

**Flott unterwegs. Bei Wind spielt der Tri seine
Stärken auf allen Kursen aus. Optisch prägnant ist
das durchgehende Fensterband im Kajütaufbau**



DRANG NACH VORN

*Der neue, unkonventionelle **NEEL 43** soll zum Verkaufsschlager avancieren. Die Leistung passt. Aber reichen auch Platz und Komfort für die erste Reihe?*

ANDERS – IN JEDER HINSICHT

Vor gut zehn Jahren hat der französische Hochseesegler und Multihull-Experte Eric Bruneel mit dem Neel 45 seine Vision von einem neuen, modernen Tourenschiff vorgestellt. Die Idee: die Vorzüge eines komfortablen, geräumigen Fahrtenkatamarans mit den leistungsstarken Segeigenschaften eines Trimarans zu kombinieren. Damals wollten zunächst nicht viele an den Erfolg des eigenwilligen Projekts glauben – zu ausgefallen der Plan, zu aufwändig die Produktion und auch technisch schwer umsetzbar, so lauteten die vermeintlichen Kilerargumente.

Heute sollten alle Zweifler eines Besseren belehrt sein. Über 100 große Trimarane hat die Werft in der ersten Dekade ihres Bestehens gebaut. Für ein ausgewiesenes Nischenprodukt darf dies schon als achtbarer Erfolg gewertet werden. Und Neel-Trimarans kennt kein Halten: Vor allem in den vergangenen drei Jahren ging es in der Produktentwicklung Schlag auf Schlag.

Mit dem Neel 51 (Test in YACHT 6/2018) hat die Werft ein Boot abgeliefert, das dem herkömmlichen Fahrtenkat konzeptionell nahekommt, weil auch die Seitenrümpfe wohnlich ausgebaut und mit dem Salon direkt gekoppelt sind. Das Boot wurde 2018 mit dem Titel als Europas Yacht des Jahres ausgezeichnet. Etwas kleiner fällt der voriges Jahr präsentierte Neel 47 aus. Auch bei ihm sind die äußeren Rümpfe bewohnbar, aber nur durch separate Niedergänge zu erreichen (YACHT 8/2020).

UNGEWÖHNLICHES LAYOUT

Dieses Jahr folgt nun bereits die nächste Präsentation. Mit dem neuen Neel 43 kommt die Werft wieder zurück auf das Konzept des Ursprungsmodells Neel 45, den wir erstmals in YACHT 9/2013 als „Besonderes Boot“ vorgestellt hatten. Heißt kurz zusammengefasst: drei Rümpfe, die gemeinsam als Plattform dienen, darauf aufgesetzt ein großes und maximal breites Kajüthaus.

Leben auf einer Ebene war das Thema damals wie auch heute mit dem neuen Schiff. Die Rümpfe selbst sind dagegen nicht als Wohnraum vorgesehen, sondern dienen vor allem als Stauräume und für den Einbau der Bordtechnik.

Mit dem Neel 43 möchte die Werft den Boom, der das Mehrumpfsegment seit Lan-



Das Cockpit ist **DEUTLICH KLEINER** als bei vergleichbar großen Katamaranen – und auch nur teilweise überdacht



PRAKTISCH

Eine Luke im Bimini sorgt dafür, dass man sich beim Durchgang nicht den Kopf stößt



LUFTIG

Die engmaschigen Trampoline bieten sich auch als bequeme Sonnenliegen an



BEGRENZT

Die Seitenrümpfe sind kürzer und haben nur wenig benetzte Fläche – gut für hohes Tempo



MÜHELOS

Die Wanten sind direkt am Kajütaufbau angeschlagen, so kommt man gut vorbei

Hoch das Bein. Der Tri segelt am Wind stets mit etwas Krängung. In Luv taucht der Schwimmer aus



gem treibt, noch konsequenter nutzen. Dazu werden jetzt die ohnehin schon vergrößerten Fertigungskapazitäten der Trimaranbauer in Westfrankreich nochmals deutlich erweitert. Eric Bruneel hat für das Firmengelände in La Rochelle zusätzliche Produktionsflächen gekauft. Dort wird das jüngste und kleinste Modell jetzt an einem Band gebaut, das für 22 Einheiten pro Jahr gut ist. Bei einer Gesamtproduktion von 35 Booten jährlich wird klar: Der neue Tri soll der Bestseller der Marke werden.

