



Segelyachten als Konfektionsware

## Cyclades 39.3

Mit der Cyclades-Modellreihe hat Bénéteau ein Basispaket geschnürt, das auf die Kompromissbereitschaft preisbewusster Eigner setzt. Denn Sonderwünsche sind hier kaum vorgesehen. Warum aber nicht, wenn die gebotene Leistung stimmt und sich auf der gelieferten Basis aufbauen lässt? Sven M. Rutter hat sich die Cyclades 39.3 genauer angesehen (Fotos: Christian Kappes)

**W**er schon einmal einen Anzug von der Stange gekauft hat, weiß, was dabei auf einen zukommt: Endlich ein schmuckes Stück zu einem akzeptablen Preis, bei dem die Jacke eigentlich auch ganz ordentlich sitzt – auch wenn die Ärmellänge vielleicht etwas knapp ausfällt – aber die Hose ist eindeutig zu lang. Pech gehabt. Denn Sonderwünsche oder nachträgliche Änderungen sind hier nicht vorgesehen. Selbstverständlich steht es einem frei, nun selbst die nächste Änderungsschneiderei aufzusuchen und den neuen Zwirn dort auf eigene Kosten den persönlichen Bedürfnissen anpassen zu lassen – aber das ist dann eben

Ihr Problem. Dennoch hat der Kleiderkauf von der Stange auch seine Vorteile – vor allem kann man dabei eben viel Geld sparen. Und mit etwas Glück, Geduld und Geschick lässt sich auch in der Konfektionsabteilung eine schicke Garderobe finden, in der man sich wohlfühlt. Es braucht dafür lediglich etwas Kompromissbereitschaft sowie gegebenenfalls ein wenig Eigeninitiative. Und selbst in Sachen Material und Ausstattung muss man hier nicht zwangsläufig übermäßige Abstriche in Kauf nehmen – denn der günstige Preis ergibt sich vor allem aus der hochrationalen Fertigung. Und sofern man mit der vorgefundenen Grundsubstanz leben

beziehungsweise auf dieser aufbauen kann – warum nicht?

### Vorgeschnürtes Basispaket für preisbewusste Eigner

Ähnlich ließe sich auch die Konzeption der Cyclades-Modellreihe von Bénéteau umschreiben. Die größte Werft der Welt bietet hier ebenfalls ein hoch rationelles Produktkonzept, das auf die Kompromissbereitschaft preisbewusster Eigner setzt. Wer im Verkaufsgespräch beispielsweise den Wunsch nach einem werftseitig verlegten Teakdeck äußern oder nach einem Traveller fragen würde, erhielte wahrscheinlich sogleich ei-



nen freundlichen, aber bestimmten Hinweis auf die Oceanis-Produktlinie. Denn allzu viele Optionen sind bei den Cyclades-Modellen nicht vorgesehen – die Sonderausstattungsliste passt locker auf jeden Handzettel. Von abweichenden Ausbaukonzepten oder optionalen Kielkonstruktionen (zum Beispiel Hub- beziehungsweise Schwenk-kielvarianten wie bei den Oceanis-Modellen) ganz zu schweigen. Doch das ist bei diesem Konzept durchaus gewollt: Der Marktführer setzt mit dieser jungen Produktlinie – die vor zwei Jahren mit der Cyclades 43 an den Start ging – auf ein vorgeschürtes Basispaket, das als solches überzeugen soll.

Und auch hier darf man fragen: Warum eigentlich nicht? Denn es ließe sich durchaus eine potenzielle Zielgruppe skizzieren, für die ein solches Konzept ein sehr interessantes Angebot darstellen könnte – insbesondere mit Blick auf Erstkäufer beziehungsweise Einsteiger ins Yachtsegeln auf eigenem Kiel. Hier fehlt es schließlich oft noch an der Bereitschaft oder schlicht am Budget, gleich ein kleines Vermögen für ein eigenes Boot zu investieren.



**Die Cyclades präsentiert sich von außen in einem modernen Design. Das großzügige Cockpit wurde mit seinem serienmäßigen Doppelsteuerstand und der durchdachten Tischkonstruktion ebenso formschön wie funktionell gestaltet (die teakbelegten Bänke gehören zum aufpreispflichtigen „Club-Paket“)**

Da geht es erst einmal ums Haben und Segeln an sich – und wenn das Angebot die diesbezüglichen Grundbedürfnisse befriedigt, spricht eigentlich auch nichts dagegen. Aufstocken kann man schließlich später immer noch in Eigenregie – Hauptsache erst einmal ein eige-

nes Deck unter den Füßen. Ähnliche Überlegungen könnten auch angehende Eignergemeinschaften oder junge Familien anstellen, die von vornherein ein Boot gewisser Größe suchen – denen für den richtig großen Wurf auf Antrieb aber ebenfalls das nötige Kleingeld fehlt. Und sofern gehobener Wohnkomfort oder Racingpotenzial ohnehin keine gesteigerte Rolle spielen, braucht es auch noch nicht einmal eine allzu große Kompromissbereitschaft. Alles Weitere lässt sich schließlich bei Bedarf immer noch nachrüsten. Ein Grundpreis von 108.000 Euro netto (128.520 Euro inklusive 19-prozentiger Umsatzsteuer) für eine segelklare 39-Fuß-Yacht sind auf jeden Fall schon einmal ein starkes Argument. Vorausgesetzt allerdings, dass die Grundsubstanz stimmt – dass man also tatsächlich ein Boot erhält, mit dem man in der gebotenen Standardausführung auch wirklich unbeschwert lossegeln ►



**Mit dem richtigen Wind, Rigg und Trimm kann die Yacht durchaus Segelfreude vermitteln – wobei sie im Verhalten an die Oceanis-Modelle erinnert (das Foto zeigt ein Schwesterboot mit standardmäßigem Latten-groß – die von uns gesegelte Yacht war hingegen mit der optionalen und sehr einfach gestalteten Rollgroßanlage ausgestattet)**

und Spaß auf dem Wasser haben kann. Und auf dem man später gegebenenfalls zudem weiter aufbauen kann. Wir haben uns die Cyclades 39.3 vor diesem Hintergrund einmal etwas genauer angesehen.

