

Neuer Stern

im Sternbild Seepferdchen

TEST BENETEAU ANTARES 7 OB



Daycruiser mit Kajüte, die per Trailer an jeden Einsatzort transportiert werden können, werden immer beliebter. Wie hell die neue Beneteau Antares 7 OB in der Praxis erstrahlt, haben wir unter rauen Bedingungen vor Barcelona getestet.

Die Antares 7 OB fühlt sich in Küstengewässern zuhause, vermittelt bei kabbeliger See ein gutes Sicherheitsgefühl und bleibt in jeder Situation souverän

TEST BENETEAU ANTARES 7 OB

Die Beneteau-Gruppe gehört mit ihrer Markenvielfalt nicht nur zu den größten Bootsherstellern der Welt, sondern auch zu den erfahrensten. Dabei blickt die 1884 von Benjamin Beneteau in Saint-Gilles-Croix-de-Vie an der Atlantikküste gegründete Werft auf eine bewegte Geschichte zurück. 1909 lief bei Beneteau das erste Motor-Fischerboot vom Stapel. Nach zwei Weltkriegen übernahm der einzige Sohn des Gründers, André Beneteau, das Unternehmen. Mit dem Rückgang des Fischfangs in den 1960er-Jahren geriet die kleine Werft ins Trudeln und die Zukunft stand unter keinem guten Stern. Doch auf dem Höhepunkt der Krise entdeckte André Beneteau das seinerzeit revolutionäre Material GFK und begann, Beiboote für Sardinenkutter aus Polyester zu bauen. Damit legte der Franzose unwissentlich den Grundstein für das neue Marktsegment der Angelboote im Bereich der Freizeitschifffahrt. Auf der Bootsmesse in Paris kamen 1965 die neuartigen Boote so gut an, dass man ein eigenes Vertriebsnetz

aufbauen musste. Beneteau errichtete eine Fertigungsanlage für die halbindustrielle Produktion. Unter der Regie von Madame Annette Beneteau-Roux, der Enkelin des Firmengründers Benjamin Beneteau, überstand die Werft auch die schwierigen 1990er-Jahre, in denen der internationale Bootsbau in einer globalen Krise steckte. Aus der mittelständischen Werft wurde die rasant wachsende Beneteau Group, die immer mehr Bootsmarken unter ihrem Dach vereint. So bescherte die 1995 erfolgte Übernahme des ewigen Konkurrenten Jeanneau beiden Marken einen innovativen Schub. Mit dem 2008 gegründeten Unternehmen Monte Carlo Yachts etablierte Beneteau seine erste eigene Motoryacht-Nobelmarke. Und da 2014 auch die nordamerikanische Rec Boat Holding LLC übernommen werden konnte, bereichern mit Four Winns, Glasstron, Wellcraft und Scarab gleich vier namhafte US-Bootsfabrikate das Portfolio der Beneteau-Gruppe.

Innerhalb der aus vier Modellen bestehenden Antares-Range mit Außenbor-

dern werden aktuell zwei trailerbare Kajütboote bis 24,5 Fuß zu interessanten Brutto-Einstiegspreisen ab 17.920 Euro angeboten. Neu im Programm ist die auf der Boot Düsseldorf 2017 vorgestellte Antares 7 OB. Antares bedeutet »Hellster Stern im Sternbild Skorpion«. Hält der für Küstentörns konzipierte Kabinenkruzer, was die Modellbezeichnung verspricht? Auf den ersten Blick ähnelt die 7 OB der Merry Fisher 795 von Jeanneau sowie der Activ 705 Cruiser von Quicksilver. Auf den zweiten Blick trumpft die 7,48 m lange Antares dann mit eigenem Stil und hohem Wiedererkennungswert auf. Das Dach mit verlängertem Überstand des Ruderhauses ist elegant geschwungen, und das laut Beneteau »innovative tulpenförmige Design« des 2,53 m breiten Rumpfes soll eine »sehr stabile Wasserlage« garantieren.

