

Superprova

Abbiamo provato in versione a chiglia fissa e deriva mobile l'ultima nata in casa Kirié. Un natante pensato per la crociera in famiglia, dalla grande abitabilità interna e facile da condurre. Interessanti le differenze di prestazioni tra i due modelli.

di Luca Sordelli e Niccolò Volpati

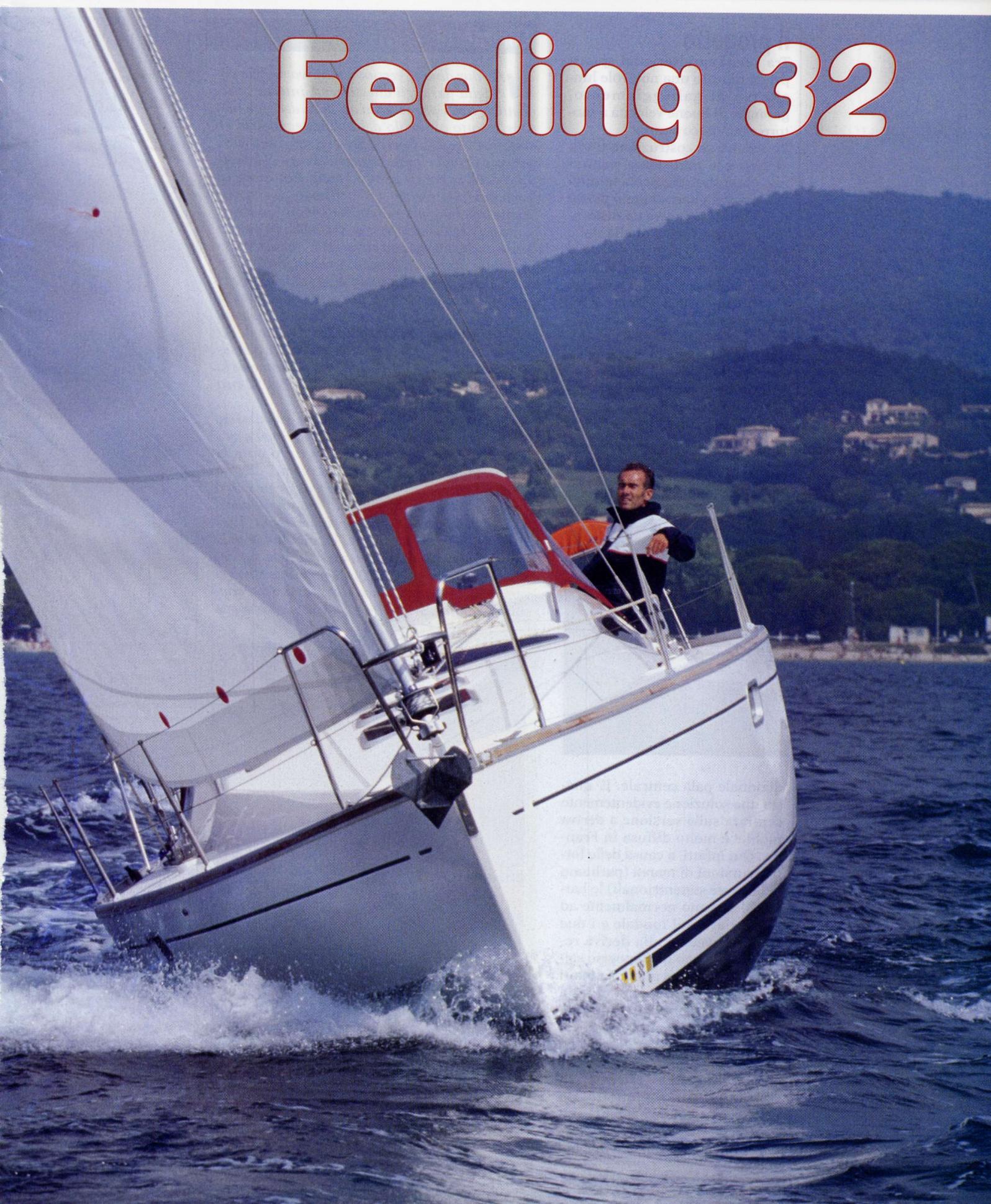
Due corpi, un anima. Ovvero la stessa barca, per la firma della coppia Michel Joubert e Patrick Roséo, nelle due versioni a chiglia fissa e a deriva mobile. Una prova nella prova, la scoperta dell'ultima nata in casa Kirié (nominata da buona parte della stampa francese "barca dell'anno" per il 2000) e l'analisi tecnica delle effettive differenze (provate in mare e non sulla carta) tra le due versioni. Il Feeling 32 è un natante (quindi niente patente, immatricolazione e tassa di stazionamento) pensato per la navigazione in famiglia, per la crociera pura. Kirié fonda proprio in questo genere di imbarcazioni la sua tradizione, nell'attenzione senza compromessi verso il diportista.