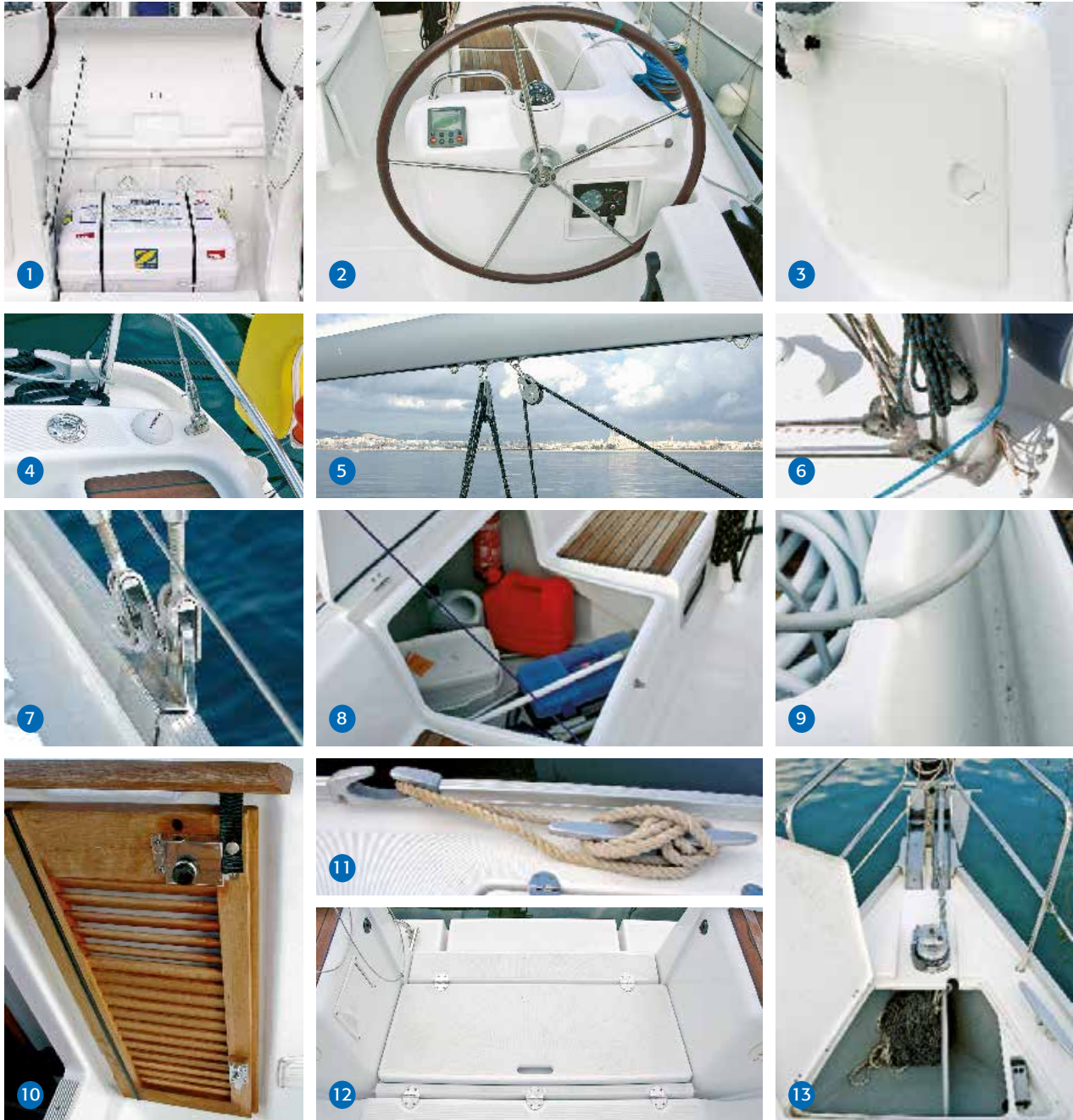
### Zeitgemäße Linien und funktionelles Cockpitdesign

Rein äußerlich betrachtet muss sich die Cyclades jedenfalls nicht verste-

cken: Die vom Designer-Team Berret-Racoupeau gezeichnete Yacht wirkt auf den ersten Blick keineswegs billig – und mutet auch nicht etwa wie die abgespeckte Version irgendeines schlichten Fahrtenyachtkonzeptes an. Sie repräsentiert vielmehr ein rundherum zeitgemäßes Tourenyachtdesign – mit einer durchaus eleganten Linienführung.

In sehr modernem Design präsentiert sich vor allem das Cockpit. Diesen Eindruck vermittelt bereits der

standardmäßige Doppelsteuerstand, der bei jüngeren Yachten dieses Typs aufgrund des breiten Hecks selbst in der 12-Meter-Klasse immer häufiger anzutreffen ist. Er eröffnet einen breiten Durchgang übers Heck – was vor allem Mittelmeersegler erfreuen wird – und dem Steuermann einen ungetrübten seitlichen Ausblick. Vom Heck aus betrachtet scheint sich das Cockpit geschwungen in Richtung Niedergang zu verjüngen – die recht hohen seitlichen Stills



**Interessante Details an Deck: 1. vorbildliches Rettungsinsel-Staufach im Heckbereich; 2. gut gelöster Steuerstand; 3. Zugang zu den achteren Backskisten über Hecktüren, 4. unglücklich platzierte GPS-Antenne, 5. eigenwillige Großschotführung; 6. Fallen und Strecker sind ins Cockpit umgelenkt; 7. außen am Rumpf ansetzende Püttingeisen; 8. effektiv nutzbare Backskisten trotz Drei-Kabinen-Version ; 9. praktische Aussparung für die Landstromleitung; 10. Holzflügeltüren mit Lüftungslamellen vor dem Niedergang; 11. solide Lipp- und Belegklampen; 12. einfache Heckklappe für stolperfreien Durchgang; 13. angemessener Ankerkasten mit serienmäßigem Vertikalspill**



über den Bänken folgen dabei der Rumpfform. Sie bieten eine komfortable Rückenlehne und schließen nahezu auf Höhe des Kajütdaches am Aufbau an, sodass auch ein guter Schutz gegen Wetter und See gewährleistet wird.

