

Comeback des Monomaranans

Komfortabel, groß, manövrierfähig und flachwassertauglich: Mit ungewöhnlichen Yachten will Alliaura Marine aus Frankreich die Vorzüge von Monos und Kats ideal vereinen. Eine Annäherung



Erhöht. Auf dem ausladenden Rumpf thront ein wuchtiges Deckshaus

Es dürfte kaum eine Produktlinie geben, die mehr polarisiert. Hochborstig, dazu ein großer Aufbau, dann noch ein Targabügel und riesige Fenster im Deckshaus und im breiten Rumpf. Irgendwie komisch im Sinne von merkwürdig. Die französische Werft Alliaura, Hersteller der Hochseekatamarane namens Privilege und der Integralkielerreihe Feeling, passt Letztere den Ersteren an. Will sagen: Die Einrumpfer sollen von Errungenschaften aus dem Katlager profitieren.

Da reden wir in erster Linie vom Platz. Die neuen Feelings 55 und 52, wir haben beide gesegelt, zeichnen sich durch eine große Breite, wuchtige Hecks und riesige Cockpits aus. Pflichtwannen gibt es nicht; Duchten und Sülls sind ebenerdig auf das Deck gesetzt. Der große Aufbau mit riesigen Scheiben erinnert ebenfalls mehr an einen

Zweirumpfer. Dass in die größeren neuen Feelings sogar zwei Maschinen eingebaut werden, ist da nur konsequent.

Der Monomaran ist wieder da. Das Kunstwort stand mal für einen gänzlich anderen Typ, die Atoll von Dufour. Diese verfolgte jedoch ein abweichendes Konzept. Auf dem gescheiterten Schiff waren vor dem Cockpit in derselben Höhe auch Salon, Navigation und Pantry untergebracht; unter Deck ging es nur zum Schlafen. Eine Aufteilung, die Moody mit der mutigen 45 DS (Test in YACHT 8/08) konsequent und mit einer deutlich höheren Bauqualität durchaus erfolgreich wieder aufgenommen hat.

Alliaura geht mit der Feeling 55 und der 52 aber etwas andere Wege. Salon, Pantry und Navigation liegen weiter unten im Schiff, jedoch auf einem erhöhten Salonboden. Die angrenzenden Kabinen in Bug und Heck erreicht die Crew über weitere Stufen. Unter dem Salonboden liegt ein bekriechbarer Keller. Der schluckt neben Staugut en masse vor allem die Mechanik des Integralkieles. Dieser verleiht dem Mono eine weitere Eigenschaft des Kats: geringer Tiefgang und Trockenfallfähigkeit.

Variabler Tiefgang

Integral bedeutet, dass sich die Kielflosse mehr oder weniger rückstandslos in den Bootskörper einschwenken lässt. Bei der 52 und der 55 auf Knopfdruck und hydraulisch selbstverständlich, immerhin wiegt der Ballastträger sechs Tonnen. Er ist in einer großen Bodenplatte aus Blei und Stahl geführt, die in den Rumpf eingelassen ist und zwei Stummel zeigt, auf denen sich das Boot abstellen lässt. Eine Technik und Bauweise, die



Abgeschnitten. Die Feeling 52 entsteht in derselben Bauform wie die 55, es fehlt nur das längere Heck

sich seit Jahrzehnten auf Feeling-Yachten bewährt hat.

