



Raumschiff Surprise

Feeling 39 DI

Die Integralschwert-Version der Feeling 39 überrascht mit ordentlichen Segelleistungen, die man ihr angesichts des voluminösen Rumpfes und recht hohen Ballastanteils nicht unbedingt zutrauen würde. Ein flottes „Raumschiff“, das dank eines auf 70 Zentimeter reduzierbaren Tiefgangs kaum revierspezifische Grenzen kennt. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Julius Seyfarth).

Dorthin vorzudringen, wo noch nie zuvor ein Mensch gewesen ist“, lautet das bekannte Credo der Besatzung der „USS Enterprise“ in der mittlerweile seit Generationen erfolgreichen Science-Fiction-Kultfernsehserie „Star Trek“ – und ein ähnliches Motto dürfte auch bei der Konstruktion der Integralschwert-Version der Feeling 39 mit dem Kürzel „DI“ Pate gestanden haben. Zumal es sich dabei gleichsam um ein wahrhaftes „Raumschiff“ handelt, wenn auch in anderem Sinne. Die Werft im

französischen Les Sables d’Olonne, die seit dem Jahr 2000 zur Alliaura Marine Groupe gehört, hat es sich immerhin zum Ziel gesetzt, eine Art „Naturgesetz“ im Yachtbau zu überwinden: dass große Schiffe auf Küstentouren im Allgemeinen schnell an etwaige revierbedingten Grenzen stoßen.

Schließlich wird als eines der Hauptargumente gegen größere Yachten neben den vergleichsweise hohen (laufenden) Kosten stets auch deren eingeschränkte Manövrierfähigkeit gerade in Gezeiten- und Flachwas-

serrevieren angeführt. Die Feeling 39 kann derweil mit einem minimalen Tiefgang von gerade einmal 70 Zentimetern diesbezüglich tatsächlich noch in Bereiche vorstoßen, wo zumindest wohl nur wenige andere ausgewachsene Hochseeyachten bislang gewesen sind – zumal solche, die mit einem vergleichbaren Volumen und dementsprechend üppigem Lebensraum beziehungsweise Wohnkomfort aufwarten können. Solche Kombinationen kennt man ansonsten beinahe nur von Kreuzer-Katamaranen – ebenfalls keine ganz

aus der Luft gegriffene Assoziation: So hat die Werft für ihr jüngst präsentiertes Flaggschiff, die Feeling 55, eigens den Kunstbegriff des „Monomaran“ kreiert, der einer Mischung aus „Katamaran“ und „Monohull“ entstammt. Und tatsächlich erinnert die vor einem Jahr auf der Hamburger Bootsausstellung vorgestellte Yacht auf den ersten Blick eher an eine Vertreterin der „Multihull-Fraktion“, obgleich sie eben dennoch lediglich auf einem Rumpf schwimmt. Die Feeling 39 repräsentiert indes ein etwas gemäßigteres Konzept, das trotz ihres gleichsam beachtlichen Volumens bei ebenfalls sehr geringem Tiefgang immerhin noch unverkennbar als Einrümpfer daherkommt.

Eignerin Cornelia Malycha von der CC-CharterCompany in Hooksiel, die ihre Yacht freundlicherweise für den Test zur Verfügung gestellt hat, spricht daher auch spaßig eher von einer „aufgeblasenen Jolle“ – was durchaus liebevoll gemeint ist, schließlich gelten immerhin als vergleichsweise dynamische Segelboote, wie sie sogleich betont. Und tatsächlich hat das Konzept der Feeling 39 auch einiges mit den konstruktiven Eigenheiten einer Jolle gemein – wie zum Beispiel die auf eine hohe Formstabilität ausgelegte Rumpfform und natürlich die fehlende Kielbombe in der getesteten Integralschwert-Version.

Sehr großzügiges Cockpit und Deckslayout für einfaches Handling

„Monomaran“, „überdimensionierte Jolle“ – es fällt entsprechend schwer, die Feeling 39 in übliche Schubladen einzuordnen, und auch diese Kunstbegriffe taugen kaum als wirklich treffliche Charakterisierung. Die Yacht repräsentiert vielmehr ein ganz eigenständiges Bootskonzept, das in mehrfacher Hinsicht zu bestechen vermag.

