

CHAMPAGNER- Feeling

segeln
TEST

Nach schweren Zeiten und Produktionsstopp meldet sich **Feeling** zurück. Mit bewährter Modell-Reihe, vielen neuen Ideen und einer - im wahrsten Sinne des Wortes - glänzenden Vorstellung ihrer 44er



Hochseetauglich,
komfortabel, sicher:
Die neue Feeling 44

Text und Fotos:
Silke Springer

Gold ist ein absolutes No-Go als Bootsfarbe, dachte ich, bis an einem klaren Apriltag eine Feeling 44 an mir vorbei segelte, auf deren goldglänzendem Rumpf sich die

Sonne spiegelte. Zeitgleich lernte ich, dass nicht alles, was glänzt, auch wirklich Gold ist. Die Farbe nennt sich Champagner. Um den Gute-Laune-Effekt, den der Genuss hervorruft, noch zu steigern, hat die Werft eine Perlenkette weißer Ringe auf den Bug geklebt. Kommt die Sonne von der Seite und ist die See bewegt, vereinen sich die vermeintlichen

Blubber-Blasen mit den Lichtreflektionen zu einer chaotisch-prickelnden Bugwelle, die bis nach achtern wandert. Dank formvollendeter Perlen-Choreografie gelingen stimmungsvolle Segelfotos. Perfekt ist der Testtag aber vor allem, weil die Jungfernfahrt der 44 Fuß großen Schwertyacht überhaupt stattfindet. Bis wenige Tage vor dem

Termin stand noch nicht fest, ob das Schiff rechtzeitig einsatzbereit sein würde. Knackpunkt war das neuartige Rigg mit offenem Park-Avenue-Rollbaum und maßgeschneiderter Garderobe.

Neustart

Morgens um halb zehn geht's los. Die Marina Olona, in der wir starten, liegt im Zentrum

von Les Sables d'Olonne, hier werden Feelings gebaut und ausgeliefert. Einige Jahre war es still um die Werft. Wie viele andere Yachthersteller hatte sie unter den Folgen der Wirtschaftskrise zu leiden, bis hin zur Produktionseinstellung. Im vergangenen Jahr tat sie sich jedoch mit dem renommierten Multihullhersteller Privilege zusammen und

produziert seither wieder fleißig Schiffe. Bei Privilege Marine, wie die neu gegründete Firma heißt, teilt man sich riesige Hallen und Belegschaft. Für die Feelings werden zwar noch die alten Formen genutzt, doch Verarbeitungsmethoden, Materialien und Detaillösungen sind auf den neuesten Stand gebracht. Hilfe bei der Umsetzung des

umfassenden Relaunchs hat man sich bei Alessandro Di Benedetto geholt. Der 44jährige italienisch-französische Extremsegler und studierte Geologe ist Experte in Fragen Sicherheit und Langfahrtausrüstung. In jungen Jahren segelte er einhand mit einem Hobie 16 über den Atlantik und zweimal über den Pazifik. 2010 folgte er der

TEST DATEN

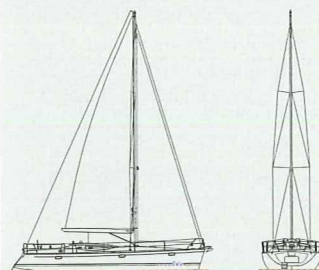
Testrevier:
Französische Atlantikküste vor Les Sables d'Olonne
Testbedingungen:
Zwei bis drei Beaufort, leichte Dünung
Konzept:
Langfahrtschiff mit Schwert und zwei Ruderblättern
Preis: ab 339.150 Euro inkl. Standardsegel

Vendée Globe und umrundete mit einem modifizierten 6,50 Mini nonstop die Welt, inklusive Mastbruch und Aufbau eines Notriggs. 2014 schließlich startete er bei der Route du Rhum und wurde sechster.