Nella sua versione a deriva mobile questo 10 metri rappresenta un perfetto esempio di barca per le esplorazioni lungocosta, per arrivare lì dove tutti gli altri non possono permetterselo.

60 VELA E MOTORE - agosto



Feeling 32



Superprova

Il progetto

STra i dati caratteristici spicca prima di tutto una notevole lunghezza al galleggiamento, garanzia di buone velocità a motore e con poco vento.

La tecnica di costruzione tradizionale e la robustezza strutturale che è stata ricercata in tutte le parti della barca hanno portato il Feeling ad avere un dislocamento superiore a quelle delle concorrenti. Si assesta sui 4100 kg per la versione a chiglia e arriva a 4450 per quella a deriva mobile. Nella media invece il valore relativo alla superficie velica dove domina la randa, disponibile anche in versione semistecata.

Entrambe le barche della prova erano dotate di due timoncini gemelli, in sostituzione della tra-



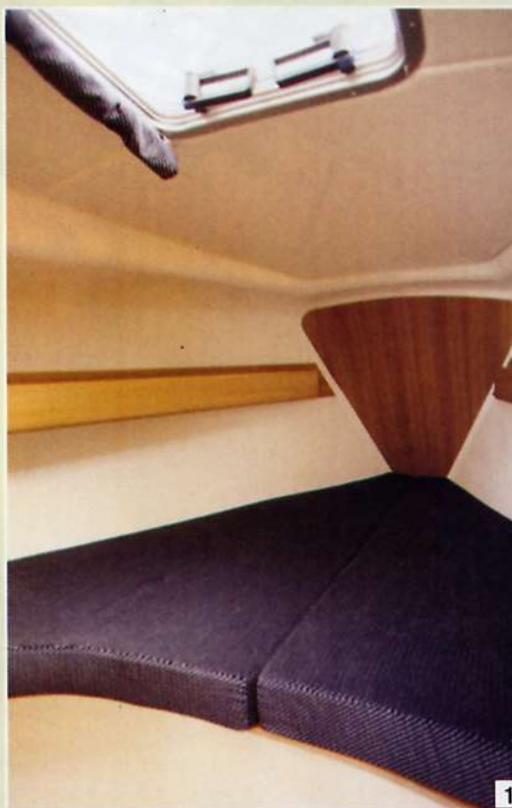
A caratterizzare l'estetica delle due barche la tipica finestratura ovale sulla tuga. L'armo è a 9/10 con crocette acquarellate.

dizionale pala centrale. E' questa una soluzione evidentemente centrata sulla versione a deriva mobile e molto diffusa in Francia. Qui infatti, a causa delle forti escursioni di marea (parliamo delle coste settentrionali) le barche si trovano normalmente ad appoggiarsi sul fondale e i due timoni, insieme alla deriva retrattile, offrono un appoggio saldo e sicuro su tre punti. Adottati anche sulla versione a chiglia fissa i due timoncini hanno essenzialmente il vantaggio di garantire una pala (per quanto più piccola) sempre immersa, anche in caso di "straorze estreme". Di contro si perde, soprattutto con poco vento, della sensibilità sulla barra. Altro vantaggio della soluzione a timoni gemelli è poi

Gli interni

Nelle due diverse versioni, a deriva mobile e a chiglia fissa, gli allestimenti interni sono identici. Nella prima la cassa della deriva è nascosta sotto al tavolo della dinette. Questa si distingue essenzialmente per due soluzioni progettuali: l'ampia finestratura sulla tuga, il lavandino della cucina a centro barca. Entrambe ci sono piaciute perché garantiscono rispettivamente una buona luminosità e un ottimo sfruttamento degli spazi. Non guasterebbe in questo senso anche un ripiano abbattibile e incernierato per unire proprio il lavandino al frigorifero, in modo da creare un ulteriore piano di lavoro. Nel complesso buone le volumetrie dove si nota la scelta di avvantaggiare la zona centrale rispetto alle due cabine. Queste sono comunque di dimensioni assolutamente in linea con le avversarie e mostrano buone altezze. A prua notevole la dimensione del passauomo centrale (50 x 50 cm) che offre un'ottima ventilazione.