Beim ersten Gang übers Deck fällt vor allem das extrem großräumige, rundherum geschlossene Cockpit auf – im Vergleich zum erwähnten „Monomaran“ stellt sich zwar noch kein ausgewachsenes Brückendeck-Feeling ein, man erhält aber dennoch den Eindruck, auf einer deutlich größeren

Yacht zu stehen. Hier dürften sich selbst größere Crews kaum in die Quere kommen. Das ausreichend große Rad ist aus jeder Position gut zu erreichen – die umlaufenden Sülls vermitteln guten Schutz gegen Wind und See. Eine größte Breite von stolzen 4,02 Metern und ein Längen-/Breitenverhältnis von 2,91/1 bestätigen den optischen Eindruck, der durch die ausladende Sprayhood (Aufpreis 2.086 Euro – alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) noch verstärkt wird. Der Teakbelag auf den Cockpitbänken und der gleichsam geräumigen Badeplattform sind Bestandteil der Grundausstattung.

Vor dem Cockpit erstreckt sich der ebenfalls recht voluminöse Aufbau mit seiner breiten Panorama-Fensterfront unmittelbar hinter dem Mast, die beinahe ein wenig an eine Deckssalonyacht erinnert. Mit Fenstern ist die Feeling 39 insgesamt reich gesegnet – auch an den Seiten finden sich jeweils großzügige Scheiben und Luks im Aufbau; hinzu kommen mehrere zu öffnende Skylights auf dem Vorschiff sowie diverse Cockpit- und Rumpffenster. Im Vorschiffsbereich läuft der Aufbau etwas flacher aus, so dass er unterstützt durch die geschwungene Linienführung nicht ganz so bullig wirkt, wie es die blanken Abmessungen erwarten lassen.

Am Ende des flacheren vorderen Aufbaus steht das recht einfach gehaltene Sparcraft-Rigg mit seinen zwei gepfeilten Salingspaaren (Einpunkt-Verstagung) sowie einem geteilten Achterstag (Hahnpot ohne Spanner) – das ganz auf „easy sailing“ ausgelegt scheint. Die Rollreffanlage am Vorstag ist Standard – die Genuaschoten laufen auf Zweigangwischen (ST46) auf den Cockpitsülls. Die Großschot wird standardmäßig auf eine Arbeitswisch auf dem Kajütdach umgelenkt, wobei auch der breite Traveller vor der Sprayhood zur Standardausstattung gehört. Reffleinen und Strecker münden gleichsam auf die beiden Arbeitswischen (ST32) neben dem Niedergang. Hinzu kommt eine serienmäßige Mastwisch. Die Beschlagsausstattung macht insgesamt einen ordentlichen Eindruck – das Deckslayout bietet bereits werftseitig eine ausreichende Grundausstattung zum genüsslichen Cruisen. Auf der Testyacht wurden für ein einfaches Handling zudem unter anderem noch Lazy-Jacks und -Bag, ein Baumkicker, eine Mastschiene mit „Batten-Cars“ sowie ein aus dem Cockpit bedienbares Reffsystem nachgerüstet (Paketpreis inklusive durchgelattetem Großsegel: 4.995 Euro). Auf Wunsch ist auch ein Rollgroßsegel mit Mast- oder Baumrollreffsystem erhältlich. Hinzu kommen als weitere Optionen ►



Trotz des voluminösen Rumpfes und des hochliegenden Ballasts kommt die Feeling 39 DI auch mit etwas rauerem Bedingungen selbst am Wind gut zurecht.

ein entfernbares Kutterstg (Pütting bereits werftseitig vorhanden) und eine Gennaker-Ausrüstung.

