



Freundlicher Lebensraum

Oceanis Clipper 393

Gäbe es einen Preis für die Yacht mit dem großzügigsten Lebensraum – die Oceanis Clipper 393 könnte in ihrer Klasse einen Spitzenplatz einnehmen. Gleiches gilt in puncto Helligkeit unter Deck. Auch das Deckslayout überzeugt. Sie braucht allerdings eine gewisse Brise, um richtig in Fahrt zu kommen. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Leo Agthe)

Es gibt sehr gemütliche Fahrtenyachten; es gibt sehr sichere Konstruktionen; es gibt sehr geräumige Schiffe; es gibt sehr moderne Entwürfe; es gibt schnelle Risse und es gibt unzählige Kompromisslösungen – die je nach Gesamtkonzept mal mehr in die eine oder andere Richtung tendieren. Die Bénéteau Oceanis Clipper 393 repräsentiert unverkennbar ebenfalls einen solchen Kompromiss – wie beinahe alle Tourenyachten aus dem Großserienbau – der allerdings durchaus in der Lage ist, einigen typischen Fahrtensegler-Prämissen gleichermaßen gerecht zu werden. Dies gilt unter anderem in puncto Raumangebot. Sicher darf man hier bei einer Rumpflänge von 11,62 Meter (über Alles 11,98 Meter) auch einiges erwarten – es gibt

allerdings 39-Fuß-Yachten, die diesbezüglich merklich weniger bieten. Hauptverantwortlich ist der recht hohe und zudem knapp 4 Meter breite Rumpf, der sich nach achtern kaum verjüngt. Diese Konzeption schafft ein enormes Volumen, das sich in einem entsprechend großzügigen Lebensraum unter Deck niederschlägt.

Steigt man den Niedergang hinunter, drängt sich beim ersten Blick durch den Salon der Eindruck auf, sich auf einer deutlich größeren Yacht zu befinden. Vor allem die Breite wirkt gewaltig. Hier stehen sich auch größere Crews nicht auf den Füßen. Das halbrunde Sofa um den Salontisch bietet zusammen mit der gegenüberliegenden Sitzbank sechs Personen einen bequemen Sitzplatz mit genügend Beinfreiheit. Trotzdem

bleibt zwischen der Sitzbank der Salonmitte – die allerdings keine Lehne aufweist – und der Pantryzeile an Steuerbord noch ein ausreichend breiter Durchgang ins Vorschiff.

Auch etwas für größere Leute und ebensolche Crews

In der Vorschiffskajüte wurde die Doppelkoje seitlich an Backbord angeordnet – eine Variante, die man ebenfalls erst auf Yachten jenseits der 40 Fuß erwarten würde. Sie bietet mit einer Länge von 1,95 Meter und einer größten Breite von 1,45 Meter dennoch eine komfortable Liegefläche. Zwar verjüngt sich die Koje am Fußende auf eine Breite von 80 Zentimeter – bietet aber gerade hier immer noch mehr

Fläche als viele klassische Dreiecks-kojen. Möglich wird dies durch die nach achtern versetzte Position der Vorschiffskajüte – im Bugbereich wurde dafür eine zweite Nasszelle eingebaut. Das Raumkonzept erweist sich angesichts der gut dimensionierten Kojen und der großzügigen Staumöglichkeiten entlang des Rumpfes, in den Schubladen unter dem Bett, unter der Sitzbank an Steuerbord und im daneben angeordneten Kleiderschrank mit Regalen als durchdacht und sinnvoll. Auch die Nasszelle im Bug präsentiert sich durchaus komfortabel – sie weist neben Pump-WC und Waschbecken mit Handlauf einen Duschabfluss mit elektrischer Abwasserpumpe im Fußboden und einen Spiegelschrank für Toilettenzubehör auf. Dank des Bodenabflusses kann der Raum auch als begehbare Trockenraum für nasses Ölzeug genutzt werden. Denn bei beiden Ausbauvarianten – mit einer oder zwei Achterkabinen – ist noch eine weitere Nasszelle an Steuerbord neben dem Niedergang vorgesehen. Hier finden sich ebenfalls ein Seewasser-Pump-WC – standardmäßig mit 80-Liter-Fäkalientank – und ein Waschbecken sowie Schapps hinter dem Spiegel

und unter dem Becken. Die durchgehenden hellen Kunststoffoberflächen versprechen bei beiden Nasszellen eine einfache Reinigung.

