

Mediterranes Fl

Das Mittelmeer lockt und hat sein besonderes Flair. Dies einzufangen war das Ziel, als die französische Bénéteau-Werft vor zwei Jahren mit der Monte Carlo eine neue Baureihe auf den Markt brachte, die sich an den typischen Sportbooten im Mittelmeer orientieren sollte und mit der sie in einen Markt einbrechen wollte, den in erster Linie italienische Werften beherrschen. Die Serie ist inzwischen auf vier Grundmodelle angewachsen.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

air

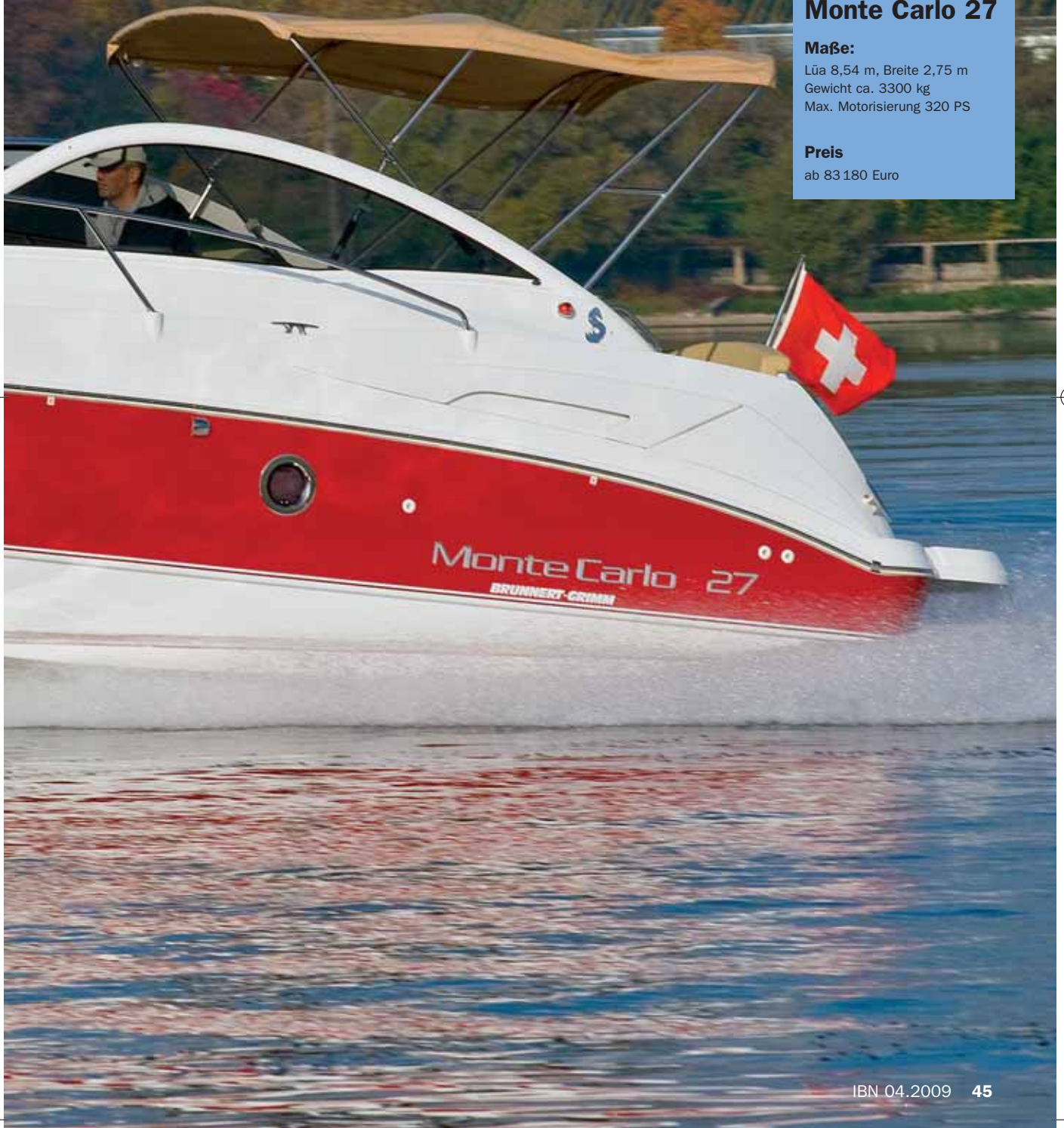
Monte Carlo 27

Maße:

Lüa 8,54 m, Breite 2,75 m
Gewicht ca. 3300 kg
Max. Motorisierung 320 PS

Preis

ab 83180 Euro



Wer sich an Vorbildern orientiert, der erfindet das Rad nicht noch einmal und so kommt einem manches Designelement wie die Seitenfenster in Bogenform von Booten anderer Hersteller bekannt vor. Auch unter oder an Deck gibt es keine Überraschungen. Das gibt es alles bereits, was der italienische Designer Pierre Andrani da entwarf und Bénéteau jetzt baut. Neu ist die Konsequenz, mit der die Werft ihre Ideen in eine attraktive und wieder erkennbare Modellreihe von gelungenen Serienbooten umsetzt. Die Franzosen haben damit in kürzester Zeit den Einstieg in den Sportbootmarkt geschafft, die Modelle finden breiten Anklang bei den Motorbootfreunden.

Die brandneue Monte Carlo 27 ist das einzige einmotorige Modell in der ansonsten mit Doppelmotorisierung bestückten Monte-Carlo-Reihe und im wahr-



Hell und freundlich wirkt der Salon, der in Eiche hell ausgebaut wird. Bei den Polstern kann man unter vier Farben wählen.

Wohnen

Das Leben an Bord der Monte Carlo 27 ist sozusagen zweigeteilt: Unter Deck ist der Schlafbereich und die Nasszelle. Das Bordleben tagsüber spielt sich an Deck und im sehr geräumigen Cockpit ab, so wie man sich das bei einem Schönwetterboot vorstellt. Zentrum in der Plicht ist eine große Wetbar mit Kühlschrank, zweiflammigem Kocher und Spüle, um die sich Sitz- und Liegemöglichkeiten gruppieren. Eine Pantry unter Deck gibt es nicht, dort ist allerdings Platz vorgesehen, um den Kocher um eine Microwelle zu ergänzen.

Ausgelegt ist die Monte Carlo 27 für vier Personen, die im Vorschiff und einer Unterfloorkabine übernachten können. Die V-förmige Sitzgelegenheit im Vorschiff lässt sich durch Absenken des Tisches und Einlegen eines Keils in eine spitz zulaufende Doppelliege mit 1,80 Meter x 1,67 Meter verwandeln. Die gleichlange Liege der Achterkabine ist mit

1,37 Meter etwas schmaler. Die Stehhöhe unter Deck beträgt zwischen 1,73 (Nasszelle) bis 1,80 m (Salon).

Gut genutzt ist der Stauraum, den es reichlich unter Deck gibt. Unter fast allen Sitzen, in kleinen Fächern und Ablagen kann man Sachen unterbringen. Was man sich wünschen würde, ist ein Schrank, in den sich Kleidung hängen lässt. Brunner-Grimm hat das beim Hersteller bereits angeregt und statt der Sitzbank in der Achterkabine soll ein Schrank eingebaut werden.

Weit entfernt vom mediterranen Powerbootflair ist das sehr einfache Radio mit CD und MP3-Player, das es zudem nur gegen Aufpreis im Dynamic Paket gibt. Ein gutes Radio mit Fernbedienung und Lautsprechern an und unter Deck ist heute Standard und sollte eigentlich zur Grundausstattung gehören.

An Beleuchtung hat die Werft nicht gespart. Im Salon sorgen acht Halogendeckenspots und vier Lampen für Licht – für Luft runde Luken in allen Kammern sowie

eine großes Skylight im Salon.