In der Mitte des Cockpits thront ein massiver, sich ebenfalls nach vorn verjüngender Cockpittisch aus Polyester. Seine gleichermaßen geschwungene Form erinnert etwas an ein Surfbrett, was ihn weniger klobig erscheinen lässt und wodurch sich an beiden Seiten ein gleichmäßig breiter Durchgang zum Niedergang ergibt. Neben der gelungenen Formgebung erweist er sich dank der integrierten Ablagefächer und umlaufenden Schlingerleisten außerdem als sehr funktionell. Darüber hinaus bietet er nach Hochklappen der seitlichen Flanken eine beachtliche Tischfläche.

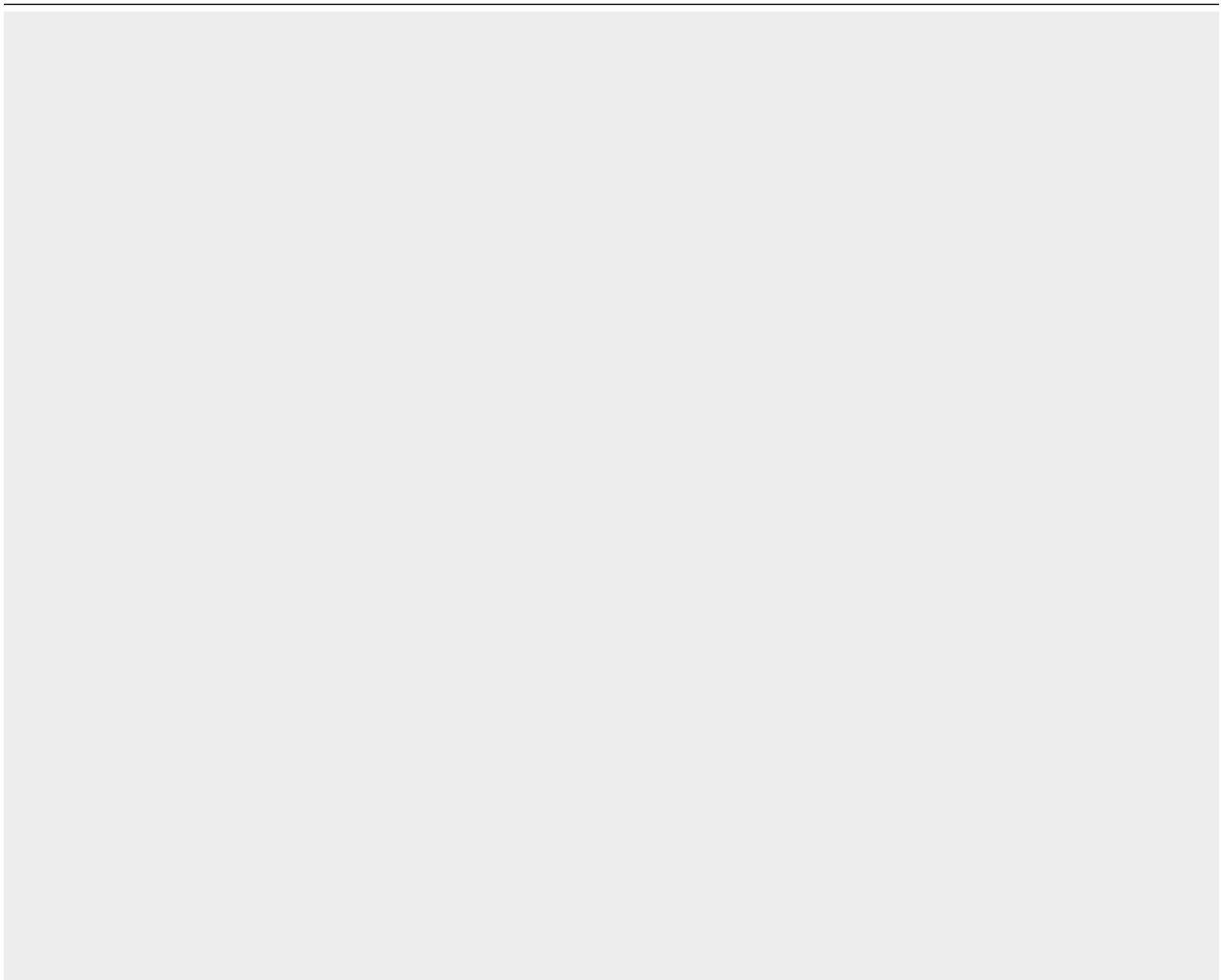
Besonderer Clou: Die an der Stirnseite platzierte Instrumentenkonzole, die damit im Prinzip von jedem der beiden Steuerstände eingesehen werden kann – noch besser wäre



**Das Rollgroßsegel der Testyacht (optional erhältlich) macht in Ausführung, Stand und Trimpotenzial keine gute Figur**

allerdings eine seitlich schwenkbare Konsole gewesen, um als Steuermann für den Blick auf den Kartenplotter nicht die Sitzposition verlassen zu müssen und vor allem ungünstiger Sonneneinstrahlung entgegenwirken zu können. Ansonsten lässt sich auf der Konsole auch ein größerer Plotter-Bildschirm problemlos unterbringen – als werftseitige

Zusatzausstattung ist an dieser Stelle der Einbau eines 8,4-Zoll-Multifunktions-Farbdisplays von Raymarine (C80 mit GPS-Kartenplotter) vorgesehen. Es findet sich auch auf der Testyacht und gehört zum optionalen Elektronikpaket „C2“ für 8.330 Euro zuzüglich Umsatzsteuer, das außerdem eine Raymarine-ST60-Tidata-Instrumentierung ►





**Unter Deck bietet die Cyclades einen schlichten, aber nicht unwohnlichen Ausbau in einem schnörkellosen Design – ein großzügiges Raumangebot, zahlreiche zu öffnende Fenster, eine voll ausgestattete Pantry und viele Staumöglichkeiten unterstreichen das funktionelle Interieur**

am Backbordsteuerstand sowie eine Raymarine-ST6002-Autopiloteneinheit an Steuerbord umfasst.