Der Tiefgang ist von satten 3,60 auf 1,30 Meter reduzierbar. Das System macht eine doppelte Ruderanlage nötig, weil sonst auch das Blatt variabel in seiner Länge ausgeführt sein müsste. Die beiden Blätter wiederum sind ohnehin nötig, da das breite Heck sonst das Boot aushebeln könnte; Kontrollverlust wäre die Folge. Zwei Blätter bedeuten zwei weit auseinanderliegende Koker – mit ▷



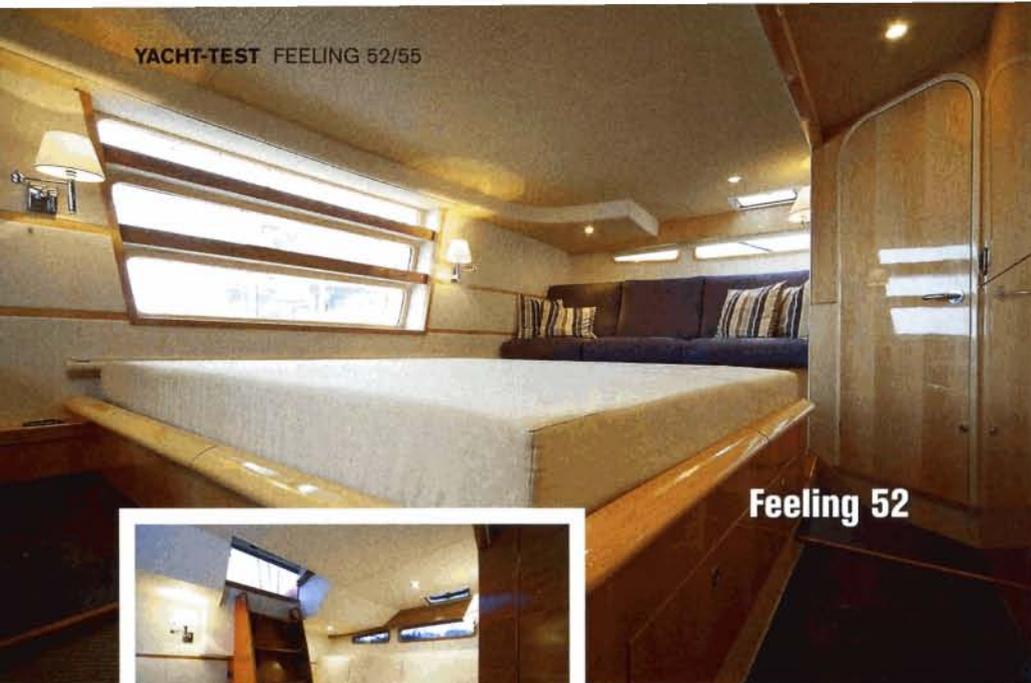
Feeling 52



Feeling 55



Geschlukt. Zwei Koker und die große Garage ermöglichen die einfache Aufnahme eines aufgepumpten Beibootes



Feeling 52

Die Boote unterscheiden Fall ist das **Platzangebot**

Segel gesetzt und ausgerollt, der Moment der Wahrheit naht: Wie segelt das Mono-Kat-Hochhaus? Es segelt durchaus. Bei 12 bis 15 Knoten Wind schafft die 52 mit der serienmäßigen Selbstwendefock und dem durchgelatteten Großsegel um die 5,5 Knoten am Wind, jedoch bei einem recht üppigen Wendewinkel von über 90 Grad. Der eh ungeliebte Kurs ist nicht die Paradeisziplin des Schiffs. Abgefallen auf 60 Grad, lassen sich mit dem optionalen Code Zero schon mal bis 8 Knoten erzielen, bei halbem Wind sind es noch 6,5.

Der Rudergänger geht seiner Arbeit aus gemütlichen, geschwungenen Sitzen nach, von denen aus er auch die Winschen auf dem Dach und die im Cockpit gut erreichen kann. Letztere stehen innen, wodurch es sich ergonomisch kurbeln lässt. Ein Schiff dieser Größe und Art wird jedoch jeder mit elektrischen Winschen ausstatten. Serienmäßig ist eine Fallenwinch bereits motorbetrieben. Die Großschot läuft, 1:4 untersetzt, auf einem robusten Targabügel, der das Cockpit überspannt. So ist die Leine aus dem Weg. Nebenbei lässt sich an dem Bügel ein Bimini einfach anbringen. Auf der Feeling 55 war sogar ein festes GFK-Dach vorgesehen, aber von dieser Lösung hat Alliaura wieder Abstand genommen.

