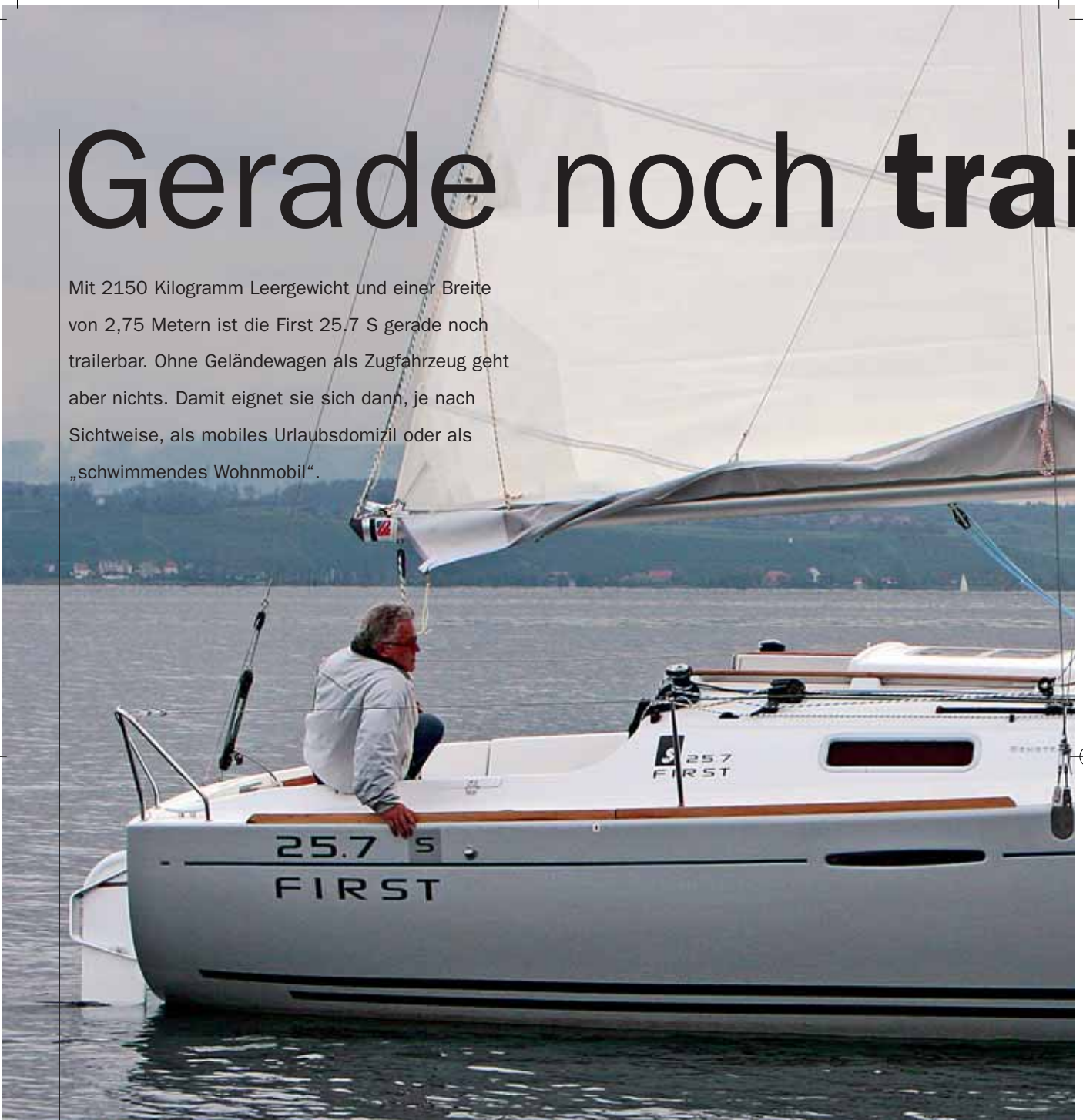


Gerade noch trail

Mit 2150 Kilogramm Leergewicht und einer Breite von 2,75 Metern ist die First 25.7 S gerade noch trailerbar. Ohne Geländewagen als Zugfahrzeug geht aber nichts. Damit eignet sie sich dann, je nach Sichtweise, als mobiles Urlaubsdomizil oder als „schwimmendes Wohnmobil“.



Von **Michael Häßler**

Es ist noch gar nicht so lange her, als Boote der Acht-Meter-Klasse als gängige Familienboote galten, auf denen man nicht nur die Wochenenden, sondern auch einen mehrwöchigen Urlaub verbrachte. Manche besonders eifrige Segler trailerten ihr Boot im Urlaub an andere Binnenreviere oder segelten an der Küste.