Die seitlichen Bänke bieten sechs bis acht Personen Platz. Unter den beiden Bänken findet sich jeweils eine Backskiste mit erfreulich breitem Deckel. Die Cockpit-Backskisten fallen in der vorliegenden Ausbaubauversion mit zwei Achterkabinen zwar naturgemäß etwas flach aus, bieten aber dank ihrer Breite und der recht tiefen Sülls dennoch ein ausreichendes Volumen zur Unterbringung der wichtigsten Ausrüstungsbestandteile.

Die Steuermandsduchten hinter den beiden Steuerständen erweisen sich mit ihrer gerundeten Sitzfläche ebenfalls als komfortabel. Sie lassen sich allerdings nicht anheben – der Zugang zum darunter liegenden Stauraum erfolgt übers Heck, wo in den breiten Spiegel auf jeder Seite eine große Kunststofftür eingelassen ist (an Backbord findet sich dahinter das doppelte Gasflaschenfach). Dank der ausladenden Badeplattform kommt man hier zwar prinzipiell auch ohne Balanceakt heran – auf hoher See und bei rauherem Wetter kann der Gang auf die Heckplattform jedoch gefährlich werden. Hier ist daher überlegtes Stauen gefragt – sofern die Werft nicht noch entsprechend nachbessert. Denkbar sind aber auch konstruktive Gründe für diese Lösung – beispielsweise

um auf eine zusätzliche Aussteifung der entsprechenden Bereiche verzichten zu können. Immerhin dürften hier auf See erhebliche Verwindungskräfte ansetzen – hinzu kommen die Terminals des geteilten Achterstags.

Vorbildlich gelöst ist hingegen wiederum das ebenfalls im Bereich der Badeplattform zwischen den Steuermandsduchten eingelassene Rettungsinsel-Staufach. Ebenso simpel wie pfiffig wurde zudem die Klappe zum Verschließen des Durchgangs übers Heck gestaltet – denn sie gewährleistet heruntergeklappt einen stolperfreien Weg ins Cockpit. Die Steuerstände selbst fallen gleich-



**Auch die Navi überzeugt mit großem Kartentisch, ausreichend Platz für Einbauminstrumente und praktischen Staumöglichkeiten – mit durchscheinenden Weißflächen und ein paar sichtbaren Schraubenköpfen muss man leben**

chermaßen formschön wie funktionell aus. Neben den aus jeder Position einsehbaren mittig platzierten Kompassen wurde auf beiden Seiten jeweils eine abgeschrägte Fläche für gängige Einbauminstrumente sowie ein praktischer Getränkehalter eingelassen. Hinzu kommt ein nützlicher Haltegriff. Die auf Süllniveau begrenzte Höhe der Steuerstände eröffnet auch im Sitzen ungehinderten Ausblick voraus und lässt das gesamte Cockpit als schlüssige Einheit erscheinen.

Beinahe etwas „retro-klassisch“ wirken angesichts des modernen Cockpit-Layouts hingegen die schiffigen Holz-Flügeltüren im Lamellendesign vor dem Niedergang. Auch sie erfüllen jedoch uneingeschränkt ihren Zweck – ersparen das umständliche Hantieren mit dem sonst üblichen Steckschott und lassen zudem Luft in den Salon. Über ein simples Gurtband mit Druckknopf werden sie seitlich arretiert – diese Lösung könnte auch aus unserer Lesertipps-Rubrik stammen.

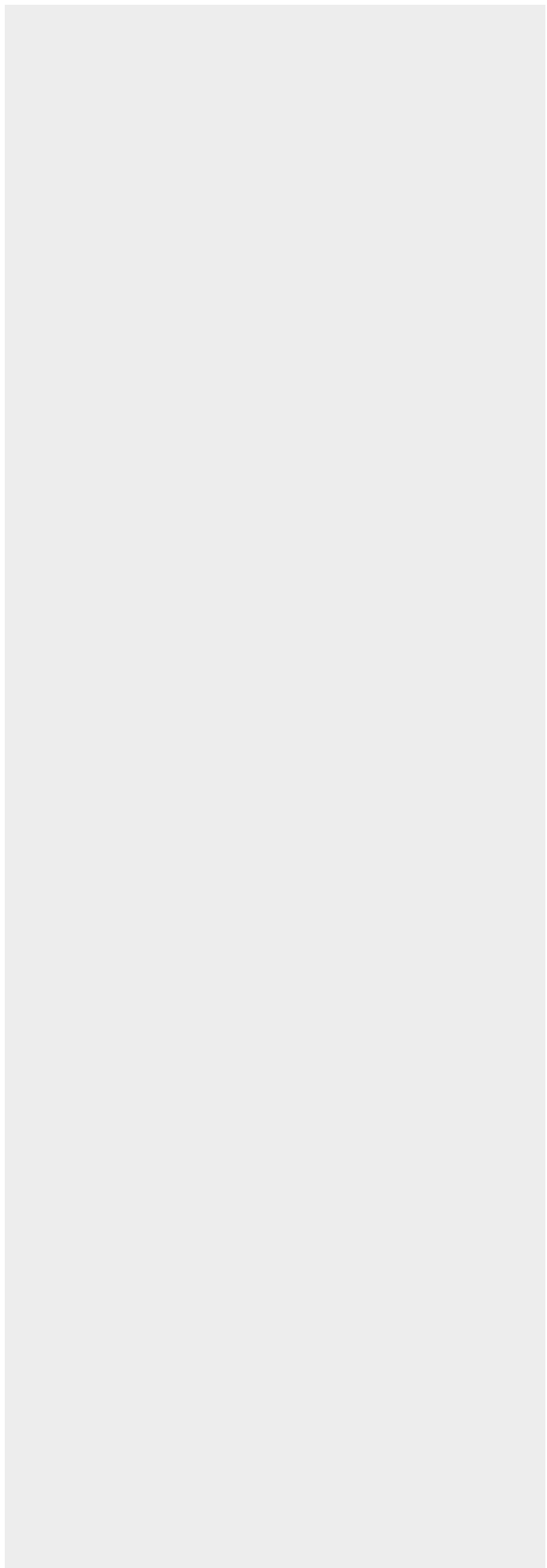
### Segelklare Decksausstattung in einfacher, aber solider Ausführung

