

► Fahrbericht

Beneteau GT45

Komfortabel sportlicher Weekender mit Suchtpotenzial



► Sicherheit

Zuverlässige und solide Finnin mit E-Außenborder

► Seemannschaft

Logbuch führen - Tradition oder Pflicht?

► Superdiesel

Bewährungsprobe für alternativen Diesel

Offizielles Mitteilungsblatt:



SPORTBOOT VEREINIGUNG



DEUTSCHER MOTORYACHTVERBAND
Bundesverband für den motorisierten Wassersport



01

C 9839 E

EUR 5,60

A: EUR 6,60

Beneteau GT45

Butterweiches Spaßgerät

Die Beneteau GT45 ist das neue Flaggschiff der GT-Baureihe der größten Serienwerft der Welt. Wir konnten das Schiff auf einer Überführungsfahrt in der Ostsee ausgiebiger als sonst unter die Lupe nehmen.

Text + Fotos: Kai Köckeritz



Die GT45 bietet ein ausgezeichnetes Fahrverhalten – auch in bewegter See

Langsam hört der Regen auf gegen die Scheibe zu prasseln und wir können die Scheibenwischer abstellen. Die Beneteau GT 45 zieht entspannt ihre Bahn über die Lübecker Bucht – dabei zeigen die Instrumente einen Speed von knapp 25 Knoten an. Gefühlt könnte es sich auch um eine relaxte Kanalfahrt ein Holland handeln, so ruhig und satt liegt die GT 45 im aufgewühlten Wasser der Ostsee. Nur das Wummern der beiden Volvo D6-Motoren mit Z-Antrieb und jeweils 380 PS deutet an, dass wir nicht gerade langsam unterwegs sind.

Es wird Zeit, sich den – kalten – Fahrtwind um die Ohren wehen zu lassen. Also bitte ich Simon Möbus von enjoy-Yachting, dem deutschen Beneteau-Händler, in den Cabrio-Modus zu schalten. Sogleich öffnet sich über meinem Kopf das überaus solide Hardtop und gibt den Blick auf den Wolkenverhangenen Himmel frei. Laut Beneteau ließe sich das Dach auch aus Glas realisieren. Im Fußraum klappe ich den kleinen Holztritt aus, stehe auf und letzte Regentropfen ballern mir ins Gesicht. Die Luft ist schneidend kalt, aber es bringt richtig Spaß in diesem Modus die fast 15 Meter (14,78 Meter) über die Ostsee zu steuern. Ich kann gerade noch aufrecht stehen und muss mich nicht groß zum Lenkrad runterbeugen, um sicher zu steuern. Bei meiner Größe (1,83 Meter) noch gut, könnte aber bei anderen Menschen zu leicht verkrampften Stehpositionen führen. Das Lenkrad ließe sich aber noch etwas anpassen und in der Höhe verstellen – was wir an diesem Tag nicht getan haben. Nach einigen Minuten gehen wir zurück in den Cruising-Modus, schließen das Dach wieder und beginnen, mal etwas auf den Busch zu klopfen, was die GT45 noch so drauf hat.

Design, Konzept, Verarbeitung

Die GT45 ist das Nachfolgemodell der GT46. Mit fast 15 Meter Länge hätte Beneteau auch ohne weiteres GT48 als Namen wählen können, doch die Franzosen setzen hier wohl etwas auf Understatement. Auch beim Rumpf zeigen die Franzosen ihr Selbstbewusstsein: er entspricht noch fast genau dem Rumpf der GT46. Es scheint, dass Beneteau so gut wie keine Optimierungsmöglichkeiten im Rumpfdesign sieht. Das liegt auch der zweiten Generation des von Beneteau genannten AirStep-Rumpfes. Dieses Design leitet Luft unter den Rumpf im Bereich des Hecks, um den Widerstand zu verringern, ohne die Handhabung zu beeinträchtigen. Die neueste Version des Systems verwendet das Dreifache der Luftmenge im Vergleich zum ursprünglichen Air Step. Das verhindert auch das Festsaugen des Hecks und sorgt mit für das ausgesprochen gute Fahrverhalten des Flaggschiffs der GT-Baureihe. Doch dazu später mehr.