Tra gli optional il tavolo della dinette abbassabile per ottenere una terza cuccetta. Optional a nostro avviso fondamentale, soprattutto vista la concezione ad uso fortemente "familiare" di tutta l'imbarcazione. Non è invece trasformabile il divanetto di dritta, "accorciato" da un mobile a ridosso della paratia della cabina di prua. Tra i punti di forza del Feeling 32 c'è sicuramente la grande cala vele di poppa, ci si accede sia dal bagno che dal pozzetto. Qui è possibile stivarvi veramente di tutto. Sopra alla media delle concorrenti, infine, le misure del tavolo da carteggio.



2

1. La cabina matrimoniale di prua, qui come in tutta la barca buona l'aerazione. L'altezza è di 182 cm. Molto lo spazio per stivare il bagaglio.

2. Nelle due versioni a deriva mobile e a chiglia fissa l'allestimento degli interni è identico. Particolarmente spaziosa la dinette. Spicca l'intelligente posizione del lavandino della cucina. I tanti oblò laterali garantiscono all'ambiente una notevole luminosità.

1



3



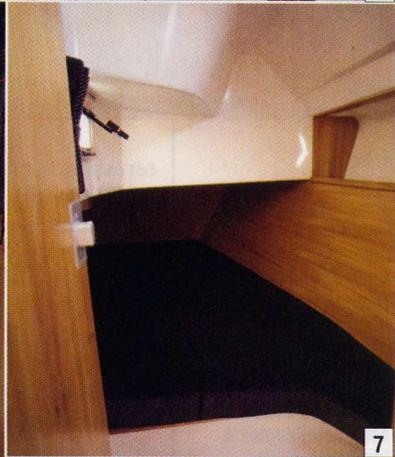
4



5



6



7

3. Sotto il tavolo della dinette si nasconde la deriva mobile.

4. Il bagno, l'altezza è di 190 cm.

5. La cucina, un piccolo oblò garantisce l'aerazione sopra ai fornelli.

6. Ottime le dimensioni del tavolo da carteggio.

7. La cabina di poppa.

Superprova

quello di liberare nello specchio di poppa lo spazio centrale per l'autogonfiabile, nella migliore delle posizioni su una barca di queste dimensioni. E per uno scafo pensato in chiave tipicamente francese, per la famiglia e dagli alti standard di sicurezza, è questa una scelta perfettamente coerente.

Infine una nota estetica. Nel panorama dei natanti il Feeling 32 si distingue con una certa forza per l'equilibrio delle sue linee. La ricerca di una buona abitabilità interna non ne ha appesantito la linea, caratterizzata dalla tuga filante, dalla finestratura scura dalla forma ad "occhio".

La prova

Nelle acque del golfo di Saint Tropez abbiamo provato le due barche in condizioni di vento medio, tra i 12 e i 15 nodi, e mare poco mosso. Un test in-



1. Buone le dimensioni dei passavanti laterali, il carrello del genoa corre a filo della tuga per non intralciare il passaggio.

Sopra, le due versioni a deriva mobile e a chiglia fissa sono esteticamente identiche.

teressante che ci ha permesso non solo di "capire" il Feeling 32 ma anche di toccare con mano le reali differenze tra uno scafo "quillard" e uno a "deriveur intégral".

In termini di velocità i dati riportati nella tabella in ultima pagina parlano chiaro: la chiglia fissa va meglio di bolina, quella mobile, vista la possibilità di alzare quasi un metro di deriva, da invece il meglio di sé alle andature portanti. Non è certo una grande scoperta ma è stato sorprendente constatare quanto fosse tangibile la differenza. Sempre restando alle impressioni al timone sono da sottolineare la maggior leggerezza e manovrabilità della versione a deriva mobile nelle andature larghe, e il miglior angolo di bolina (decisamente migliore) di quella a

La coperta



Prima di tutto la facilità di conduzione. La concezione generale della coperta è improntata, senza compromessi, verso un uso tipicamente da crociera. Questo evidentemente depone solo a favore della barca che si presenta come un progetto coerente, costruito sulle esigenze del diportista. In questo senso si inseriscono scelte come l'assenza del trasto di randa, di un armo a 9/10 con un solo ordine di crocette acuartierate e quindi senza volanti, il gennaker che arriva in testa d'albero e che si mura su un mini bompresso in inox installabile in pochi minuti, tutte le manovre che arrivano in pozzetto.