Das weitere Deckslayout gestaltet sich ebenso funktionell wie unspektakulär – bemerkenswerte Detaillösungen finden sich hier ebenso wenig wie auffällige Schnitzer. Sämtliche Arbeits- und Laufflächen an Deck sind mit einem hellen Antirutschbelag versehen. Die Relingsstützen

einschließlich Sockel, der Bugkorb und der geteilte Heckkorb bestehen aus Edelstahl und machen einen soliden Eindruck. Als Fußreling dient ein durchgehendes umlaufendes Aluminiumprofil mit Teakholzeinlage. Es sorgt für Sicherheit beim Gehen entlang der Deckschante – gleichzeitig deckt es die Rumpf-Deck-Verbindung ab und soll deren Dichtheit unterstützen. Am Heckspiegel übernimmt diese Funktion eine Gummischanzleiste. Schön gestalten sich die großzügigen gerundeten und massiv ausgeführten Öffnungen in der Fußleiste vor den immerhin sechs serienmäßigen Aluminium-Belegklampen. Zur Grundausstattung gehört auch das elektrische Vertikalspill mit Kabel-Fernbedienung vor dem sachgerecht ausgestalteten, selbstleuchtenden Ankerkasten. Der Vorstevenbeschlag aus Edelstahl bietet standardmäßig eine doppelte Ankerführung mit Rolle.

Die Pütting-Rüsteisen der Ober- und Unterwanen setzen ganz außen an der Bordwand im Bereich der Rumpf-Deck-Verbindung an (auf beiden Seiten jeweils auf einem zentralen Beschlag). Das erscheint zwar einerseits als guter Punkt für eine optimale Krafteinleitung in den Rumpf – andererseits lässt das breite Rigg jedoch kein deutlich überlappendes Vorsegel mehr zu. So sieht die Standard-Spezifikation der Cyclades auch lediglich eine 110-Prozent-Rollgenau vor. Dafür eröffnet diese Form der Püttinganordnung freie seitliche Laufflächen – was angesichts des breiten Aufbaus auch nicht zu verachten ist. So bleibt die vorhandene Fläche uneingeschränkt nutzbar und der Weg aufs Vorschiff weiterhin problemlos gangbar. Seitliche Handläufe am Kajütdach geben dabei zusätzlichen Halt. Die auf den ersten Blick recht kurzen Holepunktschienen gehen aufgrund der eingeschränkten Vorsegelgröße in Ordnung.

In Sachen Rigg stehen zwei Varianten zur Auswahl. Die Testyacht, die ansonsten in der Charter läuft, ist mit einem Zwei-Salings-Mast aus eloxiertem Aluminium mit integrierter Rollanlage ausgestattet (das Aufmacherbild zeigt ein Schwesterboot mit Standardgroß). Bei der Mastrollanlage handelt es sich allerdings um eine denkbar einfache Ausführung: Wie bei gängigen Vorsegelrollanlagen läuft lediglich eine Reffleine aus dem Mastprofil, die offenbar direkt von der innen liegenden Trommel kommt und über eine Umlenkrolle am Baum auf eine der beiden Fallenstopperbänke auf dem Kajütdach umgelenkt wird. Die bei höherwertigen Anlagen übliche Reffwisch mit Endlosleine und Bremse am Mast sucht man vergeblich. Auch lässt der Großsegelschnitt bei diesem ►



Rigg stark zu wünschen übrig: Das Unterliek steht insbesondere im achteren Bereich weit über dem Baum; das Vorliek wirft Falten; und das Achterliek fällt nahezu schnurgerade aus. Da braucht man unterwegs nicht mehr viel über geeignete Maßnahmen zur Realisierung eines optimalen Trimmings zu grübeln – denn dieser dürfte sich ohnehin kaum herstellen lassen. Dass eine solche Riggkonstruktion aufpreispflichtig ist (440 Euro zuzüglich Umsatzsteuer), entspricht zwar der gängigen Branchenpraxis – in diesem Fall dürfte man jedoch mit dem standardmäßig vorgesehenen Lattengroß den höheren Mehrwert erhalten. Zumal es in der Grundausstattung auch

wo sie sich über eine Arbeitswisch aus dem Cockpit bedienen lassen. Die Standardausstattung sieht hier lediglich eine zentrale Arbeitswisch an Steuerbord vor (Harken 32.2 STA).

Zum Trimmen des Vorsegels wurde auf jeder Seite des Cockpits eine Genuaschotwisch (Harken 40.2 STA) platziert. Diese Winden stehen auf Podesten recht weit achtern an der äußeren Süllkante und sind damit auch für den Rudergänger zu erreichen – ein zweites Crewmitglied dürfte als Trimmer jedoch nur schwerlich eine gute Position finden, von der aus man gleichzeitig auch noch das Segel im Blick hat.

