



Namenswechsel. Die Seascape-Modelle, hier 18 und 24, heißen künftig First und bilden die Basis von Beneteaus sportlicher Linie

FAMILIEN-ZUWACHS BEI FIRST

Nach Jahren ohne Neuentwicklung im Bereich der Performance-Cruiser plant Beneteau eine große MODELLOFFENSIVE. Künftig soll die First-Reihe von 14 bis über 50 Fuß reichen. Am spannendsten wird es mittendrin

Vor drei Jahren noch stand zur Diskussion, ob die größte Sportbootwerft der Welt ihre sportliche Modellreihe einstellt. Das bestätigte im September 2015 der damals neu angetretene Beneteau-CEO Hervé Gastinel der YACHT auf Nachfrage. Jetzt steht fest: Ein Ende der First-Linie wird es nicht

geben. Im Gegenteil: Die Franzosen haben große Pläne für die Wiedergeburt ihrer einst prestigeträchtigen und weltweit erfolgreichen Marke.

Am selben Ort, an dem First seinerzeit nicht einmal erwähnt worden war – beim Yachting Festival in Cannes –, gab Beneteau diesen Herbst einen ersten Einblick in die Produktstrategie für das neue Sportpro-

gramm. Das soll rasch Zuwachs bekommen und sich künftig in drei klar definierte Bereiche gliedern, die Marketingchef Gianguido Girotti eine Woche zuvor bereits in einem kleinen Kreis skizziert hatte:

>> Das Basis-Segment reicht bis 30 Fuß. Hier setzt Beneteau auf trailerbare Sportboote, die nur rudimentären Komfort, aber ein hohes Leistungspotenzial und volle

Gleitfähigkeit raumschots bieten. Durch den Einstieg bei Seascape stehen bereits vier aktuelle Modelle zur Verfügung. Sie führen wie bisher einen stilisierten Fisch auf Rumpf und Großsegel, tragen von nun an aber den neuen Familiennamen: First 14, First 18, First 24 und First 27.

>> Im Bereich zwischen 30 und 40 Fuß entwickelt Beneteau zusammen mit dem Seascape-Team und dessen Stamm-Konstrukteur Sam Manuard eine völlig neue Generation ausgeprägt dynamischer Performance-Cruiser. Den Auftakt wird ein für Ende 2019 angekündigtes Boot um die elf Meter Länge machen. Die First 35 soll einen fahrtentauglichen Komplettausbau bieten, mit einer Verdrängung von kaum über vier Tonnen aber ebenfalls schon bei leichtem bis mittlerem Wind ins Gleiten kommen. Für ambitionierte Eigner ist eine noch leichtere und leistungsfähigere Seascape-Version geplant – ähnlich einem M-Modell von BMW oder einem AMG-Mercedes. Parallel ist auch eine IRC-Optimierung im Gespräch.

>> Von 40 bis 60 Fuß geht Beneteau in die Vollen. Um die in diesem Segment höheren Ansprüche potenzieller Eigner erfüllen zu können, setzt Gianguido Girotto auf „Luxury Performance Cruiser“. Sie unterscheiden sich deutlich von den kleineren Booten, was auch in der Modellbezeichnung zum

Ausdruck kommt. Statt First werden sie First Yacht heißen – in Analogie zu den gehobenen Fahrtenbooten (Oceanis Yacht).

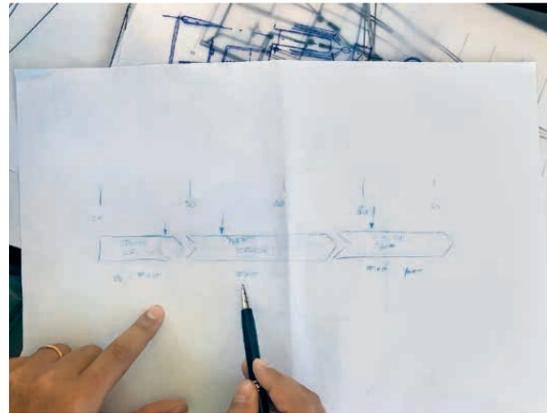
Als Konstrukteur für den High-end-Bereich haben die Marktführer den Mailänder Roberto Biscontini verpflichtet. Er hat für mehrere America's-Cup-Syndikate gearbeitet, aber auch für Serienwerften. Die von ihm gezeichnete Advanced A44 gewann 2017 den Titel Europas Yacht des Jahres. Für das Styling der First-Yacht-Reihe zeichnet Lorenzo Argento verantwortlich, auch er ein weltweit anerkannter Designer.