Tra le cose che ci sono particolarmente piaciute: il posizionamento della zattera di salvataggio che, grazie allo spazio creato dai due timoni al centro dello specchio di poppa, risulta nel luogo migliore, ben riparato ma facilmente accessibile; poi la collocazione dei winch del genoa, appena dietro la tuga e leggermente rialzati. In questo modo lavorando sopra non si ingombra troppo il pozzetto e in più si riesce fare forza senza difficoltà; e infine la notevole ampiezza dei due passavanti, decisamente superiore a tutte le concorrenti.

Ottime le dimensioni del pozzetto, dalla forma leggermente triangolare. Qui è a nostro avviso assolutamente da sconsigliare la soluzione con timoneria a ruota (disponibile tra gli optional) che occuperebbe inutilmente troppo spazio e che andrebbe contro la concezione generale della barca. Da spostare leggermente più avanti invece l'attacco del paranco di scotta di randa, è infatti impossibile passarvi a poppa senza "inciampare" nella barra. Ottima la qualità dell'antisdrucchiolo.



2



3



4



5



6

2. Vista d'insieme del pozzetto, si nota la scotta di randa che non è dotata di trasto. A barca ferma il paranco si può però facilmente spostare lateralmente.

3. Da migliorare la posizione della leva motore, così troppo facile da urtare per sbaglio.

4. A prua è possibile installare un piccolo compressino in inox per armare il gennaker.

5. Intelligente la collocazione molto avanzata dei winch del genoa sui quali si può lavorare senza ingombrare il pozzetto.

6. I Feeling 32 hanno un doppio timone. Questa soluzione libera a poppa lo spazio necessario per stivare la zattera di salvataggio.

Superprova

Materiali e impianti

La tecnica di costruzione è tradizionale, con lo scafo realizzato in laminato pieno con resina poliestere e coperta in sandwich di balsa. Il controstampo degli interni è strutturale, così come le paratie (in legno d'olmo) e i rinforzi trasversali e longitudinali che vengono fascettati al guscio. E' la tecnica più diffusa per la costruzione di scafi di grande serie, consente di abbassare i costi e di non esagerare con i pesi.

La capacità dei serbatoi, 200 lt per l'acqua, 60 per il gasolio, porta ad avere una buona autonomia (circa 30 ore a velocità di crocie-

ra) per una barca piccola ma evidentemente pensata per navigare molto. Tra le "soluzioni azzeccate" la grande cala vele a cui si accede sia dal bagno che dal pozzetto, ideale per stivare di tutto, anche il fuoribordo in posizione verticale, e la collocazione della bussola che si riesce a leggere sia dal pozzetto che dal tavolo da carteggio. Per muovere la deriva è stato predisposto un paranco che si manovra direttamente sulla tuga, una seconda cima funziona da blocco. Manca però un riferimento ben visibile che indichi la posizione della deriva.



chiglia fissa. E' evidentemente la diretta conseguenza della maggior efficienza della pinna tradizionale rispetto ad una "lama" retrattile. A favore della versione "quillard" anche il comportamento sull'onda, con un assetto longitudinale che tende ad essere sempre leggermente più equilibrato. Complessivamente ben organizzate le manovre, semplici e funzionali. Lavorare sui winch del genoa risulta particolarmente facile, vista anche la loro posizione piuttosto rialzata, appena alle spalle della tuga (usando lo stick telescopico ci arriva anche il timoniere). Direttamente sulla tuga sono rinviate anche le cime che regolano l'altezza della deriva, ovviamente nella versione "integral". Un po' scomoda la posizione del timoniere da seduto, la notevole inclinazione del bordo del pozzetto è evidentemente studiata per quando si naviga a barca ben sbandata.

A motore (come da tradizione del cantiere la trasmissione è in linea d'asse) il Volvo Penta da 18 cv si è dimostrato più che sufficiente a muovere con agilità il Feeling 32. Per gli amanti delle alte medie a motore c'è la possibilità di installare la versione da 28 cv, scelta che fa guadagnare poco più di un nodo e fa spendere tre milioni e mezzo in più. Per quanto riguarda la rumorosità i valori sono di poco inferiori alla media, e non abbiamo rilevato differenze tra le due versioni. Infine un'altra nota sulla doppia timoneria: a motore e in retromarcia porta la barca a comportarsi maniera piuttosto diversa da quelle tradizionali. Non ne risente tanto il raggio di rotazione quanto i tempi di reazione che diventano leggermente più lunghi. Bastano poche manovre per prenderci la mano.

