über Deck zunächst einmal zur Kenntnis nehmen, dass das Rigg mit drei gepfeilten Salingspaaren (ein Extra der Racing-Ausrüstung, ▷

Gut aufgerüstet

Im Gegensatz zu Cruisern zeichnen sich Yachten der First-Reihe durch diverse regattataugliche Details aus

AUFBAU Schmal und flach gehalten mit rutschfester Deckstruktur. Die Laufdecks sind entsprechend breit

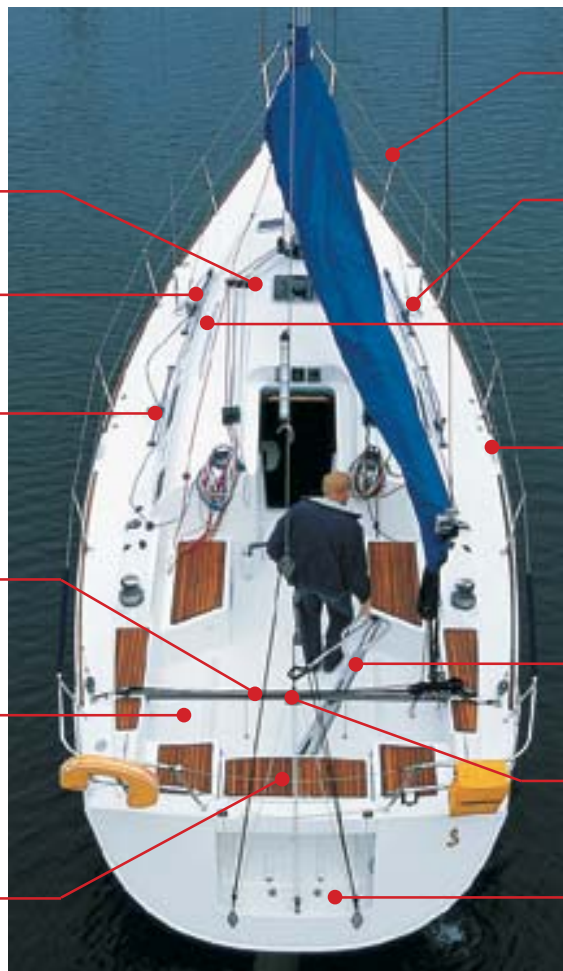
FOCKSCHIENEN Eng am Aufbau anliegend und weit nach vorn reichend. Leinenverstellbare Holeyunkte

GENUASCHIENEN Auch noch für die Genua I voll ausreichend. Ebenfalls fernverstellbare Schotwagen

TRAVELLER Sehr weit achtern für geringe Schotkräfte. Trimmer sitzt hinter dem Steuermann

STAUKÄSTEN Werden während der Regatta herausgenommen – dadurch viel Beinfreiheit für den Steuermann

HECKSITZ Lässt sich herausheben, dann freier Weg zur Heckplattform (z. B. bei Mann über Bord)



RELING Kurze Stützenabstände, oben nur geringe Stützenüberstände, damit die Genua nicht hängenbleibt

PÜTTINGS Sehr weit innen liegend mit glatten Decksbeschlägen. Keine Schot kann sich hier verhaken

