

Bénéteau Barracuda 7

Peter Lässig am 15.03.2014

Heute gibt's Fisch: Mit dem kleinen, feinen Allzweckboot der Barracuda 7 aus Frankreich ist man für Rauwasser und Angelausflüge bestens gerüstet.



© Morten Strauch

Das Boot soll in erster Linie die Wünsche von Sportfischern erfüllen und dazu all den Komfort bieten, um sich an Bord wohlzufühlen. Trailerkapitäne benötigen ein Zugfahrzeug, das wenigstens 3 t auf den Haken nehmen kann und eine Sondergenehmigung für Überbreite bis 3 m, was aber in Deutschland kein Problem bereitet.

Hinsichtlich der Verarbeitung hinterlässt das Testboot im Großen und Ganzen einen positiven Eindruck. Außen verwendet die Werft hochglänzendes Gelcoat, innen sind die Flächen im sichtbaren Bereich mit Schutzfarbe versehen; stellenweise arbeitet man (wie in der Kabine) mit einer glatten Innenschale. Dass die Kunststoffschnittkanten entweder unbehandelt oder zu eckig ausfallen (Dach Steuerhaus) wird bemängelt. Kritik gilt ebenso den unbehandelten Schnittkanten bei Schottwanddurchbrüchen, was zur Abwertung bei Installationen führt.

Soweit einsehbar ist an den technischen und elektrischen Installationen fast nichts auszusetzen. Die Alpi-Mahagoni-Holz- Verarbeitung passt, und die Polster geben wenig Anlass zur Kritik. Aufpassen muss man mit seinen Fingern beim Schließen der Schiebetüren im Steuerhaus, damit man sich seine Hand bei diesem Vorgang nicht einklemmt.

Problematisch ist die Verriegelung des in Längsrichtung verschiebbaren Fahrersitzes, die verhindern soll, dass er während der Fahrt nach vorn klappt. Das System hält nicht, wenn man den Sitz nach vorn schiebt, sich im vorderen Bereich der Sitzfläche niederlässt und flott durch Wellen fährt.

Fahren und Manövrieren

Im Hafen sollte der Motor wenigstens 1000/min drehen, damit der Propeller etwas Schub erzeugt. Bei 600/min haben wir eine Geschwindigkeit von 2 kn gemessen. Ideal sind für Manöver Drehzahlen zwischen 1000/min und 1300/min. Dann reagiert das Boot sowohl in Vorwärts- als auch in Rückwärtsfahrt nahezu direkt und lässt sich problemlos vorwärts wie auch rückwärts fahren. Die Drehkreise betragen dabei maximal zwei Bootslängen.

Die langsamen Passagen fahren wir mit einer Geschwindigkeit von 6 kn bei 1500/min Umdrehungen. Wechselt dabei jemand im Boot seinen Platz, nimmt das nur geringen Einfluss auf Kurs und Krängung. Mit geringer Vertrimmung geht das Testboot ab 2800/min in Gleitfahrt über, was der guten Voraussicht noch entgegenkommt. Mit dem 17"-Edelstahlpropeller erreicht der Motor eine Maximaldrehzahl von 5400/min (erlaubt sind maximal 5500/min) und ermöglicht mit dem nicht sonderlich beladenen Boot eine Höchstgeschwindigkeit von 34,6 kn.

Nach Auswertung unserer Messwerte ermitteln wir die ökonomische Gleitfahrt bei 18 kn (3500/min). Mit einer Tankfüllung von 200 l Benzin ist dann in langsamer Fahrt ein theoretischer Aktionsradius von knapp 190 sm möglich, bevor die 15-%-Reserve angegriffen wird. Bei wirtschaftlicher Fahrweise reicht der Sprit für eine Nonstop-Fahrt von etwa 141 sm plus Reserve; bei Vollgas ist nach 86 sm Nachtanken angesagt. Damit fährt das Testboot nur knapp an unserer Forderung von 150 sm plus Reserve vorbei. Gerade noch gut. Als gut werten wir auch den Schalldruckpegel, der bei maximaler Fahrt und offenem Heckfenster im Steuerhaus 83 dB/A nicht überschreitet.