Für ein Boot dieser Größenordnung ist die Nasszelle sehr geräumig. Sie verfügt neben Pump-WC mit angebautem Fäkalientank über Waschbecken und einen Schrank darüber und darunter. Duschwasser läuft in einen Sumpf und wird in den separaten Grauwassertank gepumpt.

Eine Stärke der Monte Carlo 27 ist das durchdachte Cockpit mit Sitz und Liegemöglichkeiten für bis zu acht Personen. Das U-Sofa achtern an Steuerbord kann einfach und schnell in eine Liegewiese verwandelt werden, eine weitere Bank gibt es an Steuerbord. Weitere Liegemöglichkeiten bestehen auf dem Vorschiff, für das es passende Polster gibt. Die durchgehende Fahrersitzbank ist für zwei Personen gedacht. Der Durchgang zur Badeplattform wird mit einer formschönen Tür verschlossen. Die breite Badeplattform ist mit Iroko belegt. Auf Wunsch bekommt man diese Teakalternative auch fürs Cockpit.



Platzsparend: Der Schmutzwassertank vor dem Cockpit aufgefangan.



Einladend und bequem ist die Achterkabine.



vor der Toilette. Das Grauwasser wird separat

ten Sinn des Wortes der Einstieg in die neue Bénéteau-Serie: Sie ist mit 8,54 Metern Länge nicht nur das kleinste Modell, sondern mit einer einfachen und zweckmäßigen Grundausstattung auch das erschwinglichste. Also sozusagen mediterranes Powerbootflair für Otto Normalverbraucher, denn der wird wie jeder bei Mittelmeer zunächst an hohe Preise und dann aber an Jet-set denken... und die Monte Carlo 27 ist der Einstieg in diese Welt.

Ohne viel Schnickschnack, aber mit allem was es braucht, wird das Boot zu einem Grundpreis von 124 100 Franken oder 83 180 Euro inklusive Mehrwertsteuer angeboten. Mehrwert für sich und Crew verschafft sich der Eigner Bénéteau-typisch durch so genannte Zubehörpakete, die dann je nach Preis und Tiefe des Griffs ins Ausrüsterregal Anker, Kette, Radio, Kühlschrank und Sonnenliege oder auch etwas mehr umfassen.

Für etwas über 100 000 Euro hat man ein gut ausgestattetes Boot auf seinem Platz liegen. Zwei Batterien

mit je 110 A, 25 A Ladegerät, Landanschluss, 12 V und 220 V Steckdosen oder Warmwasserboiler und Druckwassersystem gehören dagegen bereits zum Standard. Den Nutzwert für unsere gemäßigten Breiten kann man bei dem Schönwetterboot noch mit einem Verdeck erhöhen, mit dem sich das Cockpit von teilweise bis ganz verschließen lässt.

Die Bénéteau-Werft verfügt über große und jahrzehntelange Erfahrung im Serienyachtbau und hat die Fertigung der Monte Carlo weitmöglichst rationalisiert. Das Boot besteht aus einem handlaminierten Rumpf und so vorgeformten GFK-Teilen, dass sie Innenausbau und Deck bilden. Der vordere Salon samt Stauräumen ist z. B. so ein einziger GFK-Block, der in den Rumpf eingeklebt wird und ihn ganz nebenbei noch versteift. Komplette Einheiten sind ebenso die Nasszelle oder der Steuerstand und die Motorraumabdeckung samt Sitzgelegenheiten.

Der gesamte Bugbereich mit Ankerkasten, Fensterseitentteilen und Wetbar samt

Liegefläche sind ins Deck eingeformt und werden nach dem Innenausbau sozusagen als Deckel aufgesetzt. Wie im Baukastensystem wird das Boot also zusammengebaut.