Die Steuerung arbeitet hydraulisch. Das ist angesichts des weiten Abstands zwischen den Rädern und den Quadranten kaum anders möglich, nimmt aber Steuergefühl und Ruderdruck. Während des Tests hatte die Anlage zudem Luft gezogen, wodurch sich das System nicht abschließend beurteilen ließ. Jedoch erforderte auch die Feeling 55 viel Arbeit am Rad und bot kein Feedback.



Feeling 55

Ausgenutzt. Ohne Garage sind auf dem kleineren Schiff opulente Heckfenster möglich. Das größere hat dafür einen eigenen Niedergang in die Achterkabine

dem Vorteil, dass eine Heckgarage nicht unterteilt ist und so ein aufgepumptes Dingi aufnehmen kann. So der Fall auf der 55, wo das Beiboot hinter einer hydraulisch verschließbaren Klappe verschwindet, nicht aber auf der 52, obwohl die fast ein Schweserschiff ist.

Kurios: Das kleinere, 8300 Euro günstigere Boot entsteht in derselben Form, ist also genauso breit wie die 55. Nur die Garage fehlt. Dafür sind in der Achterkammer große Heckfenster möglich, die von der Koje aus einen willkommenen Panoramablick und eine helle Kabine gewährleisten.

Zwei Motoren

Wer auf das Boot zugeht und es erklommen hat, verspürt den Hochhauseffekt: Der Ästhet rümpft erst die Nase und freut sich dann über die schöne Aussicht. Und den vielen

Platz. Kattypisch sind die Räder achtern am Aufbau montiert und die Winschen für Fallen und Schoten ebenfalls in diesem Bereich untergebracht. Achtern davon der Cockpitisch mit vier Sitzplätzen, gegenüber eine Doppelliege. Hat doch was.

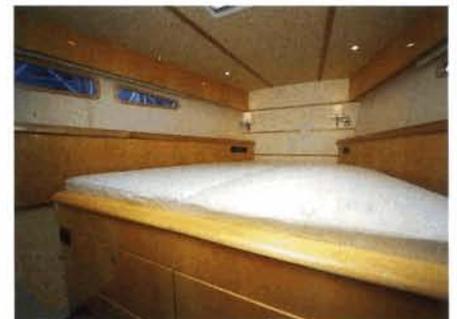
Beim Ablegen zeigen sich die Vorzüge doppelter Maschinen. Zwei Volvo D255 manövrieren das Schiff auf dem Teller. Es ist aber mehr Schub als mit einem Kat notwendig, wo die Antriebe weiter auseinander liegen und so mehr Hebelarm generieren. Zwei Maschinen bringen nebenbei den Vorteil des Backups. Unter Vollgas kommt die Feeling 52 auf 8,0 Knoten, in Marschfahrt sind es noch 6,5, und das bei geringer Geräuschkentwicklung. Auf Wunsch werden statt der Volvos auch zwei gleichstarke Yanmar-Aggregate eingebaut. Und wer mehr Dampf will, bekommt den gegen Aufpreis ebenfalls.



Durchflutet. Viel Licht, Rundumsicht und eine ominöse Liege im Deckshaus



Nachgedacht. Der Salontisch lässt sich absenken, so entsteht eine Seekoje



Hochgelegt. Die Bugkabine bietet eine große Koje, die erklettert werden muss

sich nur im Heckbereich. In jedem riesig, draußen wie drinnen



Identisch. Ein üppiges, auf Deck stehendes Cockpit mit Liegewiese und Rädern vorn haben beide Boote

So zeigen sich die beiden großen Feelings eher als Schiffe, die man dem Autopiloten überlässt, um den Komfort des ausladenden Cockpits zu genießen.