Vela
MOTORE

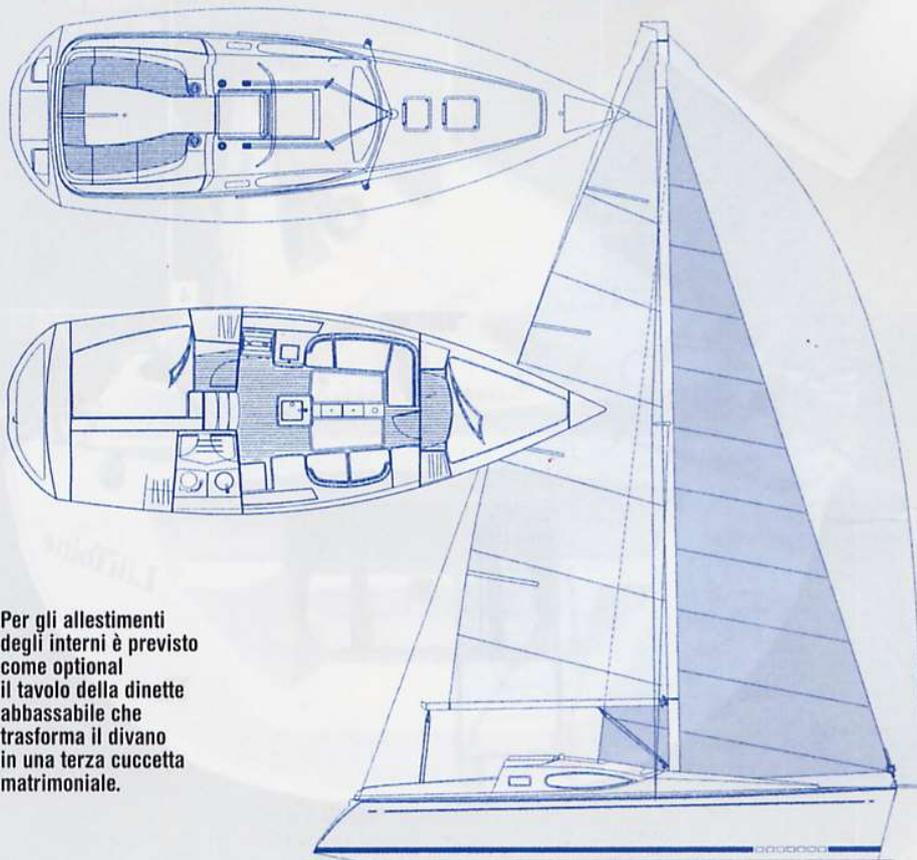


1



2

1. Ben accessibile il motore Volvo Penta da 18 cv, ci si arriva sia da sotto la scaletta che dalla cabina di poppa.
2. Sulla dritta, alle spalle del bagno è stato ricavato lo spazio per una grande cala vele. Anche qui l'accesso è doppio, sia dal bagno stesso che dal pozzetto.



Per gli allestimenti degli interni è previsto come optional il tavolo della dinette abbassabile che trasforma il divano in una terza cuccetta matrimoniale.

Progetto e design

Michel Joubert/Patrick Roseo

Il prezzo

Versione base a chiglia fissa **lire 129.888.000**, versione base a deriva mobile **lire 137.268.000**, Iva esclusa e franco cantiere.

I dati

Lungh. ft **mt 9.95** - lungh. al gall. **mt 8.70** - largh. **mt 3.42** - immersione versione chiglia fissa **mt 1.65** - immersione versione deriva mobile **mt 0.65/1.90** - dislocamento versione chiglia fissa **kg 4100** - dislocamento versione deriva mobile **kg 4450** - zavorra versione chiglia fissa **kg 1275** - zavorra versione deriva mobile **kg 1550** - sup. velica di bolina **mq 50** -

sup. velica gennaker **mq 70** - serbatoio gasolio **lt 60** - serbatoio acqua **lt 200** - omologazione **CE: B**.

Costruzione

Scafo costruito in laminato pieno di vtr con resina poliestere, coperta in sandwich di balsa. Rinforzi strutturali e paratie resinatate allo scafo, mobilio e paratie interne in legno di olmo.

