



Jeanneau Merry Fisher

1295 COUPÉ

kommt dabei heraus, wenn man einen brillanten
Flybridge-Cruiser in ein Coupé verwandelt?
Wir machen uns auf den Weg nach Cannes,
um das herauszufinden ...

Text & Fotos: Alex Smith

Als wir die Flybridge-Version der Mer-ry Fisher 1295 testeten, hielten wir sie für ein fantastisches Boot – wahrscheinlich das beste und vielseitigste Boot seiner Größe und Preisklasse weltweit. Warum also das Dach abschneiden und eine Coupé-Version auf den Markt bringen? Ob Sie es glauben oder nicht, dafür gibt es einige Gründe. Weniger Volumen für mehr Stil. Geringeres Gewicht und weniger Windwiderstand für bessere Leistung, Effizienz und Manövrierbarkeit. Ein reduzierter Preis – normalerweise zwischen vier und sieben Prozent –, in diesem Fall jedoch eher bei acht Prozent. Ein Salon mit zusätzlicher Helligkeit und einer Dachkonstruktion, die vielseitiger genutzt werden kann, da sie nicht mehr den Anforderungen einer Flybridge unterliegt. Und der Luxus, einfach einsteigen und losfahren, sowie zurückkommen und wieder ablegen zu können, ohne sich mit Kissen und Abdeckungen herum-schlagen zu müssen. Zugegeben, man verzichtet dabei auf den zweiten Steuerstand sowie das Oberdeck, und die obere Ebene der 1295 ist wirklich ein sehr lohnenswerter Aufenthaltsbereich. Aber gemessen an den Standards eines 41-Fuß-Cruisers steht das Coupé-Modell in dieser Hinsicht sicherlich nicht im Rückstand...

Cockpit und Vordeck

Der weit nach achtern versetzte, lange Decksalons-Aufbau bedeutet, dass das offene Cockpit relativ kurz ist, aber wie beim Schwestermodell wird der Platz geschickt genutzt. Die hintere Sitzbank im Cockpit beispielsweise reicht weit über den Motorraum hinaus und vergrößert so den nutzbaren Raum erheblich. Wenn der Tag vorbei ist, kann man sie mithilfe von Führungen im Deck nach vorne schieben, sodass man die Motorstützen aus dem Wasser



Ein Backbordtor und eine herausnehmbare Rückenlehne sind bei der asymmetrischen Sitzbank besonders praktisch

Die geräumige und praktische Sechs-Personen-Lounge im Bug ist ein echter Volltreffer

Tief sitzende Fenster und ein niedrig angeordnetes Armaturenbrett sorgen für eine hervorragende Aussicht



Die fehlende Leiter passt hervorragend zum kurzen Cockpit des 1295

heben kann. Die Flybridge-Leiter ist natürlich weggefallen, was hier hinten etwas mehr Platz schafft und gleichzeitig dafür sorgt, dass man direkten Zugang zu den Staufächern unter dem Deck hat, ohne die Leiterstützen aus der Luke verschieben zu müssen.

Die asymmetrische Form der breiten L-förmigen Sitzbank ist ebenfalls eine gute Lösung. Auf der Steuerbordseite befindet sich eine ausklappbare Terrasse vor einem Laufsteg, der die hinteren Badeplattformen mit dem Cockpit verbindet. Jeanneau hat jedoch die Einschränkungen dieses einzigen dedizierten Zugangspunkts durch eine serienmäßige Seitentür an Backbord sowie eine praktische kleine, herausklappbare Rückenlehne in der Backbord-Ecke gemildert, sodass man einen kleinen Durchgang zu dieser Seite der Badeplattform schaffen kann.

Da keine Innenbordmotoren vorhanden sind, ist der Stauraum unter Deck ebenfalls fantastisch. Er bietet enormes Volumen und ist wirklich gut aufgeteilt, mit einem tiefen zentralen Schrank und zwei kleineren Fächern, eines auf jeder Seite. Und wenn man ein wenig nach vorne schaut, direkt hinter der ebenerdigen Schwelle am hinteren Ende des Salons, findet man einen weiteren Stauraum unter Deck von sehr ähnlicher Größe.

Der wohl beste Aufenthaltsbereich an Deck dieses Coupé-Modells befindet sich jedoch im Bug. Da die Windschutzscheibe den Aufbau ein gutes Stück nach achtern hin abschließt, entsteht hier oben viel Länge und Breite, die wunderschön genutzt wird. Es gibt drei lange, nach vorne gerichtete Sonnenliegen mit erhöhten Rückenlehnen und integrierten Armlehnen. Davor befindet sich eine breite, nach achtern gerichtete Sitzbank im eckigen Vorschiff, die groß genug ist, um weiteren drei Personen Platz zu bieten – und die Tatsache, dass der Quergang zwischen den beiden Bereichen tief eingelassen ist, schafft einen sehr



natürlichen Platz für die Füße, wenn man am Bugtisch sitzt.

