

Fährt auf einem Luf

Kaum zu glauben, aber die französische Bénéteauwerft am Atlantik nähert sich in den Jahrzehnten ihres Bestehens mittlerweile der 40 000er-Marke an Booten, die dort auf Kiel gelegt wurden. Sie gehört mit zu Europas größten Sportbootwerften – wenn sie nicht gar die größte ist – und verfügt über ein zahlenmäßig dreistelliges Modellrepertoire, das sich aus Motor- und Segelbooten rekrutiert.



tpolster

Bénéteau 750 Flyer Sun Deck

Maße:

Lüa 7,70 m, Breite 2,51 m

Gewicht ab ca. 2900 kg

Motorisierung bis 221 kW

Preis

ab 28 441,- Euro ohne Motor





Ganz schön flott unterwegs: Mit dem 300er-Suzuki werden knapp 76 km/h (41 kn) bei einem Testgewicht von immerhin annähernd drei Tonnen erreicht.

Claus D. Breitenfeld war beim ersten Ritt mit der Bénéteau Flyer 750 Sun Deck mit Suzukis Paradedferd, dem „DF 300 TXX“, über den Bodensee mit von der Partie.

Als 1884 Benjamin Bénéteau, diplomierter Bootsbauer und Unternehmensgründer, sein erstes Boot, einen Fischkutter, zu Wasser ließ, hätte er sich in seinen kühnsten Träumen sicherlich nicht vorstellen können, dass mit dieser Aktion der Grundstein für ein weltweites Bootsbauimperium gelegt wurde.

Seine Nachfahren, André und Annette Bénéteau, wandeln schließlich 1964 die traditionelle Werft der Berufsschiffahrt und Fischer in eine für den Bau von Sportbooten um. Mit diesem Pro-

grammwechsel zog auch der Glasfaser verstärkte Kunststoff, das GfK, in die Werft ein. Mit der Präsentation der Antarès-Serie 1977 steigt Bénéteau in die Produktion schneller Motorboote für Sportfischer und anspruchsvolle Freizeitkapitäne ein.

1987 schließlich schlägt die Stunde der Flyer-Baureihe. Ein Bootstyp, konzipiert für sportliche Aktivitäten und gleichermaßen komfortables Reisen, woran sich bis zum heutigen Zeitpunkt nichts geändert hat, sieht man von den diversen Entwicklungsstufen und zeitangepassten Modernisierungen ab.

Es folgen die Flyer F1, die 5,60 wird Boot des Jahres, die Antarès 13,80 erregt Aufsehen, der Trawler Swift

42 gilt als die Innovation, und schließlich kommt die Monte-Carlo-Serie auf den Markt, die der Motorbootproduktion einen weiteren An Schub verleiht.

Bénéteau setzt ganz auf seine Unternehmensphilosophie der Kundenorientierung, und versucht immer wieder Produkte zu entwickeln, die dem Wassersport neue Impulse geben oder mit Innovation zur Verbesserung der Qualität beizutragen. Neuentwicklungen werden den „Hauskonstrukteuren“ und ihrer langjährigen Erfahrung anvertraut, externe Spezialisten dann hinzugezogen, wenn es z. B. darum geht, neueste Studien der Hydro- und Aerodynamik zu nutzen, ohne allerdings die Gesamtverantwortung aus

den Händen zu geben. Herausgekommen ist dabei zum Beispiel der legendäre Tulpenbug, prädestiniert zur optimalen Ablenkung der Welle, zum Schutz vor Spritzwasser und für weiches Einsetzen.

Auch die Kompositbauweise ist eine Technik, die Bénéteau zur Perfektion vorangetrieben hat. Der französische Bootsbauer nimmt daher für sich in Anspruch, weltweit das einzige Unternehmen zu sein, das diese Fertigungsmethode sowohl bei geschlossenen als auch offenen Formen absolut ausgereift beherrscht. Egal ob im Infusions- („RTM“, wobei Harz unter hohem Druck in eine geschlossene Form eingebracht wird) oder Injektionsverfahren (Vakuuml-



Abgeschlossener WC-Raum.



Blick in die Kabine mit den noch jungfräulich eingepackten Polstern.



Der Pantrybereich an Backbord.

minat). Perfektioniert wird das Ganze durch den Einsatz modernster 3-D-Modellbearbeitung, die soweit spezifiziert ist, dass davon direkt auf die endgültige Form zugegriffen werden kann. Mit diesem System arbeitet Bénéteau bereits seit 2003, was wiederum eine große Zeitersparnis mit sich bringt.