Alessandro Einfluss

Basierend auf den bewährten Rumpf- und Deckslinien, die Schiffskonstrukteur Alain Mortain bereits 2001 zeichnete, ist unter Alessandro Di Benedettos Beratung ein modernes 44 Fuß-Langfahrtschiff entstanden, das seine Handschrift trägt. Am Grundkonzept wurde allerdings nicht gerüttelt. Schwerpunkte sind nach wie vor: Hochseetauglichkeit, wohnliche Einrichtung, variabler Tiefgang mit Möglichkeit zum aufrechten Trockenfallen, leichte Handhabung durch eine kleine Crew und safety first. Dieses Thema liegt dem Werft-Berater besonders am Herzen. Das merke ich, sobald ich den ersten Schritt an Bord setze. Statt der obligatorischen 60 Zentimeter ist der Seezaun 75 Zentimeter hoch und mit einem dritten Zug ausgestattet. Im Cockpit sehe ich ebenfalls viele sicherheitsrelevante Neuerungen, wie die manuelle Bilgepumpe von Whale, die ergonomisch geformten Griffe in der Sprayhood, das klappbare Steuerrad, das die Passage nach vorn freigibt, oder die versenkbaren Klampen, die ein Stolpern verhindern sollen. Die Liste ist lang, sie führt über Luken, die

TECHNISCHE DATEN



Konstrukteur Alain Mortain /
Yannis Mavrikios

Lüa 13,75 m
Rumpflänge 13,40 m
LWL 11,90 m
Breite 4,25 m
Tiefgang Schwert 0,70 - 2,60 m
Festkiel 2,20 m

Verdrängung

Schwert-Yacht 10,1 t
Festkiel-Version 8,5 t

Ballastgewicht

Schwert-Yacht 3,1 t
Festkiel-Version 2,4 t
Wassertank 500 l
Treibstofftank 200 l
Motor Volvo, 55 PS
Groß 41 m²
Genua 53 m²
CE-Zertifikat A

Stehhöhen

Ankleide Vorschiff 1,90 m
Bad Vorschiff 1,80 m
Salon 1,84 m
Pantry 2,00 m
Bad achtern 1,90 m
Duschkabine 1,82 m
Ankleide achtern 1,80 m

Kojenmaße

Vorschiff Fuß 0,85 m
Kopf 1,35 m
Länge 1,95 m
Achtern Fuß 1,05 m
Kopf 1,35 m
Länge 1,95 m
Salonbänke 0,60 x 2,00 m

Adressen

Werft: www.feeling-lines.com

Händlernachweis:

Norden: Q-Nautique,
www.feelingyachten.de
Süden: Trend Travel und Yachting;
www.trend-travel-yachting.com

DECKSLAYOUT

Altbewährtes verbessert

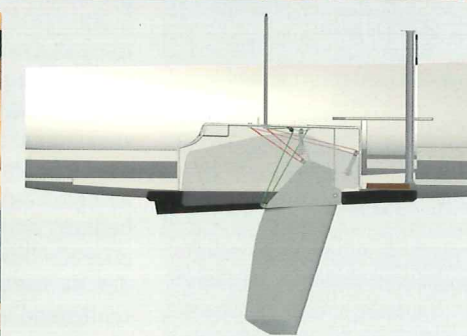


- 1. Steuerstand:** Zentrale Steuer-säule mit einklappbarem Ruder für mehr Platz im Cockpit
- 2. Badeplattform:** Die Badeplattform liegt tief, kann über eine Stufe aber gut erreicht werden. Die Badeleiter ist fest installiert
- 3. Traveller:** Die Schiene sitzt vor dem Niedergang. Der Steuermann muss auf Autopilot schalten, will er ihn bedienen
- 4. Winschen:** Ausreichend dimensioniert und alle elektrisch



UNTER DECK

Der zentrale Pantryblock prägt den Look des Salons



- 1. Salon:** Den Salon dominiert die Kücheninsel mit Spüle, die an den Salontisch anschließt, sodass der Raum zweigeteilt wird. Die Aufteilung mit zwei Salonbänken ist hingegen klassisch gehalten
- 2. Vorschiff:** Der Ankerkasten grenzt die klassische V-Koje ein, sodass sie auch am Fußende noch eine angenehme Breite aufweist
- 3. Kartentisch:** Der Navigator sitzt in Fahrtrichtung an einem ausreichend großen Tisch
- 4. Nasszelle:** Viel Kunststoff für mehr Hygiene
- 5. Kielkasten:** Das Schwert ist in einem Kasten im Salontisch versteckt

DIE TESTDATEN

Wichtige
Ergebnisse

Segeltragezahl: 4,5



Yachten mit hohen Segeltragezahlen können auf Grund ihres hohen

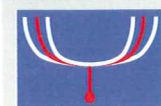
Krümmungswiderstands mit höheren Geschwindigkeiten länger ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser Racer erreichen den Wert von 5 und mehr.

$$\sqrt[3]{\text{Segelfl. } 94 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 10,1 \text{ t}}} = 4,5$$

Ballastanteil: 31 %

Mit einem Ballastanteil von 31 % liegt die Feeling 44 im mittleren Bereich. Einen Ballastanteil von 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Stabilität nicht unterschreiten.