Es ist zudem eine äußerst praktische Anordnung. So schafft beispielsweise derselbe vertiefte Teil des Decks Platz für ein langes, in die Vorderkante der Sonnenliege-Konstruktion eingebautes Schlitzfenster, das für zusätzliches Licht im Unterdeck sorgt. Die großzügige Länge bedeutet auch, dass man vor dem Paravent vier Oberlichter hat, die viel mehr Tageslicht in die Bugkabine leiten, unabhängig davon, ob die sechs Bug-Sitze besetzt sind oder nicht.

Und möchten Ihre Gäste zufällig eine Party für sechs Personen auf dem Vordeck feiern, gibt es zwischen den Luken und den Rückenlehnen der Sonnenliegen praktische Trittstufen, die in das Fiberglas des Kuppeldachs eingearbeitet sind, sodass Sie sich von einer Seite zur anderen bewegen können, ohne jemandem im Weg zu stehen.





Schlichter Salon

Wie angedeutet, muss bei jedem lohnenswerten Coupé-Modell das Dach wirklich Vollgas geben, und die 1295 meistert diese Aufgabe sehr anständig. Es gibt die Option eines großen Dachgepäckträgers für eine ganze Sammlung von Spielzeugen. Hier oben ist auch Platz für Solarpaneele, damit Sie Ihre Bordbatterien aufladen können; und die Sonnenblendenverlängerung, die am hinteren Ende der Dachkonstruktion hervorsteht, kann mit einem optionalen Cockpit-Abdeckungsset kombiniert werden, um den gesamten Heckbereich ordentlich zu schützen. Es gibt auch ein paar Oberlichter über dem Steuerstand, um den Salon aufzuhellen, aber man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass ein größeres einzelnes Schiebedach eine sinnvollere Möglichkeit gewesen wäre, die potenziellen Vorteile der Dachkonstruktion des Coupé wirklich auszuschöpfen.

Dennoch sorgt die Deckenbeleuchtung dafür, dass sich der Salon etwas angenehmer anfühlt, und die nahezu identische Raumaufteilung funktioniert ebenfalls gut. Auch hier ist das erhöhte Backborddeck schön schmal gehalten (tatsächlich etwa einen Fuß breit), um eine hervorragende Innenbreite zu schaffen, und das wird für eine gesellige C-förmige

Kombüse an Backbord und eine einzige Stufe hinauf zum vorderen Teil des Salons, wo eine tief liegende C-förmige Sitzgruppe die Anordnung im Heck widerspiegelt und durch tiefe Seitenfenster eine großartige Aussicht bietet. Auch die Armaturenbrettkonstruktion ist recht tief, was bedeutet, dass man von den Sitzplätzen der Sitzgruppe aus eine hervor-

Es ist zwar heller als das Fly-Modell, doch bei den Schiebedächern hätte man sich noch mehr Mühe geben können

Die Toiletten benötigen wenig Platz, umso mehr bleibt für die Backbord-Kabine



ragende Sicht nach vorne hat, selbst wenn man unterwegs ist.

Als Teil des optionalen Premier-Pakets gibt es hier ein zu öffnendes Backbordfenster zur Belüftung und Kommunikation, das jedoch nicht auf die mitt-

Niedrige Kühlschränke im Steuerbord-Schrankbereich sorgen dafür, dass man sich ungehindert bewegen kann und die Aussicht nicht beeinträchtigt wird

schiffs angeordnete Klampe ausgerichtet ist; es ist zwar sicherlich eine lohnende Ausstattung, doch seine praktische Eignung für den Segeleinsatz ist etwas eingeschränkt. Dennoch tragen die Seitentür für den Skipper und das breite Steuerbord-Seitendeck dazu bei, dies auszugleichen. Auch die Tatsache, dass die Kühlung durch niedrig angeordnete Einheiten unter der Arbeitsplatte auf der Steuerbordseite erfolgt, trägt dazu bei, Bewegungsfreiheit und Rundumsicht zu gewährleisten. Sie erhalten 144 Liter Kühlkapazität in zwei Kühlschränken, und es ist hier auch reichlich Platz für einen Eisbereiter, falls Sie einen wünschen. Und wenn man die vorderen Stufen hinuntergeht, zwischen dem ausklappbaren Fernseher auf der Backbord-Armaturentafel und dem Steuerplatz an Steuerbord, wirkt die Dreikabinen-Anordnung auf dem Unterdeck für ein Boot dieser Größe wirklich beeindruckend.