Volle Langfahrtauglichkeit

Platz ist ohnehin das uneingeschränkte Prä bei der Boote, auch unter Deck – sei es in der Pantry, die einen kleinen Tresen zum Salon hin bietet, in der langfahrtauglichen Navigation mit seetauglicher Hundekoje daneben, dem Salon mit dem großen Fußraum und einer bequemen, geschwungenen Liege. Rundumblick im Sitzen, Licht en masse durch Aufbauenster und Decks-luken und die edle Anmutung des handwerklich sauberen Ahorn-Ausbaus vermögen zu begeistern. Die Holzarbeiten sind gegen Aufpreis in Kirsche oder Walnuss erhältlich. Ebenso positiv anzumerken ist die eigentlich selbstverständliche Tatsache, dass robuste Handläufe an den Möbeln und unter der Decke dem großen Raum seinen Schrecken bei Wellengang nehmen.

Auch erfreulich ist die Achterkammer der 52 über die volle Rumpfbreite. Zwar bietet die 55 sogar einen eigenen Niedergang und damit direkten Zugang zum Heck, aber das kleinere Schiff überzeugt mit dem herrlichen Ausblick. Und einer rechteckigen, zwei Meter langen Inselkoje, die mit knapp 1,60 Meter Breite für jeden groß genug ausfallen dürfte. Ein eigenes Bad mit separater Dusche ist selbstverständlich, dort sind jedoch die Platzverhältnisse und die Stehhöhe mit 1,85 Meter knapp. Dafür gibt es achtern Schrankraum hoch drei. Staugut fin- ➤

**SIE SEGELN,
WIR KÜMMERN UNS UM DIE DETAILS**



Karibik | Mittelmeer | Südpazifik | Indischer Ozean | Nordamerika

Setzen Sie entspannt die Segel! Moorings kümmert sich um alles rund um Ihre Charter - von der Auswahl der passenden Yacht mit höchstem Qualitätsstandard bis zur Organisation Ihrer Anreise sowie der Verpflegung. Und Sie genießen einfach nur die Vorfreude auf Ihren Segelurlaub.

Vertrauen Sie auf unsere langjährige Erfahrung, wir garantieren Ihnen ein einzigartiges Segelerlebnis.

Tel: 06101-55791516
moorings@mooringsnet.de
www.moorings.de

Moorings
Weltweit Segelurlaub der Extraklasse

Besser Gut **SPRENGER** www.sprenger.de



TESTSIEGER YACHT / SEGELN

Darauf sind wir stolz.

- Produktion zu 100% in Deutschland
- leichtes Durchholen
- schnelles Fieren
- reibungsarmer Lauf

Sprenger fertigt mit den gleichen Ansprüchen und Qualitätsstandards auch Schotklemmen, Traveller und Pinnenausleger.



Herm. Sprenger GmbH
Metallwarenfabrik • Postfach 2453 • D-58634 Iserlohn • Germany

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 90 Grad)	5,5 kn
60 Grad Windeinfall	8,5 kn
90 Grad Windeinfall	6,5 kn
130 Grad	5,5 kn
180 Grad	5,0 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn
 Windgeschw.: 12–15 kn (4 Bft.),
 Wellenhöhe: 0,4 Meter

Potenzial

STZ ¹	4,1
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die geringe Segeltragezahl führt zu einer Schwäche bei weniger Wind

Kojenmaße

Vorschiff	2,00 x 1,61/1,54 m	
Mittelkabine	2,00 x 1,57 m	
Hundekoje	2,04 x 0,69/0,63 m	
Achtern	2,00 x 1,57 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

¹ Dimensionallose Zahl. Berechnung: $\frac{S}{V \cdot V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Alliaura
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	16,80 m
Wasserlinienlänge	15,62 m
Breite	5,20 m
Tiefgang/alternat.	2,20/1,30–3,60 m
Gewicht	20,0 t
Ballast/-anteil	6,0 t/30 %
Großsegel	71,0 m ²
SW-Fock	54,0 m ²
Maschine (Volvo)	2 x 39 kW/53 PS