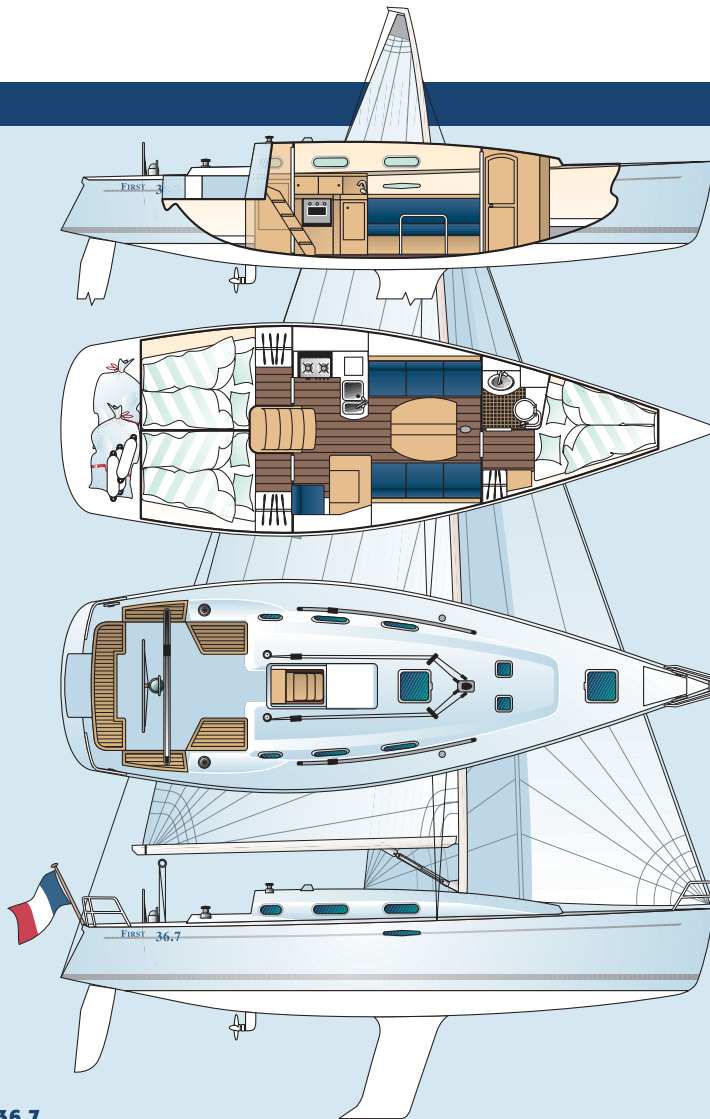
HANDLAUF Eine feste Konstruktion aus rostfreiem Stahl bietet sicheren Halt beim Gang aufs Vordeck

SPRINGKLAMPEN Seltenes Detail für Racer als Zugständnis an die Belange der Fahrtensegler unter den Kunden

PINNE Groß, mächtig, stark. Das Rohr aus Leichtmetall lässt sich per Ausleger vom Cockpitsüll steuern

ACHERSTAGSPANNER Maximale Kraft durch vielfache Übersetzung; seitliche Belegung in Curry-Klemmen

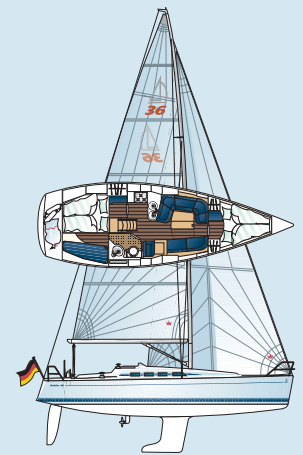
WASSERABLAUF Selbst große Mengen verschwinden durch das offene Heck im Handumdrehen



► FIRST 36.7

Die vom Erfolgs-Designer Bruce Farr gezeichnete Yacht war auf Anhieb ein Verkaufserfolg. Die Verbindung von brauchbarer Fahrten- und leistungsfähiger Regattayacht ist vorzüglich gelungen. Für Regattasegler ist das Schiff nicht zu schwer, für den Fahrtensegler nicht zu spartanisch unter Deck. Der Standard-Tiefgang von 2,20 Meter mag manchen Ostsee-Skipper schrecken; wer überwiegend auf Törn gehen will, könnte den 1,80 Meter tiefen Kiel ordern. Allerdings zieht dieser Abstriche in der Leistungsfähigkeit der Yacht nach sich. Das Rigg ohne Backstagen lässt sich selbst von der Familiencrew hervorragend trimmen und einfach bedienen.

Lüa (Rumpflänge)	10,68 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,23 m
Breite	3,45 m
Verdrängung	5,9 t
Segelfläche	78,5 m ²
Segeltragezahl ¹	4,91
Preis ²	247 124 Mark
Gebaut seit	2001
Stückzahl	160



► DEHLER 36

Lüa (Rumpflänge)	10,95 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,95 m
Breite	3,50 m
Tiefgang	1,95/1,60 m
Verdrängung	6,0 t
Segelfläche	81,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,9
GPH-Rennwert	635,9 sec/sm
Preis ² (Tiefkiel)	272 859 Mark
Gebaut seit	2000
Stückzahl	80
YACHT-Test	1/01
Fax-Abwurf ³	0190/25 21 25-342