Erste Entwürfe, die die YACHT bereits einsehen konnte, wirken vielversprechend. Sie zeigen reduzierte, dabei dynamische Rumpflinien mit einigen innovativen, zugleich praktischen Details; unter Deck wirken die Topmodelle auf angenehm lässige Art hochklassig und modern – keine einfache Balance, aber ein wichtiges Erfolgskriterium. „In dieser Klasse müssen Boote →



VERSTÄRKUNG

Beneteau-Chef Gianguido Girotti (2. v. r.) mit den Seascape-Vorleuten Andraz Mihelin, Lidija Zaletel und Kristian Hajnsek



NACH PLAN

Im Gespräch mit der YACHT skizzierte Beneteau-Chef Girotti die künftige First-Reihe, die sich in drei Bereiche gliedern wird. Außen vor bleibt die Figaro 3 (r.), die als One-off im Werk Cheviré entsteht



ikonenhaft aussehen“, sagt Gianguido Girotti, der selbst Schiffbau studiert und nach seinem Abschluss zunächst für Germán Frers und anschließend für Grand Soleil gearbeitet hat. Die italienische Marke zählt er zu den wichtigsten Wettbewerbern von First Yacht, genau wie Solaris. Wenn es um die Segelleistung geht, hat er noch einen anderen Benchmark-Kandidaten ausgemacht: „Bei den Top-Modellen messen wir uns vor allem an X-Yachts“, sagt Girotti.

Wie er als Großserienhersteller gegen so namhafte Marken mit teils sehr langfristigen und engen Kundenbeziehungen bestehen will? „Wir werden mehr Leistung zu deutlich besseren Preisen bieten“, kündigt er an. Auf Nachfrage wird er auch genauer. Den Leistungsvorsprung benennt er mit 10 bis 15 Prozent, den Preisvorteil mit 30 bis 35 Prozent – ausstattungsberichtigt. Ein Schlüssel dabei wird sein, dass alle First-Yacht-Modelle serienmäßig über einen Kohlefasermast verfügen werden, was nicht nur weniger Toppgewicht bedeutet, sondern auch wesentlich weniger Ballast erfordert.

Das erste Modell der Oberklasse soll bereits im kommenden Sommer zu Wasser gehen: die First Yacht 53. Sie verfügt über drei

Kabinen und zwei oder drei Nasszellen. Auf Wunsch kann im Bug eine Crewkabine eingebaut werden, was jedoch zum Verlust der äußerst sinnvollen Segellast führt. In der Heckgarage findet ein voll aufgeblasenes Drei-Meter-Dingi samt Außenborder Platz. Es fehlt fürs Fahrtsegeln also an nichts.

Unter und über der 53er wird Beneteau mindestens zwei weitere Modelle entwickeln. In spätestens drei Jahren soll die sportliche Luxus-Reihe weitgehend komplett sein. Und nicht nur sie: Das gesamte First-Programm

könnte bis Ende 2021 von derzeit vier Modellen auf dann bis zu zehn angewachsen sein. Eine Offensive, die deutlich macht, dass der Branchen-Primus künftig kein Feld mehr unbesetzt lassen will.

Geht der Plan auf, erlangt First wieder jene Bedeutung, die der Bereich in den 90er- und den frühen 2000er-Jahren für Beneteau hatte. Die Marke wäre nicht nur Imageträger, sie würde über die kleinen Firsts nicht nur eine Vielzahl neuer Eigner binden, sondern wäre auch ein höchst relevanter Umsatzbringer.

Zumal sich die Werft nicht mehr nur als Bootsbauer versteht, sondern mehr und mehr als Lösungsanbieter. Mit neuen Leasingmodellen, einer Boat-Sharing-Plattform und einem Beneteau Club will sie Alternativen zum klassischen Bootskauf bieten, um neue Zielgruppen zu erreichen. Dafür eignen sich insbesondere die kleineren Boote wie 14, 18 und 24.

Schon kurzfristig verspricht sich Beneteau durch sie eine deutliche Belebung des Geschäfts. Gianguido Girotti rechnet damit, die Stückzahlen der vier Seascape-Modelle zu verdoppeln. Das allein wären in Summe bis zu 250 Boote pro Jahr. Die Werft in Slowenien bereitet sich auf den Nachfrageschub längst vor. „Wir haben eine große Fer-

»DAS LOGO UND DER GEIST VON SEASCAPE BLEIBEN ERHALTEN«

Andraz Mihelin über die Zukunft der von ihm begründeten Marke im Beneteau-Konzern

»BEI DEN TOP-MODELLEN MESSEN WIR UNS AN X-YACHTS«

Gianguido Girotti über First Yacht, einer neuen Serie von „Luxury Performance Cruisern“

tigungshalle angemietet, mit der wir die Produktion erweitern, zentralisieren und die Abläufe beschleunigen können“, erklärt Seascape-Chef Andraz Mihelin. Auch das Personal wird derzeit aufgestockt.