Je nach Anlegesituation führt der Weg ins selbstlenzende Cockpit im besten Fall über die 77 x 62 cm große Badeplattform auf der Steuerbordseite und dann durch ein 63 cm breites Türchen am Heck. Dieser direkte Zugang dürfte vor allem Skippern im reiferen Alter mit Komfortanspruch gefallen. Zum Bug hin angelegt, gelangt man über den Ankerspriet und das 200 cm lange Vordeck ins Innere. Diese Variante, es geht über ein von Handläufen und einer Relling gesäumtes 18 cm breites Gangbord, muss als sportiv angesehen werden. Im Cockpit angekommen, fühlt man sich sicher wie in Abrahams Schoß. Die 80 cm hohe Freibordhöhe und eine L-Sitzkombination auf der Backbordseite mit herausnehmbarer Dinette im Zentrum sorgen für eine gemütliche Lounge-Atmosphäre. Unter den Sitzbänken befinden sich große Staufächer. Obwohl in erster Linie nicht als Angelboot ausgelegt, verfügt die Antares 7 OB dennoch über nützliche Angelfeatures wie zwei integrierte Ruten- und Getränkehalter sowie einen 50 x 32 x 22 cm großen Fischkasten im Heckdurchgang. Ein Clou ist die verschiebbare Hecksitzbank, die einerseits den Wartungszugang



1. Die Dinette im komfortablen Ruderhaus kann zu einer Liegefläche für zwei Personen abgesenkt werden
2. Kühlschrank und Pantry gehören zu einem ordentlichen Weekender, der stabile Sitz des Steuerannes ist verstellbar

zum Außenborder garantiert, sein Hochklappen ermöglicht und andererseits in der 3.938 Euro teuren Komfort-Option mit den anderen Sitzgruppen in ein »Sonnenscockpit« verwandelt werden kann. Drei Niro-Handläufe und ein Klappverdeck vervollständigen das Sicherheits- und Raumgefühl im Cockpit. Die Stehhöhe bei geschlossenem Verdeck beträgt gute 190 cm. Der mit 170 Litern in dieser Klasse eher knapp bemessene Kraftstofftank befindet sich im Boden der Backkiste, sein Einfüllstutzen am Heckspiegel. Als weiteres Gimmick sollte man die Platzierung der Gasflasche für die optional erhältlichen Gasherde erwähnen. Der Platz dafür befindet sich im steuerbordseitigen Niedergang im Cockpit. Somit bleibt die Gasflasche außerhalb des Ruderhauses, welches wir durch eine 62 cm breite Schiebetür aus Acrylglas betreten.

Die feste Behausung bietet den in dieser Bootsklasse zu erwartenden Komfort. Um als Weekender zu taugen, bedarf es einer Pantry, einer ordentlichen Sitzgruppe, einer Koje und einem Marine-WC mit Septiktank. Das alles ist auf der Antares in angemessener Qualität und je nach Ausstattungspaket vorhanden, beziehungsweise müsste optional hinzu gebucht werden. Mit einer maximalen Stehhöhe von 204 cm und einer sehr guten Rundumsicht fühlt man sich auch im Ruderhaus

gut aufgehoben. Dunkelbraun furnierte Hartplatten zieren den Fußboden und Teile der Inneneinrichtung. Die 80 x 77 cm große Dinette bietet genug Platz für zwei Personen und kann zur Liegefläche abgesenkt werden. Allerdings gewinnt man dabei maximal Platz für einen Matrosen oder zwei klitzekleine Leichtmatrosen. Eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern könnte sich für ein Wochenende in der Kajüte einrichten. Ein Pärchen dürfte allerdings weniger Platzprobleme haben. Kurze Törns mit der zugelassenen Personenzahl von acht Personen in der CE-Kategorie C erscheinen möglich, aber grenzwertig.

Die schlichte Schlupfkabine wird von einer WC-Zelle flankiert, die sich durchaus sehen lassen kann. Das furnierte Holz der 51 cm breiten Tür und die massive Türklinke wirken edel. Die Toilettensitzhöhe geht mit 43 cm in Ordnung und das Raumgefühl ist gut. Mit einem optionalem Marine-WC inklusive des 64 Liter fassenden Septiktank, der 1.273 Euro Extrakosten verursacht, kann man hier nicht meckern. Überhaupt ist an der gesamten Verarbeitung des Bootes kaum etwas auszusetzen, denn es gibt keine scharfen Grate, Ecken oder Kanten. Neben dem großen Panoramaschiebedach im Ruderhaus sei auch das neben dem Fahrer befindliche StB-seitliche 100 x 32 cm große Steuerbord-Schiebefenster erwähnt. Einhand-Skipper werden es zu schätzen

wissen. Kommen wir zum Steuerstand, der eine gute Übersicht über alle Navigations- und Motorinstrumente bietet. Die Sitzposition des Fahrers passt, der bequeme Sitz ist verstellbar und für den Piloten gibt es eine Fußstütze. Alles in allem ist der Steuerstand eine runde Sache und wirkt nicht überladen. Lediglich die optionale elektrische Ankerwinde, Kostenpunkt 1.791 Euro, kann nicht vom Steuerstand bedient werden.

