

TEST 915

SEGELBOOTE

von Roland Duller

AMEL 50

ZWISCHEN DEN ZEITEN

Gratwanderung. Die französische Nobelwerft kombiniert bei der Amel 50 erfrischende Innovationsfreude mit traditionellen Werten

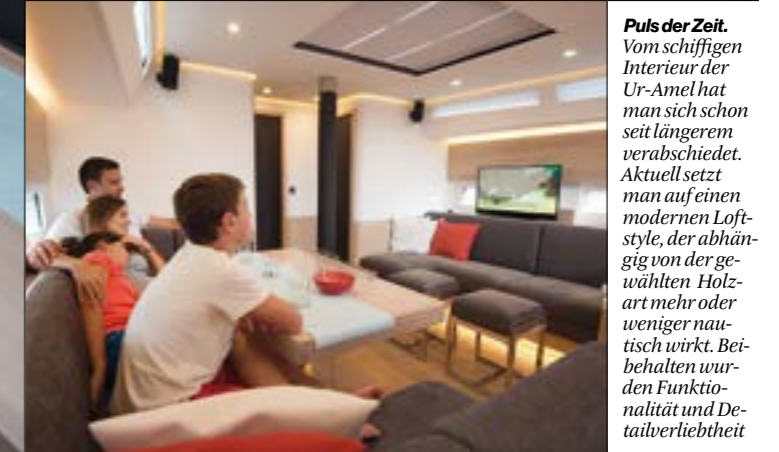
Siegertyp. Die Amel 50 wurde in der Kategorie Luxusyachten zu Europas Yacht des Jahres 2018 gewählt

Die Geschichte von Amel ist so eng mit ihrem Gründer verknüpft wie bei keiner anderen Werft. Henri Tonet, der das Unternehmen vor 53 Jahren in La Rochelle an der französischen Atlantikküste aus der Taufe hob, brachte es unter dem Namen Cap'taine Henri Amel aufgrund seiner speziellen Bootsbauphilosophie zu weltweiter Berühmtheit. Sein Ziel war es Yachten zu erschaffen, mit denen man solo oder mit kleiner Crew komfortabel und sicher um die Welt segeln kann. Die daraus resultierende Modellpalette blieb Zeit seines Lebens überschaubar, Maramu, Super Maramu und Super Maramu 2000 sind bis heute klingende Namen in der Blauwasserszene und stehen am Gebrauchtmotormarkt hoch im Kurs. Historisches Verdienst des 2005 mit 92 Jahren verstorbenen Firmenchefs war das unvergleichliche Aftersales-Service. Die Werft führte über jede Yacht Buch und kannte alle Ausstattungsdetails, sodass es Amel ein Leichtes war, die Eigner bei technischen Fragen zu unterstützen. Ließ sich das Problem aus der Ferne nicht lösen, wurde kurzerhand ein Mitarbeiter vorbeigeschickt – wohin auch immer. Feine Sache.

Brückenschlag in die Gegenwart

Emmanuel Poujeade, der als Managing Director die Geschicke von Amel leitet, weiß über diese bedeutungsvolle Vergangenheit Bescheid und geht entsprechend sorgfältig mit dem Erbe um. Gleichzeitig setzt er aber auch auf Innovationsfreude – schließlich will Amel nicht irgendwann als altbacken abgestempelt werden. Das erste Modell ohne Einflussnahme des Cap'taine war die Ketschgetakelte Amel 64 (Fahrbericht: YR 9/2012), drei Jahre später folgte die Amel 55 (Fahrbericht: YR 9/2015), ebenfalls eine Ketsch, aber in vielen Belangen jünger und dynamischer.