Dabei braucht die Werft keine Konkurrenz zu fürchten. Es gibt zwar große und ebenfalls fahrtentaugliche Trimarane von Dragonfly oder Rapido. Diese bieten im Vergleich zum Neel Vorteile im Hafen, weil ihre Schwimmer schwenk- oder einklappbar sind und die Breite reduziert werden kann. Sie sind aber anders konzipiert. Das Hauptaugenmerk liegt bei ihnen auf guten Segel-eigenschaften; in Bezug auf das Platzangebot kommen sie dagegen nicht ganz an die Neel-Konstruktionen heran.

Konventionelle Fahrtenkatamarane wiederum bieten zwar mindestens gleich viel

oder sogar deutlich mehr Raum. Allerdings ziehen die meist schweren und eher behäbigen Zweirumpfer in Sachen Leistungsvermögen und Sportlichkeit gegenüber dem Neel 43 den Kürzeren. Dieser stellt also eine Art Hybrid dar: Er ist schneller als die meisten Kats und komfortabler als die leistungsfähigeren Tris.

Welches Potenzial in ihm steckt, kann er beim YACHT-Test in der Bucht von La Rochelle unter Beweis stellen. Dafür gibt es perfekte Bedingungen mit zwischen 15 und

18 Knoten Wind, dazu etwas Seegang und rund einen Meter Wellenhöhe.

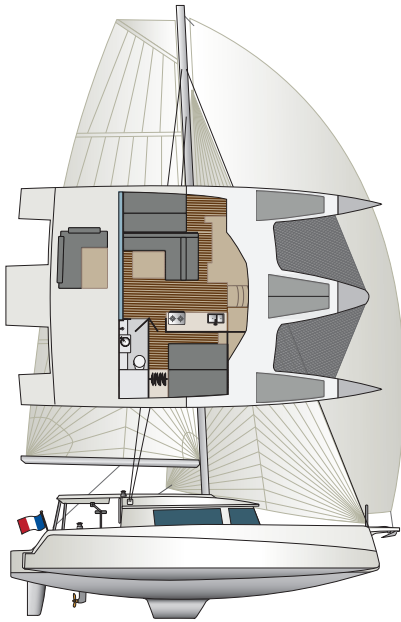
SPORTLICHE GENE

Mit der 115 Prozent überlappenden Genua und gemäßigt ausgestelltem Lattengroß ist das Testschiff, die Baunummer 1, standardmäßig betucht. Unter dieser Besegelung schafft der Neel 43 einen Wendewinkel von 90 Grad, was für ein Mehrerumpfboot schon respektabel ist. Bemerkenswerter aber ist die Geschwindigkeit hart am Wind: 8,0 Knoten loggt der Trimaran im Mittel. Das verspricht gute Etmale auch auf längeren Schlägen gegenan.

Richtig viel Spaß macht das Boot auf den Kursen raumschots mit Gennaker oder Code Zero. Dies nicht nur der noch höheren Geschwindigkeit wegen, die bisweilen zweistellige Werte erreicht, sondern weil sich der Trimaran mit nur einem Ruderblatt am mittleren Rumpf sehr aktiv und mit viel Gefühl steuern lässt. Obendrein zeigt er sich erstaunlich reaktionsschnell – eine Eigenschaft, die man bei Fahrtenkatamaranen im Vergleich nur allzu oft vermisst. →

**DAS POTENZIAL
ÜBERZEUGT. MIT
DEM NEEL SIND
GROSSE ETMALE
ZU SCHAFFEN**

NEEL 43



Deckshaus. Für den Innenausbau nutzt das Konzept fast die ganze Schiffsbreite

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN,
OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	8,0 kn
60 Grad	8,5 kn
90 Grad	8,9 kn
120 Grad*	10,3 kn
150 Grad*	6,3 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 18 kn (5 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 1,0 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,8

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Tourenschiff mit sportlicher Prägung.