Angetrieben von einem Suzuki DF 175 TGX mit 129 kW, beginnen wir nun mit den Messungen. Es erstaunt ein bisschen, dass die Antares 7 OB nur mit maximal 175 Pferdestärken bestückt werden darf. Bei skandinavischen Booten hängen in dieser Klasse oftmals 147 kW (200 PS) am Spiegel, obwohl sie weniger Leergewicht auf die Waage bringen – vom beladenen Zustand gar nicht zu reden. Selbstverständlich zieht der »Big Block« des 175er-Suzuki mit seinem enormen Hubraum von 2.867 cm² von Anfang an sehr kräftig durch. Besonders der aktuelle und im Herbst 2017 in Genua vorgestellte neue Suzuki DF 175 AP dürfte in diesem Beneteau-Suzuki-Bundle erste Wahl sein. Bei verminderter Geräuschentwicklung beweist diese Maschine noch mehr Temperament. Doch eine »200« am Spiegel dürfte der Antares 7





schon in Anbetracht der Konkurrenz gut zu Gesicht stehen. Es geht nicht um Speed, sondern um Leistungsreserven bei voller Beladung. Doch bleiben wir bei den Tatsachen. Bei einer kabbeligen Wellenhöhe von etwa 90 cm und leichtem Wind um 2 bis 3 Beaufort stechen wir an der Mittelmeerküste bei Barcelona in See. Genau für diese und viel rauere Bedingungen sind Küsten-Daycruiser wie die Antares 7 gemacht. Das Potential dieser altbewährten V-Rümpfe wird nur in den seltensten Fällen von sehr erfahrenen Freizeitskippern ausgeschöpft und man kann furchtlos Gas geben. Eine mit diesem Boot realisierte Binnen-Kanalfahrt wäre bei 2000 min⁻¹ mit 6,4 Knoten erreicht. Dabei käme man mit einer Tankfüllung theoretisch 110 Seemeilen beziehungsweise 204 Kilometer weit und könnte in der Geschwindigkeit begrenzte deutsche Urlaubsreviere faktisch fast durchkreuzen.

Mit dem bereits erwähnten kräftigen Durchzug kommt das Boot bei etwa 3400 min⁻¹ in Gleitfahrt, und wir vermerken ein kerniges Geräusch von 79 dB(A). Marschfahrt liegt bei 4500 min⁻¹ und 23 Knoten an. In angenehmer und sportlicher Gleitfahrt kann man dann bis zu 90 Seemeilen weit fahren. Das ist allerdings nicht wirklich viel. Küstenskippers mit Entdeckungsdrang und Angelambitionen sind zum Beispiel in den Boddengewässern und vor der Küste Rügens ohne weiteres 60 bis 70 Seemeilen am Tag unterwegs! Bei Küstentörns sollte man also den Spritverbrauch im Auge behalten. Je schneller wir fahren, desto intensiver wird der gemessene Schallpegel. Bei 4000 min⁻¹ vermerken wir 82 dB(A). Bei der von uns erreichten Höchstgeschwindigkeit von 33,3 Knoten bei 5800 min⁻¹ werden 88 dB(A) nicht überschritten. Viel interessanter ist indes das Verhalten des modifizierten Rumpfes in rauer

See. Kurs- und fahrstabil zieht das Boot durch die Wellen, steckt Seitenschläge beherzt weg und bleibt in jeder Situation souverän. Es schneidet Wellenkämme klaglos und bremst bei forcierter und eng gezogener Kurvenfahrt automatisch ab, ohne den Grip zu verlieren.