Die Achterkoje an Steuerbord bietet mit einer Länge von 2,02 Meter und einer Breite von 1,50 Meter – verjüngend auf 1,25 Meter – ebenfalls eine komfortable Liegefläche. Bei der von uns gesegelten Dreikabinen-Version kommt an Backbord eine weitere Doppelkoje mit nahezu identischen Abmessungen hinzu. Auch hier stehen jeweils ein geräumiger Kleiderschrank sowie zusätzliche Staumöglichkeiten auf den Bords entlang des Rumpfs zur Verfügung.

Überhaupt scheint der Innenraum für große Leute konzipiert – denn auch die Stehhöhen gestalten sich dank des hohen Freibords und der tief liegenden Bodenbretter durchgehend großzügig: In den Achterkabinen maßen wir eine Stehhöhe von 2,02 Meter, im Salon ebenfalls beinahe durchgehend Werte um die 2 Meter und in der Vorschiffskabine immerhin noch 1,90 Meter (im vorderen Toilettenraum 1,83 Meter). Trotzdem findet sich unter den Bodenbrettern noch ein Bilgenbrunnen mit Pumpe über dem Kiel.

Mehr Licht geht nicht

Ein weiteres Highlight im wahrsten Sinne des Wortes bilden die zahlreichen Fenster, die viel Tageslicht in den Innenraum fluten lassen. Dies macht sich insbesondere im Salon bemerkbar: Die breite Fensterfront hinter dem Mast, die praktisch über die gesamte Aufbaubreite reicht, zwei vorgelagerte Decksluken (Lewmar, beide zu öffnen), die seitlichen Fenster im Aufbau, zwei feste Bullaugen sowie das Plexiglas-Schiebeluk lassen das Innere geradezu erstrahlen – mehr Tageslicht geht wohl kaum. Auch die Belüftungsmöglichkeiten fallen zufriedenstellend aus. Im Vorschiff sorgen großzügige Decksluken (alle zu öffnen) und seitliche Bullaugen ebenfalls für viel Helligkeit und ermöglichen bei Bedarf ebenso ein kräftiges Durchlüften. In den Achterkabinen wurden jeweils zwei seitliche, zu öffnende Bullaugen – eines an der Außen- und eines an der Cockpitseite – sowie eine ebenfalls zu öffnende Decks Luke (unter der Sprayhood) integriert. Kurzum: In Sachen Licht und Lüftungsmöglichkeiten lässt die Yacht keine Wünsche offen.

Der Ausbau präsentiert sich ►



Raum und Licht satt: Unter Deck wirkt die Yacht geräumiger, als man es von einem Boot dieser Klasse erwartet. Die zahlreichen Luken und Fenster lassen viel Tageslicht ins innere fluten. Hinzu kommen vielfältige Staumöglichkeiten



Die Vorschiffskoje wurde seitlich an Backbord eingebaut und bietet in dieser Position eine komfortable Liegefläche. Gleichzeitig verbleibt ein ausreichend breiter Durchgang in die vordere Nasszelle und viel Stauraum an Steuerbord

ansonsten funktionell. Die helle einteilige Innenschale – die mit dem Rumpf verklebt und laminiert ist und auch konstruktive Funktionen übernimmt – bietet eine glatte, pflegeleichte Oberfläche und ein ansprechendes Finish. Zu sehen ist sie – abgesehen von den Nasszellen – allerdings nur im Deckenbereich und stellenweise im oberen Wandbereich. Ansonsten findet sich ein durchgehender, obstbaumfarbig gebeizter Holzausbau. Selbst in den Schränken stößt man fast überall auf lackierte Holzoberflächen. Die Ausführung gestaltet sich im Großen und Ganzen ordentlich. Das Ambiente wirkt wie bei vielen Großserienbauten insgesamt etwas schlicht, wobei sich dies allerdings ausschließlich aufs Design bezieht – hier findet man eben kaum Anlässe für echte Aha-Erlebnisse, aber auch nichts, woran sich wirklich Anstoß nehmen ließe. Die hochglanzlackierten Oberflächen muss man mögen. Alle Einrichtungen erfüllen zudem ihren Zweck. Darüber hinaus macht der Ausbau einen recht soliden Eindruck – insbesondere an neuralgischen Stellen. Das gilt beispielsweise für die beidseitig durchgehenden Handläufe im Salon ebenso wie für Schotts und Türen. Hier wurde offenbar nicht an falscher Stelle gespart. Einzige Ausnahme: die etwas filigran anmutenden Schrank- und Schubladenverschlüsse. Bei unserer Testfahrt verabschiedete sich immerhin eine Schublade aus ihrer

