

AUF GROSSER Fahrt

TEST BENETEAU SWIFT TRAWLER 41



Für einen »Halbleiter« zeigt sich die neue Swift Trawler 41 an der Küste bei Barcelona überraschend sportlich

Mit der Beneteau Swift Trawler 41 ersetzen die Franzosen das erfolgreiche 44er-Vorgängermodell und definieren zugleich ihre neue 44-Fuß-Klasse. Wahlweise als Fly- oder Sedan-Ausführung erhältlich, eröffnen sich dem Eigner nun auch Binnenreviere mit nicht allzu flachen Brückendurchfahrten.

TEST BENETEAU SWIFT TRAWLER 41

Zur Swift-Trawler-Serie der Beneteau-Gruppe, einem der größten Bootshersteller der Welt, gehören derzeit sechs Modelle in Längen von 30 bis 50 Fuß. Neuester Zuwachs ist die im September 2019 auf dem Yachting Festival in Cannes vorgestellte Swift Trawler 41, die, wie anfangs erwähnt, in den zwei Ausführungen Sedan oder Fly bestellbar ist. Während die Höhe über der Wasserlinie bei der Flybridge-Version maximal 5,81 m beträgt, bleibt das Sedan-Modell mit 4,32 m knapp anderthalb Meter darunter. Je nach Fahrtgebiet könnte dieser Unterschied kaufentscheidend sein. Wie ihre Schwesterschiffe verfügt die von Andreani Design gestylte Swift Trawler 41 über einen von Beneteau Power entwickelten Halbgleiter-Rumpf mit schlankem Bug, der in Anlehnung an den 12,77 m langen Swift-Trawler-47-Rumpf neu entworfen wurde, um Laufverhalten und Leistung zu optimieren. Nun vorzugsweise mit Wellenantrieben und Volvo-D4-Dieselmotoren bis zu einer Antriebsleistung von

2 x 220,6 kW (2 x 300 PS) bestückt, löst das neue Modell die beliebte Vorgängerin Swift Trawler 44 ab. Das Außendesign hat Beneteau mit weicheren Linien und den Innenraum mit mehr Volumen versehen. Hier verspricht die Werbung, dass »die große Revolution im Salon stattfindet.« Wir haben uns die Neuerungen näher angesehen.

Je nach Anlegesituation geht es entweder übers Heck oder durch eine Tür in der Steuerbord-Schanz mit direkter Anbindung des 42 cm breiten Laufdecks an Bord. Infolge der für die Swift Trawler typischen Decksasymmetrie gibt es backbords lediglich ein erhöhtes und verhältnismäßig schmal ausfallendes Gangbord. Die Freibordhöhe im Achtercockpit beträgt gute 80 cm, und in Anbetracht einer Relinghöhe von 60 cm auf der 16 cm hohen Schanz fühlt man sich auch auf dem vorderen Decksabschnitt sicher aufgehoben. Der Weg zur selbstlenzenden Fly mit Sitzmöglichkeiten für acht Personen führt über eine

Niro-Leiter mit Holzstufen. Die großzügig bemessene Frischluft-Etage wartet mit einer L-Sitzgruppe, einer steuerbordseitigen Einzelsitzbank, großer Dinette und einem Skipper-Sessel auf und kann auf Wunsch mit einer Party-Pantry inklusive 40-l-Kühlschrank und 220-Volt-Elektrogrill aufgerüstet werden. Umfassende Komforterweiterungen bietet in diesem Zusammenhang das Ausstattungspaket »Comfort«, welches für 19.992 Euro zu haben ist. Es beinhaltet unter anderem zwei 9-Zoll-Raymarine-Displays für innen und außen, zwei VHF-Stationen, einen Frischwasser-Anschluss, einen Deckscheinwerfer mit Bedienung an beiden Steuerständen, den Kühlschrank auf der Fly, einen 2-kW-Spannungswandler und Vorausrüstungen für Heizung und Klimaanlage. Der Steuerstand auf der Fly lässt sich identisch zum Innensteuerstand ausstatten. Darüber hinaus kann für die Fly ein Bimini-Verdeck zu optionalen 6.771 Euro und sogar ein dreiteiliges Solarmodul für den Flybridge-Balkon zu 12.197 Euro geordert werden.



1. Große Fenster sorgen im Salon für reichlich Licht und gute Rundumsicht
2. Die U-Kombüse gefällt mit viel Stauraum und Küchenkomfort
3. Die Kombüse öffnet sich nun nahtlos nach achtern
4. Auf der Fly sorgt eine Party-Pantry für Geselligkeit
5. Sanitärraum der Eignerkabine mit Oberlicht und ...
6. ... die Duschkabine
7. Hochstehendes Doppelbett in der Eignerkabine
8. Das modulare Stausystem in der dritten Kabine, der Lazarette

