



Hoch hinaus

Wer hat nicht schon mal davon geträumt, mit seiner Yacht trockenzufallen. Die neue Feeling 39 ist die derzeit eleganteste Möglichkeit, diesen Traum zu realisieren. Außerdem überzeugt sie mit überdurchschnittlichen Segeleigenschaften Text: Michael Bohmann

What a Feeling: 78 Grad, dann sogar 75, 76 und schließlich noch zweimal an die 80 Grad messen wir am Kompass – unser Testboot läuft also eine Höhe von unter 40 Grad und

dabei noch mühelose 5,6 bis 5,8 Knoten! Das sind hervorragende Werte, die an die Leistungen eines sogenannten „Performance-Cruisers“ locker herankommen. Zumal wir es mit reichlich ruppigem, durchei-

lander laufendem Seegang und kurzen Wellen von etwa einem Meter Höhe zu tun haben.

Dabei ist unsere brandneue Feeling 39 als reine Fahrt-yacht konzipiert worden: Einfach zu bedienen, ohne Ach-

terstagspanner, mit Traveller auf dem Kajütdach, breiten, bequemen Cockpitbänken zum Sonnen, hohem Süll, an das man sich bequem lehnen kann und das neben dem Niedergang optimalen Schutz gegen raue



Im ruppigen Seegang: Der scharfe Steven der Feeling 39 setzt weich mit geringem Fahrtverlust ein



Feeling 39



- **Testrevier:** Atlantik
- **Testbedingungen:** 3 bis 4 Beaufort, böig ruppiger Seegang, Wellen bis ein Meter Höhe
- **Das Konzept:** Fahrtenyacht
- **Der Preis:** ab 172.000 Euro

Wetterbedingungen bietet. Außerdem ist unser Testboot nur mit der einfachen Standard-Besegelung im Parallelschnitt ausgerüstet: einer Rollgenau von 46 und einem Lattengroß von 35 Quadratmetern, Segelflächen, wie sie auf Fahrtenyachten dieser Größe (Länge über alles: 11,70 Meter) heute üblich sind. Aber woher bringt die Feeling nun diese hervorragenden Segelleistungen?

Neben den gelungenen Rumpflinien, dem glatten Wasserablauf am Heck und der ausgewogenen Stabilität hat hierauf sicherlich die besondere Konstruktion des Schwenkkiels („Aerfoil Feeling Lift Keel“) den größten Einfluss. Mit seiner 2,20 Meter langen Anschnittkante und der feinen Profilierung bietet er zusammen mit den beiden ebenfalls sorgfältig profilierten Ruderblättern idea-

len Widerstand gegen Abdrift. Weitere Vorteile des Schwenkkiels: Mit dem minimalen Tiefgang von 70 Zentimetern ist das Segeln in landschaftlich besonders reizvollen Flachwassergebieten oder Anker in Strandnähe unter optimalem Landschutz möglich. Für das sichere Trockenfallen sorgen die breite Auflagefläche des Rumpfbalastes und die beiden seitlichen, ebenfalls profilierten

Stützen. Diese stumpfen Flossen verbessern zudem die Kursstabilität auf Raumschotkursen und gleichen damit den Nachteil „normaler“ Schwenkkieler aus. Allerdings haben Schwenkkieler einen Nachteil: Sie sind durch die fehlende tiefe Ballastbombe schwerer, da das Gewicht im Wesentlichen in der Bodenplatte enthalten ist. Die Feeling 39 bringt im Vergleich zu ihrer Version mit





Der Schwenkkiel mit seiner breiten Ballastplatte und den beiden seitlichen, profilierten Stützen erlaubt problemloses Trockenfallen. Der Tiefgang lässt sich von 2,20 Meter auf 70 Zentimeter verringern

Finnkiel 725 Kilogramm mehr auf die Waage. Die höhere Verdrängung hat aber auf ihre Segeleigenschaften offensichtlich keinen Einfluss:

Hoch am Wind mit Top-Speed

6,5 Knoten zeigt das GPS, während wir das Boot mit halbem Wind weiter auf den Atlantik vor der bretonischen Küste Frankreichs hinaussteuern. Es weht eine frische Brise mit stark böigen drei bis vier Beaufort. Das Boot setzt dabei angenehm weich in den durcheinander laufenden Seegang ein. Der erste Eindruck: Für eine Fahrtenyacht liegt die Feeling etwas zu „lebendig“ am Ruder, es fehlt an Kursstabilität. Doch nachdem wir den Traveller weiter nach Luv geholt und dadurch mehr Druck am Ruder haben, ist sie mühelos auf Kurs zu halten. Mit dieser Windstärke schiebt das Boot eine Lage, die schnell etwa 20 Grad erreicht, aber während des Durchgangs von Drückern dann so bleibt. Auf Grund ihres höher sitzenden Ballastes ist diese anfangs „weiche“ Stabilität typisch für Schwenkkieler. Danach wirkt, bedingt durch

die große Breite (über vier Meter), die Formstabilität. Grundsätzlich gilt jedoch, dass ein solches Boot früher gereift werden sollte, zumal ein Masttrimm nicht vorgesehen ist.

Der Rudergänger sitzt auf der breiten Cockpitbank sehr bequem, hat aber durch den hohen Aufbau eine nur sehr begrenzte Sicht voraus – ein Nachteil, der durch den optimalen Schutz in Kauf genommen werden kann. Aber dann sollte man von der hohen Kante aus bequem steuern können. Dies ist aber auf der Feeling nicht möglich, da das Ruderrad zu klein ist. Dieses Manko ließe sich jedoch beheben, da das Ruderrad noch gut 20 Zentimeter Bodenfreiheit hat. Weiter vermissen wir Fußrasten und vom Cockpit aus verstellbare Holepunkte – Beschläge, die zum Standard jeder Fahrtenyacht gehören sollten.

Positiv: Trotz der Doppelruderanlage ist das Feedback am Ruder sehr gut, und durch die sehr direkte Übertragung steuert sich die Feeling beinahe so sensibel wie mit einer Pinne. Entsprechend schnell und mit nur wenig Fahrtverlust geschehen die Wenden, da der scharfe Steven dem harten, kurzen

VORBILDLICH



- + Höhe am Wind
- + Geschwindigkeitspotenzial
- + Manöviereigenschaften, Hafenmanöver
- + Seeverhalten
- + Stand der Standardsegel
- + Schwenkkiel: Form, Mechanik, Funktion
- + sicheres Trockenfallen
- + bequeme, lange Cockpitbänke, hohes Süll zum Anlehnen
- + einfacher Zugang zur Mechanik des Schwenkkiels
- + Lackfinish
- + Zugang Maschine und zu allen wartungsintensiven Aggregaten
- + Haltemöglichkeiten an und unter Deck
- + Gestaltung der Eignerkajüte
- + Ölzeugspind am Niedergang

VERBESSERUNGSWÜRDIG



- begrenzte Sicht voraus
- Ruder von der hohen Kante nicht erreichbar
- ungeschützte Kabeldurchlässe am Mastfuß
- wenig zu öffnende Fenster, keine Belüftung in den Schränken

Seegang wenig Widerstand entgegengesetzt. Weitere Fahrtmessungen: Bei 60 Grad am Wind macht die Feeling sechs Knoten, bei halben Wind 6,5 und raumschots bei 130 Grad noch 5,5 Knoten.

Wir bergen die Segel – wobei es immer wieder begeistert, wie glatt und faltenlos das durchgelattete Großsegel sich von selbst in den Lazybag staut. Unter Marschfahrt (2200 U/Min.) läuft die Feeling 6,2, bei voll voraus erreicht sie 7,5 Knoten. Dabei brummt der Volvo etwas ruppig und könnte besser gedämmt sein: 76 dBA im Salon sind etwas zu laut. Die weiteren Werte: Im Cockpit messen wir 71, im Vorschiff 66 und in den

Achterkajüten 77 dBA. Die Hafenmanöver und das Anlegen rückwärts lassen sich wie erwartet mühelos durchführen. Das Boot reagiert bereits bei geringster Fahrt durchs Wasser auf das Ruder, besonders mit Fahrt über den Achtersteven.