Solcherlei Ambitionen kom-

men heutzutage eher selten vor. Der Chartermarkt hat die Trailersegler abgezogen und die Boote der siebziger und achtziger Jahre mit den praktischen, straßentauglichen Maßen sind weitgehend vom Markt verschwunden.

Die Bénéteau 25.7 S fällt noch in diese Kategorie, auch wenn die Standard-Trailerbreite von 2,55 Metern überschritten wird. Unter drei Metern Breite kann aber in den meisten europäischen

Staaten relativ problemlos eine Sondergenehmigung beantragt werden.

Die Bénéteau hat in ihrer mehrjährigen Produktionsphase einige Modellpflegemaßnahmen erlebt, ohne dass sich der Charakter oder das Grundkonzept geändert hätte. Die First 25.7 S ist ein noch trailerbares Boot mit wenig Tiefgang, das innen viel Platz bietet und seine Crew sicher auch über offene Küstengewässer trägt.

Doch auch wenn die eigenen Reiseambitionen eher verhalten aussehen und der heimische Bodensee groß genug ist, gibt es durchaus Argumente für das Boot von der französischen Atlantikküste. Wenig Tiefgang und einen Trailer unterm Kiel machen weitgehend unabhängig von der örtlichen Infrastruktur. Man braucht weder einen Tiefwasserplatz noch ein Winterlager in unmittelbarer Krannähe. Das