Bevor wir uns in den Salon begeben, wollen wir das geräumige und überdachte Achtercockpit mit gut 210 cm Stehhöhe in Augenschein nehmen. Hier dominiert neben der 130 cm tiefen Badeplattform die insgesamt 205 cm lange Hecksitzbank, die sich um 40 cm nach hinten verschieben lässt, um noch mehr Bewegungsspielraum zu schaffen. Erwähnt sei hier auch eine manuelle Winsch auf der Steuerbordseite, mit deren Hilfe sich über ein Seilzugsystem ein Beiboot auf die Plattform hieven lässt. Nun betreten wir durch eine gläserne Schiebetür den in Alpi-Teak gehaltenen Salon, in dem uns ja die »große Revolution« versprochen



wurde. Das Layout des Salons erinnert an das Innenleben größerer Schiffe ab 50 Fuß und ist dementsprechend »klassisch« aufgeteilt. Eine kleine Revolution beginnt an der zweiteiligen Salontür, an deren Backbordseite sich nun die Kombüse nach achtern öffnet und sich nahtlos mit Cockpit und Badeplattform verbindet. Das Küchenmobiliar zeigt sich mit einigen durchdachten Details, die Höhe der Corian-Arbeitsflächen beträgt gut passende 84 cm. Gegenüber finden wir steuerbords einen 215-l-Kühlschrank mit Tiefkühlfach sowie ein 170 cm langes Sideboard mit Staufächern und Hochregal. Am Salonhimmel sorgen Handläufe

für festen Halt, wenn es mal kabbelig wird. Der sich anfügende 300 cm breite und 220 cm lange Wohn- und Essbereich des 210 cm hohen Salons ist von der Küche durch einen kleinen Absatz getrennt. Hervorzuheben sind hier eine U-Sitzgruppe mit 110 x 100 cm großer Dinette, die sich in eine Bedarfs-Doppelkoje umwandeln lässt. Neu ist ein am Himmel angebrachter und umlaufender Vorhang, der dieser »Doppelkabine« eine gewisse Privatsphäre verleiht. Eine weitere Neuerung stellt der zur Dinette schwenkbare Fahrersitz dar, mit dem sich der Platz in der Lounge auf acht Personen erweitert. Neben dem 90 cm breiten Steuerstand, der mit einem großen Fünf-Speichen-Ruder aufwartet, befindet

sich die praktische Steuerbord-Seitentür, die dem Skipper schnellen Zugang zum Seitendeck gewährt. Subjektiv betrachtet erscheint der Salon trotz netter Gimmicks weniger »revolutionär«, sondern eher ein bisschen verbaut, weil man so viel Komfort wie möglich unterbringen wollte. Es ist, wie viele Dinge im Leben, reine Geschmackssache ...

Der untere Wohnbereich wartet mit einem Dreikabinen-Layout sowie jeweils zwei separaten WC- und Duschkabinen auf. Die Stehhöhen betragen durchschnittlich 200 cm, das Raumangebot ist ausreichend und die Bewegungsfreiheit gut. Der Wassertank fasst 400 l, der Septiktank sollte mit einem Volumen von lediglich 120 Liter im Auge behalten werden. Interessant

ist die Lazarette steuerbords, also die dritte Kabine, in der sich ein modulierbarer Stauraum und eine Einbaunische für einen Wäschetrockner befindet. Sie kann als alternativ als »Hauswirtschaftsraum« oder Schlafstatt genutzt werden. Trotz des gefühlten großen Raumangebotes vermissen wir einen Kleider-Hängeschrank in der Eignerkabine und hätten uns noch mehr Staumöglichkeiten für größere Taschen gewünscht. Auch geeignete Stopper fehlen, die geöffnete Türen vor dem Zurückfallen bewahren und fixieren sollen.

Die **Laufeigenschaften** entpuppen sich für ein Boot dieses Klassements als überraschend sportlich. Das etwa 13 Tonnen

schwere Testobjekt behält in jeder Situation den vorgegebenen Kurs und marschierte während der Messfahrten vor Barcelona souverän und weich durch die Mittelmeer-Wellen. Die geräuscharme Volvo-Penta-Vierzylinder-Doppelmotorisierung mit Wellenanlage und insgesamt 540 PS schafft es, den wuchtigen Kunststoff-Kreuzer auf glatte 22 Knoten (40,7 km/h) zu beschleunigen und den »Halbgleiter« damit sogar an seine Gleitschwelle zu bringen. Im unteren Drehzahlbereich, zwischen 1.000 und 1.500 min⁻¹, ist man mit 5,2 bis 6,9 Knoten gemütlich und mit einem Kraftstoffverbrauch um die elf Liter für beide Maschinen sparsam unterwegs. Wer primär Kanäle, Flüsse und Seen befährt, der sollte die maximale

Höhe über der Wasserlinie von maximal 5,81 nicht außer Acht lassen. Die Kreuzfahrt-Reisegeschwindigkeit ist bei immerhin etwa 16 Knoten anzusiedeln, womit laut Hersteller eine Reichweite von 180 Seemeilen realistisch sein soll. Ruderstand-Anzeigen auf der Fly und am Innensteuerstand erhöhen den Fahrkomfort, und mittels Doppelmotorisierung sowie des optionalen Bugstrahlruders für 6.188 Euro lässt sich die leichtfüßige Französin auch in engen Passagen oder beim Rangieren im Hafenbecken erfreulich komfortabel dirigieren. Wer möchte, der kann mit einem Heckstrahlruder für weitere 7.092 Euro das Manövrierpaket komplett machen und ist dann für alle Eventualitäten gewappnet.