Verankerung und flog durch den Salon. Dies sollte sich jedoch ohne allzu großen Aufwand nachbessern lassen. Außerdem fällt die Polsterung der Sitzecke recht einfach aus.

Unter Funktionalitätsgesichtspunkten fanden wir keinerlei Anlass zur Kritik. Die großzügige Längspantry der Testversion (Länge: 2,05 Meter, mit Zwei-Flammen-Herd inklusive Backofen, Spüle mit rechteckigem Edelstahlbecken und 175-Liter-Toplader-Kühlschrank) bietet einen ebenso guten Arbeitsplatz wie die Navigationsecke an Backbord neben dem Niedergang. Die Pantry glänzt unter anderem mit ihrer großen Arbeitsfläche und den zahlreichen Staumöglichkeiten – die Navigation

durch ihre Anordnung neben dem Niedergang, dem gut dimensionierten Kartentisch und viel Platz für diverse Einbaugeräte.

Auf den Punkt gebracht: Wer nicht unbedingt skandinavische Gemütlichkeit oder italienisches Design auf höchstem Qualitätsniveau erwartet, findet im Inneren der Oceanis 393 einen funktionellen und durchaus komfortablen Lebensraum, der zudem solide ausgeführt wurde und vor diesem Hintergrund durchaus eine gewisse Wertigkeit ausstrahlt. In puncto Licht und Raumangebot kann die Yacht sogar Maßstäbe setzen. Wer öfter mit größerer Crew segelt oder sich einfach ungern einengt (was gerade für größer gewachsene Segler gilt), könnte hier sogar ein geradezu ideales Innenraumkonzept vorfinden. Der Salontisch ist optional übrigens auch versenkbar erhältlich, sodass sich hier noch eine weitere Doppelkoje einrichten ließe.

Solider Rumpf und funktionelles Deckslayout

Von außen präsentiert sich die Oceanis in einer zeitgemäßen Linienführung. Das hohe Freibord ermöglicht trotz des beachtlichen Raumangebots und der durchgehend großzügigen Stehhöhen einen überraschend flachen Aufbau, der sich harmonisch ins Gesamtkonzept fügt. Die beeindruckende Reihe an Decksluken auf dem Aufbau strahlt



Auch in den Achterkajüten finden sich geräumige Kojen und Schränke



Die Ausbaugqualität macht insgesamt einen soliden Eindruck – lediglich die Schrankverschlüsse erscheinen uns etwas filigran

Wertigkeit aus. Gleiches gilt für die seitlichen Bullaugen im dunkelblauen Rumpf der Testyacht (Farbe aufpreispflichtig). Dem Büro Berret-Racoupeau ist mit der Oceanis Clipper 393 insgesamt ein modern anmutender und durchaus ansprechender Entwurf gelungen. Lediglich die hohen Bordwände und das bullige Heck setzen der Ästhetik Grenzen. Letzteres bietet dafür eine großzügige Badeplattform – die dem Boot in Kombination mit dem leicht eingefallenen Heckspiegel und dem recht steilen Steven zudem eine gesunde Wasserlinienlänge verschafft.

Das Schiff wirkt aufgrund seiner Rumpfform massig, obgleich sich die Verdrängung mit rund 7,8 Tonnen noch in Grenzen hält. Allerdings bringt der Gusseisen-Standardkiel (Tiefgang 1,55 Meter) lediglich 2,4 Tonnen auf die Waage, sodass der Ballastanteil bei rund 31 Prozent liegt. Ein ausgesprochenes Leichtgewicht stellt der Rumpf damit also nicht gerade dar – man muss allerdings fairerweise einräumen, dass die Verdrängung noch unter derjenigen mancher Wettbewerbsmodelle mit vergleichbaren Abmessungen liegt.