Hohe Segeltragezahl serienmäßig

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,25/0,75 m
Eignerkoje	2,00 x 1,47 m
Salon Backbord	2,01 x 1,42 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Marc Lombard
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	12,90 m
Breite	7,40 m
Tiefgang	1,50 m
Gewicht	9,0 t
Masthöhe über Wasserlinie	19,0 m
Großsegel	58,6 m ²
Rollgenau (115 %)	43,4 m ²
Maschine (Volvo P.)	36 kW/49 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwich mit PET-Schaumkern.

Alle Teile gebaut mit Vakuum-Infusion.

Rumpfstärkungen aus Kohlefaser

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	392 460 €
Preis segelfertig ²	426 250 €
Komfortpreis ²	493 520 €
Garantie/gegen Osmose	2/2 Jahre

WERFT Neel-Trimarans, La Rochelle (Frankreich); www.neel-trimarans.com

VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Das eigenständige Konzept des Neel 43 fordert manche Kompromisse, ergibt aber ein reizvolles Ganzes. Der Ausbau wirkt karg und ist es auch. Dafür glänzt der Tri mit flotten Segeleigenschaften und attraktivem Preis

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Viele innovative Ideen
- + Attraktive Preispolitik
- Nur eine Nasszelle

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Hohes Leistungspotenzial am Wind
- + Agil und reaktionsstark
- + Angenehmes Seeverhalten

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Wohnen auf einer Ebene im Loftstil
- + Offenes, luftiges Layout
- Kaum Stauräume innen

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Nachhaltige Bauweise
- + Innenliegende Wanten

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Die Wenden muss man jedoch zügig durchsteuern, weil der Neel mit seinen drei Rümpfen beim Anluven ziemlich schnell aufstoppt. Einmal im Wind „festgefahren“, hilft nur noch das Backhalten der Genua, um wieder auf Kurs zu kommen, oder die Maschine. Das kann rasch passieren.

Obwohl die Schoten für Groß und Genua sowie alle Trimmleinen und Fallen bis direkt vor den Steuerstand gelenkt sind, ist das Handling mit der überlappenden Genua für Solisten anspruchsvoll und verlangt nach Übung. Das Steuercockpit ist aber groß genug, damit zwei Personen ungehindert dort arbeiten können.

GERINGER WIDERSTAND

Die Konstruktion stammt von Marc Lombard. Die schlanken Seitenrümpfe sind etwas kürzer als der zentrale Schiffskörper, und sie verfügen über ein Unterwasserschiff mit ausgeprägtem Sprung. So will Lombard erreichen, dass der Neel im Hafen gleichmäßig und stabil auf allen drei Rümpfen steht und nicht seitlich kippt, wie es Renn-Tris oft tun. Gleichzeitig soll die Wasserlinie so kurz wie möglich und damit die benetzte Oberfläche

klein bleiben. Unter Segeln ist die Geometrie so ausgelegt, dass das Schiff am Wind immer leicht krängt und der Schwimmer in Luv dauerhaft aus dem Wasser kommt.

So segelt der Neel 43 schön steif und gleitet mit seinen scharf geschnittenen, negativen Steven im Wavepiercer-Stil auch fast oh-



FREIGESTELLT

Die Maschine steht offen im Technikraum und entwickelt hier Wärme und Lärm. Im Wohnbereich merkt man das aber kaum

ne wahrnehmbaren Widerstand durch die Wellen; die bei großen Fahrtenkats oft spürbaren Schlingerbewegungen im Seegang fallen fast vollständig weg. Vielmehr vermittelt das Boot den Eindruck, sich eher wie ein Einrumpfer zu bewegen.