Le misure principali

Altezza in dinette cm 185, altezza sopra il tavolo da carteggio cm 190, altezza nella cabina di poppa (entrata) cm 190, cabina di prua cm 180:

Dotazioni standard

Versione con letto matrimoniale in quadrato (lire 10.100.000) - supple-

mento per motore da 29 cv (lire 3.245.000) - timoneria a ruota (lire 4.257.000) - pack voiles: randa semi steccata, lazy bag e jack, vang rigido (lire 3.300.000) - pack comfort: verricello ancora elettrico, boiler elettrico, impianto a 220 Volt, carica batterie a 20 A: (lire 6.800.000) - pack electronic: stazione del vento, log, pilota automatico, ecoscandaglio (lire 7.590.000) - capotte (lire 2.500.000) - invaso (lire 1.410.000).

Il motore della prova

Volvo Penta MD 2020 diesel da **18 cv** di potenza all'elica - trasmissione in linea d'asse - cilindrata **lt 0.68** - architettura a **3 cilindri** - regime massimo di rotazione **gir/min 3600** - peso a secco **kg 135** - in alternativa Volvo Penta MD 2030 da 28 cv.

Indirizzi

Costruito da Kiriè (Francia)
Importato da **Alu Yachting (MI)**
02/70636336
fax 70631370.
Topsail Charter
Aprilia M. (UD)
tel. 0431/53167
fax 53848.
Concessionario della prova Love Voile, Les Marines de Cogolines (Saint Tropez)
tel. (0)494560061.

Le prestazioni a motore

Giri	velocità barca	rumorosità in dinette (db A)
1000	2.2	63
2000	4.6	72
2500	5.8	75
3300	6.8	77

I due modelli a confronto

	chiglia fissa	deriva mobile
Prezzo (lire)	129.888.000	137.268.000
Dislocamento (kg)	4100	4450
Zavorra (kg)	1275	1550
Immersione (mt)	1.65	0.65/1.90
Punti di forza	la bolina, la sensazione al timone	le andature portanti, arriva ovunque
Punti deboli	la doppia timoneria	l'angolo di bolina

Le prestazioni a vela

Andatura	Intensità vento	velocità barca a chiglia fissa	velocità barca a deriva mobile
50°	12	5.8	5.5
90°	12	5.6	5.6
120°	12	5.5	5.9*
180°	12	4.6	5.0*

*Con la deriva sollevata.

Le condizioni della prova

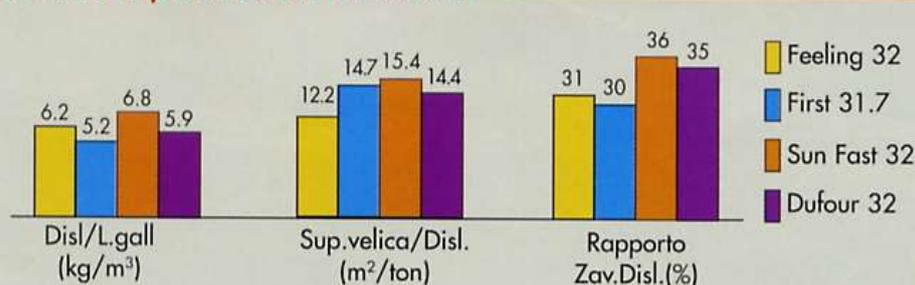
Il test si è svolto nel Golfo di Saint Tropez, presso la base Kiriè Love Voile. Venti medi tra i 10 e 14 nodi, mare poco mosso. 2 persone a bordo, carena pulita. Vele in dacron, randa e genoa. Elica fissa a 2 pale. Serbatoio acqua 50%, serbatoio gasolio 90%. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL-4001, stazione del vento WF.

Le avversarie

barca	Lft (m)	Largh. (m)	Disl (kg)	Sup. Vel. (m²)	Progettista	Prezzo (lire x 1000)
Feeling 32	9.95	3.42	4100	50	Joubert/Roseo	129.888
First 31.7	9.85	3.23	3600	53	Finot/Conq	107.000
Sun Fast 32	9.50	3.30	3550	54	Briand	121.646
Dufour 32	9.96	3.30	3400	49	J&J	128.333

Nota: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere, i dati si riferiscono ai modelli nella versione a chiglia fissa.

Gli indici di prestazione a confronto



Note: dislocamento relativo (Disl./L.gall): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (Sup.velica/Disl.): a valori alti corrispondono barche molto invelate.



Entrambi i modelli, sia quello a chiglia fissa che quello a deriva mobile, hanno il doppio timone.