Die Werftangaben zur Rumpf- und Decksbauweise versprechen eine solide Grundkonstruktion. Der einteilige Rumpf wird aus Polyesterharz gefertigt. Stark belastete Bereiche wie Kiel-, Ruder- und Pütting-Ansatzpunkte sind verstärkt ausgeführt. Die Kielanbindung erfolgt durch Schrauben mit Gegenplatten aus Edelstahl sowie einer zusätzlichen Verklebung am Rumpf. Die mit dem Rumpf verklebte und laminierte, einteilige Innenschale soll die auf den Rumpf wirkenden Kräfte und die Belastungen an Druckpunkten (beispielsweise Zug der Rüsteisen) mit auffangen. Das Deck ist in Sandwichbauweise aus Glasfasergelegen und Balsaholz aufgebaut, was ein optimales Verhältnis von Steifigkeit, Gewicht und Dämmung gewährleisten soll. ►

**Schwenkbares Rad****Geräumige Backskisten****Fallenführung ins Cockpit**

Rumpf und Deck sind über eine Aluminium-Fußreling miteinander verbunden.

Das Deckslayout wurde funktionell gestaltet – alle Segeleinrichtungen liegen in einer seegerechten Ausgestaltung vor. Die wichtigsten Fallen und Strecker sind ins Cockpit auf Fallenstopper-Bänke links und rechts des Niedergangs umgelenkt (einschließlich Travellershot). Zur Bedienung steht auf beiden Seiten jeweils eine selbstholende Arbeitswisch auf dem Kajütdach zur Verfügung (zur Grundausstattung gehört nur eine Arbeitswisch). Auch die Goßschot läuft – wie bei Fahrtenyachten dieses Typs inzwischen üblich – auf die Arbeitswisch an Steuerbord ins Cockpit. Der Traveller wurde ebenfalls auf dem Kajütdach montiert – weist allerdings eine für diese Art der Großschotführung vergleichsweise große Länge auf, was seiner Funktion und damit den Trimmmöglichkeiten entgegenkommt. Gut dimensioniert erscheinen auch die Vorsegel-Holepunktschienen beidseitig des Aufbaus. Die 140-Prozent-Genua wird standardmäßig an einer Rollanlage gefahren. Ihre Schoten laufen auf zwei optimal positionierte Winschen auf dem Cockpitsüß, die bequem vom Rudergänger erreicht werden können.

An dessen Arbeitsplatz gibt es insgesamt nichts zu kritisieren. Die zu den Seiten abfallenden achteren Duchten bieten dem Steuermann auch bei Lage einen bequemen Sitzplatz. Das gilt ebenso für die verbreiterten und teakbelegten achteren Sitzflächen auf den seitlichen Süllkanten. Von hier aus hat man auch und gerade auf Amwindkursen besten Überblick. Seitliche Schrägen im Cockpitboden sorgen bei Krän-

gung zudem für guten Stand. Das lederbezogene Rad aus Edelstahl stellt in seiner moderaten Größe einen guten Kompromiss zwischen Übersetzung und Platzbedarf dar. Die hohe, aber dafür relativ schlanke Steuersäule bietet viel Platz für Instrumente, ohne die Sicht nach vorn relevant zu behindern. Das erhöhte Mittelteil der achteren Sitzbank lässt sich absenken, um einen ungehinderten Durchgang aufs Heck zu eröffnen – was vor allem bei heckseitigen Anlegern in Mittelmeerländern von Vorteil ist. Gleiches gilt für die serienmäßige Schwenkeinrichtung an der Steuersäule – ein Bénéteau-Patent –, mit dem sich das Rad um 90 Grad zur Seite klappen lässt.

Auf den seitlichen Cockpitbänken können sich bis zu sechs Personen niederlassen. Bei Lage bietet die Süllkante pro Seite zwei Personen einen ausreichend breiten Sitzplatz. Bei den Staumöglichkeiten in den

Backskisten schlägt sich wiederum das beachtliche Rumpfvolumen nieder. Hier ist selbst in der Drei-Kabinen-Version genug Platz für eine komplette Fahrtenseglerausstattung.