Den bislang letzten und zugleich mutigsten Schritt ging man mit der neuen Amel 50, die im Vorjahr beim Cannes Yachting Festival Premiere feierte und mit einem eigenständigen Mix aus Tradition und Innovation konkurrenzlos eine Nische im Segment der Luxusyachten besetzt. Feder-



Puls der Zeit. Vom schiffigen Interieur der Ur-Amel hat man sich schon seit längerem verabschiedet. Aktuell setzt man auf einen modernen Loftstyle, der abhängig von der gewählten Holzart mehr oder weniger nautisch wirkt. Beibehalten wurden Funktionalität und Detailverliebtheit

führend waren Berret/Racoupeau: Das renommierte Konstruktorsduo zeichnete einen modernen Rumpf mit breitem Heck, hohem Freibord, steilem Bugstegen und Doppelrudernanlage. Bugspriet, riesige Badeplattform und ebensolche Rumpfluken sind weitere Signale dafür, dass man am Puls der Zeit agiert. Für Aufregung sorgte der Wechsel von der traditionellen Ketsch zur Sluptakelung. Die Vorteile einer als Ketsch geriggten Yacht liegen auf der Hand – leichte Handhabung der für sich kleinen Segelflächen sowie Spurtreue –, kommen auf einer 50-Fuß-Yacht aber nicht in dem Ausmaß zur Geltung und werden von höheren Kosten und höherem Bedienungsaufwand mehr als aufgewogen. Darüberhinaus hat sich bei der Sluptakelung dank Bugspriet und diverser Zusatzsegel viel getan.

Keine Diskussion gab es bezüglich Beibehaltung des Mittelcockpits, obwohl es im Blauwasserbereich einen Trend zum Achtercockpit gibt. Amel hielt auch am traditionellen Deckshaus fest, das aufgrund des fehlenden Besans weit nach achtern reicht. Seine Vorzüge kommen bei allen Bedingungen zur Geltung. Im Sommer spendet es Schatten, wobei Luken für gute Belüftung sorgen, ist es unwirtlich, lässt es sich mit Hilfe von Stoffpaneelen komplett abschotten. Und nicht zuletzt verleiht das 50er-Jahre-Deckshaus der Yacht auch die unverkennbare Amel-Silhouette.

Die Anordnung des Steuerstandes ganz vorne im Cockpit mit kleinem Rad an Backbord, riesiger Armaturenlandschaft, tiefem Cockpit mit Klapptisch, sehr bequemen Bänken und Durchgang nach achtern ist

in Sachen Lebensqualität unschlagbar. Zu weiteren Eigenheiten gehören das Schanndeck, wasserdicht schließende Türen zu den Kajüten, die tiefe Bilge, die als Grauwassersammler dient, vergleichsweise wenige Rumpfdurchlässe und die überdimensionierte, vertrauenerweckende Ankerkonfiguration. Motor, Generator und restliche Technik sind unter der Plicht in einem großzügigen Maschinenraum untergebracht. Dieser ist direkt vom Cockpit aus zugänglich und so positioniert, dass alle Aggregate ohne Probleme herausgehoben werden können.

Im Wind

Anfängliche Flaute verdonnerte uns zu einer Zwangspause. Der Tisch wurde aufgeklappt, Häppchen und ein Glas Wein ser-

viert. Sofort stellte sich Urlaubsatmosphäre ein. Als der Wind auffrischte, wechselte der Autor auf den Steuermannstuhl, der Rest trank Kaffee. Via Joystick rollten sich Großsegel und Genua aus. Zwei Minuten später glitten wir Richtung offene See, ohne dass ein Mitsegler einen Finger hätte rühren müssen. Eine eindrucksvolle Demonstration des Amel-Konzepts: Die 50 Fuß lassen sich problemlos von einer Person segeln, das Deckslayout arbeitet effizient und für unbedarfte Passagiere im Verborgenen.

Die Position des Steuermanns ist speziell. Auf anderen Yachten sieht man besser in die Fäden der Genua, bekommt mehr Feedback von den Ruderblättern und sitzt in idealer Position zum Rad. Auf der Amel thront man eine Spur zu weit vom Rad entfernt in einem gepolsterten Sessel, hat aber

perfekte Rundumsicht und vor sich Plotter, Instrumente sowie Joysticks in Griffweite. Man fühlt sich wie ein Kapitän, checkt beim Segelwechsel die Armaturen und lässt entspannt zusätzlich zum Code 0 das Kutterstagesegel ausrollen – einfach eine andere Art zu segeln. Das Achterliek des Großsegels lässt sich via Luken im Deckshaus prüfen, zum Check der Fäden in der Genua wechselt man besser die Seite.