Eine Schwäche gibt es dennoch: Weil die Rümpfe relativ dicht beieinander stehen, klatst die See bei schneller Fahrt im schmalen Tunnel zwischen den Flanken regelrecht hin und her. Nicht selten schlägt dabei eine wahre Spritzwasser-Fontäne von achtern bis ins Außencockpit ein, wo man ansonsten eigentlich ganz gemütlich sitzen und gut geschützt entspannen könnte. Die Entwickler bei Neel sind sich dieses Umstands bewusst und tüfteln bereits an Lösungen mit flexiblen Wasserabweisern aus Stoff zwischen den weit überstehenden Hecks.

Die Werft baut sämtliche Teile ihrer Trimarane als Sandwichkonstruktionen im aufwändigen, aber gewichtssparenden Vakuum-Infusionsverfahren. Mit dem neuen Neel 43 stellt die Werft nun auch bezüglich der verwendeten Materialien um und setzt erstmals auf nachhaltigere Alternativen. Wo immer möglich, werden die Kompo-

**DAZCAT 1295**

Konstrukteur	... Dazcat Catamarans
Rumpflänge	..... 12,95 m
Breite	..... 6,60 m
Tiefgang (Schwerter)	..... 0,50–2,00 m
Gewicht	..... 5,2 t
Großsegel	..... 65,0 m ²
Selbstwendefock	..... 35,0 m ²
Segeltragezahl ¹	..... 5,8
Grundpreis ab Werft	..... ab 770 000 €
YACHT-Test -

Schneller Zweirumpfer mit aufholbaren Seitenschwertern, viel Segelfläche und einem rotierenden Kohlefasermast. Teuer

**DRAGONFLY 40**

Konstrukteur	..... Quorning/Olsen
Rumpflänge	..... 12,40 m
Breite	..... 4,00–8,40 m
Tiefgang (Klappschwert)	..... 0,70–2,20 m
Gewicht	..... 5,8 t
Großsegel	..... 75,0 m ²
Rollgenau (110%)	..... 38,0 m ²
Segeltragezahl ¹	..... 5,9
Grundpreis ab Werft	..... 665 210 €
YACHT-Test	..... 14/2020

Leistungsstarker Trimaran aus Dänemark mit einschwenkbaren Rumpfen. Innen wohnlich mit zwei großen Doppelkabinen

**ORC 42**

Konstrukteur	... Christophe Barreau
Rumpflänge	..... 13,05 m
Breite	..... 7,40 m
Tiefgang	..... 1,50 m
Gewicht	..... 6,4 t
Großsegel	..... 65,5 m ²
Selbstwendefock	..... 35,5 m ²
Segeltragezahl ¹	..... 5,4
Grundpreis ab Werft	..... 497 420 €
YACHT-Test -

Sportlicher Tourenkat von Marsaudon Composites, ursprünglich als TS 42 vermarktet. Einfaches, aber komfortables Interieur

**RAPIDO 40**

Konstrukteur	..... Morelli & Melvin
Rumpflänge	..... 12,00 m
Breite	..... 5,00–8,80 m
Tiefgang (Schwerter)	..... 0,56–1,40 m
Gewicht	..... 4,8 t
Großsegel	..... 65,0 m ²
Rollgenau	..... 32,0 m ²
Segeltragezahl ¹	..... 5,8
Grundpreis ab Werft	..... 395 800 €
YACHT-Test	..... folgt

Neuer und kleinster Tri der Werft in Vietnam. Flexible Breite dank einklappbarer Rumpfe, sehr leicht, mit reduziertem Ausbau

nenten jetzt mit Flachs- statt mit Glasfasern aufgebaut; als Kernmaterial dient natürliches Kork oder Schaumplatten aus recyceltem PET.

Auch in Sachen Sicherheit geht Neel weiter als andere Bootsbauer. Alle drei Rumpfe verfügen jeweils über eine Crashbox im Bug und sind zudem mehrfach abgeschottet. Seine Trimarane sollen unter allen Umständen unsinkbar sein, versichert Werftchef Eric Bruneel.