Längen-Breitenverhältnis: 3,2 : 1



Ein Längen-Breitenverhältnis von 3,2 : 1 spricht für eine ausgewogene Fahrtenyacht. Reine Racer können das Verhältnis 2,2 : 1 erreichen. Zusammen mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunktes hat dieser Wert starken Einfluss auf die Segeleigenschaften.

Rumpfgeschwindigkeit: 8,3 kn

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 7,2 kn, Windgeschwindigkeit: 12 kn, Lage: 10° bei Halbwindkurs

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 11,90 \text{ m}} = 8,3 \text{ kn}$$

nach achtern statt nach vorn öffnen, damit bei Seeschlag nicht so schnell Wasser eindringt, bis hin zur neuen Heckpartie mit fester Badeplattform und Heckklappe, hinter der die Rettungsinsel gestaut werden kann. Im Notfall braucht man das schwere Teil nur aus dem Fach herauszuziehen, anstatt es übers Deck zu wuchten.

Im Innenraum fallen die Verbesserungen erst bei näherem Hinschauen auf. Das vordere Schott beispielsweise wurde deutlich verstärkt, die Kabinentür anders herum aufgehängt. Dadurch, dass sie nach vorn öffnet, bildet sich eine Art Kollisionsschott. Sollte nach einer Bughavarie Wasser ins Schiff eindringen, wird die Tür in ihren Rahmen gepresst.

Eine weitere, entscheidende Veränderung lässt sich nur anhand von Zeichnungen nachvollziehen (siehe Seite 85). Über ein ausgetüfteltes Zwei-Leinen-System – eine zum Heben, die andere zum Senken – kann das Schwert mit wenig Kraftaufwand und Strecke kontrolliert in die gewünschte Position gebracht werden. Durch ein Stützrohr laufen die Leinen nach oben und weiter auf die Fallwischen. Die leichte Bedienbarkeit hängt auch damit zusammen, dass das Schwert aus GFK gearbeitet ist und keinerlei Ballast enthält. Der befindet sich in einer massiven, eisernen Bodenplatte, die unter den Rumpf gebolzt wird. Anschließend werden die Bolzen überlaminiert.

Nichts zu hören

Während der 55 PS starke Volvo seinen Dienst tut und uns durch den langen Stadtkanal auf den Atlantik hinausträgt, schaue ich mich weiter unter Deck um und entdecke nette Gimmicks wie den im Navigationstisch verborgenen Monitor, die flexibel einsetzbare Arbeitsplatte in der Küche, die Bar im Pantryblock,

und viele Schubladen, die das Stauen vereinfachen. Das Gesamtbild des Interieurs ist geprägt durch gediegene Vollholz-Verarbeitung und aufwendiges Finish. Schrankrückseiten sind mit Holz ausgeschlagen, Deckenpaneele mit Alcantara bezogen, Belüftungsschlitze in Schränken und Stauräumen genauso selbstverständlich wie versiegelte Bodenbretterkanten. Seit jeher werden Feelings wertig gebaut und auf Kundenwünsche abgestimmt. Der Eigner unseres Testschiffs hat sich für ein Mobiliar aus Kirsche entschieden, für eine Dreikabinen-Lösung mit zwei Toilettenräumen und einem extra Duschbad, einen champagnerfarbenen Rumpf und ein außergewöhnliches Car-

bon-Rigg von Lorima. In dieser Form wurde es bislang nur einige wenige Male auf Fahrtenkatamaranen gestellt. Wirklich neu ist das horizontale Einrollen über eine Stange natürlich nicht, wohl aber in Kombination mit Kohlefaser, Elektroanlage und Park-Avenue-Profil. Diese offene Baumschale lässt dem Segel viel Platz, sich aufzudrehen.