Das Steuern per Hand hat nicht – wie auf einem Performance Cruiser – den höchsten Stellenwert, wichtiger ist, dass die Ruderbalance ideal zum Autopiloten passt und dieser mit wenig Energieaufwand sauber Kurs halten kann. Steuern ist dennoch vernünftig, man muss sich aufgrund der geringen Vorbalance nur ein wenig in die Yacht hineinfühlen. Gelingt das, bleibt die

KONSTRUKTION/DESIGN

Berret-Racoupeau-Yachtdesign

WERFT
Amel
www.amel.fr

BAUWEISE

Rumpf und Deck in Sandwich im Vakuum-infusionsverfahren, Rumpf unter der Wasserlinie Vollaminat, Osmoseschutz durch Vinylster- und Isophthalsäure-Harz, Bodenplatte und Schotten am Rumpf anlaminiert, vier wasserdichte Schotten mit Isolationsventilen, zwei Ruder mit Schaumkern, Gusseisenkiel mit Nirobolzen verschraubt und Epoxy-Oberfläche, Ruderwelle aus Niro

SERIENAUSSTATTUNG

elektrischer Rollmast mit zwei Salingpaaren und elektr. Schotensystem, Genua mit elektrischer Reffanlage, Segel aus Hydranet im Triradialschnitt, Rodrigging, geteiltes Achterstag, starrer Niederholer, Hardtop mit Luken, lederbezogenes Rad, Cockpittisch, 24 V und 220 V sowie 12-V-Anlage für den Motor, Furuno GP330 GPS, Furuno FI70-Navieinheit, Garmin 200i VHF, Furuno Navipilot711C, Möbel aus heller Eiche, Boden aus Laminat (helle Eiche), hochwertige Polstermöbel, abdunkelbare Luken, Leeseegel für Kojen, Doppelwaschbecken, 3-flammiger Herd mit Backrohr, Mikrowelle (220 V), Kühlschrank (104 l), Tiefkühler (78 l), Licht großteils LED, synthetisches Teak, Segel von Incidences, Winschen von Harken, Luken von Lewmar, Beschläge von Antal, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Profurl, Segel von Elvström, Ankerwunsch von Lewmar, WC von Dometic

PREIS: €948.000,-
Basispreis, ab Werft (exkl. MwSt.)

EXTRAS:

Holzbausbau Mahagoni lackiert	10.000,-
Entsalzungsanlage (100l/h)	12.500,-
Klimaanlage	22.300,-
2 Tiefkühltruhe	5.800,-
Komfort-Plus-Paket: schallisolierter Onan-Generator (8 kW), zusätzliche 24V-Batterien, zweites Ladegerät (220/24V, 100Ah)	18.500,-
Mikrowelle mit Grill	880,-
Waschmaschine mit Trockner	2.100,-
Selbstwendekutterstagsegel	10.500,-
Code 0 inkl. Roller	12.900,-
3 elektrische Winschen	6.150,-
Varifold-Propeller	3.400,-
Bugstrahlruder ausfahrbar	12.200,-
elektrische Amel-Davits	13.500,-
Cockpit-Polster	2.000,-
Aufpreis Deltaanker (32 kg, Niro)	990,-
Aufpreis Nirokette (100 m, 10 mm)	3.875,-
Laufdeck aus Massivholz	16.120,-

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at

VERTRIEB

Kronenberg Yachting
D-81737 München, Tel.: 0664/200 06 57,
E-Mail: m.m@kronenberg-yachting.com,
www.kronenberg-yachting.com

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	17,50 m
Breite:	5,10 m
Verdrängung:	18,9 t
Ballast:	5,9 t
Großsegel (hoher Mast):	107 m ²
Selbstwendefock:	69 m ²
Genua (107 %):	84 m ²
Gennaker:	278 m ²
Tiefgang:	2,90/2,45/3,50 m
Treibstofftank:	600 l
Wassertank:	800 l