Fahrbericht First 25.7 S

...ilerbar

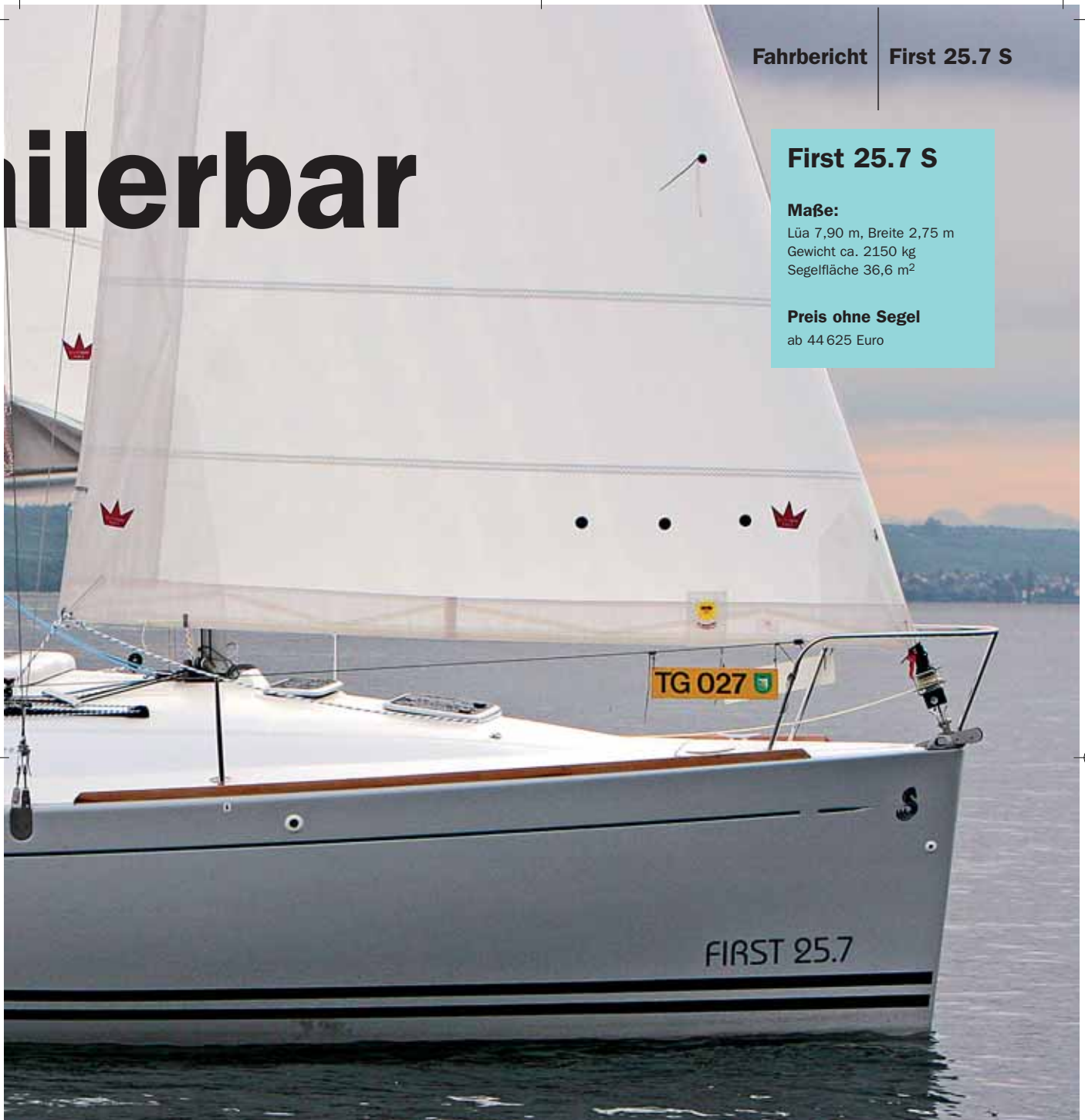
First 25.7 S

Maße:

Lüa 7,90 m, Breite 2,75 m
Gewicht ca. 2150 kg
Segelfläche 36,6 m²

Preis ohne Segel

ab 44 625 Euro



Boot kann, als Schwenkkie-
ler, auch in einem oft flachen
Bojenfeld liegen und im Win-
ter stellt man es einfach
hinters Haus, wenn man den
Platz dafür hat. So spart man
nicht nur Geld, sondern kann
auch sämtliche Wartungsar-
beiten ohne großen Aufwand
erledigen.

Manche Häfen bieten eine
Infrastruktur, bei der für die
First nicht einmal ein Was-
serliegeplatz nötig ist. Kann
der Mast während des Kran-

vorgangs stehen bleiben,
kann das Boot unter der Wo-
che auch auf seinem Trailer
bleiben.

Rationelle Fertigung

Bei der Konzeption der First
25.7 wurde viel Wert auf
Komfort und Platz unter
Deck bei überschaubaren
Kosten gelegt. Die Aufteilung
des Innenraums orientiert
sich an der Formgebung der
geschlossenen Innenschalen,
die sowohl die Einrichtungs-

struktur vorgeben als auch
als Deckenverkleidung fun-
gieren. Die Holzteile des
Innenausbaus sind mit Folie
in Eichenoptik beschichtet
und die Kanten mit Kunst-
stoffumleimern versehen.
Natürlich ist das ein Zuge-
ständnis an den Preis und
hinterlässt einen gewissen
„Wohnwagenlook“. Auch ist
eine solche Oberfläche rela-
tiv empfindlich gegenüber
mechanischer Belastung.
Zerkratzte Folien lassen sich

nicht mal eben anschleifen
und neu lackieren.

Das soll aber kein Aus-
schlusskriterium sein und
wenn man das Boot entspre-
chend sorgfältig behandelt,
kann auch eine folierte Ober-
fläche lange ansehnlich blei-
ben. Der künftige Eigner
muss das aber wissen und
akzeptieren.

Ein weiterer Nachteil die-
ses Konstruktionskonzepts
ist, dass der Eigner keine ho-
hen Ansprüche an die Indivi-



1

Wohnen

Doppelkoje im Vorschiff, dahinter Nasszelle mit WC, zwei Sofas im Salon, eines davon zur Doppelkoje erweiterbar. Neben dem Niedergang Pantry und Navigationsplatz. Das sind die groben Eckdaten der First 25.7 S unter Deck.

Der Kasten für den Schwenkkiel wird in den Salontisch integriert und fällt nur durch die Spindel auf, die über die Tischplatte hinausragt. Das Testboot hatte allerdings einen Festkiel. Im Salon finden vier bis fünf Personen Platz.

Optisch wird der Raum un-

ter Deck durch die großen weißen GfK-Flächen der Innenschalen dominiert. Das sieht sauber aus, trifft aber nicht jedermanns Geschmack. Die Einbauten aus folierten Platten sind zwar qualitativ sauber ausgeführt, hinterlassen aber einen etwas primitiven Eindruck.

Eine Bilge ist nicht vorhanden. Stauraum findet man unter den Kojen und in Schwalbennestern hinter den Rückenpolstern. Die Pantry ist mit Kühlbox und Spüle, 35 Liter fassendem Wassertank und Fußpumpe ausgestattet. Einen einflammigen Gaskocher erhält man optional. Hinter der Pantry sind seegangssichere Halterun-

gen für das Geschirr und andere Kochutensilien angebracht.

