



Auf der Flybridge ist noch nicht alles perfekt, das gilt etwa für die Anordnung des Tisches (o.). Stauraum gibt es unter dem Cockpitboden sowie seitlich; bei offenem Heckschanzkleid heißt es aufpassen (M.). Mehr als praktisch: die Tür im Schanzkleid (u.)



FOTOS: MICHAEL AMME

### TEST 1480

Das kleinste Modell der Swift Trawler kommt auf See gut klar, auch wenn es manchmal ein bisschen an Masse fehlt



# DIE GROSSE KLEINE

**BENETEAU SWIFT TRAWLER 30** Der Name und das Konzept machen neugierig. Nicht umsonst ist das Boot für den European Powerboat Award 2017 nominiert





**Ausreichend Raum** bieten Bugkabine (o.l.), WC-Raum (o.M.) und Salon (l.). Als hilfreich erweist sich die Schiebetür am Fahrstand (o.r.). Das Heckschanzkleid lässt sich öffnen; mit dem Klappsitzen, dem Tisch aus dem Salon und den Hockern aus der Dinette entsteht eine feine Sitzgruppe (o.)

**B**ei den Swift Trawlern gibt es bereits die Modelle 50, 44 und 34; nun rundet die 30 das Angebot nach unten ab. Genau genommen ist sie aber ein fast 33 Fuß langes Boot. Wir fahren sie auf dem Mittelmeer vor Palma de Mallorca. Unser Testboot ist eines der ersten, das der Öffentlichkeit vorgestellt wird; da fallen natürlich noch Dinge auf, die man besser machen kann. Insgesamt geben aber sowohl die Verarbeitung – Kunststoff, Holz, Polster und die gesamten technischen und elektrischen Installationen – als auch die die Fahreigenschaften unseres Testbootes wenig Anlass zur Kritik.

### Fahren und Manövrieren

Ein Motor mit Wellenantrieb verlangt beim Manövrieren im Hafen oder während Rückwärtsfahrten nach einem Bugstrahlruder. Ohne hapert es beim An- oder Ablegen. Wir verfügen außerdem über ein Heckstrahlruder; wie das am Bug kostet es extra, verbessert aber die Wendigkeit enorm. Ohne Hilfe der Strahlruder durchmessen Vollkreise in langsamer Fahrt ma-

ximal 1 ½ Bootslängen. Langsame Passagen fahren wir mit 7 kn (1400 U/min), damit die vom Boot erzeugten Wellen nicht stören. Und dank der Rumpfkonstruktion plus Kiel hält unser Testboot voraus den einmal eingeschlagenen Kurs bei. Ab etwa 2400 U/min oder knapp 10 kn Fahrt beginnt es zu gleiten. Während des Übergangs von Verdränger- in Gleitfahrt steigt das Boot nahezu parallel aus dem Wasser. Dennoch hebt sich der Bug so weit an, dass das Vordeck eine Linie mit dem Horizont bildet, es sei denn, man aktiviert die elektrisch arbeitenden Trimmklappen, ändert den Trimmwinkel und verbessert so vor allem die Voraussicht. Nach Auswertung unserer Messdaten – wir greifen dabei auf die Verbrauchswerte des Herstellers zurück – fährt unser Testboot in Gleitfahrt um 15 kn wirtschaftlich und kommt mit einer Tankfüllung theoretisch 187 sm weit (plus 15 % Reserve). Diese Reichweite genügt knapp unseren Forderungen. Bei Vollgas zeigt der Drehzahlmesser gut 100 U/min mehr als erlaubt, und im GPS loggen sich

22,3 kn ein. Die höheren Drehzahlen sind der geringen Beladung geschuldet.

Die kleinste Gleitfahrt messen wir mit zu etwa 50 % ausgefahrenen Trimmklappen mit 11 kn, wo sich dann gegen Wind und Wellen fahrend für uns ein Tick zu viel Spritzwasser bemerkbar macht. Das soll inzwischen behoben worden sein. In Gleitfahrt bleiben die Kurvenradien unabhängig vom Tempo unverändert; allerdings fallen sie aufgrund ungleicher Lenkwinkel unterschiedlich aus, was auch Einfluss auf die Extremmanöver hat, die aber allesamt im grünen Bereich verlaufen.