Glänzendes Finish in Kirsche: makelloser Holz ausbau

Erster Eindruck unter Deck: das makellose Hochglanzfinish des hellen, honigfarbenen Holzes in amerikanischer Kirsche. Die Lackierung ist so perfekt, dass alle Flächen wie mit einer Glasschicht überzogen scheinen. Mit den großen Seitenfenstern und Panoramaschei-



Die Längspantry bietet genügend Halt. Unter der Sitzbank davor befindet sich die Leinenführung des Schwenkkiels



Das 2,20 Meter lange Salonsofa lässt sich auch als bequeme Seeboje umrüsten. Davor: die Ablage des Weinschranks

GEMESSEN UND GETESTET



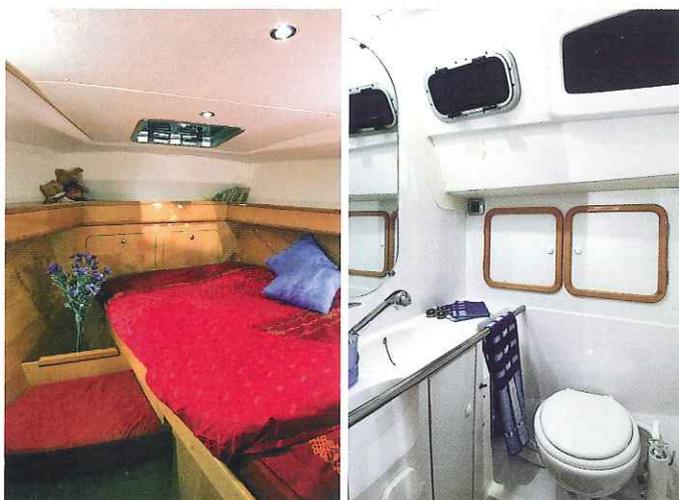
Motor: Volvo Penta 40 PS, 29 Kw, Welle, mit 3-flügeligem Festpropeller
Trinkwasser: 480 l
Grundpreis: ab 172.000 Euro

Geschwindigkeit (bei ca. 12-14 Kn Wind, böig, mit Groß und Genua)
40 Grad am Wind 5,8 kn
Halbwind 6,5 kn
Raumschots 5,6 kn

Motormessungen
Marschfahrt (2.200 UpM) 6,2 kn
Vollkreis: Keine Angaben
Notstopp: Keine Angaben

Design: Philippe Briant
CE-Konstruktionsklasse: A
LüA: 11,70 m
LWL: 9,92 m
Büa: 4,02 m
Tiefgang: 0,70 / 2,20 m
Gewicht: 7.825 kg
Ballast: 3.590 kg
Rigg: 9/10
Groß: 34,80 m²
Genua: 46 m²
Kojenzahl: 6

Stehhöhen:
Salon 1,86 m
Vorschiff 1,81 m
Achterkajüte 1,95 m
Nasszelle 1,80 m
Kojen:
Vorschiff Länge 2,00 m, Fuß 1,00 m, Kopf 1,25 m
Achtern (3-Kab.-Version) Länge 2,00 m, Fuß 0,94 m, Kopf 1,25 m
Salonkoje Länge 2,25 m, Breite 0,42 m



Von links: Eigner kajüte mit außen umlaufenden Regalen, einer praktischen Ablage und einem Sitz neben der breiten Koje. Rechts: die geräumige Nasszelle neben dem Niedergang