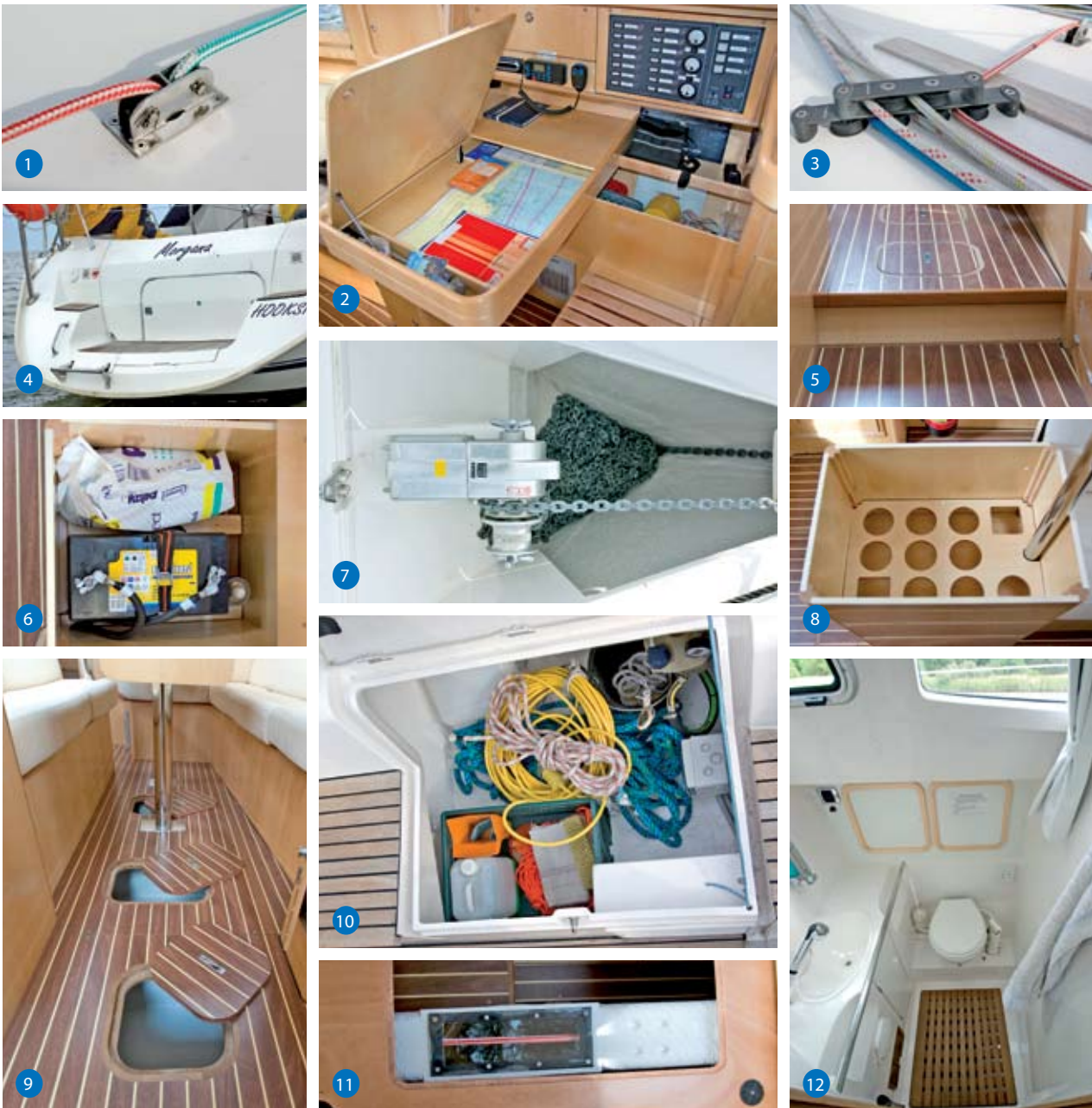
Zu den weiteren bemerkenswerten Details an Deck gehören die umlaufende Fußreling aus eloxiertem Aluminium, der große selbstlenzende Ankerkasten, der solide Stevenbeschlag aus Edelstahl, die versenkte Teleskop-Badeleiter am Heck, das geschlossene Rettungsinsel-Staufach im Bereich der Badeplattform, die

soliden Teak-Handläufe am Kajütdach und „last but not least“ die trotz zweier Achterkammern erstaunlich geräumigen Backskisten im Cockpit.

Flotter Vortrieb bei gutmütigem Steuerverhalten

Als wir am Testtag vor Hooksiel in die Jade einlaufen, herrscht zunächst

ein recht konstanter mäßiger Wind von etwa 12 bis 15 Knoten (4 Beaufort). Wir setzen dementsprechend Vollzeug – die Feeling 39 trägt gemäß Standardspezifikation ein 34,8 Quadratmeter messendes Großsegel und eine überlappende Genua mit einer Fläche von 46 Quadratmetern – und nehmen Kurs in Richtung offene Nordsee. Die Yacht braucht einen kleinen Moment, bis sie vollends anspricht, erinnert dann