Eine prima Figur macht die Barracuda während aller mit Höchstgeschwindigkeit gefahrenen Extremmanöver. In den immer enger verlaufenden Kurven neigt sie sich leicht zum Kurvenmittelpunkt und zieht ihre Bahn, während sich die Fahrt leicht vermindert. Misst der Kurvendurchmesser enger als etwa vier Bootslängen, beginnt der Propeller auch mit ganz beigetrimmtem Motor zu ventilieren; das heißt meist "neu anfahren".

Weil die Steuerung trotz Hydraulik permanent mit Kraftaufwand bedient werden will und der Volleinschlag von einer zur anderen Seite fast fünf Umdrehungen beträgt und außerdem der Propeller bei engen Wenden ins Leere greift, fallen die 180°-Wenden moderat aus. Wenn man es schnell genug schafft, saust das Boot innerhalb von etwa zwei bis drei Längen um die Ecke, ohne Schaukeln oder Einhaken.

Neu anzufahren ist nach dem Manöver angesagt. Die Fliehkräfte messen wir mit 0,8 g, wobei aber auch noch Wellen ihren Teil beigetragen haben. Auf dem imaginären Slalomkurs bringen wir das Testboot ungefährlich über die Längsachse zum Pendeln, und beim Verreißen des Ruders folgt es dem einmal eingeschlagenen Kurs klaglos.

Beim Rauwassertest auf dem Mittelmeer, in der Bucht von Palma, haben wir es richtig krachen lassen und sind über Wellen, die sich stellenweise bis zu einer Höhe von einem Meter vor dem Bug aufbauten, hinweggefegt. Auch wenn man abhebt, verläuft die Landung sicher.

Wir haben am Fahrstand maximal 2,4 g gemessen. Wichtig sind die beiden Scheibenwischer, von denen nur einer zur Grundausstattung zählt. Manko: Sie laufen nicht synchron.

Fahrer und Beifahrer sitzen mit dem Rücken an der Wand des Steuerhauses und können es durch je eine seitliche Schiebetür verlassen. Sie lässt sich zur Belüftung bis auf einen Spalt schließen. Während der Fahrer auf dem beschriebenen Schalensitz über guten Seitenhalt verfügt, sitzt der Beifahrer auf gleicher Höhe auf der Sitzbank daneben und kann sowohl am Fahrersitz als auch an der Backbordwand im Steuerhaus Seitenhalt finden. Die Sitzbank bietet zwei Personen Platz, wenn man keine Berührungängste hat. Damit man auch im Stehen fahren kann, ist ein Teil des Sitzes hochklappbar. Das sollte auch oben stehen, wenn man über die Steuerbordtür ins Steuerhaus möchte. Die Sicht ist nach allen Seiten bestens.

Motor, Tank, Elektrik

Unser Testboot wird von einem Viertakt-Vierzylinder-Yamaha mit 200 PS angetrieben, mehr Leistung ist am Boot nicht erlaubt. Der Motor hängt ordentlich verbolzt am Heck. Seine Versorgungsleitungen stecken in einem in der Motorwanne gut abgedichteten Leerrohr.

Der Kunststofftank steht unter dem Cockpitboden und kann vom davor liegenden Staufach eingesehen werden, wo auch ein separater Kraftstofffilter mit Wasserabscheider samt Kraftstoffhahn zugänglich ist. Zwei Batterien, eine für Boot und Motor und eine für die elektrische Ankerwinde (Extra) stehen gut gehaltert in Kunststoffboxen im Steuerbord-Cockpitboden-Staufach. Die dazugehörigen Hauptschalter und Sicherungen hat die Werft gut erreichbar unter dem Fahrersitz hinter einer Klappe versteckt. Beim Blick in das Staufach dahinter bemängeln wir die frei liegenden Anschlüsse der Hauptschalter: Etwas Metallisches darf hier nicht herein.