Breite Laufflächen und innenliegende Püttinge erleichtern den Weg aufs Vorschiff – vier Handläufe aus Teak am Kajütdach bieten auf dem gesamten Weg nach vorn Halt. Das Zwei-Sailing-Rigg fußt auf dem Deck – mit Edelstahlstütze im Salon – und ist auf jeder Seite zweifach abgestagt. Hinzu kommen Vor- und Babystag sowie ein doppeltes Achterstag. Die Yacht bietet bereits in der Standardversion einen beachtlichen Ausstattungsumfang. Dieser umfasst neben den genannten Elementen zudem eine elektrische Vertikal-Ankerwinde, sechs Belegklampen, Teakbelag auf Sitzflächen und Badeplattform (ansonsten Antirutschbelag), Einleinenreffsystem (zwei Reffleinen), Baumniederholer mit



Die gut ausbalancierte Yacht lässt sich spielend auf Kurs halten. Der Rudergänger findet in jeder Lage einen bequemen Sitzplatz



Der Aufbau wirkt trotz der guten Stehhöhen unter Deck relativ flach und ästhetisch – die vielen Luken strahlen Wertigkeit aus

Talje, Dacron-Rollgenua und Dacron-Latten-großsegel mit Lazy-Jacks und Lazy-Bag, Bor-delektrik inklusive Landanschluss, Starter- und Service-Batterie (110 beziehungsweise 140 Amperestunden) sowie Druck- und Warmwassersystem (elektrischer 22-Liter-Boiler). Zwei Frischwassertanks mit je 238 Litern Fassungsvermögen und ein 138-Liter-Kraftstoff-Tank erlauben auch ausgedehntere Törns ohne Bunkerstop. Hin-zu kommt ein doppeltes Gasflaschenfach. Und das alles für einen Grundpreis um die 143.000 Euro (empfohlener Werftpreis inklusive Mehrwertsteuer) – zweifellos ein interessantes Angebot.

Gutmütige Segeleigenschaften

Mit diesen Vorgaben lohnt bei der Oce-anis 393 auf jeden Fall ein zweiter Blick – gespannt legen wir mit der Testyacht ab, um nun zu schauen, was segeltechnisch in ihr steckt. In der Bucht von Palma de Mallorca weht an diesem Januarnachmittag nur eine schwache Brise um die 8 Knoten. Wir setzen gleich hinter der Hafenausfahrt Vollzeug und gehen zunächst hoch an den Wind, um uns etwas von der Inselküste freizukreuzen.

Unter diesen Bedingungen macht sich der breite Rumpf bemerkbar: Bei wenig Wind kommt die Yacht nur allmählich in Fahrt – und ohne ausreichende Fahrt reagiert sie zudem recht träge aufs Ruder. Dynamisches Leichtwindsegeln gehört demnach nicht unbedingt zu den ►

„Kernkompetenzen“ der Oceanis-Clipper-Reihe – diese Erfahrung hatte ich zuvor auch bereits mit einem älteren Schwesterschiff auf der Nordsee und einer Oceanis 373 im Mittelmeer gemacht – zumindest nicht auf diesem Kurs und ohne entsprechende Garderobe, sprich raumschots unter Gennacker oder Ähnlichem. Ein frisches Lüftchen braucht es schon, um mit diesen Yachten auf allen Kursen seinen Spaß zu haben. Dafür vermitteln sie aber auch bei Starkwind noch ein gutes Gefühl – dies konnte ich ebenfalls bei vorherigen Fahrten mit Yachten aus der aktuellen Oceanis-Range bereits erleben.

Etwas weiter draußen frischt der Wind auf etwa 4 Beaufort auf (12 bis 13 Knoten) und bringt das Boot nun gut in Fahrt. Jetzt zeigt sich eine weitere Eigenschaft, die nach meinen Erfahrungen typisch für die Oceanis-Reihe ist: Die Yacht verhält sich sehr gutmütig am Rad und lässt sich leicht auf Kurs halten, wobei ein geringer Luvdruck von einer guten Ausgewogenheit zwischen Segelriss und Unterwasserschiff zeugt. Allerdings könnte die Rückmeldung ans Rad manchmal noch etwas deutlicher ausfallen – gerade bei leichten bis mäßigen Winden kommt hier mitunter zu wenig an, um die Yacht wirklich intuitiv segeln zu können. Der moderate Ruderdruck kann sich bei Starkwind und schwerer See allerdings auch wieder als Vorteil erweisen.

