



Feeling 55

Dieser Langstreckencruiser mit Schwert und zwei Motoren, der es in punkto Wohnkomfort und Segelleistungen mit einem Kat aufnehmen kann, hat Yves Gaubert auf Anhieb gefallen.

Das neueste Modell der Schwertbootreihe aus dem Hause Alliaura Marine kommt mit einem ganz und gar neuartigen Konzept daher: Leitgedanke war der Wunsch, einen Einrümpfer zu schaffen, der ebenso viel Komfort und Wohnlichkeit wie ein Kat bietet – eine Herausforderung, die hier mit Erfolg gemeistert wurde.

Das aus Verbundwerkstoff gebaute Boot ist für seine 16,80 m Länge mit 5,20 m recht breit und kann dank seiner hohen Formstabilität ohne weiteres bis zu 15° in Schräglage vertragen. Sein modernes Rumpfdesign von Philippe Cabon ist

wie bei schnellen Konstruktionen üblich im Heckbereich recht flach, mit scharfem Bug und einer Aufkimmung, die bei Krängung für Kursstabilität sorgt. Der füllige Aufbau seinerseits sorgt für erstaunlich viel Wohnraum und gute Lichtverhältnisse im Salon, während das mit 2 t Ballast versehene, 3,60 m tiefe Schwert dem Boot die für das Amwindsegeln nötige Steifigkeit verleiht und dem Wind mehr entgegenzusetzen hat als in der Kurzkielversion. Bügel und Hardtop über dem Cockpit verleihen der Feeling 55 ein ungewöhnliches Profil, fügen sich aber harmonisch ins Gesamtbild.



YVES GAUBERT

„Dieses Boot,“ erläutert uns Jean-Yves Hassenlin, der bei Alliaura Marine für Probefahrten zuständig ist, „richtet sich an Kunden, die auf Katamarane und Raumwindsegeln stehen. Es ist eine alternative Lösung, die Komfort bringt und zugleich typische Merkmale eines Einrümpfers bewahrt.“ Ein Probeschlag vor Les Sables d'Olonne bot Gelegenheit, sich ein Bild von

Segelleistungen und Seetüchtigkeit der Feeling 55 zu machen. Nachdem wir die Pier hinter uns hatten, schoben uns die beiden 55 PS starken Motoren erstaunlich lautlos mit einer Höchstgeschwindigkeit von 9,5 kn durch die schwache Dünung aus westlicher Richtung.

Das Segelsetzen war das reinste Kinderspiel dank der elektrischen Winschen von Antal - 52ST für das im Nu hoch gezogene Großsegelfall, 48ST für die Schoten. Bei dem zunächst vorherrschenden Leichtwetter machten wir unter Groß und Arbeitsfock (auf Rollreff) auf einem Kurs von 40° zum 10 kn starken Wind 5 kn und auf einem Kurs von 80° zum 11,5 kn starken Wind 6,50 kn Fahrt. Unter Gennaker zeigte die Feeling 55 anschließend, was in ihr steckt: 8 kn auf einem Kurs von 55° zum nunmehr 12 kn starken Wind. Dabei krängte sie stabil auf ihrer Kimm liegend nur wenig, setzte weich ein, war angenehm zu steuern und ging dank Selbstwendefock spielend leicht über Stag. Auch sprach sie ungeachtet ihrer 20 t schnell und präzise auf jede Ruderbewegung an. Leider hatten wir keine Gelegenheit, sie bei etwas frischerer Brise auf die Probe zu stellen. Wertseitigen Angaben zufolge machte sie bei 25 kn Wind auf Amwindkurs mit Großsegel und Genua 8,3 bis 9,3 kn Fahrt, wobei die Probefahrer von Alliaura Marine feststellten, dass es besser war, ein Reff einzubinden. So konnten Krängung und benetzte Fläche bei den genannten Bedingungen reduziert werden, während die Geschwindigkeit nahezu unverändert blieb. Die beiden Steuerräder funktionieren unabhängig voneinander: Wenn das eine im Einsatz ist, wird das andere automatisch abgekoppelt. Der Autopilot von Lecomble & Schmitt ist per Hydraulikpumpe an die manuelle Doppelradsteuerung angeschlossen.

Beim Anlegen an den Steg waren die beiden Motoren in Verbindung mit dem gegen Aufpreis erhältlichen Bugstrahlruder, ein Max Prop VIP 150, behilflich. Von Motorkraft und Wind unterstützt meisterte die Feeling 55 das Einparken in den kaum mehr als bootslangen Liegeplatz trefflich im Krebsgang, also seitwärts.