Die Testyacht ist außerdem mit dem

haben. Und tatsächlich haben wir beim ersten eingehenden Gang übers Deck trotz einiger Verbesserungsmöglichkeiten nichts wirklich vermisst, was zum Segeln einer solchen Yacht aus unserer Sicht absolut unerlässlich wäre – eher im Gegenteil: Für ein Basispaket präsentiert sich die Cyclades erfreulich komplett. Dennoch sollte man die Investition in die optionale „Club-Ausstattung“ erwägen – denn so ganz „nackt“ versprüht die Yacht auch nur wenig Charme. Und eine zweite Arbeitswisch sowie eine Cockpitpersenning machen ja auch aus ganz praktischen Erwägungen Sinn.

### Schlichter, aber nicht unwohnlicher Ausbau

Das Interieur der Cyclades ließ sich ebenfalls als gelungener Kompromiss zwischen Preis und Anspruch bewerten: Hier wird zwar nicht gerade Luxus geboten, allerdings ist das Ganze auch weit entfernt von einer lieblosen Billiglösung. Der Ausbau präsentiert sich in funktioneller Schlichtheit – macht aber dank der dominierenden, gleichmäßigen und schnörkellosen Holzoberflächen einen durchaus wohnlichen und zudem zeitgemäßen Eindruck. Auch die handwerkliche Verarbeitung bietet keine handfesten Anlässe für sachliche Kritik – alle Einbauelemente sind ordentlich verbaut.

Man muss allerdings damit leben können, dass zwischen den Holzoberflächen mitunter der blanke weiße Kunststoff durchscheint und der eine oder andere Schraubenkopf zu sehen ist. Dies ist jedoch nicht auf eine unsaubere Verarbeitung, sondern eben schlicht auf Abstriche an eine rationelle Fertigung zurückzuführen – und stellt weder Funktionalität noch Wohnkomfort wirklich in Frage.

Hinzu kommt ein sehr großzügiges Raumangebot – dank des breiten Aufbaus mit nahezu durchgehend angemessenen Stehhöhen. Zwei Decksluken, insgesamt elf zu öffnende Seitenfenster, zwei ebenfalls zu öffnende Fenster zum Cockpit sowie das große Plexiglas-Schiebeluk bringen darüber hinaus eine Menge Tageslicht und bei Bedarf auch viel Frischluft unter Deck – wobei die



### Die Kajüten bieten ebenfalls ein beachtliches Raumangebot

bereits mit zwei Reffreihen sowie Lazy-Jacks und Lazybag versehen wird. Am Vorstag des 9/10-Riggs ist serienmäßig eine Vorsegel-Rollanlage von Profurl montiert.

Die Großschot wird über eine geteilte Talje geführt, die über zwei seitlich versetzte unmittelbar vor dem Niedergang angebrachte Blöcke auf dem Kajütdach und anschließend unter dem Baum bis zum Mast sowie wieder zurück ins Cockpit verläuft – eine etwas eigenwillige Schotführung, die ohne Traveller auskommt, der nicht einmal als Zusatzausstattung angeboten wird. Großschot sowie sämtliche Fallen und Strecker münden – wie inzwischen bei nahezu allen Yachten dieses Typs üblich – auf Fallenstopperbänken neben dem Niedergang,

sogenannten „Club-Paket“ ausgestattet – das sozusagen die Komfort-Variante repräsentiert. Gegen einen Aufpreis zwischen 5.318 und 6.088 Euro zuzüglich Steuern (je nach Art der Cockpitpersenning) umfasst dieses Ausstattungspaket wahlweise eine Sprayhood, ein festes oder ein klassisches Bimini, teakbelegte Cockpitbänke, eine zusätzliche Arbeitswisch an Backbord, lederummantelte Steuerräder, einen ablenkbaren Salontisch (zur Schaffung einer zusätzlichen Doppelkoje im Salon), ein komplettes Ankergeschirr (inklusive Ankerleine), Festmacher, Fender und ein Bénéteau-Essgeschirr für acht Personen.

Letzteres zeugt von einem gewissen Understatement – ansonsten meint man offenbar, an alles gedacht zu



vordere Decksluke allerdings mit Blick auf eine etwaige Nutzung als Fluchtluke etwas größer ausfallen könnte. Erfreulich sind zudem die vielen Staufächer, die sich überall finden und auch größeren Crews viel Platz zum Unterbringen der benötigten Habe bieten.

Der Salon verfügt über ein großes U-förmiges Sofa mit hellen Kunstlederpolstern. In Verbindung mit der gegenüber stehenden, lehnenlosen Mittelbank können bequem sechs Personen um den ausreichend dimensionierten Tisch Platz nehmen. Die Sofabank an Steuerbord lässt sich ebenso als komfortable Seekoje nutzen (Liegefläche: 2,20 x 0,55 Meter). Gegenüber der Sitzecke wurde die Längspantry angeordnet, die mit einer klassischen Standardausstattung aufwartet: Kunstharz-Arbeitsfläche mit Handlauf, Doppelspüle, Zwei-Flammen-Gasherd und ein immerhin 170 Liter fassendes Toplader-Kühlfach. Die Navi rechts neben dem Niedergang lässt mit ihrem großen Kartentisch in Fahrtrichtung, den praktischen Schapps und den zur Verfügung stehenden Instrumentenkonsolen in puncto Funktionalität ebenfalls nichts zu wünschen übrig.