Viel Licht und Kopffreiheit, sogar an Steuerbord

Dreikabinen-Anordnung

Die Eignerkabine im Bug ist genauso hell, wie es die Anordnung auf dem Vordeck vermuten lässt, und wirkt dank der großen Rumpffenster sogar noch heller. Wegen der sanft abfallenden, sich verjüngenden Rumpfform ist sie zudem geräumig, was einen uneingeschränkten Zugang zu beiden Seiten des Bettes ermöglicht, obwohl dieses für eine hervorragende Stehhöhe recht tief positioniert ist. Tatsächlich gibt es reichlich Platz, um im Bett aufrecht zu sitzen, selbst unter der tief liegenden Lounge im Bug.

Auch unter dem Bett gibt es reichlich Stauraum, und die Details, nicht zuletzt bei Ausstattungsmerkmalen wie dem stilvollen, hinterleuchteten Bettkopfteil, wirken eine Klasse besser als beim ursprünglichen Flybridge-Modell.

Beeindruckenderweise gibt es hier zwei Badezimmer. Der Eigner hat direkten Zugang zu einem langen, an Steuerbord gelegenen Bad mit separater Dusche, und an Backbord ist zudem Platz für ein kürzeres, aber ebenso praktisches Tages-WC. Hinter diesen ist die Breite sinnvoll auf zwei Gästekabinen aufgeteilt. Backbord gibt es eine wirklich geräumige Zweibettkabine mit einer Einlage, so dass man sie in ein riesiges Doppelbett verwandeln kann. Sie verfügt über einen sehr hohen Umkleebereich und viel Platz unter dem Salondeck, um im Bett aufrecht zu sitzen, sowie beeindruckende Stauräume und gute Lichtverhältnisse und Ausblicke durch tiefe Rumpffenster. Die Zweibettkabine an Steuerbord ist kürzer, bietet aber ebenfalls alles, was man sich wünscht – nicht nur zum Übernachten, sondern auch, um morgens bei einer Tasse Tee ein wenig zu verweilen.



Das Bad an Backbord verfügt über eine separate Dusche und viel Tageslicht

Die große, helle Eignerkabine im Bug ist in puncto Stil und Ausstattung eine Klasse für sich



Einfaches Fahren

Wie beim Flybridge-Modell sind hier drei 300-PS-Außenbordmotoren die einzige Option, aber man kann sich entweder für die Yamahas des Testboots oder die optionalen Mercurys entscheiden. So oder so, das, was wir hier sehen, ist dem 1295 Fly bemerkenswert ähnlich. So sehr, dass wir eigentlich keine deutlichen und offensichtlichen Geschwindigkeits-

Es ist zwar nicht schneller oder effizienter als das Fly-Modell, aber im Reisebetrieb um einige Dezibel leiser

oder Effizienzgewinne verzeichnen, und das ist ein wenig überraschend, obwohl wir mit sechs Besatzungsmitgliedern und relativ vollen Tanks etwas schwerer beladen sind. Nichtsdestotrotz ist die allgemeine Leistung in der Tat sehr stark. Von der soliden Kursstabilität über den flachen Übergang in den 16-Knoten-Gleitmodus bei niedriger Geschwindig-

keit bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von rund 37 Knoten fühlt sich alles äußerst gut abgestimmt an.

Es gibt eine gute Stabilität, Bodenhaftung und Geschwindigkeitserhaltung in der Kurve sowie eine ansprechende Dynamik beim Wiedererlangen der natürlichen Trimmung, wenn man das Ruder geradeaus stellt. Auch die Leistung im Crui-

sing von 20 bis 30 Knoten ist ordentlich, wo fünf bis sechs Liter pro Seemeile eine Reichweite von 160 bis 200 Meilen ermöglichen. Es ist zudem ein recht leises Boot – sogar etwas leiser als das Flybridge-Modell, mit Geräuschwerten von 70–75 dB bei Geschwindigkeiten von 20 bis 30 Knoten. Auch die Ergonomie überzeugt ...