Rumpf- und Decksbauweise Beides aus GFK-Sandwich mit Balsa- und PVC-Schaum-Kern im Infusionsverfahren unter Verwendung von Iso-Harzen

PREIS UND WERT (F 52)

Grundpreis ab Werft	743 750 Euro
Preis segelfertig ²	743 750 Euro
Komfortpreis ²	743 750 Euro
Garantie/gegen Osmose	2/10 Jahre
Werft	www.alliaura.com
Vertrieb	Blue Yachting, Bremen, Tel. 0421/639 87 54; www.blue-yachting.de

Yacht-BEWERTUNG

Beide große Feelings sind dezidierte Langfahrtsboote, die einer vierköpfigen Crew alle Annehmlichkeiten für das Leben an Bord bieten

Konstruktion und Konzept

- + Klare Ausrichtung
- + Mit Integriertkiel trockenfallfähig
- + Riesiges Cockpit
- + Manövrierbarkeit

Segelleistung und Trimm

- + Gelungenes Cockpittlayout
- + Gute Kontrolle durch Doppelruder
- Schwammige Hydraulik-Steuerung
- Leistungen am Wind

Wohnen und Ausbauqualität

- + Extrem viel Platz und Stauraum
- + Gelungener Deckssalon
- + Große Individualisierbarkeit

Ausrüstung und Technik

- + Reichhaltige Ausstattung
- + Hochwertige Komponenten
- + Hochwertige Bauweise



Wählbar. Das Integriertkiel-System kostet knapp 30 000 Euro extra

Der Preis ist hoch, das Schiff aber komplett ausgestattet. Selbst ein Generator ist dabei

det nochmals im Durchgang zum Salon Platz. Hier lässt sich auch der gut zugängliche und begehbare Motorraum bestaunen, der Platz für allerlei Installationen und Gerät bietet. Serienmäßig sind bereits ein Warmwasserboiler, zwei Ladegeräte, ein Generator (!) und zwei Batteriebanken à 400 Amperestunden für den 12- und den 24-Volt-Stromkreis installiert.

Erwähnenswert auch die großen Tanks: zweimal 300 Liter Frischwasser und zweimal 500 Liter Diesel stehen zur Verfügung. Vor

dem Mast findet sich an Steuerbord eine Mittelkammer mit Stockbetten, auch diese seetauglich. Gegenüber das zweite Bad mit separater Dusche. Und die Vorschiffskabine lässt gleichermaßen kaum Wünsche offen. Die Koje ist ebenfalls rund 1,60 Meter breit. Um dieses Maß zu erreichen, wurde sie hochgelegt: Fast 80 Zentimeter muss man klettern. Ins Bett fallen geht da nicht mehr, aber die Aufgabe ist zu bewältigen.

Weder die Feeling 52 noch die 55 werden sich zu Massenprodukten entwickeln; dage-

gen sprechen neben den Preisen (ab 743 750 Euro in der Festkielversion), auch wenn die angesichts der Qualität und der Ausstattung berechtigt sind, das polarisierende Konzept.

Mit der klaren und konsequent umgesetzten Ausrichtung auf Komfort, Platz, Langfahrtauglichkeit und Dauer-Bewohnbarkeit sowie der Option des Integriertkiels bieten beide Boote aber eine spannende Alternative zum Großserienmarkt für den modernen, auf Individualität bedachten Kunden, der die Extravaganz sucht. *Fridtjof Gunkel*

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test



Vorverlegt. Kat-typisch sitzen die Räder an der Achterkante des Kajütaufbaus



Gedoppelt. Im begehbaren Motorraum werkeln im Standard zwei Volvo-Pentacs



Versenkt. Die Rollanlage der Selbstwendefock ist in den Bug eingelassen