NÜCHTERNE FUNKTIONALITÄT

Den Innenausbau als wohnlich oder gar gemütlich zu bezeichnen wäre eine Übertreibung. Vielmehr dominieren im Salon glänzend weiße Oberflächen der fast durchgehenden Innenschalen. Holzfurniere gibt es nur wenige und das auch nur im Bereich der seitlich im Salon eingebauten Pantry. Alles andere: Kunststoff – schön gemacht zwar und sichtlich passend eingebaut, aber eben auch nicht besonders heimelig.

Andererseits passt der nüchterne Ausbau ganz gut zum hellen, offenen und schon fast loftartig gestalteten Interieur. Die moderne Optik und das junge Ambiente kann

man durchaus mögen. Das Layout ist dagegen speziell, weil kaum vergleichbar.

Im Wesentlichen verteilen sich die einzelnen Wohn- und Funktionsbereiche auf einer offenen Fläche. Nur die Eigenerkabine auf der Steuerbordseite ist abgetrennt, bleibt aber trotzdem dank einer langen Fensterzeile mit dem Salon optisch gekoppelt. Vorhänge sorgen bei Bedarf für Privatsphäre.

Die zweite Doppelkoje an Backbord ist dagegen offen in den Salon integriert. Dieser Bereich lässt sich nur mit Vorhängen separieren und eignet sich zum Beispiel als Liege

für das Nickerchen zwischendurch, als Lotuskoje auf langen Schlägen oder als Spielwiese für die Kinder. So gesehen eine simple, aber smarte Idee.

Im Vorschiff vom Mittelrumpf bietet der Neel 43 zusätzlich eine Doppelkabine, die sich mit einer Schiebetür separieren lässt; sie ist jedoch eher ein Behelfsquartier. Als rundum geschlossenes, durchgehend in Weiß gehaltenes GFK-Modul hat die Kabine den Charme eines Kühlschranks. Die Liegefläche mit einer Schulterbreite von nur 1,25 Metern ist zudem kaum für zwei Erwachsene geeignet. In den Vorpieks der Außenrumpfe können Polster als zusätzliche Kojen eingelegt werden. Der Komfort in diesen „Kabinen“ wird aber selbst den bescheidensten Ansprüchen nicht mehr gerecht.

Als Alternative und gegen Aufpreis können Eigner den Salontisch als absenkbare Variante bestellen. Zusammen mit Einlegepolstern lässt sich das L-Sofa so zur Doppel- liege umfunktionieren. Immerhin ist dort das Ambiente etwas wohnlicher als in den Bugen, doch bleibt dann die räumliche und akustische Nähe zur offenen Liege an Backbord als Manko. Für mehr als vier bis ma- ➔

**DIREKTE
KONKURRENZ
MUSS DER
NEEL 43 NICHT
FÜRCHTEN**



Verbunden.
Cockpit und
Salon sind
räumlich
gekoppelt

ximal sechs Personen ist der Neel dauerhaft nicht uneingeschränkt zu empfehlen – auch deshalb nicht, weil es nur eine einzige, zudem relativ kleine Nasszelle gibt und diese kein abgetrenntes Duschatteil hat, was für ein Fahrtenboot dieser Größe heute üblich ist. Zum Vergleich: gleich lange und ähnlich breite Fahrtenkats wie etwa der Leopard 42 (YACHT 16/2021) verfügen über drei oder vier Doppelkabinen mit jeweils eigener Nasszelle und meist schon separaten Duschen.

Deutlich mehr Platz spendiert das Neel-Konzept der Navigation, welche mit ihrer umfangreich installierten Bordelektronik schon fast an eine richtige Kommandobrücke erinnert. Hier sitzt man auf einer langen Bank im Stil einer Chaiselongue sehr bequem mit Sicht in Fahrtrichtung sowie zur Seite. Mithilfe der Fernsteuerung vom Autopiloten lässt sich der Neel 43 auch prima von innen dirigieren, ein zweiter Motorschalt-hebel ist auf Sonderwunsch machbar.