Zurück im Hafen Port Ginesta ist es nun an der Zeit für ein erstes Fazit. Genau hier, in den mitteleuropäischen Küstengewässern, ist die Antares 7 OB zuhause. Mit den guten Fahreigenschaften verbindet sich ein Vertrauen erweckendes Sicherheitsgefühl, das gerade bei Törns im Butenbereich wichtig ist. Komfort und Ausstattung machen das Boot zu einem echten Weekender für Skipper-Paare und kleine Familien. Abenteuerer mit wechselnden Revieren sollten unbedingt auf das zulässige Gesamtgewicht ihres Trailergespanns achten. Es ist mindestens ein 2.600-kg-Anhänger erforderlich. Um den Bogen zu schließen – im Sternbild der Seepferdchen vermag die Antares 7 OB durchaus zu leuchten. ■

Text & Fotos: Rex Schober



1. Der Steuerstand zeigt sich aufgeräumt und kann alle notwendigen Geräte aufnehmen
2. Die L-Sitzgruppe im Achtercockpit vermittelt Lounge-Feeling und kann optional in eine Sonnenliege verwandelt werden
3. Das geräumige Cockpit gefällt
4. Die WC-Zelle vermittelt ein gutes Raumgefühl, es kann ein Marine-WC mit 64 Liter-Tank geordert werden
5. Die Flasche für den Gasherd ist im Niedergang zum Cockpit untergebracht und ist leicht zugänglich
6. Im Komfortpaket gibt es auch eine Heckdusche



TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 7,48 m
Breite: 2,53 m
Tiefgang: 0,80 m
Durchfahrthöhe: 2,30 m
Gewicht: 1910 kg mit Motor
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 8
Kojenzahl: 2+2
Brennstofftank: 170 l
Wassertank: 50 l
Septiktank: 64 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung 85 bis 129 kW (115-175 PS)
Grundpreis (ohne Motor): 28.798 €, Preis des fahrfertigen Testbootes mit Suzuki DF 175 TGX, Leistung 129 kW (175 PS), 69.660 €

MOTOREN IM TESTBOOT

Suzuki DF 175 TGX, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Benzin-

einspritzung, Leistung 129 kW (175 PS), Zylinderzahl: 4, Bohrung x Hub: 97 x 97 mm, Hubraum: 2.867 ccm, Gewicht: 220 kg, max. Drehzahlbereich: 5.500-6.100 min⁻¹, Einzelpreis 16.949 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Bilgenpumpe, hydraulische Lenkung, internationale Navigationsbeleuchtung, verschiebbare Hecksitzbank, Staukästen im Cockpitboden, steuerbordseitiger Zugang zur Badeplattform, Steuerkompass, 12-Volt-Steckdose, Pantry mit GFK-Spüle, WC-Raum, Decksluke in der Kabine, Acrylglas-Schiebetür

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Bugstrahlruder (2.653 €), elektrische Ankerwinde (1.791 €), Ausstattungspaket Comfort (3.938 €), Ausstattungspaket Nordic (5.128 €), Elektronik-Paket 2017 mit Lowrance HDS 7«Touch GEN 3 Display (2.011 €), Kühlschrank 42 l (1.237 €), Gasherd (963 €), zweiter Steuerstand im Cockpit, elektronische Lenkung Suzuki vorinstalliert (2.927 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min ⁻¹	55 dB(A)	0 kn
	650 min ⁻¹	57 dB(A)	2,0 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	4,5 kn
	1500 min ⁻¹	62 dB(A)	5,0 kn
	2000 min ⁻¹	64 dB(A)	6,4 kn
	2500 min ⁻¹	75 dB(A)	7,3 kn
	3000 min ⁻¹	77 dB(A)	7,9 kn
	3500 min ⁻¹	79 dB(A)	10,3 kn
	4000 min ⁻¹	80 dB(A)	13,8 kn
	4500 min ⁻¹	82 dB(A)	23,0 kn
	5000 min ⁻¹	84 dB(A)	26,6 kn
	5500 min ⁻¹	87 dB(A)	30,3 kn
	6000 min ⁻¹	88 dB(A)	33,3 kn

Revier: Mittelmeer vor Barcelona (E)

Crew: 3 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 22° C

Luft: 19° C, **Wind:** 2 Bft., **Benztank:** 170 l (100 %), Wasser leer

- + Gute Fahreigenschaften im Rauwasser
- + Knuffiges und modernes Design
- + Großes Cockpit mit verschiebbarer Hecksitzbank
- + Gute Sitzposition des Skippers mit Seitenfenster
- + Moderater Grundpreis
- + Gute Grundausstattung mit zwei Ausstattungsvarianten

- Zusätzlicher Komfort muss optional erworben werden
- Begehbarkeit des Vordecks verbesserungswürdig
- Knapp bemessener Kraftstofftank

INFORMATIONEN UND WERFT

Beneteau, 2 rue du Grand Large, CS 82531, Givrand, 85895 St. Gilles Croix de Vie cedex, Frankreich, Kontaktdaten der deutschen Importeure unter www.beneteau.com

