

»Ein weiteres, Merkmal ist das überarbeitete Bimini-Top, das nun einen größeren Teil des Cockpits überschattet und besseren Zugang zur Baumock gewähren soll«



# Verblüffend komfortabel

Dieser hübsche Trimaran ist eine Weiterentwicklung des **Neel 45** mit diversen sinnvollen Verbesserungen

Getestet von  
**Silke Springer**

Das Schauspiel ist faszinierend, wenn nicht gar meditativ: Während der Neel 45 leise über das Mittelmeer gleitet, tanzt das Wasser um den Mittelbug. Nahezu lautlos schiebt es sich die scharfe Kante hoch, tänzelt ein wenig hin und her, um bald darauf in sanftem Bogen wieder abzusinken. Zwar ist die Brise leichter als versprochen, trotzdem macht es Spaß, dem Spiel der Bugwelle zuzuschauen und fällt es schwer, sich vom gemütlichen Beobachtungsposten auf dem Trampolinnetz loszueisen. Dabei gibt es noch mehr bequeme Sitzgelegenheiten, von wo aus man dem Spiel des Wassers entspannt zuschauen kann. Beispielsweise von der Cockpitbank aus. Die Füße hochgelegt, den Rücken an den Kajütaufbau gelehnt, ist der Blick nach achtern frei, wo der Haupttrumpf eine flache Heckwelle aufwirft.

Am Heckdesign erkennt man übrigens die neue Generation des Neel 45-Trimarans besonders gut. In die Seitenschwimmer sind Heck-Stufen eingearbeitet, die das An- und Vonbordgehen erleichtern und gleichzeitig als Badeleiter dienen. Bei den älteren 45er Modellen sind die Schwimmerenden noch glatt geformt.

Ein weiteres, deutlich erkennbares Unterscheidungsmerkmal

ist das überarbeitete Biminitop, das nun einen größeren Teil des Cockpits überschattet und besseren Zugang zur Baumnock gewähren soll.

Die Bewährungsprobe diesbezüglich besteht das neue Dach problemlos. Bevor wir das Großsetzen, muss einer hinauf, um den Reißverschluss des Lazybags zu öffnen. Tatsächlich kommt er an die Baumnock heran, ohne sich verrenken oder allzu sehr strecken zu müssen. Weil auf dem Dach keine Sonnenliegefläche vorgesehen ist, kann der Baum tief hängen. Das erleichtert das Manöver zusätzlich. Auch bei der weiteren Vorbereitung zum Großsegel setzen wird deutlich, welche großen Vorteile niedrig angeschlagene Bäume in Punkto Handhabung und Sicherheit bringen. Zum Klariere des Falles muss niemand Maststufen erklimmen, geschweige denn, sich in den Baum hochschwingen.

Die Schot des Großsegels ist gesplittet und nach achtern auf das Kajütdach umgelenkt. Entweder bedient sie der Rudergänger, der seinen Arbeitsplatz auf dem Backbordschwimmer findet, oder jemand aus der Crew. Das kann er entweder vom Steuerstand aus, wo Platz für zwei Personen ist, oder von der Steuerbordseite des Cockpits aus. Dasselbe gilt für die Handhabung der Vorsegel.

Auf zwei Rollanlagen warten fertig angeschlagen die Selbst-



DECKSLAYOUT

Zwischenwesen aus Kat- und Trimaran



1. **Cockpit:** Das Bimini erstreckt sich nur über den Mittlrumpf, Salonbänke teilweise außen
2. **Energiegewinnung:** Die großen Flächen auf dem Aufbau eignen sich gut, um Solarmodule anzubringen und zu nutzen
3. **Komfortable Höhe:** Der Großbaum lässt sich gut erreichen, um aufzutuchen – birgt allerdings auch Gefahren

TECHNISCHE DATEN



Konzept:	Eric Bruneel
Konstruktion:	Joubert Nivelt
Lüa:	13,50 m
Breite:	8,50 m
Tiefgang:	1,20 m
Verdrängung:	8,5 t
Frischwassertank:	600 l
Treibstofftank:	300 l
Motor:	Volvo 55 PS
Selbstwendefock:	20 m <sup>2</sup>
Genua:	46 m <sup>2</sup>
Großsegel:	60 m <sup>2</sup>
Preis:	ab 522.827 Euro
Händler:	www.cat-sale.de

Fotos: Silke Springer

UNTER DECK

Etwas beengter als ein Katamaran



1. **Kabine:** Die Kabinen befinden sich in den Seitenschwimmern
2. **Pantry:** Reichlich Platz an der Spüle; der Herd befindet sich gegenüber
3. **Schwertkasten:** Das Schwert kann während der Fahrt wie auf einer Jolle mitgetrimmt werden
4. **Vorschiffskabine:** Der Einstieg ist gut in das Interieur integriert
5. **Salon und Pantry:** Schmäler Eingangsbereich, der sich anschließend verbreitert

Neel-Trimarane setzen auf Fahrtenkomfort auf drei Rümpfen – durchaus ungewöhnlich



wendefock und die Genua auf ihre Einsätze.