Von links: Unter der Sitzbank des Salons befindet sich der Kasten des Schwenkkiels mit dem Kontrollfenster der Leinenführung. Der Motor ist von allen Seiten bequem zugänglich. Vor dem Traveller die Umlenkung der Leinen des Schwenkkiels zu den Winschen

ben wirkt der Innenraum außerordentlich hell und luftig. Sehr schön sind auch die seitlichen Bücherborde, mit Rumpffestern und Schapps daneben. Überall sind Haltemöglichkeiten, wie Handgriffe oder senkrechte Stangen vorhanden, so dass man sich auf See sicher bewegen kann. Das gilt auch für die Längspantry gegenüber der Sitzgruppe des Salons. Sie nimmt fast die gesamte Länge des Raumes ein und bietet sehr viel Ablege- und Arbeitsfläche. Durch den relativ schmalen Durchgang, der durch eine Sitzbank und einen Flaschenschapp begrenzt wird, hat der Koch in jeder Lage sicheren Halt. In dem Schapp darüber sind zweckmäßige Halterungen für das Geschirr vor-

handen und reichlich Stauraum in den Schränken darunter. Die beiden Spülbecken haben die richtige Tiefe, und die Kühlbox bietet großzügigen Raum für den Proviant einer Crew von sechs Personen. Um volle Stehhöhe auch im vorderen Bereich zu erhalten, wurde der Boden hier um rund 15 Zentimeter tiefergelegt. Das hat jedoch den Nachteil, dass hier die Bilge zu flach wird.

Im Bereich des Kartentisches und Waschrums dagegen ist so viel Tiefe vorhanden, dass direkt am Niedergang die Batterien und der Fäkalientank untergebracht werden konnten. Die Vorteile: Der Schwerpunkt kann günstig weiter nach unten verlagert werden und der Stauraum in der Nasszelle, der sonst

durch den Fäkalientank stark eingeschränkt wird, ist entsprechend größer. Unter der kleinen Sitzbank an Backbord des Tisches ist der Kasten für den Schwenkkiel untergebracht. Durch eine Scheibe aus Acryl lässt sich hier jederzeit die Leinenführung kontrollieren und – wenn nötig – warten. Daran ist ein praktisches Schapp für Flaschen montiert, denn schließlich ist die Feeling ein französisches Schiff...

Gut gefallen haben uns zwei weitere Einrichtungen: Der geräumige Ölzeugschrank direkt am Niedergang hinter dem Kartentisch und die Einrichtung der Eigernkajüte im Vorschiff. Neben der Doppelkoje befindet sich hier eine Ablage für beispielsweise Bücher, ein Sitz-

zum Umziehen und ein geräumiger Kleiderschrank. Zwei Rumpffenster und Decksluken sorgen für viel Luft und Licht. Auch die Achterkajüten mit drei zu öffnenden Fenstern bieten genügend Schrankraum und Platz zum Umkleiden. Von hier aus hat man weiteren Zugang zum Motor und achtern zur Ruderanlage.

Fazit

Die Feeling 39 ist durch ihren sehr wirkungsvollen, gut durchdachten und einfach zu bedienenden Schwenkkiel ideal zum Küstensegeln – vor allem in Tidengewässern oder Flachwasserregionen. Ihre Segeleigenschaften sind überdurchschnittlich, insbesondere ihre Fähigkeit, Höhe zu laufen. Die Bedienung ist einfach, wie auch das Manövrieren im Hafen. Die Ausführung und Aufteilung der Inneneinrichtung entspricht höchstem Standard. Kurz: eine rundum gelungene Fahrtenyacht, an der es nur sehr wenig auszusetzen gibt. What a Feeling!



Das Cockpit mit seinem hohen Süll und Aufbau bietet zwar viel Schutz, aber nur begrenzte Sicht voraus. Im Heck: der Stauraum für die Rettungsinsel

ADRESSEN

Werft: Groupe Alliaura Marine, Bd de L'île Vertime, BP 80231, 85106 Les Sables d'Olonne Cedex, Frankreich. Tel: 0033-251 21 05 38 www.alliaura.com
Händler: Blue Yachting, 28717 Bremen, Tel.0421/6398754, www.blue-yachting.de