Zudem strahlt das Schiff ein hohes Sicherheitspotential aus. Das Cockpit mit den relativ hohen umlaufenden

Süllkanten dürfte selbst in schwerem Wetter guten Schutz bieten. Das gutmütige Segelverhalten vermittelt zudem den Eindruck, das Boot stets voll im Griff zu haben. Auch die Bedienung der Trimmeinrichtungen gestaltet sich problemlos – die Anordnung von laufendem Gut und Wünschen erweist sich auch in der Praxis als durchdacht. Wir segeln die Testyacht zu zweit und vermissen bei keinem Manöver eine weitere Hand.

Auf maximaler Höhe am Wind – bei knapp 45 Grad, kurz vor dem Einfallen der Genua – läuft die Yacht trotz des schwachen bis mäßigen Windes immerhin 3,8 Knoten. Auf optimaler Höhe, die wir bei rund 55 Grad am Wind ermitteln, zeigt die Logge 5,7 Knoten. Mit aufgeschrickten Schoten erzielen wir bei etwa 65 Grad zum Wind sogar 6 Knoten Vortrieb. Auf Halbwindkurs beträgt der Speed 5 Knoten. Im Raumgang geht er dann wieder auf 3,8 Knoten zurück – was aber sicher auch auf die gegenan setzende Dünung zurückzuführen ist. Denn von der Rumpfform her sollte auf diesem Kurs eigentlich ein besserer Vortrieb zu erzielen sein. Der Wendewinkel dürfte im Mittel bei etwa 90 Grad festzumachen sein.

Zusammengefasst: Für ein Fahrtenschiff bietet die Oceanis trotz des voluminösen Rumpfes immer noch ordentliche Segelwerte, lässt sich auch von kleinen Crews problemlos bedienen und bietet zudem ein gutmütiges Steuerverhalten. Sie braucht jedoch eben eine gewisse Brise, um wirklich in Fahrt zu kommen.

Braves Manöververhalten unter Maschine

Nach dem Bergen der Segel fahren wir unter Motor zurück in den Hafen, um auch noch das Verhalten unter Maschine zu testen. In Marschfahrt (2.400 Umdrehungen pro Minute) läuft die Yacht 7 Knoten durchs Wasser. Bei dieser Geschwindigkeit beträgt der Drehkreis bei Volleinschlag des Ruders etwa 1,5 Bootslängen. Die Aufstopfstrecke fällt gleichermaßen moderat aus. Den Schalldruck unter Maschine bestimmen wir in Marschfahrt in den Achterkabinen mit 77 Dezibel

und im Salon mit 71 Dezibel, was von einer guten Isolierung des Motors zeugt.

Die Oceanis ist standardmäßig mit einem Drei-Flügel-Festpropeller an einer Edelstahl-Schraubenwelle ausgestattet. Man kann über die Vor- und Nachteile von Saildrive-Antrieben und Wellengetrieben sowie von Falt- und Festpropellern zweifellos trefflich debattieren – Pauschalempfehlungen gestalten sich entsprechend schwierig. Bei einer Yacht mit sehr hohem Freibord würde ich persönlich mit Blick auf Hafenmanöver unter Seitenwind jedoch ab einer gewissen Größenordnung prinzipiell eher zum Wellenantrieb mit fester Schraube tendieren. Damit hat die Werft hier aus meiner Sicht hier ebenfalls alles richtig gemacht. Wir können uns davon selbst beim rückwärtigen Anlegen nach der Testfahrt überzeugen, bei dem ein frischer Seitenwind bläst.

Fazit

Die Oceanis Clipper 393 ist ein solides Fahrtenschiff, das vor allem mit seinem exzellenten Raumangebot, der vorbildlichen Tageslichtausbeute unter Deck und seinem gelungenen Deckslayout punktet. Hinzu kommt die umfangreiche, beinahe überkomplette Grundausstattung. In Sachen Verarbeitung und Sicherheit haben wir ebenfalls keine nennenswerten Ansätze zur Kritik gefunden.