Fahreigenschaften

Perfekter kann eine Symbiose auf dem Wasser kaum ausfallen. Die High-Tech-Technologie Suzukis und Bénéteaus Air-Step-Rumpf ergänzen sich in einer Art und Weise, als seien sie extra füreinander geschaffen.

Der sogenannte „Air-Step-Rumpf“, eine Bénéteau haus-eigene Technologie, spiegelt

in gewisser Weise die Philosophie der Werft in Sachen Umweltschutz wider. Damit soll es möglich sein, Rümpfe zu bauen, die vergleichsweise mit geringerer Motorisierung ebenbürtige Ergebnisse an den Tag legen, wie dies bei traditionellen Rümpfen und deutlich höherer Power der Fall ist.

Auf den Punkt gebracht: Mit weniger PS die gleiche Leistung und damit günstigere Betriebskosten, einhergehend mit weniger Umweltbelastung. Dass dem so ist, wird beim Betrachten des Beschleunigungswertes schnell deutlich. Gerade mal drei (!) Sekunden lässt sich der Rumpf Zeit, um vom 300er-Suzuki-DF-Kraftpaket ins Gleiten versetzt zu werden, auf dem sich aufbauen-

den Luftkissen dahinzugleiten, ohne in der Startphase nennenswert den Bug in den Himmel zu strecken. Eine Motorisierung, die am Bodensee derzeit nicht möglich ist – aber mal sehen, was die Novellierung der Bodensee- und der EU-Abgasvorschriften bringt. Derzeit kann man maximal 100 PS an den Spiegel der Bénéteau Flyer 750 Sun Deck hängen, womit das Boot zwar läuft, aber keinen vom Fahrersitz reißt.

Sauber drückt der Tulpenbug in Marschfahrt bei 3800 U/min, 44,5 km/h (24 kn) das Wasser zur Seite, setzt weich in die Welle ein und eventuell vom Wind beeinflusste, überkommene Gischt hat keine Chance die Crew zu „bewässern“, das Wasser wird einfach übers Cockpit hinweggeleitet. Zudem lassen 76 dB(A) am Fahrstand, inklusive Wind- und Wellengeräusch, immer noch Stimmbänder schonende Kommunikation zu.

Bestens bestückt mit dem 16 x 18 Zoll VA Dreiblatt Prop, kitzeln wir den 300er-Suzuki auf 5900 U/min hoch. Das sind zwar 400 U/min weniger, als er eigentlich dürfte, dennoch besser so als umgekehrt. 75,8 km/h (40,9 kn) signalisiert das GPS. Bei einem knapp Drei-Tonnen-Schiff darf man da nicht meckern.

Unter diesen Vorzeichen das leichtgängige, hydraulische Ruder mit dreieinhalb Umdrehungen aus der Geradeausfahrt voll in die Kurve gedrückt, hakt der Rumpf kein bisschen ein, schmiert achtern nicht weg und zeigt auch keine Tendenz sich am Bug einzubuddeln. Er folgt spurtreu dem ihm vorgegebenen Kurs.

Aus ruhender Position bei hart gelegtem Ruder und sukzessiver Gaszufuhr bis Vmax. ohne Kavitationerscheinungen am Propeller zu erreichen, zeugt zum wiederholten Maße von optimaler Motor-Rumpf-Abstimmung. Dabei legt sich die 750 Sun Deck zwar mit ordentlicher Schräglage ins Zeug, dennoch: Dank des relativ hohen Freibords und tiefen Cockpits stellt sich zu keinem Zeitpunkt das Gefühl



Das Cockpit mit Tisch und drehbaren Sitzen



Fahrstand: Übersichtlich und gut geschützt sitzt der Fahrer.



Der Name Sun Deck ist Konzept: Sonnenn



Zugang zu Filter, Hauptschalter, Batterie etc. unter Lukendeckeln.



Gut nutzbar trotz Außenborder ist die Badeplattform und Badeleiter.



Großer Ankerkasten mit elektrischer Winsch.



Polster auf dem Vorschiff.

von Unsicherheit ein. Perfekt und bestens ergonomisch aufeinander abgestimmt die Fahrerposition in Bezug auf die Rundumsichtverhältnisse, Erreichbarkeit von Schaltung und Ruder, Instrumenteneinsicht sowohl im Sitzen als auch im Stehen.

Ein Wort zu den Manöviereigenschaften: Bei Drehkreisen von 1,5 und einer Bootslänge in alle Richtun-

gen, sowohl voraus als auch nach achtern, über Backbord und Steuerbord bei niedrigster Drehzahl sollte es kaum Probleme bereiten, engste Liegeplätze sicher anzusteuern. Resümee dieses Kapitels: Alles im grünen Bereich.