Die von uns getestete Cyclades 39.3 verfügt über drei Kabinen unter Deck, wofür übrigens auch die durch den Punkt abgeteilte 3 hinter der Längenangabe steht – eine alternative Ausbauversion ist bislang auch nicht vorgesehen. Beide Achter- und die Vorschiffskabine bieten ein großzügiges Platzangebot und ebensolche Kojenmaße (Länge: jeweils 2,02 Meter; Breite im Vorschiff: 1,93 Meter, verjüngend auf 0,50 Meter im Bugbereich; Breite der Achterkojen: 1,54 Meter, verjüngend auf 1,12 Meter) – und dies bei einer beinahe durchgehenden Stehhöhe von 1,90 Meter (Vorschiff) bis 2,02 (Achterkabinen; Salon: 2,06 Meter).

Einziges kleiner Haken: Durch die geräumigen Kammern blieb bei der Testyacht nur noch Platz für eine Nasszelle – die zwar sehr pflegeleicht, allerdings auch etwas knapp ausfällt, insbesondere der dort vorhandene Stauraum. Familien mit Kindern mag das vielleicht nicht sonderlich stören – größere Crews auf ausgedehnten Törns könnten dies hingegen durchaus als Beeinträchtigung empfinden, schon allein wenn viel nasses Ölzeug anfällt. In der aktuellen Spezifikation der Cyclades 39.3 findet sich vor diesem Hintergrund nun auch eine zweite Nasszelle im Bereich der Vorschiffskabine an Steuerbord. Damit dürfte sich das dortige Raumangebot zwar etwas einschränken – unterm Strich lässt diese Neuerung das Drei-Kabinen- ►



Konzept aber deutlich stimmiger erscheinen.

Zwischenfazit: Die Cyclades präsentiert sich beim näheren Hinsehen als ehrliches Gesamtpaket – die Ausstattung an und unter Deck verleitet zu keinen Begeisterungssprüngen, lässt aber in Umfang und Funktionalität auch keine wirklichen Mankos erkennen. Das Design gestaltet sich sogar recht zeitgemäß und selbst die Bauausführung bietet keine Anlässe für größere Kritik. Doch wie sieht es mit dem Segelspaß aus?

## Segelpotenzial einer gutmütigen Tourenyacht

In der Bucht von Palma de Mallorca weht an diesem Januartag nur eine schwache Brise von 5 bis 7 Knoten Wind (2 bis 3 Beaufort). Mit wenigen Handgriffen haben wir Rollgroß und Rollgenua gesetzt und gehen mit dem Boot auf einen Amwind-Kurs in Richtung offene See. Es verwundert uns nicht, dass die Yacht mit der beschriebenen Großsegelausstattung bei diesen mäßigen Windverhältnissen zunächst nur langsam anspricht. Immerhin kommen wir auf eine maximale Höhe von 44 Grad, bei der die Yacht allerdings auch gerade noch rund 2 Knoten Fahrt macht – also mehr ein Papierwert als eine empfehlenswerte Cruisingvorgabe. Wir fallen daher etwas ab und bei etwa 54 Grad zum Wind zieht das Boot schließlich allmählich an. Wir laufen nun 2,4 Knoten und kommen mit etwas aufgeschrickten Schoten auf rund 60 Grad zum Wind schließlich sogar auf eine

Speed von 3,1 Knoten – immer noch kein berauschender Wert, aber für die vorhandene Segelausstattung bei diesen Winden durchaus akzeptabel. Immerhin spürt man nun allmählich die vertraute Segeldynamik und erhält einen Eindruck, was das Boot bei mehr Wind sowie mit einem besser geschnittenen Groß und entsprechendem Trimm leisten könnte. Denn die Cyclades will unverkennbar segeln – braucht dafür jedoch eben einen gewissen Druck im Rigg. Auf halbem Wind erreichen wir ebenfalls 3 Knoten. Im Raumgang sinkt der Vortrieb allerdings wieder auf 2,1 Knoten ab – als brauchbarer „Schiebewind“ reicht dieses Lüftchen für eine solche Yacht offenbar noch nicht aus.

Das Deckslayout erweist sich bei allen Trimm- und Manövriervorgängen als durchgehend funktionell – bis auf die bereits erwähnte ungünstige Position des Trimmers beim Bedienen der Genuawinschen. Ansonsten haben wir keine Probleme, das Boot zu zweit zu segeln. Das Verhalten der Yacht erinnert derweil stark an die Oceanis-Typen. Das gilt sowohl für das gutmütige Handling und dennoch keinesfalls behäbige Segelverhalten – als auch für die Steuereigenschaften und das vermittelte Sicherheitsgefühl. Wie ihre „große Schwester“ lässt sich auch die Cyclades brav auf Kurs halten, nimmt jeden Steuerbefehl treu (wenn auch nicht immer ganz unmittelbar) an und vermittelt beständig das Gefühl, das Boot im Griff zu haben. Und mit dem richtigen Wind, Tuch und Trimm dürfte sie durchaus auch in der Lage sein, eine gewisse Segelperformance zu vermitteln.

Für den Steuermann gestaltet sich lediglich das Sitzen auf der Kante etwas unbequem, wo das geteilte Achterstag ein wenig stört – an Steuerbord setzt man sich dabei zudem leicht auf die ins Süll eingelassene GPS-Antenne (ein denkbar ungünstiger Platz). Kleine Abstriche ergeben sich außerdem erwartungsgemäß durch die Doppelsteueranlage – zwar geht die Größe der Edelstahlräder mit 91,5 Zentimetern voll in Ordnung, doch durch die Umlenkung leider auch etwas Direktheit und Rückmeldung verloren. Die Steuerung könnte darüber hinaus ein


wenig leichtgängiger ausfallen.

Unter Motor verhält sich die Cyclades wiederum ganz wie die „große Schwester“. In Marschfahrt (2.100 Umdrehungen pro Minute) beschleunigt sie zügig auf solide 5,7 Knoten – unter Volllast (2.400 Umdrehungen pro Minute) sogar auf 6,1 Knoten. Der Drehkreis beträgt gute anderthalb Bootslängen. Beim Aufstoppen aus Marschfahrt kommt die Yacht nach ebenfalls akzeptablen 26 Sekunden zum Stehen. Auch bei den Hafenanövern bereitet die Cyclades keine Probleme – das An- und Ablegen gelingt trotz leichtem Seitenwind recht easy, wie man es ebenso von den Oceanis-Modellen kennt. Der Schalldruck unter Maschine geht mit 77 Dezibel im Salon und 78 Dezibel in der Achterkajüte noch in Ordnung.