Der Raum unter der Pantry ist offen. Hier könnte ein handwerklich begabter Eigner noch mehr Stauraum schaffen.

Die Vorschiffskojen sind für zwei Erwachsene etwas eng. Diese übernachten besser auf den Salonbänken oder bauen das Steuerbord-Sofa zur Doppelkoje um. Das Vorschiff eignet sich aber gut für Kinder, die hier ihren eigenen Platz finden.

Große Stauräume findet man in den tiefen Backskisten, die man mit einfachen Mitteln einteilen und noch etwas optimieren kann.



2



3

1. Die Plicht ist geräumig und man sitzt sowohl auf den Duchten als auch auf dem Deck bequem. Wünschenswert wäre ein Polster auf dem Draht im achteren Bereich der Seereling. Die Ausschnitte in den Sitzduchten geben guten Halt, wenn man auf der Kante sitzt.

Die Holzbeläge sind nicht in der Standard-Ausführung enthalten. Die umlaufende Fußreling bietet gute Sicherheit an Deck.

2. Das Vorstag setzt etwas unterhalb des Masttopps an.

3. Das Deck ist übersichtlich, aufgeräumt und frei von Stolperfallen. Das Luk über der Nasszelle ist im optionalen Ausstattungspaket „Dynamic“ enthalten. Die Fockholepunkte können aus der Plicht heraus verstellt werden.

dualität seines Bootes stellen darf. Im Prinzip muss es so genutzt werden, wie es von der Werft geliefert wird. Dafür erhält der Eigner viel Boot für sein Geld. Einen

Bootsbauer mit Modifikationen zu beauftragen, wird sich kaum lohnen und mit nachträglichen eigenen Bausteilen wird man außer einem beschleunigten Wertverfall kaum etwas erreichen.

Man muss aber an der Bénéteau nicht unbedingt herumbasteln. Das Boot ist, bis auf einige Details, sinnvoll ausgerüstet. Es ist sowohl von der Segeltechnik her als auch unter Deck alles vorhanden, was man für einen gelungenen Urlaubstörn braucht. Einfach, aber praxistauglich. Wer ein Boot mit sportlicherem Segelverhalten oder mit edlem Design unter Deck möchte, muss halt etwas anderes kaufen. Dafür greift er aber auch deutlich tiefer in die Tasche.

Segeleigenschaften

An unserem Segeltag herrschten fast typische Bodensee-Bedingungen. Kein Wind aus

Technik

Die First 25.7 S besitzt ein einfaches Rigg mit einem gefeiltten Salingspaar und etwas verkürztem Vorsegeldreieck. Das Großsegel hat eine Fläche von knapp 20 Quadratmetern und die 110-Prozent-Fock ist 16,7 Quadratmeter groß. Eine Rollreiffanlage wird schon serienmäßig mitgeliefert und passt zum Gesamtkonzept des Bootes, dessen Schwerpunkt ganz eindeutig auf dem Tourenbereich liegt. Die Decksausrüstung ist einfach aber hochwertig. Den optionalen Traveller sollte man sich gönnen, weil man sich damit bei böigem Wind deutlich leichter tut.

Die Doppeleranlage ist gewöhnungsbedürftig. Einerseits wird dadurch die Rückmeldung an den Rudergänger über den Trimmzustand des Bootes gedämpft und andererseits fehlt bei Manövern mit der Maschine die Möglichkeit, das Ruderblatt direkt anzuströmen. Das Boot kann also nicht so einfach „auf dem Teller“ gedreht werden, wie das mit einem Ruder direkt hinter dem Propeller der Fall wäre. Das ist aber nicht schlimm, man muss sich nur daran gewöhnen.

Die Maschine mit Welle und Festpropeller wird serienmäßig mitgeliefert, obwohl bei dieser Bootsgröße auch ein Außenborder nicht verkehrt wäre. Der Yanmar-Diesel läuft dank der zwei Zylinder relativ ruhig und hat mit 14 PS eine üppige Leistung. Der Kraftstofftank fasst 40 Liter. Ein Faltpropeller wird als Option angeboten.

Serienmäßig wird eine Batterie mit 70 Amperestunden geliefert, die sowohl für den Motor als auch für den Verbraucherstromkreis zuständig ist. Der künftige Eigner sollte sich noch ein hochwertiges Ladegerät zulegen, um die Energie für die Innenbeleuchtung und andere kleine Verbraucher nachladen zu können.