Detailaufnahmen: 1. an Deck geführtes Schwertfall; 2. vollwertiger Navigationsbereich mit großem Kartentisch; 3. saubere Leinenumlenkung ins Cockpit; 4. Badeplattform mit Rettungsinselstaufach und versenkter Teleskop-Badeleiter; 5. Trittstufe für mehr Stehhöhe im Salon; 6. durchgehend gut zugängliche Installationen (hier Starterbatterie); 7. geräumiger Ankerkasten (standardmäßig mit elektrischem Spill); 8. viele praktische Staumöglichkeiten unter Deck; 9. reichlich Inspektionsluken im Bodenbereich; 10. Backskisten mit ordentlichem Platzangebot; 11. geschickt in die Salonbank integrierter Schwertkasten; 12. pflegeleichte Nasszelle aus separatem GFK-Formteil.

aber im Segelverhalten tatsächlich etwas an eine große Jolle – im Sinne eines durchaus dynamisch segelnden Bootes, das zudem ein recht unmittelbares Segelgefühl vermittelt. So läuft die Feeling selbst auf maximaler Höhe, die wir unter diesen Bedingungen bei etwa 46 Grad zum Wind festmachen, immer noch ordentliche 6,7 Knoten. Auf einem mehr „Tourensegler-üblichen“ Kurs von etwa 60 Grad zum Wind beträgt die Fahrt sogar 7,5 Knoten, womit die Yacht bereits nahezu ihre theoretische Rumpfgeschwindigkeit erreicht. Mit aufgeschrickten Schoten und günstiger Welle loggen wir bei etwa 75 Grad Windeinfallswinkel sogar 8,3 Knoten.

Auf den Punkt gebracht: Die anfängliche Befürchtung, dass ein derart breiter, flacher Rumpf auf Amwindkursen höchstens beschauliche Segelleistungen zustande bringen könnte, wird von der Feeling 39 beim Testsegeln eindrucksvoll entkräftet. Zwar stellt der ermittelte Wendewinkel im Bereich zwischen 90 und 95 Grad nicht unbedingt einen Spitzenwert dar, geht aber für eine waschechte Fahrtenyacht ohne Weiteres in Ordnung. In puncto Speed dürfte der Feeling indes ihre recht hohe Anfangsstabilität entgegenkommen – die Yacht präsentiert sich als sehr steif, was sich wiederum positiv hinsichtlich Abdrift und Ruderdruck auswirkt.

Die Feeling vermittelt zugleich auf allen Kursen ein sehr sicheres Gefühl – nie hat man den Eindruck, die Kontrolle verlieren zu können. Dies gilt selbst dann noch, als der Wind später in Böen auf bis zu 25 Knoten anschwillt und der Gezeitenwechsel zudem für eine recht steile kurze Welle sorgt (Wind gegen Strom). Es wird nun zwar unverkennbar, dass allmählich der Reffpunkt erreicht beziehungsweise auch schon etwas überschritten ist – aber eben niemals gefährlich. Die auch bei stärkerer Krängung immer noch verhältnismäßig moderate Luvgerigkeit lässt sich jederzeit problemlos meistern – und selbst wenn die Feeling einmal zum Sonnenschuss ansetzt, hat man sie rasch wieder abgefangen. Sie segelt eben insgesamt sehr gutmütig, ohne hektische Reaktionen auf etwaige Wind- und Seegangsveränderungen – man ist fast geneigt, das Wort ►



Im Salon finden trotz großzügiger Längspannrye ebenso eine komfortable Sitzzecke und eine ordentliche Navigation Platz- und diesbeidurchgehend beachtlicher Stehhöhe. Hinzukommenebenso üppig gewiesene taugliche Staumöglichkeiten im gesamten Schiffsinnen. Die zahlreichen Fenster sorgen für Helligkeit, so dass sich insgesamt ein recht liches Ambiente ergibt.

„behäbig“ zu verwenden, wäre da nicht der beständige Gegenbeweis auf der Logge. Zumal die Yacht aufs Ruder indes wiederum sehr aufmerksam reagiert.

Dass die Feeling ein wenig „Anlauf“ braucht, um aus dem Stand in Schwung zu kommen, mag ihrer doch recht beträchtlichen Verdrängung von 7.825 Kilogramm (leer) gezollt sein – der sehr hohe Ballastanteil von rund 46 Prozent sorgt aber wiederum für das vermittelte Sicherheitspotenzial. Somit erscheint auch die CE-Zertifizierung in der Hochsee-Kategorie „A“ absolut realistisch (gilt bis zu einer Crewstärke von 8 Personen).