Ähnliches Konzept wie die First, allerdings durch den geringeren Tiefgang etwas weniger konsequent auf maximale Kreuzleistung ausgelegt. Raumteilung und Einrichtung etwas gemütlicher.

www.dehler.com



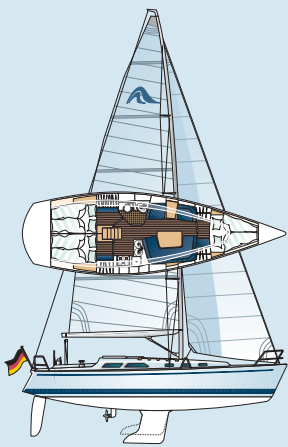
ansonsten Doppelsalinge) wirklich einfach zu bedienen ist und keine Backstagen benötigt. Zustimmung werden die ordentlich dimensionierten Klampen inklusive Springklampen mit Scheuerschutz finden. Vermissen wird man dagegen wahrscheinlich das Steuerrad – in dieser Klasse ist das sonst Standard. Stattdessen ragt eine lange Alupinne mit Ausleger nach vorn ins Cockpit. Der breite Großschottraveller mit viel Leinengewusel liegt dahinter.

Die in der Sonderausstattung angebotene Radsteuerung – zu betrachten war sie beim Messeschiff auf der hanseboot – enttäuscht allerdings. Sie ist im Durchmesser viel zu klein geraten und steht etwas verloren und fast unsportlich am Cockpitende. Hier sollte sich Bénéteau mal die Konkurrenz anschauen.

Auch unter Deck sind unterschiedliche Betrachtungsweisen geboten. Durch die Fahrtensegler-Brille betrachtet, wird auf

den ersten Blick ins Auge fallen, dass das riesige, schneeweiße Decken-Formteil eine gewisse Krankenhaus-Atmosphäre verbreitet und zu den dunklen Holzflächen (wahlweise Kirsch- oder Birne-Beizung) an Schotten und Möbeln einen heftigen Kontrast bildet. Gemütlichkeit will sich nicht so recht einstellen, jedenfalls scheint sie werftseitig nicht unbedingt geplant zu sein. Ein Kompromiss ist die Doppelkoje im Vorschiff. Durch den Einbau der Nass-

FIRST 36.7 UND DIE KONKURRENZ IM VERGLEICH

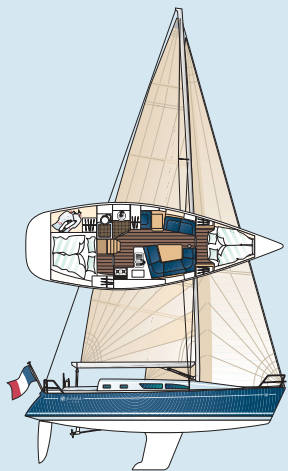


► HANSE 371

Lüa (Rumpflänge)	11,25 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,85 m
Breite	3,55 m
Tiefgang	1,98 m
Verdrängung	6,5 t
Segelfläche	63,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,3
GPH-Rennwert	Keine Daten
Preis ² (Tiefkiel)	217 200 Mark
Gebaut seit	1999
Stückzahl	74
YACHT-Test	25/99
Fax-Abruf ³	0190/25 21 25-257

Kein wirklich echter Cruiser/Racer, aber ein schnelles und durchaus sportliches Fahrtenschiff mit klassischer Raumaufteilung. Die Alternative für Skipper, die nicht um Regattatouren segeln wollen.

www.hanse-yachts.de

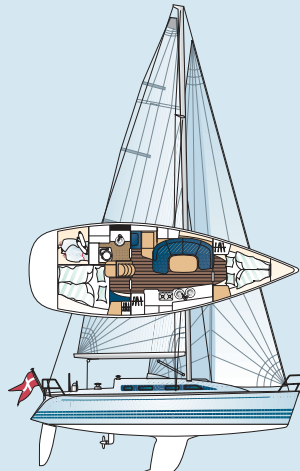


► SUN FAST 37

Lüa (Rumpflänge)	10,95 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,30 m
Breite	3,70 m
Tiefgang	2,07 m
Verdrängung	6,1 t
Segelfläche	76,4 m ²
Segeltragezahl ¹	4,8
GPH-Rennwert	Keine Daten
Preis ² (Tiefkiel)	243 400 Mark
Gebaut seit	2000
Stückzahl	480
YACHT-Test	22/00
Fax-Abruf ³	0190/25 21 25-314