Weitere Neuerungen, die die Evolution-Ausführung mitbringt, liegen im Schiffsinnen verborgen. Wichtigste darunter ist das modernere Interieur, das auf hochwertigere und strapazierfähigere Materialien setzt. Wie beim größeren, jüngst erst vorgestellten Neel 51 ist der Cockpitboden mit synthetischem Teak belegt und wird für den Möbelbau Designer-Holz von Alpi verarbeitet.

An der Aufteilung von Salon und Kajüten wurde nicht gerüttelt. Nach wie vor ist verblüffend, dass auf diesem Trimaran fast so viel Innenraum generiert werden konnte wie auf einem vergleichbar großen Katamaran. Es gibt drei Doppelkabinen (in der Charterversion werden weitere Einzelbetten in die Ausleger eingebaut), zwei Bäder, eine Längspantry und einen Salon mit Platz für sechs Personen und separater Navi-Ecke. Der Trick ist, das Brückendeck so weit zu strecken, dass es bis in die Seitenschwimmer reicht, zwei Schlafkammern quer zur Fahrtrichtung aufzustellen und die dritte eine Etage tiefer anzulegen. In die Vorschiffskabine gelangt über eine kurze Treppe. Ausgestattet mit Doppelbett und mehreren flachen Hängeschränken findet sich Platz zum Stauen von Kleidung unter dem Bett und in kleinen Abseiten.

Überraschend viele Staumöglichkeiten halten die beiden Pantryzeilen parat. Verteilt auf beide Seiten des ‚Flurs‘ finden sich viele Fächer und Laden für Geschirr und Besteck, dazu kommen noch der Herd mit Backofen und die Spüle. Kühlschrank und Kühlbox mussten allerdings aus dem Durchgang ausgelagert werden. Sie sind im Salon untergebracht, auf der Backbordseite vor dem Navigationsbereich, damit sie die Wohnatmosphäre nicht stören. Das Erfolgsgeheimnis des

insgesamt gelungenen Interieur-Layouts liegt auf jeden Fall in der geschickten Ausnutzung jeder kleinsten Fläche. Mankos stellen allerdings die recht kurzen Betten dar. Keine Koje ist länger als 1,90 Meter, was auf 45 Fuß-Yachten heutzutage eine Seltenheit ist und beim Kauf bedacht werden sollte.

Für Stauräume gibt es keine schweren Schubladen, sie bleiben entweder offen, lassen sich mit Tüchern verhängen, manche auch mit leichten Türen verschließen. Insbesondere auf leichte Rumpfen wird geachtet, um die Segeleigenschaften attraktiv zu halten. Wer seinen Schwerpunkt auf gute Perfor-

mance legt, kann ein höheres Rigg bestellen und den Neel 45 Evolution-Tri mit Mittelschwert ausstatten lassen. Um anständige Kreuzwinkel zu fahren, ist das Schwert kein Muss, bei leichtem Wind allerdings, wie er am Testtag vorherrscht, hilft es, das letzte Quäntchen Höhe aus dem Trimaran heraus zu kitzeln.

Bevor wir Segel setzen, lassen wir das Schwert ein gutes Stück heruntersacken. Während des Törns bleibt es dann in dieser Stellung. Ständiges Mitjustieren, wie man es vom Jollensegeln kennt, ist nicht vorgesehen. Dafür ist der Zugang zum Schwertfall auch zu kompliziert. Will man es bedienen, muss

man tief in den Mittelrumpf hinuntersteigen. Die Falltür zum „Keller“ liegt im Flur. Über eine feste Leiter gelangt man in einen Geräte-Raum, der groß genug ist, sich darin zu drehen und zu wenden. Hier ist die Winsch fürs Schwertfall montiert, hier lagern die Batterien, hier gibt es einen Einstieg in den Motorraum, den man allerdings nur auf allen Vieren krabbelnd erreicht.

Glücklicherweise können wir die Maschine ausschalten, bald nachdem wir ausgelaufen sind. Viel Wind-Druck braucht der Neel 45 Evolution, der an der französischen Atlantikküste gebaut wird, nicht, um los zu segeln.