Der Holzinnausbau entspricht dem Einsteigerniveau des Bootes. Er ist einfach gemacht und besteht aus mit Eiche furnierten Marinesperrholzplatten, die aus in der Tischlerei vorgefertigten Teilen – häufig ohne Umleimer, abgerundeten Kanten oder Verzinkungen zu Schots, kleinen Schränken und Schapps zusammengebaut werden. Die Anmutung ist nicht so schiffig, auch nicht luxuriös oder gar edel. Der helle Ausbau ist aber sehr zweckmäßig und sauber gemacht.

Zum soliden Innenausbau kommt die gute GFK-Verarbeitung. Die Beschläge sind großzügig bemessen, die Befestigung solide, soweit das überprüft werden konnte. Denn manche Verschraubungen verschwinden hinter Innenschalen und sind dann nur schwer zugänglich. Gibt es Schäden, z. B. einen verbogenen Bugkorb, dann kann dessen Austausch sehr

aufwändig werden. Eine der vorbildlichsten Werften ist Bénéteau bei der Umsetzung der CE-Richtlinie und der Sicherheitsausstattung. Zu dieser gehört z. B. eine Not-handlenzpumpe im Cockpit, die gut zugänglichen Hauptschalter hinter einer Klappe an Backbord oberhalb der Sonnenliege, automatische Feuerlöschanlage, ein Benzinhahn unterhalb des Gas-/Schalthebels, daneben ein Schalter für die Feuerlöschanlage, ein Platz für die Rettungsinsel und einiges mehr.

Überhaupt muss man die technische Ausstattung der Monte Carlo loben: Kabelstränge sind, soweit einsehbar, sauber und übersichtlich verlegt, der Motorraum aufgeräumt und gut zugänglich. Ladegerät und Elektrik sind über eine Luke in der Achterkabine kontrollierbar, die Instrumente über eine wasserdicht verschlossene Öffnung in der Nasszelle.

Die Motorisierung stammt von Volvo. Künftige Eigner haben die Wahl zwischen dem Volvo Penta D 4-225 DP mit 165 kW / 225 PS, einem Diesel, der die BSO-Stufe II erfüllt und dem D4-260 DP (191 kW / 260 PS). Unsere Monte Carlo 27 war mit dem Volvo Penta 5.7 GXi / DP V 8 mit 235 kW / 320 PS motorisiert, einem Benzinmotor, der für den Bodensee mit Katalysator bestückt werden muss, um die Abgasvorschriften zu erfüllen. Dieser Motor harmonisiert hervorragend mit dem Rumpf und der weist eine Besonderheit auf, die Bénéteau Air Step nennt: Während die vordere Hälfte des Rumpfes dem Unterwasserschiff mit einem tiefen V für Rauwassereinsatz entspricht, wurde in der zweiten Hälfte eine V-förmige Stufe eingeformt. Durch zwei Rohre wird oberhalb der Wasserlinie Luft in den Unterwasserbereich hinter der Stufe gesaugt, so dass das Boot bei hohen Geschwindigkeiten auf einer Art „Luftkissen“ fährt. Aufkimmungen seitlich achtern und ein weit in den Rumpf gezogener Antrieb verhindern, dass die Luft entweicht. Dieser konstruktive Trick soll im Prinzip die be-



Ein gut gestaltetes Cockpit. Hinter der seitlichen Luke sind die Hauptschalter.



Batterie Hauptschalter sind leicht zugänglich.



Stauraum für die Rettungsinsel. Am Bodensee kann man ihn für Leinen und Fender nutzen.



Handlenzpumpe im Cockpit.



Schalter für Benzinhahn und Feuerlöscher.



Grundinstrumentierung von Volvo und viel Platz für einen Plotter oder PC.



Passt gut zum Boot: der Volvo Penta 5,7 GXi.