Rumpfform und Gewicht schlagen sich jedoch spürbar in den Leichtwind-Segeleigenschaften nieder – wer auf Dynamik pur steht, sollte sich daher eher nach einem etwas sportlicheren Riss aus der First-Reihe umsehen. Fahrtenseglern vermittelt die Yacht dafür mit ihrem ausgewogenen Segelverhalten ein sicheres Gefühl. Darüber hinaus lässt sie sich leicht auf Kurs halten und auch von kleinen Crews trotz ihrer Größe einfach bedienen.

Wer also nicht unbedingt auf der Regattabahn mithalten will, findet hier ein solides und durchdacht konzipiertes Schiff für viele schöne Schläge über ausgedehnte See Strecken – also unterm Strich ein durchaus attraktives Angebot und dies zudem zu einem bestechenden Preis-/Leistungsverhältnis. 

■ Chartermöglichkeit

Die beschriebene Testyacht wurde uns auf Vermittlung der Agentur Dagen, Lübbecke, vom Vercharterer Cruesa in Palma de Mallorca zur Verfügung gestellt. Für alle, die selbst einmal eine Bénétéau Oceanis Clipper 393 unter balearischer Sonne segeln möchten, nachfolgend die Kontaktdaten:

Yachtcharter Dagen
Telefon: 05743-1621
www.yachtcharter-dagen.de

Cruesa Mallorca Yacht Charter SA
Telefon: 0034-971-282821
www.cruesa.com

Oceanis Clipper 393

Grafik: Michael Herrmann

Technische Daten

Konstrukteur Berret-Racoupeau
 Takelungsart Sloop
 Bauweise GFK-Sandwich
 Länge über Alles 11,98 m
 Länge Wasserlinie 10,69 m
 Breite 3,96 m
 Tiefgang Standardkiel 1,55 m*
 Verdrängung 7.780 kg
 Ballast 2.439 kg
 Ballastanteil ca. 31 %

Mast über der WL 15,60 m
 Segelfläche am Wind** 74,9 m²
 Großsegel Standard 32,1 m²
 Rollgenua Standard (140 %) 42,8 m²

Maschine Volvo-Penta D2-55 (Welle) 39 kW***
 Tankkapazität Diesel 138 l
 Tankkapazität Wasser 476 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon 3***
 Anzahl der Kojen inkl. Salon 6****
 Stehhöhe im Mittel ca. 2,00 m

Theo. Rumpfgeschwindigkeit 7,9 kn
 Längen/Breitenverhältnis 3,03/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis* 4,37
 Spez. Segelfläche* 9,63 m²/t

* optional 1,90 m, ** Segelfläche der Standardversion, *** Testversion,
 **** 8 bei absenkbarem Salontisch

Geschwindigkeiten

Größte Höhe 45° 3,8 kn
 Optimale Höhe 55° 5,7 kn
 Aufgeschrickt 65° 6,0 kn
 Halber Wind 90° 5,0 kn
 Raumgang 140° 3,8 kn
 Vor dem Wind 180° 3,0 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Großsegel und Rollgenua (140 %),
 Windgeschwindigkeit: ca. 11 kn (4 Bft), Wellenhöhe: rund 0,5 m



Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 142.471 Euro inkl. 16% MwSt.

Darin enthalten unter anderem: Aluminium-Rigg inkl. Baum und Niederholer, Großsegel (Dacron, gelattet) inkl. Lazy-Jack/Easy-Bag, Rollgenua (Dacron 140 %), Bug-/Heckkorb und Seereling, Teakdeck auf Bänken und Duchten (Antirutschbelag auf Arbeits- und Laufflächen), eine Arbeits- und zwei Genuawinschen, Radsteuerung inkl. Schwenkvorrichtung, sechs Belegklampen, Positionsleuchten, Lenzpumpen, Motor- und Bordstromkreis inkl. Batterien (110 bzw. 140 Ah), Landanschluss mit Ladegerät, Holzausbau Zwei-Kabinen-Version, Pantry (u-förmig) mit Gaskocher und Backofen sowie elektrischer Kühlbox, Nasszelle inkl. Pump-WC mit Fäkalientank., Druck- und Warmwassersystem, Kompass, Motor mit Festpropeller.

Werft

Chantiers Bénéteau

Z.I. des Mares, BP 66, F-85270 Saint-Hilaire-de-Riez
 Telefon: 0033 - 251 60 50 10, www.beneteau.com



Grafik: Michael Herrmann