Kojen in Metern; Länge/Breite
Kopfbereich/Breite nach 1,90 m

Vorschiff:	1,90/1,60/1,10 m
Achternkajüte:	2,05/1,60/1,20 m
Salonkoje:	2,10/0,60/0,60 m
Hundekojen (2):	1,94/0,75/0,60 m

Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

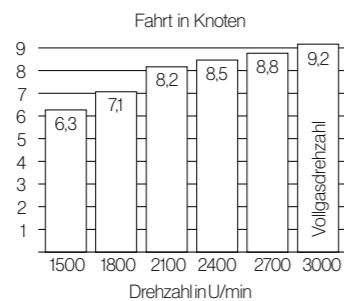
Salon:	2,00 m
Achternkajüten:	1,93 m
Vorschiff:	1,88 m
WC (Achter-/Bugkajüte):	1,87/1,91 m

MOTOR

Serie: Volvo Penta D3-110, 5 Zylinder, 2.400 cm³, 110 PS bei 3.000 U/min, Welle, 3-Blatt-Festpropeller

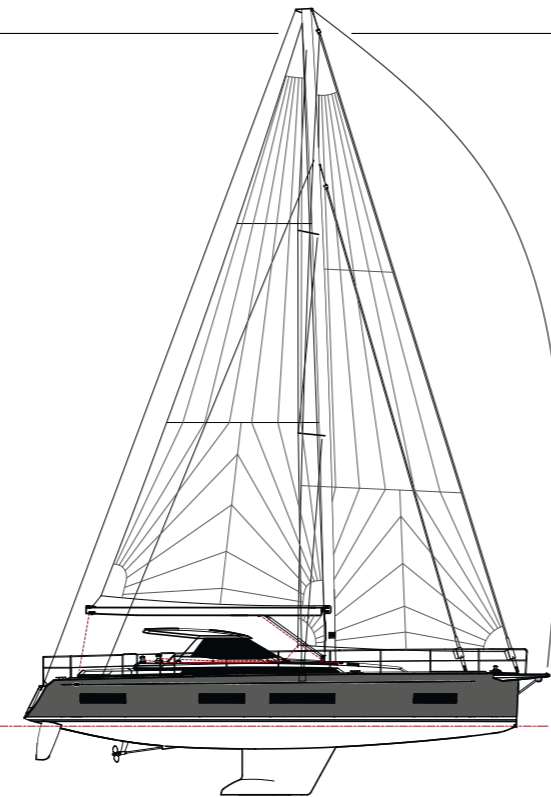
Testschiff: Volvo Penta D3-110, 5 Zylinder, 2.400 cm³, 110 PS bei 3.000 U/min, Welle, 3-Blatt Drehflügelpropeller

FAHRLEISTUNGEN



Lärmpegel (gemessen bei 2.100 U/min)
Salon 72 dB, Achternkajüte 75 dB

TESTBEDINGUNGEN: Windstärke 4–13 Knoten, Seegang: 0, Dauer: 1 Tag, Ort: La Rochelle/Frankreich



AUF DEM PRÜFSTAND

- ⊕ Bodengruppe und Schotten geklebt und anlaminiert
- ⊕ hochwertige Holzverarbeitung
- ⊕ Detailverliebtheit

AUF DEM WASSER

- ⊕ ansprechende Segel Eigenschaften
- ⊕ Deckslayout für Solosegler geeignet
- ⊕ geschützter Bereich für Mitsegler
- ⊕ einfaches Segelmanagement
- ⊖ Steuermandsitz etwas weit vom Rad entfernt



LEBEN AN BORD

- ⊕ trotz Loungecharakter funktionell
- ⊕ solide und funktionelle Details
- ⊕ Ambiente im Salon, durchdachte Pantry
- ⊕ Komfort in Achter- und Bugkajüte
- ⊖ Kaffeetisch und Hocker sind potenzielle Stolperfallen