Auch die Bauweise macht einen rundherum soliden Eindruck – selbst auf etwas ruppigem Kurs gegen Wind und Welle klappert oder wackelt nichts. Der einteilige Rumpf besteht aus Massivlaminat und wird im bewährten Handauflegetechnik gefertigt – das Deck als Sandwichkonstruktion mit Balsaholz-Kern. Die Ballastplatte der Integralschwert-Version ist in den Rumpf integriert. Das bis auf eine

Tiefe von 2,20 Meter absenkbares Schwert besteht aus GFK – Gleiches gilt für die beiden Spatenruder mit Edelstahl-Ruderwelle. Sie sind so geformt, dass die Yacht beim Trockenfallen problemlos auf ihnen stehen können soll.

Über den pfiffigen Aufholmechanismus – das doppelt ausgeführte Schwertfall wird über ein Rohr an Deck geführt und von dort ins Cockpit umgelenkt – lässt sich das Schwert jederzeit einfach aufholen beziehungsweise absenken. Als wir



Die beiden Achterkammern wartengleichmaßen mit für dieses Größensegment geradezu erstaunlichen Platzverhältnissen auf.

später mit achterlichem Wind wieder Richtung Schleuse segeln, heben wir es schließlich komplett an. Die Yacht lässt sich nun mit 6,8 Knoten durchs Wasser schieben – mit abgelenktem Schwert hatten wir zuvor 6,3 Knoten ermittelt. Das Steuerverhalten gestaltet sich derweil weiterhin gutmütig – selbst beim Anluven bis auf Halbwindkurs mit weiterhin aufgeholtem Schwert bekommen wir keinerlei Schwierigkeiten.

Hinter der Schleuse testen wir auch noch das Manörierverhalten unter Maschine (die Standardmotorisierung besteht in einem Volvo Penta D2-40 mit 29,1 Kilowatt sowie Wellenantrieb), wobei sich ein ähnliches Gesamtbild wie unter Segeln ergibt: Die Yacht braucht auch unter Motor einen Moment, um anzuspringen und ausreichend Schwung für eine effektive Ruderwirkung aufzunehmen – dementsprechend sollte möglichst etwas Platz zum Manörieren zur Verfügung stehen (Bugstrahlruder empfehlenswert). Ansonsten gestaltet sich das Manörierverhalten im besten Sinne unspektakulär – die Ruderwirkung angenehm direkt. Zu erwähnen wäre außerdem noch die sehr gute Isolierung der Maschine.

Zwischenfazit: In Sachen Segelleistungen und Sicherheit verspricht die Feeling 39 keineswegs zu viel – Letztere erscheint trotz der fehlenden Kielbombe uneingeschränkt gegeben und Ersterer übertrifft sogar die anfänglichen Erwartungen.

Wohn- und Stauraum im Überfluss

Kann sie bis hierhin mit anderen Tourenyachten ihres Größensegments immerhin mithalten, setzt die Feeling 39 unter Deck ganz eigene Maßstäbe – denn solch ein Raumangebot dürfte in der 39-Fuß-Klasse wahrlich seinesgleichen suchen. So findet im Salon trotz der ausladenden und auch recht tiefen Längspantry mit gerade-

zu famosem Stauraumangebot gegenüber immer noch eine vollwertige Messe Platz, in der sich locker sechs bis sieben Personen um den großzügigen Salontisch niederlassen können. Der Schwertkasten wurde indes elegant in die zentrale Sitzbank und den dahinter angeordneten „Beistelltisch“ integriert. Hinzu kommt eine beeindruckende Stehhöhe von bis zu 1,92 Meter – die mithilfe einer kleinen Stufe innerhalb des Salonbodens realisiert wird. Aber selbst im vorderen Bereich stehen immer noch 1,85 Meter zur Verfügung. In der Achterkammer wächst die Stehhöhe sogar auf glatte 2 Meter an. In der Nasszelle sind es 1,87 Meter, in der Vorschiffskammer immer noch 1,82 Meter. Das Salonsofa an Steuerbord lässt sich mit einer gleichsam eindrucksvollen Länge von 2,38 Metern auch als komfortable Seekoje nutzen (Breite: zwischen 0,55 und 0,47 Meter, optional ist auch eine Umwandlung zur Doppelkoje möglich). Die Polsterdicke beträgt „gesunde“ 10 Zentimeter.