Zusätzliche Kapazität kann, wenn

nötig, Delphia Yachts bereitstellen. Beneteau hat fast zeitgleich mit dem Einstieg bei Seascape auch die Mehrheit an der Werft in Polen übernommen, die viele Boote im Auftrag baut, unter anderem für J/Boats die seit Jahren höchst erfolgreiche J/70. Delphia könnte etwa die Fertigung der First 14 und 18 übernehmen.

Für die noch zu entwickelnden Performance-Cruiser von 30 bis 40 Fuß gibt es ebenfalls mehrere Optionen. Hier ist außer Seascape auch die Beneteau Racing Division in Cheviré bei Nantes im Gespräch, wo die Figaro 3 entsteht – eine Einheitsklasse für die gleichnamige französische Wettfahrtsrie, die als Master Class für Einhandsegler gilt.

Bis Ende des Jahres ist der Betrieb noch ausgelastet mit der Produktion der ersten 50 baugleichen Figaros mit Foils (Test in YACHT 23/17); die bereits fertig gebauten Boote reihen sich derzeit auf dem Hof aneinander. Damit kein Team einen Trainingsvorsprung hat, beginnt die Auslieferung erst im Januar. Von da an hat die moderne und technisch versierte Werft Kapazitäten frei – etwa für den Bau der First 35.

Diesem Modell kommt im sportlichen Programm von Beneteau eine besondere Bedeutung zu: Es muss die Brücke zwischen den puristischen Seascaapes unter 30 Fuß und den luxuriösen First-Yacht-Typen über 40 Fuß bilden, ohne zu sehr in die eine oder die andere Richtung zu tendieren. Gelingt der Spagat, ist das Boot für hohe Stückzahlen und ansehnliche Umsätze gut. Denn es wird am Markt auf wenig Konkurrenz treffen.

Zwar gibt es zahlreiche Performance-Cruiser um die 35 Fuß. Die meisten aber stammen von kleinen oder Kleinstwerften, sind vergleichsweise sehr teuer und verfügen über gar kein oder nur ein stark lücken-

haftes Händlernetz. Einzig Dehler und Elan bieten derzeit aktuelle und halbwegs erschwingliche Konkurrenzmodelle aus Großserie. Mit einer Neuentwicklung, die mehr Leistung bei gleichem oder etwas günstigerem Preis bietet, könnte Beneteau einen Ver-

kaufsschlagler landen. Denn der Bereich um 10,50 Meter Bootslänge ist nach wie vor sehr gefragt bei Eignern.

Das Basismodell der First 35 wird voraussichtlich Festkiel und Alumast haben, um die Kosten für ein segelfertiges Schiff diesseits von 150 000 Euro zu halten. Es solle zum Preis einer Dehler 34 annähernd die Leistung einer Pogo 36 bieten, sagte Seascape-Chef Mihelin gegenüber der YACHT.

Eine umfangreiche Marktstudie, ergänzt um Hintergrundgespräche mit zahlreichen Eignern, geht der Konstruktion voraus. Ähnlich wie die Dehler 30 OD, die derzeit bei Hanseyachts entsteht (siehe YACHT 15/18), wird die First 35 nicht nur eine bloße Fortschreibung bestehender Modelle sein, sondern eine sorgfältig durchdachte Neuentwicklung.

Den Versuch gab es bei Beneteau schon einmal, zuletzt 2010 mit der von Juan Kouyoumdjian konstruierten und von Vendée-Globe-Sieger Michel Desjoyeaux mit entwickelten First 30. Doch die geriet zu schwer, unter Deck zu karg und konnte die hohen Erwartungen nie erfüllen. Der Misserfolg trug mit dazu bei, dass die First-Reihe langsam auslief. Das darf sich nicht wiederholen; deshalb muss die First 35 ein Hit werden. Es ist das Boot, von dem der Erfolg der gesamten First-Strategie abhängen kann.

Madame Roux, die Enkelin von Werftgründer Benjamin Beneteau und noch heute die graue Eminenz des Weltmarktführers, weiß um die Bedeutung, die der Neuaufstellung zukommt. Sie nahm Gianguido Girotti am Rande eines Führungskräftetreffens unlängst beiseite: „Ich habe vollstes Vertrauen in Sie“, sagte sie. „Tun Sie, was Sie für richtig halten. Aber machen Sie keinen Fehler bei der First-Reihe!“

JOCHEN RIEKER