Ausstattung und Qualität

Beim Blick unter Deck wird schnell klar, wie brandneu sich diese Bénéteau präsentiert. Sogar die Polster waren noch in Folie verschweißt. Der geneigte Betrachter möge dies nachsehen, dem allgemeinen qualitativ positiven Eindruck tut dies keinen Abbruch.

Überraschend die Großzügigkeit der Kabine im Vorschiff, die man so nicht bei äußerlicher Betrachtung erwartet hätte. Aus dem V-Sitzbereich ist mit wenigen Handgriffen und Einlegepolstern eine bequeme Doppelkoje gezaubert und aus der Wetbar an Bb. mit Spüle und Kühlschrank würde unkompliziert eine vollwertige Pantry, rüstete man sie mit einem Kocher auf. Ein für diese Bootsgröße erstaunlich

geräumiger Toilettenraum gegenüber, darüber hinaus reichlich Stauraum komplettiert diesen Bootsbereich.

Im mit Flexiteek ausgelegten Cockpit dominieren zwei um 360 Grad drehbare Schallensitze mit bestem Seitenhalt, umklappbar in Offshereposition. Großzügig bemessen das nach achtern ausgerichtete Sitz-U mit reichlich Stauraum darunter, der sich ebenfalls in den seitlichen Wegerungen fortsetzt, bestückt mit technischen Facilities. Auf unnötigen Firlefanz verzichten der klar gegliederte Steuerstand hinter einer Windschutzscheibe, die ihrem Namen voll gerecht wird. Ausgestattet mit dem Raymarine A60 Kartenplotter, Suzuki-Instrumenten und Aufbausaltung sowie einem griffigen Sportrudder wird das Konzept jeglichen ergonomischen Anforderungen gerecht.

Der Weg aufs Vorschiff mit vollflächiger Polsterauflage führt über zwei seitliche, gut begehbare Gangbords. Das Innenleben des riesigen Ankerkastens erlaubt es, eine verdeckte elektrische Winsch zu installieren. Achtern schließlich die aufgeräumte Motorwanne, flankiert von zwei Trittstufen, der Außen- dusche, dem Kraftstoffein- füllstutzen und der Wasser- skizugstange runden das gefällige Erscheinungsbild dieser Bénéteau-Teleskopbade- leiter ab.

Zahlen



7,20 m	Länge über alles
6,99 m	Rumpflänge
5,90 m	LWL
2,51 m	Breite
ca. 1,00 m	Freibord
2900 kg	Gewicht m. Motor
0,55/1,05 m	Tiefgang
GfK	Baumaterial
bis 221 kW	Motorisierung
Außenborder	Motor
55 kW/75 PS	Testmotorisierung
100 l	Kraftstofftank
215 l	Wassertank
930 kg	Zuladung
8	Personen
6-7	Sitzplätze
2	Schlafplätze
1	Kabine
ab 28 441 €	Preis o. Motor

Hersteller: Werft: Bénéteau, F-85270 Saint Hilaire de Riez

Importeur und gefahren bei: Heuckroth & Nägele GbR, Schöllkopfstraße 73, D-73230 Kirchheim/Teck, Tel. +49 (0) 70 21/ 4 88 31 70, kontakt@bscenter.de

Geschwind./ Geräusch

U/min	kn	dB(A)
650		49
630	2,3	51
1000	3,9	60
1500	6,4	63
2000	7,9	65
2500	9,3	68
3000	15,7	70
3500	20,9	74
3800	24,0	76
4000	26,1	77
4500	31,0	79
5000	34,3	82
5500	37,9	85
5900	40,9	88

Stärken und Schwächen

- + Fahreigenschaften
- + Rumpf Air Step
- + Sicherheit
- + Preis / Leistung

Fazit

Man kann nicht unbedingt behaupten, dass diese Bénéteau Flyer 750 Sun Deck oberflächlich betrachtet der ultimative Hingucker ist. Sie präsentiert sich optisch eher etwas bodenständig. Stutzig wird allerdings der Insider, fällt sein Blick auf die Motorisierung. Brachiale 300-Suzuki-PS, die hängt man sich nicht so eben mal an den Spiegel. Da muss mehr dahinterstecken. Tut's auch. Und das wird schnell klar bei einem sehr empfehlenswerten Proberitt. Wie und wo, sagt Ihnen unser technischer Datenkasten.