In Zusammenarbeit mit Dièdre Design hat das Konstruktionsbüro Altrès Design einen in sich schlüssigen Entwurf ausgearbeitet, bei dem Ästhetik und Leistungen nicht auf dem Altar eines angenehmen Bordlebens geopfert wurden. Das nach achtern offene Mittelcockpit, das man mit Fug und Recht als Deckssalon bezeichnen kann, ist ein einladender Bereich mit breiter Sitzbank an StB und Überecksitzbank mit Tisch an BB. Davor bleibt reichlich Platz für den an der Rückseite des Aufbaus platzierten Doppelsteuerstand. Das auf Deck und im Cockpit verlegte Teak verleiht dem strahlend weißen Gesamtbild von Aufbau und Rumpf eine harmonisch-warme Note.

Das große Achterdeck mit Handbrause zum Erfrischen ist ideal zum Sonnenbaden. Unmittel-



Die Cockpit Aufteilung erinnert stark an die mancher Katamarane mit den Steuerrädern am Achterschott des Kajütaufbaus und den Winschen für Großsegelfall und -schot neben dem breiten Niedergang. Mit den auf hüfthohen Konsolen dahinter platzierten Winschen werden die Vorsegelschoten getrimmt. Den Abschluss bildet der Gästebereich (o.). In der heckbreiten Garage ist Raum für einen Schlauchboottender (u.).





Mit zwei Schlafkabinen (r. die vordere) und einer Zusatzkoje kommt die Werft den heutigen Bedürfnissen nach kleiner Segelcrew entgegen. Für mehr Tagesgäste ist im hellen Salon Platz genug (o.).

bar darunter liegt die Heckgarage. Zum Ein- und Ausfahren des dort verstauten Beiboots wird der Spiegel mit Hilfe von Hydraulikzylindern heruntergeklappt. Für den Ein- und Ausstieg hat das Achterdeck eine verdeckt eingebaute Passarelle, die entweder von Hand oder per Hydraulikzylinder (Option) ausgefahren wird.

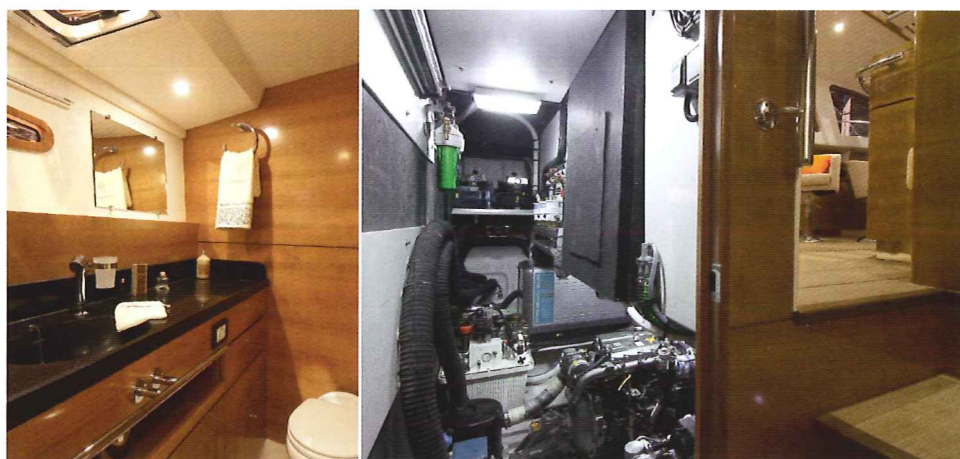
Um das Boot auch mit Kleincrew segeln zu können, laufen sämtliche Bedienleinen achtern an den Steuerständen zusammen. Zusätzlich erleichtert wird der Segeltrimm durch die elektrischen Winschen. Für das durchgelattete Groß gibt es ein Rollreff im Baum, für die Vorsegel werden zwei Optionen angeboten: entweder eine Selbstwendefock oder eine Rollreffgenua sowie zusätzlich ein Code Zero oder Gennaker, die ebenso wie der asymmetrische Spinnaker auf einem ausfahrbaren Klüverbaum angeschlagen werden. Die „Crashbox“ im Bug soll dafür sorgen, dass bei einem möglichen Zusammenstoß kein Wasser in das Innere eindringt. Das Niedergangsluk verschwindet im geöffneten Zustand in einer Aussparung - eine gute Lösung für die ewige Wohin-damit-Frage.