Abgesehen vom Rumpf hat Beneteau das Schiff im Vergleich zum Vorgänger beinahe schon radikal umgebaut. Das Decksdesign stammt von dem italienischen Designer Pierangelo Andreani und wurde vollkommen neu aufgesetzt. Im Heckbereich befindet sich nun eine geradezu riesige, hydraulisch absenkbare Badeplattform. Von ihr aus lässt sich die Dingi-Garage erreichen, aber auch der Plancha-Grill, der nicht nur die eigene Crew, sondern auch locker noch zahlreiche Gäste mit Köstlichkeiten versorgen kann. Auf der oberen Ebene befindet sich nun eine mit Polstern bestückte Liegefläche, bevor es über in das separierte Cockpit geht. Hier befindet sich noch ein großes U-Sofa an Steuerbord mit einem versenkbaren Fernseher an Backbord. Zusätzlich noch eine Spüle und zwei Kühlschränke. Verdursten wird an Bord mit Sicherheit niemand.

Der Steuerstand bietet Platz für zwei bis drei Personen. Die Instrumente sind gut zu erreichen und ebenso gut ablesbar. ➤



Zwei voll ausgestattete Nasszellen bieten entsprechenden Komfort

- 1 In der 2-Kabinen-Version liegt an Steuerbord ein U-Sofa. Bei 3 Kabinen wäre hier und trennendes Schott in Längsrichtung
- 2 Eignerkabine im Heck - wie konnten sie die unterbringen?!
- 3 Pantryzeile in L-Form und kaum von daheim zu unterscheiden



Die elektronischen Gashebel sitzen leicht versetzt auf der rechten Seite und lassen sich intuitiv bedienen.

Der Niedergang liegt weit an Backbord und führt in einer leichten, eleganten Kurve nach unten. Aus der Sicht des Seglers eine schöne Lösung, denn Segelboote haben den Niedergang in der Regel genau in der Mitte und bieten - rückwärts angelegt - „einen Blick bis an die Mandeln“. Auf der GT45 wird durch die Anordnung ein hohes Maß an Privatsphäre geboten, da die Bereiche von außen nicht einsehbar sind.

Für die Innenraumaufteilung gibt es zwei mögliche Layouts: eines mit zwei Kabinen und eines mit drei Kabinen. Unser Testboot besitzt drei Kabinen - und das ist aus subjektiver Sicht nicht die beste Wahl. Die dritte Kabine befindet sich mittschiffs an Steuerbord und verfügt über ein Stockbett. Allerdings engt sie den Bereich unter Deck stark ein. Wer den Niedergang nach unten geht, läuft gefühlt gegen eine Wand. In der Zwei-Kabinen-Version befindet sich an Steuerbord ein weiteres U-Sofa, was den Raum einfach offener gestaltet. In beiden Versionen sitzt die Pantry an Backbord und bietet reichlich Platz und Stauraum.

Die Eignerkabine befindet sich achtern - und wow: ein großes Doppelbett, viel indirekte Beleuchtung und Stauraum. Wie hat Beneteau es geschafft, so viel Platz hier unterzubrin-

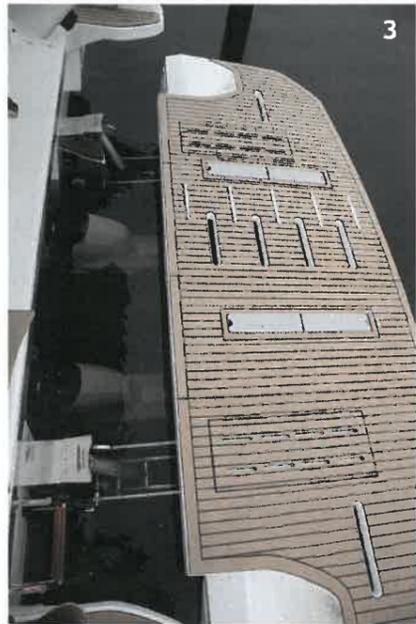
gen? Dazu ein Mix aus verschiedenen Materialien an Wand und Decke - teils mit unterschiedlichen haptischen Eigenschaften und kontrastierenden Farben. Die Kabine im Vorschiff ist etwas anders geschnitten und wirkt aufgrund der sich verengenden Rumpfform nicht ganz so geräumig wie die Eignerkabine im Heck. Aber auch hier finden zwei Personen genügend Platz, um sich ausbreiten zu können. Beide Kabinen haben einen Zugang zu eigenen Nasszellen mit Dusche und WC. Die optionale dritte Kabine muss auf einer der beiden Nasszellen ausweichen.