Die Pantry an Backbord lässt bereits in der Grundausstattung kaum Wünsche offen: Zwei rechteckige Edelstahl-Spülbecken, ein Zweiflammherd mit Backofen und ein Elektro-Kühlfach mit üppigen 170 Litern Fassungsvermögen dürften auch bei größerer Crew oder auf längeren Seeschlägen kaum Versorgungsengpässe aufkommen lassen. Hinzu kommt ein ebenfalls recht großzügiger Navigationsbereich neben dem Niedergang an Steuerbord – mit großflächigem Kartentisch in Fahrtrichtung sowie ausreichend Platz für Instrumente. Solide Handläufe und ordentliche Schlingerleisten gestalten den Ausbau zudem seetauglich.

Die zahlreichen Fenster lassen sehr viel Tageslicht ins Innere strömen, was dem Interieur insgesamt ein angenehm liches Ambiente verleiht – unterstrichen durch die hellen Holzoberflächen (furniertes Bootsbausperrholz). Standardmäßig ►



In der Vorschiffskajüte der Testyacht findet sich eine längs angeordnete Doppelkoje – alternativ ist auch eine konventionelle Dreieckskoje möglich.

wird der Holzausbau in Buche ausgeführt – gegen einen Aufpreis von jeweils 2.803 Euro stehen wahlweise auch Kirsche oder Ahorn zur Auswahl. Darüber hinaus fallen die durchgehend üppigen und geschickt genutzten Staumöglichkeiten im gesamten Schiffsinnen positiv auf.

Die Vorschiffskabine wartet auf der Testyacht mit einer längs angeordneten Doppelkoje auf, die eine 2,09 Meter lange Liegefläche mit einer Breite zwischen 1,27 und 0,98 Metern bietet. Der seitliche Einstieg erscheint praktisch, zumal gegenüber eine üppige Standfläche sowie Platz für einen zusätzlichen Sitz und wiederum viel Stauraum verbleibt. Alternativ ist aber auch eine Vorschiffskabine mit konventioneller Dreieckskoje möglich, wobei dann im Vorschiff auch noch eine zweite Nasszelle Platz findet.

Auf der Testyacht ist hingegen nur eine Nasszelle achtern auf der Backbordseite vorhanden, die in Sachen Ausstattung und Komfort aber ebenfalls nichts zu wünschen übrig lässt. Waschbecken, Seewasser-Pump-WC und Duschwanne mit elektrischer Lenzpumpe gehören ebenso zur Standardausstattung wie Spiegel, Handlauf, Regale und

Schrank. Das Ganze erscheint zudem recht ansprechend gestaltet – und präsentiert sich in Form einer separaten GFK-Schale zugleich sehr pflegeleicht.

Im Achterschiff der Feeling 39 sind in beiden angebotenen Ausbauplanen zwei Kabinen vorgesehen. Diese bieten jeweils eine ordentliche Doppelkoje (Länge: 1,99 Meter in der Steuerbord- und 1,97 Meter in der Backbordkammer, Breite: zwischen 1,23 und 0,89 Meter in der Steuerbord- sowie zwischen 1,27 und 0,84 Meter in der Backbordkajüte). Hinzu kommen jeweils ein großer Schrank an der Außenseite sowie seitliche Ablagen. Unter den Kojen sind standardmäßig die Tanks untergebracht. Auch der Motor lässt sich über entsprechende Wartungsluks von den Achterkammern aus gut erreichen.

Fazit

Wer Wert auf ein großzügiges Platzangebot legt und dennoch bedenkenlos in Tidenreviere wie beispielsweise das friesische Wattenmeer, flache Küstenregionen oder lauschige Ankerbuchten vorstoßen

können möchte, der sollte der Feeling 39 einen näheren Blick gönnen. Denn genau mit Blick auf diesen Anspruch dürfte Konstrukteur Philipp Briand das Schiff entworfen haben. Der zugleich recht hohe Wohnkomfort, das üppige Stauraumangebot, die ordentlichen Tankkapazitäten (350 Liter Wasser und 145 Liter Diesel) sowie nicht zuletzt das beschriebene Segel- und Seegangverhalten machen ebenso größere Törns über die offene See jederzeit problemlos möglich.