Vorbereitet: das Rumpfloch für den Bugstrahler.

netzte Fläche reduzieren, was sich in weniger Verbrauch, besserer Beschleunigung und höherer Geschwindigkeit niederschlagen soll. Die Theorie lässt sich in der Realität kaum überprüfen, was man aber sagen kann ist, dass die Monte Carlo 27 in der Praxis ein Boot ist, das durch ein ausgeprägt gutes und vor allem frühes Gleitverhalten auffällt. Beim Übergang von der Verdränger- in die Gleitfahrt streckt die Französin die Nase etwas weit hoch, neigt sie dann wieder sanft, wenn sie bei rund 3300 U/min und 20 Knoten zu gleiten beginnt. 3500 U/min und 21 Knoten bedeuten volle Gleitfahrt, und hat man sie erreicht, kann man mit gefühlvollem Nachtrimmen des Z-Antriebes das Gas wieder etwas zurücknehmen. Das spricht für die Theorie, denn im Gegensatz zu vielen anderen Booten fällt die Monte Carlo 27 nicht sofort in ein Loch und zurück in die Verdrängerfahrt.

Sparsame Marschfahrt wird bei 22 Knoten und 3600 U/min erreicht. Als Höchstgeschwindigkeit können wir 35 Knoten bei 5000 U/min messen. Letzteres entspricht der Nennzahl, die Höchstzahl liegt bei 5200 Touren. Motor, Boot und Duo-prop sind also perfekt aufeinander abgestimmt.

Was auffällt ist, dass die Monte Carlo 27 immer etwas Anstellung der Trimmklappen verlangt. Das „nur“ 2,75 Meter breite Boot ist also empfindlich auf Seiten-trimm, den Mitfahrer oder Tankinhalte erzeugen.

Eine Wucht ist die Kurvenfahrt. Bis in ganz enge Kreise zieht die Monte Carlo 27 ohne Ausbrechen ihre Spur. Ist der Z-Antrieb dabei unten, wie sich das gehört, zieht er auch keine Luft. Beindruckend ist ebenfalls, wie zentimetergenau sich die Monte Carlo 27 mit nur einer Maschine und ohne Bugstrahlruder manövrieren lässt. Das ist erste Sahne. Ist trotzdem eine Manövrierhilfe gewünscht, der Rumpf ist dafür vorbereitet und für rund 3000 Euro lässt sich ein Bugstrahler nachrüsten.



Zahlen

8,54 m	Länge über alles
7,49 m	Rumpflänge
2,75 m	Breite
3300 kg	Gewicht
0,53 m	Tiefgang
235 kW	max. Motorisierung
235 kW	Testboot
Benziner	Volvo Penta GXi DP
Diesel	Volvo Penta D4-225
Diesel	Volvo Penta D4-260

Motorisierung Testboot:

Volvo Penta GXi DP V 8,
235 kW / 320 PS

110 450 € Testboot

Ausstattung: **Anker mit Kette,**
Paket Dynamic 2009, Rumpf
zweifärbig, Verdeck, Transport

Vertrieb: **Brunnert-Grimm AG,**
Espenstr. 9, CH-8274 Gottlieben
Telefon +41 (0) 71 / 6 69 11 77
www.brunnert-grimm.ch

Stärken und Schwächen

- + Preis-Leistung
- + Fahreigenschaften
- + Gleiteigenschaften
- + Manövrierfähigkeit
- + Sicherheit
- Radioanlage
- Zugänglichkeit von Beschlügen

Fazit

Die Bénéteau Monte Carlo 27 ist in mehrfacher Hinsicht ein attraktives Boot. Zum einen ist es der Werft gelungen, viel Lebensraum unter und an Deck zu schaffen und dennoch ein attraktives Boot mit sportlich gestreckten Linien zu bauen. Zum anderen hat die Werft viel für die Sicherheit getan. Das beginnt bei der lobenswerten Umsetzung von CE-Vorschriften und reicht bis zum guten Halt auf den Seitendecks dank hoher Seereling und den bogenförmigen Seitenfenstern. Die guten Gleiteigenschaften sind ebenso positiv wie das Manövrierverhalten.