Fahreigenschaften

Dass der Rumpf so satt und komfortabel auch bei hohen Geschwindigkeiten und Seegang im Wasser liegt, geht zum einen natürlich auf den AirStep-Rumpf zurück. Hier haben die Ingenieure wirklich etwas fantastisches geschaffen. Ich hätte mir die Überfahrt bei weitem nicht so entspannt vorgestellt. Selbst als wir den Hebel mal richtig auf den Tisch legen und mit 32 Knoten über das Wasser heizen, lässt sich die GT45 kaum etwas anmerken. Doch wir wollen hier ein weiteres - optionales - Trimmsystem nicht unterschlagen. Denn unser Testboot ist dem schwedischen System ausgestattet, das die traditionellen Trimmklappen ersetzt. Die Verbindung aus dem



1 Ein Maschinenraum, der sich auch so nennen darf!
2 Die beiden Volvo-Motoren bringen jeweils 380 PS Leistung ins Wasser - optional auch 440 PS mit dem IPS-Antrieb



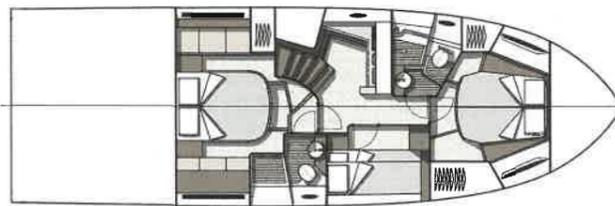
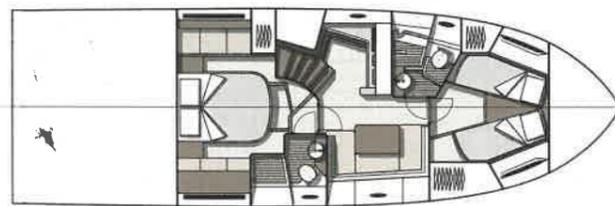
3 Die hydraulische Badeplattform kann auch bis ins Wasser abgesenkt werden
4 U-Sofa hinter dem Steuerstand im abgeschlossenen Cockpit



5 Große Liegefläche am Heck der GT45
6 Dingigarage im Heck, die auch als Stauraum für andere Wassertoys genutzt werden kann

AirStep-Rumpf und dem Zipwake-System ist ein Gamechanger im Fahrverhalten. Im Automatikmodus gleicht das System in Sekundenbruchteilen Änderungen der Geschwindigkeit oder starke Wellenbewegungen aus. Und wir haben das System auch auf die Probe gestellt: sind enge Kurven bei verschiedensten Geschwindigkeiten gefahren, haben aus dem Stand richtig Gas gegeben und sind durch kabbelige Ostseewellen geflogen - und die GT45 ließ sich nichts anmerken. Butterweich pflügte das Schiff bei allen Manövern durch das Wasser und hielt die Nase immer schön weit unten, sodass nichts die Sicht einschränkte. Zipwake wurde mittlerweile auch noch extra für die IPS-Motoren von Volvo optimiert - hier wäre es spannend, die GT 45 auch mal mit diesem System zu fahren. ▽

Vor allem bei Hafenmanövern ist der IPS-Antrieb sicherlich interessant. Angekommen in Heiligenhafen haben wir noch etwas Zeit und schalten auf die Joysticksteuerung um, die es auch für den Z-Antrieb gibt. Auch das läuft richtig gut. Wir manövrieren auf engstem Raum und bugsieren die GT45 zentimetergenau in eine ausgesprochen schmale Box - so machen Hafenmanöver Spaß! Mit den IPS-Motoren sollte das nochmals flüssiger laufen. In der Konfiguration ist die GT45 auch für Einstiegler in den Wassersport kinderleicht zu handeln. 🌀



Die GT45 wird in zwei Ausbaversionen angeboten: mit zwei oder drei Kabinen.