Sicherheit

Die Bénéteau Barracuda 7 punktet mit ihren guten Fahreigenschaften. Die Cockpitseitenhöhe innen stimmt, gewöhnen muss man sich daran, dass das Seitendeck an Backbord 5 cm schmaler ausfällt als gegenüber. Halt bieten strategisch gut montierte Haltegriffe, Handläufe und die niedrige Bugreling. Das Cockpit ist außenbords selbstlenzend, und Antislipstrukturen verhindern auf allen begehbaren Flächen, sofern nicht mit Holz versehen, das Ausrutschen. Zu eckig sind uns die Kanten am Dach vom Steuerhaus und am Eingang zur Schlupfkabine. Lobenswert ist neben einer elektrisch arbeitenden die Handlenzpumpe im Cockpit.

Wohnen, Cockpit und Ausrüstung

Das Boot ist mit einer Schlupfkabine ausgestattet, in der eine Person Platz zum Liegen hat, für zwei wird es eng. Die dünnen Polster-Matratzen kosten extra, da die Kabine mehr Stau- als Wohnraum ist, allein der begrenzten Stehhöhe wegen. Weitere Stauräume befinden sich noch unter der Sitz-Liegefläche. Vor dem Steuerstand hat die Werft serienmäßig einen separaten Raum eingefügt, der mit aufpreispflichtiger Toilette zum abschließbaren WC-Raum wird. Im Steuerhaus fungiert die Beifahrer-Sitzbank als lose Abdeckung der darunter angeordneten Pantry mit Spüle und Kühlschrank (jeweils Extra) plus kleine Arbeitsfläche. Damit die Sitzbank-Rückenlehne nicht stört, ist sie ebenfalls abnehmbar.

Ein Plus der Barracuda 7 liegt im Cockpit. Achtern ist vor der Badeplattform mit Klappleiter ein von oben zugänglicher Spülkasten für den Fang integriert (Extra), der auch Teil der Sitzbank an Steuerbord ist. Der Mittelteil der Hecksitzbank lässt sich vorklappen, damit der

Motor in gekippter Stellung nicht anstößt, und an Backbord kann man die Sitzfläche entfernen, damit Angler in der Ecke einen guten Stand haben. Unter dem Cockpitboden stehen drei Stauräume bereit.

Heckbank plus Klapp-Sitzbank hinter dem Steuerhaus und der einsteckbare Cockpittisch laden zum Sitzen ein. Gemütlich ist es auch vor dem Steuerhaus, wo das Dach der Schlupfkabine plus zwei Sitzgelegenheiten am Bug zum Verweilen bitten. Clever: Man hat in den Dachhandläufen ein ausziehbares Bimini integriert, das dem gesamten Heck Schatten spendet. Nicht minder intelligent kann im Bugbereich ein Netz eingefügt werden, das dort zur Sonnenliege für maximal 100 kg Belastung wird. Beides kostet wie die Außenpolster extra, was wir abwerten.

Bénéteau liefert die Barracuda 7 fahrfertig aus und bietet über die Ausstattungspakete "Avantage", "Elegance" und "Nordic" alles an, was dem Komfort dienlich ist. Standard sind beispielsweise sechs Belegklampen, nicht attestierte Navigationslampen, die Sitzgelegenheiten von Fahrer- und Beifahrer, elektrische und Handlenzpumpe, selbstlenzender Ankerkasten vorn und ein Scheibenwischer

DIE WERFT SAGT...

Die Barracuda hat ein einzigartiges Konzept, das sich an Liebhaber von Kurzurlauben auf See richtet. Das Design außen und innen ermöglicht alle Wassersport-Aktivitäten wie Sportfischen, Tauchen oder einen Ausflug machen. Auf allen Meeren der Welt ist die Barracuda zu Hause.

WIR SAGEN...

Kurzurlaube auf See sind für zwei Personen möglich. Die Stärke des Bootes ist die Außennutzung, die einen Tagstrip mit mehreren Personen ermöglicht. Im WC-Raum wäre eine größere Toilette wünschenswert. Wegen seiner guten Fahreigenschaften taugt das Boot für die Küstengewässer der Welt.

Datenblatt: Bénéteau Barracuda 7

Werft:	Bénéteau
Typbezeichnung:	Bénéteau Barracuda 7
CE-Kategorie:	C - Küstennahe Gewässer
Material von Rumpf und Deck:	Kunststoff
Länge (m):	7,14 m
Breite (m):	2,72 m
Verdrängung (kg):	2,05 t
Preis:	50.081,00 €