Soll eine Kühlbox betrieben werden, kommt der Kunde nicht um zwei ge-

trennte Stromkreise herum. Dann empfiehlt es sich, eine hochwertige Verbraucherbatterie mit entsprechender Ladetechnik und Landstromanschluss zu installieren.

Die Sanitärinstallation ist einfach aber zweckmäßig. Auf eine (überflüssige) Druckwasseranlage wurde zugunsten einer soliden Fußpumpe an der Spüle verzichtet, die nicht weniger komfortabel ist und auch ohne Strom funktioniert. Außerdem verbraucht eine solche Anlage in der Praxis erheblich weniger Wasser, als wenn dieses wie zu Hause einfach aus dem Hahn läuft. Wünschenswert wäre eine solche Pumpe auch am Waschbecken in der Nasszelle. Mit der serienmäßig installierten Kolbenpumpe ist es schwierig, sich die Hände zu waschen, weil man eine Hand zum Pumpen braucht, und wenn man sich die Hände nicht waschen kann, braucht man auch kein Waschbecken.

Das Bord-WC ist in manueller Standardausführung und lenzt nach außen. Soll das Boot am Bodensee zugelassen werden, muss ein Fäkalien- und ein Grauwassertank separat bestellt werden.

Serienmäßig ist ein Festkiel mit 1,45 Metern Tiefgang montiert. Mit dem optionalen Schwenkkiel kann der Tiefgang von 1,85 Meter auf 0,85 Meter reduziert werden. Der Aufpreis von 833 Euro lohnt sich spätestens beim Verkauf des Bootes. Die Kielmechanik arbeitet zuverlässig, wenn die Spindel und das Lager regelmäßig geschmiert werden.

Wird die Kielverstellung oft genutzt, beispielsweise weil das Boot an einem Flachwasserplatz liegt, läuft das Trapez-Gewinde der Bronze-Nuss nach einigen Jahren aus und muss getauscht werden. Die Handhabung der Kielkurbel geschieht ohne großen Kraftaufwand und der Kiel ist innerhalb einer angemessenen Zeit oben. Läuft man auf Grund, klappt er einfach nach hinten und die Spindel schiebt sich mitsamt ihrem Lager nach innen.

allen Richtungen gleichzeitig. Segeln bei solchen Bedingungen gehört naturgemäß nicht zu den Paradedisziplinen des Bootes. Dafür ist die First zu wenig agil und in ihrer Rumpfstabilität zu steif. Ein einzelner IBN-Redakteur, wenngleich von der gewichtigeren Sorte, ist einfach zu wenig, um das Boot zu krängen und die Segel auf „Stand-by“ zu bringen. Dafür sind auch einfach die Tücher zu schwer.

Diese sind für Standardbedingungen gemacht und nicht, um auch die kleinste Luftbewegung am Bodensee in Vortrieb umzusetzen. Während Fahrtensegler an einem windigen Küstenrevier mit den preiswerten Standard-Segeln nicht schlecht bedient sind, ordert der Bodensee-Segler das Boot besser nackt und beauftragt einen Segelmacher vor Ort mit der Anfertigung der Garderobe. In diesem Zusammenhang kann er sich auch überlegen, ob er zugunsten besserer Segel Eigenschaften gleich auf die Rollrefanlage verzichtet und eine Fock bauen lässt, die über den gesamten Windbereich ordentlich steht. Das erfordert eine Vorrichtung, mit der das Vorstag ausreichend gespannt werden kann. Gerade im Bereich der Segel besteht noch viel Optimierungspotenzial. Es muss aber klar sein, dass aus der First 25.7 S keine Rennmaschine wird. Dafür ist das Boot nicht gebaut.

Das heißt aber nicht, dass die First eine lahme Ente wäre. Das Geschwindigkeitspotenzial entspricht dem Üblichen dieser Bootskategorie, wobei das Boot etwas Wind braucht. Die Rumpfgeschwindigkeit sollte im Bereich von etwa 6,5 Knoten liegen und Gleitfahrt dürfte unter gängigen Bedingungen höchstens unter Spinnaker erreicht werden.

Wer Wert auf Leistung legt, findet noch ein Argument für die Ausführung mit Schwenkkiel. Durch das gestrecktere Profil sollte der Schwenkkieler, zumindest in der Theorie, mit etwas besseren Am-Wind-Leistungen glänzen.