Gut aufgehoben. Steuermann und Crew sitzen wie in Abrahams Schoß und sind vor Wind, Wasser und Sonne gleichermaßen geschützt

Empathie nicht unbelohnt. Bei 10 Knoten Wind unter Code 0 erzielten wir 7 Knoten, als wir das Kutterstagsegel via Joystick dazu ausrollten, ging's mit durchschnittlich 7,5 Knoten deutlich schneller dahin. Für eine 19 Tonnen schwere Yacht ein guter Wert. Bei etwas mehr Wind mit Böen bis 13 Knoten segelte die Amel unter Genua an der Kreuz 7 Knoten mit einem Wendewinkel von 90 Grad, was einer Höhe am wahren Wind von 45 Grad entspricht. Obwohl es die Windbedingungen nicht zwingend erforderlich machten, wechselten wir probeweise mehrfach zwischen Kutterstagsegel und Genua, was sich ausgesprochen einfach gestaltete. Erstaunlich unaufwendig war auch der Einsatz von Code 0 und Rollgennaker. Das Anschlagen, Verlegen der Schoten und Montieren der Endlosleine des Rollers dauerte keine fünf Minuten und da beide Segel im Vorschiff lagern, können sie problemlos von einer Person gesetzt, geborgen und getrimmt werden.

Wohnraum im Wandel

Das traditionelle Schauglas mit der Tankinhaltsanzeige findet sich nicht mehr und das ist ein bisschen schade. Dafür hat man

ein klares Bekenntnis zum Loftstyle abgelegt. Durch Rumpf- und Decksluken kommt reichlich natürliches Licht ins Innere, das von Isabelle Racoupeau mit viel Geschmack und Hirn gestaltet wurde. Sie ordnete das Design der Funktion unter: Die mit jeder Menge Stauraum ausgestattete Pantry ist groß, aber so schmal konzipiert, dass man sich bei rauem Wetter gut verkeilen kann. Haltegriffe sind dort, wo man sie braucht, Schubladen lassen sich mittels Nirostange sichern und Überkopfschappauszüge besitzen einen Glasboden, damit man ihren Inhalt auf einem Blick erkennt. Diese Kreativität verdient uneingeschränkter Beifall, ebenso Verarbeitungsqualität und Detailverliebtheit.

Ein kleiner Lapsus unterlief der Innenarchitektin im Salon: Das Tischchen mit Hocker an Steuerbord ist kommunikationstechnisch eine Wucht, kann im Seegang aber zur Stolperfalle mutieren. Umso durchdachter präsentiert sich der Naviplatz, auf dem man auch zu zweit richten kann, ob die Reise in die richtige Richtung geht.

Insgesamt zeugen geringe Spaltmaße, Holzoberflächen, die man gerne angreift,

und lederummantelte Haltegriffe mit spezieller Nahtstruktur von hohem Niveau. Das Ambiente ist in jeder Version lichtdurchflutet und freundlich, die finale Wirkung hängt davon ab, welche der vier Holzarten gewählt wurde.

Keinen Spielraum gibt es beim Innenlayout, das drei Kajüten vorsieht: Das Eignercompartment spielt alle Stückerln, mit Luken seitlich im Rumpf sowie in der Decke und einer Nasszelle mit getrennter Dusche. Im Vorschiff geht es nicht minder komfortabel zu, wobei man die Nasszelle auch vom Salon aus betreten kann. Die Kajüte an Steuerbord kommt vergleichsweise unglamourös daher, die beiden Hundekojen sind aber mit wertigen Matratzen bestückt und entsprechend gemühtlich.

Resümee

Die Amel 50 hat die Wahl von Europas Yachten des Jahres 2018 in der Kategorie Luxusyachten klar gewonnen. Zu Recht, denn der französischen Werft ist der Spagat zwischen der Beibehaltung traditioneller Tugenden und dem Bekenntnis zu modernem Yachtbau und Styling auf beeindruckende Weise gelungen. ■