Der Salon überrascht den Besucher mit einer angenehm hellen Raumatmosphäre. Die großen



Fensterfronten mit Ocenair Stores lassen aber nicht nur jede Menge Tageslicht hinein, sie bieten darüber hinaus auch ein tolles 360° Panorama. Zur freundlichen Gesamtwirkung tragen auch die gebrochen weiße Aufbauverkleidung, die Möbel aus Kirsche und die Ahorn-Fußböden bei. Vor dem StB-seitigen Kartentisch gibt es eine bequeme Sitzbank für den Navigator, der alle Instrumente und die Schalttafel am StB-Schott neben sich hat. BB am Fuß des Niedergangs liegt die Pantry, die durch einen Bartresen mit dem Salon verbunden ist. Auf etwas beengtem Raum kann man sich hier optimal beim Kochen verweilen und auf die überkomplette Geräteausrüstung und die zahlreichen Stauräume zugreifen.

Der Esstisch in der Mitte der U-Sitzbank lässt sich durch einen Einsatz für eine Tischrunde von bis zu 8 Personen vergrößern. Die kommende Version der Feeling 55 soll einen Tisch bekommen, der in abgesenkter Position als Ausweichkoje genutzt werden kann. BB-seitig bieten zwei mit dem Boden verschraubte Drehsessel eine bequeme Sitzgelegenheit gegenüber dem Tisch. Das Folgemodell soll alternativ eine ebenfalls fest installierte Zweiersitzbank und einen mittigen Couchtisch haben. Für die Belüftung des recht großen Wohnraums sind bislang nur zwei kleine Luken vorhanden. Künftig sollen zusätzliche Fenster für mehr frische Luft sorgen.



Das Bad der Achterkabine bietet bis auf die etwas eng geratene Duschkabine ausreichend Platz (o.l.). Eine breite schallgedämmte Tür führt zum gut zugänglichen Maschinenraum mit allen Aggregaten (o.r.).

An der Navigation vorbei gelangt man über einen Gang mit Koje zur rumpfbreiten Achterkabine. Das große Doppelbett in der Mitte ist von beiden Seiten gut zugänglich, die etwas knappe Stehhöhe in diesem Bereich soll in der kommenden Version großzügiger ausfallen. An StB gibt es Stauraum in Form von Schubladen sowie einen Schminktisch mit Spiegel, an BB eine bequeme Sitzbank. Ein Aufgang führt von hier direkt auf das Achterdeck. Am Fußende des Bettes sind weitere Stauräume und ein Kleiderschrank vorhanden. Die Dusche im Bad ist etwas zu eng geraten – ein Manko, das man bei Alliaura Marine selbst festgestellt hat und durch eine geringfügige Nachbesserung beheben will.

Vor dem Salon führt ein Gang in die zweite

Kabine, die mit einem gleichgroßen Doppelbett auf einer großzügigen Grundfläche sowie einem separaten Bad aufwartet. Der Gang zwischen Salon und Achterkabine führt zu der breiten Zugangstür des Motorraums, der so bemessen ist, dass man gut an die beiden 55 PS starken Yanmar Saildrives bzw. den 75 PS- Volvo, den Mastervolt-Generator, die Hydraulik, die Entsalzungsanlage (90 l/Std.), die Klimaanlage mit Umkehrbetrieb, die Pumpen und den 60-l-Warmwasserspeicher herankommt.

Fazit: Die Feeling 55 ist nicht nur solide gebaut, schnell, komfortabel und unkompliziert in der Handhabung, sie ist mit Sicherheit derzeit auch einer der innovativsten Langstreckenkreuzer. **MY**

FEELING 55

LÜA 16,80 m	• Max-/Marschfahrt 9,5/8 kn	• Konstruktion Altrès Design/Philippe Cabon
LWL 15,62 m	• Segelfläche Groß 71 m², Selbstwendefock 54 m²; Genua 68 m², Code 0 100 m², Gennaker 120 m², Asymm. Spi 170 m² (alle Option)	• Design Dièdre Design/Alliaura Marine
Breite 5,20 m	• Frischwasser 600 l	• Werft Alliaura Marine, F-85106 Le Sables d'Olonne
Tiefgang 1,30 m bis 3,60 m, Ballastschwert	• Treibstoff 1.000 l	• Deutschland Vertrieb Blue Yachting, Tel. 0421 6398754, E-Mail: boote@blue-yachting.de, Internet: www.blue-yachting.de
Tiefgang 2,20 m Kiel	• Schwarzwasser 150 l	
Verdrängung 20 t leer, 24 t beladen	• Konzept Alliaura Marine	
Höhe ü. W 23,30 m	• Bauweise GFK/Sandwich (Infusion)	
Motorisierung Saildrive 2 x 55 PS Yanmar oder 1 x 75 PS Volvo Penta		