Unser Fazit – Beneteaus neue Swift Trawler 41 offenbart sich als praktische, komfortable und mit einigen Neuerungen versehene Tourenyacht. Selbst ungeübte Skipper dürften an dem gutmütigen »Halbgleiter«, der ja eigentlich ein schnell laufender Verdränger ist, Gefallen finden. Rumpfkonzepcion, Layout und die Technik sind auf hohem Niveau. Die »große Revolution« entpuppte sich zwar eher als »Revolutionchen«, doch als adrettes Wasserwanderboot für Binnen- und Butenreviere dürfte dieser kompakte Trawler für die meisten ambitionierten Fahrten-skipper sehr interessant sein. ■

Text & Fotos: **Rex Schober**



1. Am Innensteuerstand gibt es alle wichtigen Parameter auf einen Blick
2. Das Vordeck mit großer Sonnenlounge
3. Der Steuerstand auf der Flybridge sorgt für Freiluft-Feeling
4. Mittels einer Winsch mit Seilzugsystem kann ein Beiboot auf die Heckplattform gehoben werden



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 13,43 m
Breite: 4,25 m
Tiefgang: 1,15 m
Durchfahrthöhe: 5,81 m
Gewicht: 11.040 kg
CE-Kategorie: B
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 7
Brennstofftank: 1.170 l
Wassertank: 400 l
Septiktank: 120 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Diesel-Innenborder mit Wellenantrieb, Leistung 2 x 198,5 kW (2 x 270 PS) oder 2 x 220,6 kW (2 x 300 PS)
Grundpreis: 431.732 € mit 2 x Volvo D4-270, Leist. 2 x 198,5 kW, Preis des Testbootes inklusive Sonderausstattung 536.321 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Volvo Penta D4-270, Diesel-Innenborder mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Leistung 2 x 198,5 kW (270 PS), Zylinderzahl: 4, Bohrung x Hub: 103 x 110 mm, Hubraum: 3.700 ccm, Gewicht: 605 kg, Nenndrehzahl: 3.500 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Schanzkleidpforte an Steuerbord, Zugangstür vom Cockpit zum Stb.-Seitendeck, elektrisches Ankerspill, Schiebesitzbank auf der Heckplattform, Ruderlagenanzeiger, hydraulische Ruderanlage, elektrische Trimmklappen, 220-V-Landanschluss

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bugstrahlruder (6.188 €), Heckstrahlruder (7.092 €), 220-Volt-Elektrogrill auf der Flybridge (2.725 €), Raymarine AIS (1.749 €), Klimaanlage (48 kBTU) mit Generator 7,5 kW-220-Volt (47.957 €), Elektronikpaket mit Ship Control, 9-Zoll-Raymarine-Display im Freien, Windrichtungs- und Windgeschwindigkeitsmesser und 2 x Autopilot (9.401 €),

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	700 min ⁻¹	55 dB(A)	0 kn
	700 min ⁻¹	57 dB(A)	3,4 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	5,2 kn
	1500 min ⁻¹	63 dB(A)	6,9 kn
	1800 min ⁻¹	65 dB(A)	8,2 kn
	2000 min ⁻¹	68 dB(A)	9,1 kn
	2200 min ⁻¹	71 dB(A)	9,6 kn
	2500 min ⁻¹	74 dB(A)	11,5 kn
	2700 min ⁻¹	76 dB(A)	12,1 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	16,7 kn
	3200 min ⁻¹	79 dB(A)	18,2 kn
	3500 min ⁻¹	80 dB(A)	20,8 kn
(Volllast)	3600 min ⁻¹	81 dB(A)	22,0 kn

Revier: Mittelmeer vor Barcelona (E), **Crew:** 4 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 19° C, **Luft:** 23° C, **Wind:** 2 Bft., **Tanks:** Diesel 468 l (40 %), Wasser 200 l (50 %)

- ⊕ Sichere und Lauf- und Manöviereigenschaften
- ⊕ Hoher Wohn- und Reisekomfort
- ⊕ Viele neue und praktische Detaillösungen
- ⊕ Sparsam-moderater Kraftstoffverbrauch
- ⊕ Gelungene Aufteilung und gutes Raumangebot
- ⊕ Umfangreiche Options- und Ausstattungsmöglichkeiten

- ⊖ Bisher fehlende Türstopper- und Fixierungen im Kabinenbereich
- ⊖ Knapp bemessenes Garderoben-Volumen in der Eignerkabine

INFORMATIONEN UND WERFT

Beneteau, 2 rue du Grand Large, CS 82531, Girvand St. Gilles Croix de Vie cedex, Frankreich, Kontaktdaten der deutschen Importeure unter www.beneteau.com