Es gibt die Feeling 39 zwar auch in einer etwas günstigeren Festkiel-Version (Tiefgang: 2 Meter, Ballast: 2.825 Kilogramm, Grundpreis: 173.621 Euro) – die Gesamtkonzeption erscheint allerdings

dermaßen konsequent auf die flexible Schwertkonstruktion ausgelegt, dass dieser auch das Hauptaugenmerk gelten sollte. Zumal sie sich mit einem Grundpreis von 182.070 Euro ebenfalls noch in einem recht attraktiven Preisbereich bewegt und auch diesbezüglich den Vergleich mit anderen flachgehenden „Raumschiffen“ nicht zu scheuen braucht. ■

■ Lust auf einen Probetörn?

Die getestete Feeling 39 DI kann in der Marina Hooksiel (nahe Wilhelmshafen) für einen kurzen Wochen- oder auch ausgedehnten Urlaubstörn gechartert werden.

Weitere Infos:
CC-CharterCompany GmbH
Viethstraße 5
26434 Hooksiel
Telefon 0 44 25 - 96 91 60
www.chartercompany.de

Feeling 39 DI

Technische Daten

KonstrukteurPhilipp Briand
 CE-Entwurfskategorie *A
 Takelungsart9/10-Sloop
 BauweiseGFK
 Länge über Alles11,70 m
 Länge Wasserlinie9,92 m
 Breite4,02 m
 Tiefgang **0,7 m bis 2,2 m
 Verdrängung ***ca. 7.825 kg
 Ballastanteil ***ca. 46 %

Masthöhe (über WL)16,88 m
 Segelfläche am Wind ****80,8 m²
 Großsegel Standard34,8 m²
 Vorsegel Standard (Rollgenua)46 m²

MaschineVolvo Penta D2-40 29,1 kW (ca. 39,6 PS)
 Tankkapazität Diesel145 l
 Tankkapazität Wasser350 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon3
 Anzahl der Kojen inkl. Salon *****7
 Stehhöhe im Mittel1,91 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit7,7 kn
 Längen/Breitenverhältnis2,91/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis ****4,53
 Spez. Segelfläche ****10,33 m²/t

* bis 8 Personen, ** in der DI-Version mit aufholbarem Integrialschwert (2 m mit Festkiel), *** in der Integrialschwert-Version mit 3.590 kg Ballast (2.825 kg Ballast bei Festkiel), **** bezogen auf Standardbesegelung mit Standard-Großsegel und Rollgenua (die Testyacht war mit einem durchgelatteten Großsegel ausgestattet, das gegen Aufpreis erhältlich ist), ***** ohne optional umrüstbare Doppelkoje im Salon

Geschwindigkeiten

Größte Höhe46°6,7 kn
 Optimale Höhe60°7,5 kn
 Aufgeschrickt75°8,3 kn
 Halber Wind *90°6,4 kn
 Raumgang *135°6,8 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 12 - 15 kn, Wellenhöhe: 0,5 m (* aufgehobtes Schwert).



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 182.070 Euro inkl. 19 % USt.

Darin enthalten unter anderem: Integrialschwert-Version, Standard-Rigg, Schoten, Fallen und Strecker, Großsegel mit 3 Reffreihen, Rollgenua mit Rollanlage, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwinschen, zwei Arbeitswinschen und eine Mastwisch, Radsteuerung, Holeykantschienen, Teak auf Badeplattform, Cockpitduchten und -boden, Maschine mit Welle und Drei-Flügel-Festpropeller, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter-/Service-Batterien (3 x 95 Ah), Positionslaternen, elektrische Ankerwinde, Drei-Kabinen-Innenausbau in Buchefurnier, Pantry mit Doppelspüle, 170-Liter-Kühlfach und Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen, Nasszelle mit Pump-WC, Waschtisch und Dusche.

Werft / Händler

Groupe Alliaura Marine, BP 231, F-85106 Les Sables d'Olonne Cedex (Frankreich), Tel.: 0033 - (0) 251 21 05 38, www.alliaura.com

Blue Yachting, Am Lesumhafen 2 A, D-28717 Bremen, Tel.: 04 21 - 63 98 754, www.blue-yachting.de



Grafiken: Michael Herrmann