Von der Kursstabilität über das Fahrverhalten bei niedrigen Geschwindigkeiten bis hin zum agilen Handling – dies ist ein sehr gut abgestimmtes Boot

Zwar muss der Steuerstand kompakt sein, um Platz für die große Backbord-Sitzgruppe und den Zugang zum Unterdeck zu schaffen, doch gibt es eine wirklich breite Seitentür für den Skipper und sehr schmale Pfosten für hervorragende Sicht, dazu Platz für zwei 12-Zoll-MFDs auf der Hauptebene des Armaturenbretts und einen hervorragenden Verstellbereich des verstellbaren Steuersitzes. Dieser Steuersitz lässt sich zudem drehen, sodass man den übrigen Gästen gegenüber sitzt, und obwohl wir es vorziehen würden, den Trimmklappenschalter anders zu platzieren, damit man nicht über den Gashebel hinausgreifen muss, um ihn zu erreichen, ist dies ein so positives Steuererlebnis, wie man es sich von einem großvolumigen, außenbordantriebenen Familienkreuzer mit sechs Kojen nur wünschen kann.

Fazit

Anscheinend werden zwei Drittel der kleineren Merry Fisher 1095 als Coupé-Modelle statt als Flybridge-Modelle verkauft, und Jeanneau rechnet mit einer ähnlich hohen Nachfrage nach diesem neuen Flaggschiff-Coupé. Schließlich fühlt es sich, genau wie das Flybridge-Modell, dank seiner Dreifach-Außenbordmotorisierung, der absenkbaren Reling, der flexiblen Einrichtung und der Heckküche mit Außenbar sehr nach einem Boot an, das den modernen Ansprüchen gerecht wird.

Die Tatsache, dass es über eine so herausragende Bugloungue verfügt, mildert das Bedauern über das fehlende Flybridge-Deck bei Weitem, und auch die Tatsache, dass es diese Merkmale durch einen großen, hellen Innenraum und eine wirklich beeindruckende Sechskojen-Unterkunft ergänzt, einschließlich einer Eignerkabine mit eigenem Bad, ist kaum zu übersehen. Kombiniert man dies mit einer ganzen Reihe sehr kleiner, aber bedeutender Verbesserungen im Detail und einer Preisersparnis gegenüber der Flybridge-Variante, die leicht über dem Branchendurchschnitt liegt, erhält man einen Coupé-Cruiser, der in jeder Hinsicht Sinn macht. *bootswelt 3/2026*

TOP-KLASSE
Trotz des schmalen Armaturenbretts ist Platz für zwei 12-Zoll-Plotter

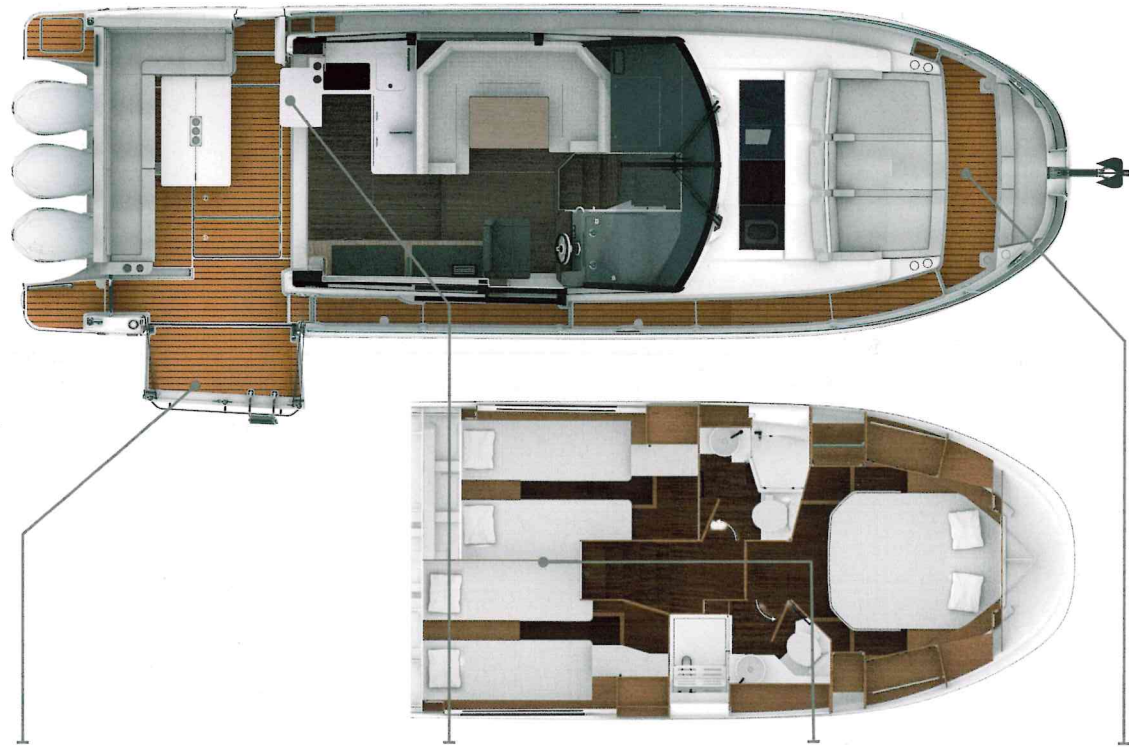


FENSTERRAHMEN
Schlanke Fensterrahmen sorgen für eine hervorragende Aussicht vom Steuerstand aus