Die Pantry erfüllt als lange Zeile seitlich ihren Zweck. Dank Abdeckungen über der Doppelspüle ist die Arbeitsfläche groß genug, und auch an Stauräumen mangelt es zumindest hier nicht. Für den Rest des Innenausbau ist das Angebot an Ablagen und Schapps dagegen spärlich. Anstelle von ordentlichen Schränken oder festen Schwal-

bennestern installiert Neel lediglich Stofftaschen für Kleinmaterial. Eric Bruneel argumentiert mit Gewichtersparnis, was bei reinen Renn-Trimaranen zweifellos eine Rolle spielt. Für die Ausrichtung als Fahrtenboot sind die weitgehend fehlenden Stauräume im Wohnbereich dagegen ein echtes Manko.

Eine Klappe im Salonboden führt in den großen und begrenzt begehbaren Technikraum im zentralen Rumpf. Hier ist die gesamte Bordtechnik inklusive der Edelstahl-tanks für Frischwasser und Treibstoff sehr sauber installiert und auch gut zugänglich. Die Werft arbeitet aktuell an möglichen Alternativen zu der 50-PS-Einbaumaschine von Volvo Penta. Möglich wäre etwa ein Hy-

bridsystem oder sogar ein vollelektrischer Antrieb. Die Lösungen dafür sind für den Neel 43 aber noch nicht final ausgearbeitet und werden deshalb einstweilen noch nicht als Option ausgewiesen.

GÜNSTIGER PREIS

Mit gut 390 000 Euro in der Basisausstattung ist der Neel 43 für seine Größe preislich attraktiv. Die vergleichbar großen Fahrtenkatar-marane aus französischer Serienfertigung, etwa der Astréa 42 von Fountaine Pajot oder der Lagoon 42, kosten ab Werft schon um die 450 000 Euro. Für in Kleinserie produzierte Performance-Mehrrumpfboote wie den Dragonfly 40 aus Dänemark oder den Dazcat 1295 aus Großbritannien muss man fast doppelt so viel investieren (s. Seite 73).

So gesehen stehen die Chancen nicht schlecht, dass sich die Hoffnungen der Werft auf einen schnellen Verkaufserfolg erfüllen werden. Seine konzeptionelle Alleinstellung am Markt, seine lebhaften Segeleigenschaften und der Preis machen den Neel 43 für ambitionierte Fahrtensegler interessant. Echte Kompromisse fordert er nur beim begrenzten Angebot an Kojen und den fehlenden Stauräumen im Salon und in den Kabinen.

**AUF SEINE
WEISE IST DER
TRI ATTRAKTIV –
NUR EBEN
NICHT FÜR ALLE**

MICHAEL GOOD



KLINISCH

Weißer Kunststoff bestimmt das Ambiente im Vorschiff. Gemütlich geht anders



Wohnen im LOFTSTIL: Der Innenausbau ist einfach und schnörkellos, der Raumeindruck dafür gewaltig

LEICHT, OFFEN UND FARBIG



ISOLIERT

Es gibt nur einen Toilettenraum an Bord, und die Dusche ist nicht abtrennbar



INTEGRIERT

Die offene Doppelkoje ist auch als Spielwiese für Kinder oder als Seekoje geeignet



TRANSPARENT

Eigenerkammer mit riesigen Fensterflächen. Die Doppelkoje ist groß, die Fläche rechteckig

Mehr Fotos: www.yacht.de/a/4585621

BORA

Das selbststabilisierendes Langstreckensegel



PROBESEGELN?

Kontaktieren Sie uns um OXLEY Segel zu testen!

GYBE Trading GmbH

Sven Mohr

+49(0) 4421 9878894

s.mohr@oxley-sails.com

www.oxley-sails.com

LEVANTE

Das selbststabilisierendes Cruisingsegel