Unter Segeln

Per Knopfdruck arbeitet sich das Großsegel nach oben und entfaltet schließlich ein gut stehendes, wenn auch verständlicherweise flaches Profil. Tatsächlich haben die Segelmacher von Incidences gute Arbeit geleistet. Dass maßgeschneiderte Segel auf Anhieb passen, ist nicht selbstverständlich, vor allem, wenn es sich um

»Um die gute Laune zu steigern, wurden prickelnde Perlen auf den Bug geklebt.«

innovative Schnitte handelt, die trotz Rollbarkeit noch Profil aufweisen sollen.

Nachdem das Groß richtig eingestellt ist und die Rollgenue ihre volle Segelfläche entfaltet hat, klettert die Logge auf über sieben Knoten hoch. Wir fahren 90 Grad zum Wind und freuen uns über die frische Brise,

die mittlerweile auf satte drei Beaufort angestiegen ist. Noch einmal begeben wir uns unter Deck, denn die Werft wirbt damit, dass Feelings besonders leise segeln, weil jedes einzelne Möbelteil und Schott anlamiert ist. Tatsächlich höre ich nichts. Kein Knarzen und kein Krächzen, nur das Rauschen des

Die Farbe wünschte sich der zukünftige Eigner

KOMMENTAR
segeln-Tester Silke Springer



Gute (Lang-) Fahrt!

Die Feeling 44 ist für Langfahrten konzipiert. Um möglichst viele Reviere erreichen zu können, wird sie in aller Regel mit einem Schwert ausgestattet; (eine Kielversion wird auch angeboten, aber nur sehr selten bestellt). Ihren Ballast fährt sie nicht in der Bilge, sondern unterm Rumpf, und zwar in Form einer untergebolzten Bodenplatte. Die dient in erster Linie der Stabilität, aber auch als Grundlage beim Trockenfallen. Bei der Auswahl der Ausrüstung wird verstärkt auf Sicherheit geachtet. Seit die Werft mit dem erfahrenen Hochseesegler Alessandro Di Benedetto zusammenarbeitet, mehr denn je. In puncto Einrichtung setzt man auf Bequemlichkeit und Langlebigkeit, sprich Qualität.

vorbeiströmenden Wassers.

Zurück an Oberdeck übernehmen wir der Reihe nach das mittig aufgestellte Steuer- rad. Erstaunlicherweise gibt es wenig zu regulieren. Die Feeling 44 ist sehr kursstabil, das zeigt sich später auch auf der Kreuz, wo wir bei 37 Grad gute 5,2 Knoten Fahrt erzielen. Weich sind ihre Schiffsbewegungen und moderat die Krängung. Weil der Traveller auf dem Kajütdach gefahren wird, läuft die Großschot auf die Steuerbord-Winch unter der Sprayhood. Allein an Deck muss der Skipper den Autopiloten bemühen, bevor er die Großschot verstellen kann, was nicht jedermanns Sache ist. Das Positive an der auf dem Kajütdach platzierten Schotwinch: Ohne Fußblock oder Traveller bleibt das Cockpit geräumig und sicher.

Egal, ob man beim Steuern steht oder auf der achteren Bank sitzt, die riesigen Fenster in der Sprayhood sorgen für einen freien Blick nach vorne und geben Raum zum Träumen – von einer langen Reise über den großen Teich?

Für unsere Testcrew wird leider nichts daraus. Wir müssen zurück nach Les Sables d'Olonne, wo der Tischler schon auf

uns wartet. Interessiert verfolgt er das Anlegemanöver. Wie bei allen Yachten mit zwei weit auseinander stehenden, kurzen Ruderblättern ist rückwärts einparken nicht ganz einfach, weil die Ruder nicht vernünftig angeströmt werden, aber bei der Feeling helfen ein paar beherzte Schübe mit dem Bugstrahlruder.

Kaum haben wir die Festmacher belegt, steigt der Handwerker auch schon an Bord. Ihm bleiben nur noch wenige Stunden, um letzte Schönheitskorrekturen vorzunehmen, bevor das Schiff übergeben wird und der Eigner die Champagnerkorken knallen lässt.

DAS FAZIT

Dank Schwert eignet sich diese Yacht auch sehr gut für Tidenreviere

PRO

- Segelt kursstabil und schnell
- Vermittelt sicheres Gefühl
- Innen offen und hell

CONTRA

- Stauraum zum Teil etwas versteckt
- Manövriert unter Motor gewöhnungsbedürftig