Modernes und sportliches Fahrtenschiff mit gelungener Optik. Weniger für Regatta-Ambitionierte auf ganz hohem Level. Viel Platz unter Deck, gutes Geschwindigkeits-Potenzial. Attraktiver Preis durch Großserie.

www.jeanneau.com



► X-362

Lüa (Rumpflänge)	11,00 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,31 m
Breite	3,48 m
Tiefgang	1,90 m
Verdrängung	5,2 t
Segelfläche	74,4 m ²
Segeltragezahl ¹	4,9
GPH-Rennwert	653,4 sec/sm
Preis ²	311 620 Mark
Gebaut seit	1994
Stückzahl	192
YACHT-Test	16/96
Fax-Abruf ³	0190/25 21 25-212

Schon lange auf dem Markt, bereits ein Klassiker der Cruiser/Racer. Das Schiff, an dem sich alle messen lassen müssen. Schnell, sehr günstiger Rennwert und voll fahrtentauglich. Auch als S-Version mit größerem Rigg zu haben.

www.x-yachts.com



¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $2\sqrt{S}/3\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition ³ Tests der vergleichbaren Schiffe erhalten Sie mit Ihrem Faxgerät (Funktion „Abruf“ oder „Polling“). Kosten: 1,21 Mark pro Minute (Talkline InfoDienste)

zelle vorn, die ein bisschen sehr auf Funktionalität reduziert wurde (es gibt nicht ein einziges verschließbares Ablagefach), hat die Länge der Backbordkoje ein paar entscheidende Zentimeter verloren.

Ein Racer ist kein Lastensegler

Auch beim Stauraum wird der Fahrtensegler hier und da meckern. Natürlich ist bei der 36er der Wassertank nicht im Vorschiff untergebracht, schließlich soll möglichst we-

nig Gewicht vor dem Hauptschott platziert sein, in Bugnähe schon gar nicht. Die Tanks mit 300 Liter Inhalt wurden unter die Salonbänke verteilt. Das geht natürlich zu Lasten des Stauplatzes in bester Lage, was den Racer aber weniger interessieren dürfte. Der wird sich eher darüber freuen, dass das Schiff innen recht viel Raum für den Segelstau hat, dass man den Tisch mit einem Handgriff von einem Trägerrohr abnehmen und zur Seite legen kann und dass der Dieseltank ver- ►



Wohnlicher Racer: Die Pantry genügt auch den höheren Ansprüchen der Fahrtensegler

nünftigerweise trimmneutral unter den Cockpitboden platziert wurde.

Eine Racer-Crew will gut schlafen

An den Doppelkojen der Achterkammern wird kaum jemand etwas auszusetzen haben. Sie bieten in Ausmaßen und Komfort das, was bei dieser Bootsgröße geht, inklusive einigem Stauraum. Das Gleiche gilt für Kombüse mit zweiflammigem Ofenkocher) und Navi.

Auch sonst bietet das Schiff in Verarbeitung und Ausstattung das, was man in dieser Kategorie erwarten kann. Vernünftige Installation von Elektrik und Motor, Druckwasser (warm/kalt), 90-Liter-Elektro-Kühlbox, Halogen-Beleuchtung, viele Luken und Fenster (Lewmar) sowie eine komplette Innenschale.

Nach Ende der Besichtigungstour ein klares Fazit: Die Yacht lässt sich sofort als ein Produkt der First-Baureihe erkennen. Die Gestaltung an und unter Deck setzt konsequent die Linie der erfolgreichen Geschwister fort. Die 36.7 ist ein Schiff, bei dem das Schwergewicht auf der Sportlichkeit liegt; die Einrichtung ist funktional, komplett und pflegeleicht.

An der Konkurrenz von Dehler oder X gemessen, fehlt dem Schiff sicherlich ein wenig Behaglichkeit. Sportlich sieht es anders aus. Man kann davon ausgehen, dass es als Neukonstruktion an die Erfolge der First-Baureihe anknüpfen wird. In der Vergütung liegt die Bénéteau gleich-



Großraum-Salon: 3,45 Meter von Bordwand zu Bordwand schaffen mächtig Platz für die sechsköpfige Crew unter Deck. Die helle Decken-Innenschale hilft optisch noch nach

auf mit der Dehler (635 sec/sm), muss aber der schon sieben Jahren alten X-362 in der Standardrigg-Version 18 Sekunden pro Seemeile vergüten. Was wohl kein allzu großes Problem sein dürfte, denn die First ist vom Design her ein Schiff ohne großen Kompromiss und eben mindestens eine Generation jünger.