1



2

1. Für die Bootsgröße ist unter Deck viel Platz und die Aufteilung des Innenraums wurde intelligent gelöst. An Steuerbord befindet sich eine Navigationsecke, gegenüber ist die Pantry und unter der Niedergangstreppe ist der Motor untergebracht. Das Steuerbordsofa ist auf diesem Bild zur Doppelkoje ausgezogen.
2. Ins Vorschiff gelangt man durch die Nasszelle, die mit zwei Schiebetüren abgetrennt wird. Für zwei Erwachsene ist das Vorschiff, speziell im Fußraum, etwas eng. Es eignet sich aber hervorragend als „Kinderabteil“.
3. In der Nasszelle ist ein Pump-WC und ein Waschbecken untergebracht. Durch den Ausschnitt im Hauptschott wird die Backbordkoje verlängert.
4. Der Salon mit ausgezogenem Steuerbord-Sofa. Die Rückenpolster können entfernt werden.
5. Auch wenn man nicht von allen Seiten an den Motor herankommt, sind die wesentlichen Wartungspunkte gut erreichbar.
6. Einfach aber zweckmäßig: Die Pantry mit Spüle, Kocher und passiver Kühlbox.
7. Der Ankerkasten ist für diese Bootsgröße ausreichend dimensioniert. Das Speigatt sollte am tiefsten Punkt montiert werden, sonst steht permanent Wasser im Ankerkasten.

Fahrbericht First 25.7 S

Fazit

Wer ein preisgünstiges Boot sucht, das viel Platz unter Deck bietet und noch relativ problemlos über die Straße transportiert werden kann, sollte sich die First 25.7 S etwas näher betrachten.

Die Französin ist ein Tourenboot durch und durch und hegt keine Regattaambitionen. Sie bietet aber trotzdem solide Segeleigenschaften, wenngleich sie, aufgrund ihres Gewichtes, etwas Wind braucht. Mit leistungsfähiger Garderobe dürften sich diese Einschränkungen aber noch etwas relativieren lassen.

85 Zentimeter Tiefgang und eine Breite von 2,75 Metern sind natürlich auch Argumente für Segler, die nicht auf der Straße unterwegs sein wollen. Sie finden mit der First ein geräumiges Boot, das auch auf einen verhältnismäßig kleinen Liegeplatz passt.

Die First 25.7 S ist kein Renommierobjekt, sondern ein „Vernunftboot“, das bei überschaubaren Gesamtkosten eine Menge Segelspaß bietet und weitgehende Unabhängigkeit von der Infrastruktur des Hafens bietet. Mit diesem Boot kommt man auch in flache Häfen oder in solche mit schmalen Boxen, die größeren Booten meistens verwehrt bleiben.

Ab 44 625 Euro ist die First zu haben. Sie steht dann „nackt“ auf einem Werftbock in Frankreich. Der Transport an den Bodensee kostet 3035 Euro und der Unterwasseranstrich 1807 Euro. Ein Satz Segel ist für 2131 Euro zu haben, ein Faltpropeller kostet 988 Euro und der Aufpreis für den Schwenkkiel beträgt 833 Euro. Das sind zusammen 53 419 Euro. Möchte man einen Trailer, sollte man dafür noch mal ab 5000 Euro einkalkulieren. Mit Persenning, etwas Ausrüstung wie Leinen, Ankereschirr, Fender und der einen oder anderen kleinen Annehmlichkeit wird man dann zwischen 60 000 und 65 000 Euro für das Boot ausgegeben haben.



Zahlen

7,90 m	Länge über alles
7,50 m	Rumpflänge
7,35 m	Wasserlinie
2,75 m	Breite
620 kg	Ballast
2150 kg	Gewicht
0,85 - 1,85 m	Tiefgang
1,45 m	Tiefgang Festkiel
1,77 m	Stehhöhe
19,9 m ²	Segelfläche Groß
16,7 m ²	Segelfläche Fock
51 m ²	Spinnaker
Motor	Yanmar 2YM15
44 625 €	Preis ohne Segel ab Werft

Vertrieb: **Grafyachting, Werftstraße 18, CH-8280 Kreuzlingen, Telefon +41 (0) 71 / 6 88 30 37, office@grafyachting.ch, www.grafyachting.ch**

Hersteller: **Chantiers Bénéteau, www.beneteau.com**

Stärken und Schwächen

- + **Wenig Tiefgang**
- + **Bewährtes Konzept**
- + **Einfaches Handling**
- + **GfK-Verarbeitung**
- **Gewöhnungsbedürftige Ruderanlage**
- **Geschlossene Innenschale**
- **Einfacher Holzusbau**



5



6



3



7



4