RUDERBLÄTTER
Eine Verlegung der Hebel weiter nach achtern würde die Ergonomie am Steuerstand verbessern

Kontakt www.jeanneau.com

Technische Daten

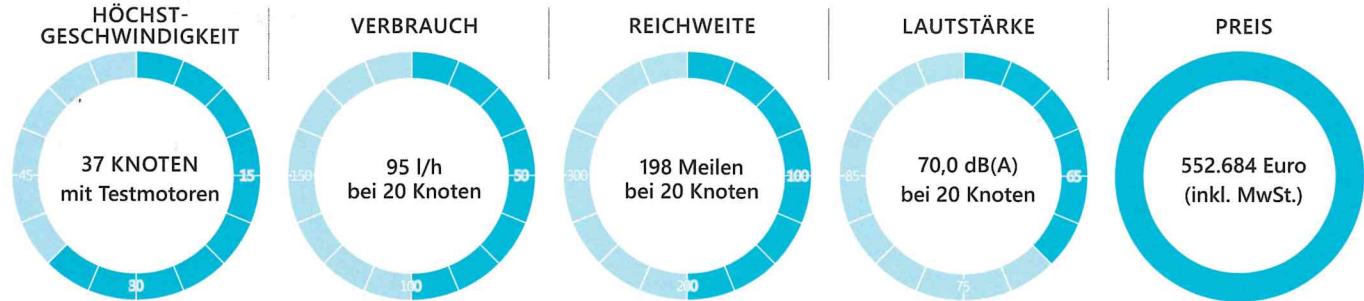


COCKPIT-AUFBAU
Eine Terrasse und eine verschiebbare Sitzbank tragen dazu bei, das kleine Cockpit auszugleichen

HECK-BAR
Die Heckküche erstreckt sich über die Schwelle hinweg und verfügt über eine kompakte Bar

GÄSTEKABINEN
Zwei umwandelbare Zweibettkabinen teilen sich die gesamte Breite

PRAKTISCHES SOFA
Es lässt sich leicht verschieben, selbst wenn die Sechsen-Personen-Sitzgruppe voll besetzt ist



Daten
LÜA: 40 Fuss
BREITE: 3,80 Meter
TIEFGANG: 0,76 Meter
VERDRÄNGUNG: 8.181 Kg plus Maschinen
TANK: 1.174 Liter
MOTOREN: Triple Yamaha F300 4.2L V6 Außenborder
CE: B10-C12

KOSTEN & OPTIONEN
Grundpreis 520.030 Euro inklusive MwSt.
Das Testboot enthielt diese Zusatzausstattung:
Cockpit-Sonnensegel: 2.904 Euro
Cockpit-Persenning: 3.665 Euro
Dachgepäckträger: 952 Euro
Aufgerüstetes Elektronikpaket: 9.235 Euro
Bugstrahlruder: 3.879 Euro
Dieselheizung: 12.019 Euro

LEISTUNG
Testmotoren: Drei Yamaha F300 4,2-Liter-V6-Außenbordmotoren

	2,000	2,500	3,000	3,500	ECO 4,000	4,500	FAST 5,000	5,500	MAX 5,900
UPM	8.5	10.0	11.1	14.9	22.0	27.5	31.2	33.8	37.0
Geschwindigkeit	36.5	53.0	67.5	83.5	115	153	197	266	307
Liter pro Stunde	4.29	5.30	6.08	5.60	5.23	5.56	6.31	7.87	8.30
Liter pro Meile	219	177	154	168	180	169	149	119	113

Die berechneten Werte basieren auf Echtzeitmessungen; Ihre Werte können erheblich davon abweichen. Die Werte berücksichtigen eine Reserve von 20 Prozent. Getestet mit 100 Prozent Treibstoff, 60 Prozent Wasser, sechs Besatzungsmitgliedern und Sicherheitsausrüstung. 24 Grad Lufttemperatur, 30 Zentimeter hohe Wellen bei der Probefahrt.