Auf den Punkt gebracht: Für die Regattabahn ist die Cyclades zwar kaum geeignet, aber auch schlicht nicht ausgelegt – dafür hat Bénéteau schließlich noch die First-Modellreihe im Programm. Zum Cruisen bringt sie hingegen alles nötige Rüstzeug mit – um sich dabei sicher fühlen, einen gewissen Grundkomfort in Anspruch nehmen und ebenso Spaß haben zu können.

## Fazit

144.761,12 Euro Listenpreis sind für eine Cyclades 39.3 mit Standard-Lattengroß, „Yacht-Club-Komfortausstattung“ (mit klassischem Bimini) und Elektronikpaket inklusive gesetzlicher Umsatzsteuer von nunmehr 19 Prozent hinzulegen – nicht zuviel, wenn man die entsprechende Leistung gegenüberstellt. Denn damit erhält man tatsächlich ein solides Basispaket, mit dem man ohne Weiteres lossegeln und auch seine Freude auf dem Wasser haben kann – und auf dem sich ebenso aufbauen lässt, wenn dann später doch einmal etwas mehr Komfort an Bord gefragt sein sollte.

Als Einsteigeryacht für preisbewusste und ein wenig kompromissbereite Eigner spricht jedenfalls nichts gegen sie – und durch das besondere Konzept ist sie sogar in der Lage, trotz vermeintlichem Einheitsstil eine gewisse individuelle Note zu vermitteln. 

### ■ Chartermöglichkeit

Die beschriebene Testyacht wurde uns vom Vercharterer Cruesa in Palma de Mallorca zur Verfügung gestellt. Für alle, die selbst einmal eine Bénéteau Cyclades 39.3 unter balearischer Sonne segeln möchten, nachfolgend die Kontaktdaten:

Cruesa Mallorca Yacht Charter S.A.  
Paseo Marítimo 16, Edificio Tropic  
07014 Palma de Mallorca, Balearien  
(Spanien)  
Telefon: 0034-71-282821  
E-Mail: info@cruesa.com  
www.cruesa.com

# Cyclades 39.3

Grafik: Michael Herrmann

## Technische Daten

Konstrukteur ..... Berret-Racoupeau  
 Takelungsart ..... Sloop  
 Bauweise ..... GFK  
 Länge über Alles ..... 11,97 m  
 Länge Wasserlinie ..... 10,24 m  
 Breite ..... 3,95 m  
 Tiefgang Standard-Guskiel ..... 1,80 m  
 Verdrängung (Leergewicht) ..... 7.350 kg  
 Ballast ..... 2.095 kg  
 Ballastanteil ..... ca. 28,5 %

Masthöhe über WL ..... ca. 15,00 m  
 Segelfläche am Wind\*\* ..... 65,70 m<sup>2</sup> \*  
 Großsegel Standard ..... 36,40 m<sup>2</sup> \*  
 Rollgenua Standard (110 %) ..... 29,30 m<sup>2</sup>

Maschine ..... Yanmar 29 kW (40 PS)  
 Tankkapazität Diesel ..... 220 l  
 Tankkapazität Wasser ..... 320 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon ..... 3  
 Anzahl der Kojen inkl. Salon ..... 7\*\*  
 Stehhöhe im Mittel ..... ca. 2,00 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit ..... 7,8 kn  
 Längen/Breitenverhältnis ..... 3,03/1  
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis\*\* ..... 4,17  
 Spez. Segelfläche\*\* ..... 8,94 m<sup>2</sup>/t

\* Segelfläche in der Standardversion mit Latten-Großsegel und Rollgenua (110 %), die Testyacht war mit einem Rollgroß ausgestattet – optional ist auch ein asymmetrischer Spinnaker mit ca. 77,00 m<sup>2</sup> erhältlich; \*\* 8 bei absenkbarem Salontisch (Zusatzausstattung)



## Preise und Ausstattung

Grundpreis ab Werft: 128.520 Euro inkl. 19% USt.  
 Darin enthalten unter anderem: Rigg inkl. Baum, Standard-Großsegel (2 Reffs) und Rollgenua (110 %), Lazy-Jacks und -Bag, Schoten, Fallen und Strecker, Baumniederholer, Bug-/Heckkorb, Seereling, Antirutschbelag auf allen Lauf- und Arbeitsflächen, zwei Schotwünschen und eine Arbeitswinch, Doppel-Radsteuerung, Cockpittisch mit Staufach, sechs Belegklampen, Maschine mit Drei-Flügel-Festpropeller, Positionsleuchten, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (110 Ah Starter- und 140 Ah Verbraucherbatte-rie), Landanschlusssystem, Druck- und Warmwassersystem, elektrisches Ankerspill, Drei-Kabinen-Innenausbau, Pantry mit Zwei-Flammen-Gaskocher und 170-Liter-Kühlbox, Nasszelle mit WC und Dusche

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe ..... 44° ..... 2 kn  
 Optimale Höhe ..... 54° ..... 2,4 kn  
 Aufgeschrickt ..... 60° ..... 3,1 kn  
 Halber Wind ..... 90° ..... 3,0 kn  
 Raumgang ..... 140° ..... 2,1 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Rollgroßsegel und Rollgenua, Windge-  
 schwindigkeit: ca. 5-7 kn, Wellenhöhe: rund 0,3 m

## Werft

Chantiers Bénéteau  
 ZI des Mares, B.P. 66, F-85270 Saint Hilaire de Riez  
 Telefon: 00 33 - 251 - 60 50 00, [www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)



Grafik: Michael Herrmann