Bei Backbordkurven muss man sich am Salon-Fahrstand etwas bücken, in die entgegengesetzte Richtung oder nach achtern nicht, da ist die Sicht gut. Oben dagegen sieht der Skipper außer nach vorn nicht viel vom Boot unterhalb der Fly. Beide Fahrstände sind mit dem Notwendigsten bestückt, was Informationen über Motor, Tankfüllung, Ruderstand und Himmelsrichtung angeht. Wer auch wissen will, wie tief es ist, wo man ist oder hinfährt und wie weit die Trimmklappen ausgefahren



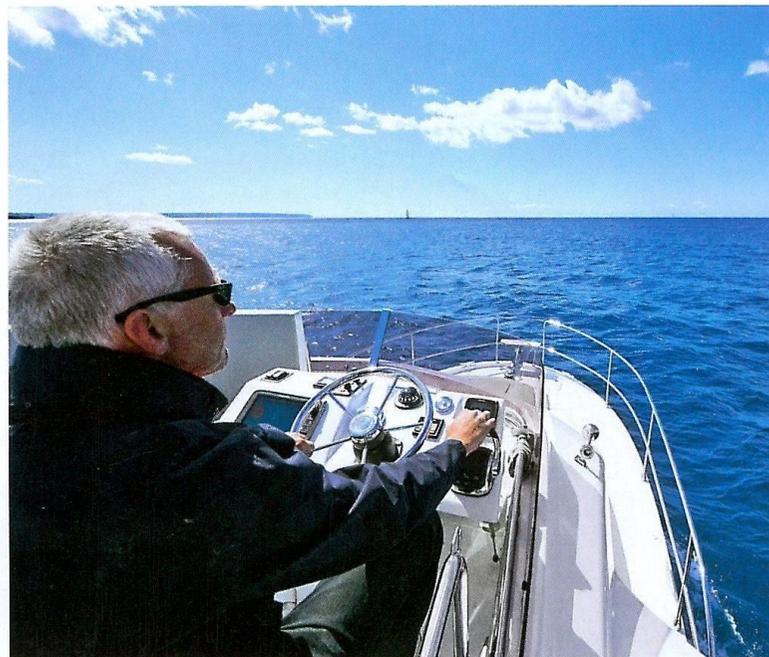
---

## Technik und Sicherheit

Die neue Swift Trawler wird nur mit einem Dieselmotor bestückt, der gut zugänglich für Kontrolle und Servicearbeiten unter dem Salonboden installiert ist. Im Motorraum wurde neben den beiden Wassertanks auch der Kraftstofftank samt Vorfilter eingebaut, der ohne Wasseralarmsensor allerdings wenig Sinn macht. Fernabschaltbare Kraftstoffhähne und von fern auslösbare Feuerlöscher bewerten wir positiv.

Unbehandelte Schnittkanten an Schottwanddurchbrüchen, an denen sich Schläuche und Kabel im Laufe der Zeit durchscheuern können, führen bei den elektrischen und technischen Installationen zur Abwertung. Der Hauptschalter und die Batterien wurden unter dem Niedergang zum Wohnbereich angebracht und sind gut erreichbar. Das Gleiche gilt für die Sicherungen, die sich hinter einer Klappe im Salon verbergen. Auch die elektrisch und manuell arbeitenden Lenzpumpen gefallen.

Will man das Tempo drosseln, sollte man das Gas nicht zu schnell wegnehmen, da ansonsten die Hecksee unter dem Heckschanzkleid in das Cockpit dringt und Wasser über das Steuerbordseitendeck bis nach vorn zur Seitentür am Fahrstand rinnt. Über die Dränage fließt dann alles wieder außenbords.



**Am Fahrstand auf der Flybridge schwebt der Skipper über allem, auch über den Wellen, die hier oben kaum zu spüren sind – der Fahrersitz dagegen schon**

## Wohnen, Cockpit und Ausrüstung

Unser Testboot hat eine Bugkabine und eine zur Doppelliege wandelbare Dinette im Salon; WC und Dusche sind in getrennten Räumen. Als Extra gibt es nur ein Bad mit Dusche/WC, der Duschaum wird dann zur Kabine mit zwei Etagenköchen. Das Platzangebot und die Pantry auf dem Testboot passen für vier Personen. Stolperfalle ade: Das Steuerbordseitendeck ist gleich hoch wie das Cockpit; sowohl am Salonfahrstand als auch im hohen Schanzkleid gibt es eine Tür. Das Backbord-Sei-

tendeck liegt auf Höhe des Vordecks und ist wegen der Anordnung und Breite nur eingeschränkt nutzbar. Das Heckschanzkleid lässt sich komplett nach hinten öffnen; das schafft Raum, wenn dabei die Leiter zur Flybridge nach vorn weggeklappt wird. Auch das Platzangebot oben ist recht ordentlich. Der Beleuchtung fehlt die Zulassung für deutsche Küsten- und Teile der Binnengewässer (Abwertung). Ansonsten lässt sich der Komfort auf dem fahrfertig ausgestatteten Boot wie üblich mittels Zubehörliste steigern. *Peter Lässig*