Bruce Farr hat einen sehr großen Tiefgang von 2,20 Meter gewählt mit einem schön profilierten Performance-IMS-Bombenkiel sowie ein tiefes, schmales Ruder. Amwind-Segelfläche ist mit fast 80 Quadratmetern reichlich vorhanden, auch das Gesamtgewicht von knapp 6 Tonnen ist noch als leicht zu bezeichnen.

Viel Stabilität auf allen Kursen

Natürlich wäre es für die Beurteilung eines Performance-Cruisers aussagekräftiger, mit voller Crew eine Regatta zu se-

geln. Aber wir sind froh, dass uns Ende Oktober überhaupt ein Schiff an der Schelde zur Verfügung steht.

Der erste Eindruck ist negativ. Das Ruder ist schon beim Motoren schwergängig, unter Segeln dann vollkommen unsensibel. Eines der kleinen Defizite, die wir der frühen Baunummer zuschreiben. Zu Recht, denn wie wir erfahren, war der von Bénéteau gefertigte Ruderschaft etwas zu dick für das verwendete High-tech-JP3-Ruderlager. Das Problem ist inzwischen gelöst.

Dann aber folgen Erlebnisse der angenehmeren Art. Wir jagen das Schiff unter Spi mit knapp 10 Knoten über die Schelde und haben trotz unseres geringen Crewgewichts auch bei 90 Grad Wind einfall nicht das Gefühl, dass es aus dem Ruder laufen könnte. Dass die 36.7 steif genug ist, bestätigt sich auch auf Amwind-Kurs. Ein Vorzug, der besonders bei der Fahrt mit kleiner Crew wichtig ist. So gesehen ist die First wirklich voll törntauglich. Das Geschwindigkeitspotenzial ist hoch, das Schiff beschleunigt sehr schnell und dreht hervorragend.

Das Bedienen von Fallen und Streckern sowie Position und Größe der Winschen ist perfekt. Mit einer Einschränkung: Sind die Extra-Backskisten im Cockpit montiert, lassen sich die Genuatrommeln nicht mehr so effektiv kurbeln. Die Position der Winden für die Spischoten neben dem Eingang und die Fal-



Im Heck sind zwei Kammern mit ausreichend großen Doppelkojen untergebracht



Die praxisgerechte Navi-Ecke: viele Staufächer und ein brauchbares Kartenfach im Tisch

len/Strecker-Klaviatur ist ideal. Die Werft hat durch die erfolgreiche First-Baureihe reichlich Erfahrung gesammelt und war in der Lage, aus dem Stand ein funktionierendes Deckslayout zu gestalten. Was im Übrigen auch für die Sitzpositionen im Cockpit gilt – weniger allerdings für die der Crewmitglieder, die die Beine überbords, auf dem Deck sitzen müssen. Sie werden die Holzleiste schnell zu spüren bekommen.

Keinen idealen Arbeitsplatz hat der Großschot-Trimmer im Heck hinter dem Steuermann. Er sitzt beengt und muss sich mit fünf Enden auf dem Travellerschlitten auseinander setzen. Vor ihm liegen Groß-Grobeinstellung, doppelte Feineinstellung und zwei Travellerleinen, da kann man sich schon mal vergreifen, zumal beim Testschiff alle Leinen schwarz waren. Natürlich soll der weit achtern liegende Traveller Platz für Manöverarbeit im Cockpit schaffen. Wir würden ein großes Rad bevorzugen.

Insgesamt aber hat die First 36.7 einen hervorragenden Eindruck hinterlassen. Das Schiff ist handlich und spontan. Es überfordert seine Crew nicht und bietet einer engagierten Regattamannschaft alle Möglichkeiten. Nicht nur auf der Clubregatta, auch bei der Vergabe des Deutschen IMS-Meistertitels wird die Bénéteau Ansprüche anmelden können.

Jörn Bock



Weitere Informationen sowie Testberichte finden Sie unter www.yacht.de/test und www.yacht.de/bootskauf