

SUPERPROVA

Ecco in anteprima la nuova ammiraglia della Kiriè: un piano di coperta ideale per la crociera e interni da "casa navigante"

Pregi

- Interni ampi e molto luminosi
- Piano di coperta razionale per la crociera
- Buone prestazioni sia a vela che a motore

Difetti

- Cuccette cabine anteriori sacrificate
- Accessibilità vano motore migliorabile
- Posizionamento troppo avanzato dei serbatoi dell'acqua

FEELING

546



La nascita del cantiere francese Kirie' risale al lontano 1912. Negli ottant'anni di attivita', il piccolo laboratorio artigianale che produceva pochi esemplari in legno di "peche-promenade", una tipologia di cabinati a vela tuttora richiesta specialmente sulla costa Atlantica, si e' trasformato in una grande industria che realizza oltre 350 unita' annue. La sua gamma si chiama Feeling, va dai 9 ai 17 metri ed e' molto apprezzata dagli appassionati della crociera pura, come dimostra il successo ottenuto nel concorrenziale mercato del charter. Sono scafi che privilegiano il comfort, sia per la notevole volumetria degli interni, che per la singolare disposizione della coperta, pur mantenendo le prestazioni di vere barche a vela. Ne e' esempio questa nuova ammiraglia, che a pochi mesi dalla presentazione ufficiale, si e' gia' imposta all'attenzione del pubblico anche per l'interessante rapporto qualita'-prezzo. Il pubblico italiano, in genere abituato alle barche piu' piccole, di questo cantiere restera' sicuramente stupito vedendo il nuovo 546.

di Leonardo Zuccaro

FEELING 546

ESTETICA E PROGETTO

Per l'ammiraglia Kiriè ha scelto due specialisti di grandi yachts capaci di coniugare l'estetica, parametro indispensabile per una barca di questa classe, con la funzionalità necessaria ad un cruiser pensato alle lunghe navigazioni. Ron Holland ha disegnato scafo e coperta, mentre Andrew Winch, l'architetto inglese specializzato in interni, ha curato lo stile e la ripartizione delle cabine. Alla fase progettuale e di allestimento ha partecipato anche Eric Tabarly, che non è solo il "testimonial" della Kiriè, ma segue attivamente il cantiere nella realizzazione dei nuovi progetti.

Lo scafo è di linea classica, caratterizzato da slanci accentuati che superano complessivamente i 3,50 m. della lunghezza, bordi liberi bassi che salgono gradatamente verso prua e soprattutto da una larghezza di ben 5,20 m, la più alta della categoria.

La posizione centrale del baglio massimo ha tuttavia permesso di contenere le dimensioni dello specchio di poppa, a vantaggio dell'estetica e dell'equilibrio dei volumi di carena. Privilegiata è la stabilità di forma, per ottimizzare il comfort di navigazione, evitando frequenti cambi di vele e angoli di sbandamento elevati, tanto che il rapporto zavorra-dislocamento supera di poco il 30%.

Una barca dunque "all round", per navigare veloci alle andature portanti (a ciò contribuisce anche il profilo del bulbo ad alette), ma con una notevole simmetria dei volumi immersi per consentire buone performance anche in bolina.

COPERTA E ATTREZZATURA

La disposizione del piano di coperta è sempre stata uno dei punti di forza dei Feeling ed anche in questo caso il risultato ottenuto è rimarchevole, sia per la facilità di manovra che per l'abbondanza di spazio libero a disposizione.

La particolare tuga a due livelli, segno distintivo di gran parte dei Kiriè, ha lo scopo di concepire altezze interne persino esagerate (225 cm in dinette!) e una luminosità indubbiamente fuori del comune, ottenuta da una pannellatura in plexiglas che gira intorno alla tuga; inoltre serve a proteggere il grande pozzetto.

Quest'ultimo, lungo 270 cm, offre 8 comode sedute senza limitare la visuale al timoniere che, con la doppia ruota, può scegliere il lato più comodo. Seguendo i dettami più moderni lo specchio di poppa è completamente aperto per un accesso facilitato allo spoiler, sotto il cui piano è nascosta la passerella pieghevole.

Il problema del tendipaterazzo, tipico dei doppi stralli, è stato egregiamente risolto con una puleggia in acciaio e un martinetto meccanico. La disposizione dell'attrezzatura, tutta delle migliori marche, è ideale per l'uso crocieristico: due winch di drizza sull'albero (con i sistemi avvolgibili di serie, si manovrano poco), altri due sulla tuga, serviti da una doppia batteria di stopper, per la scotta randa, il vang rigido, le borose e le manovre dello spi.

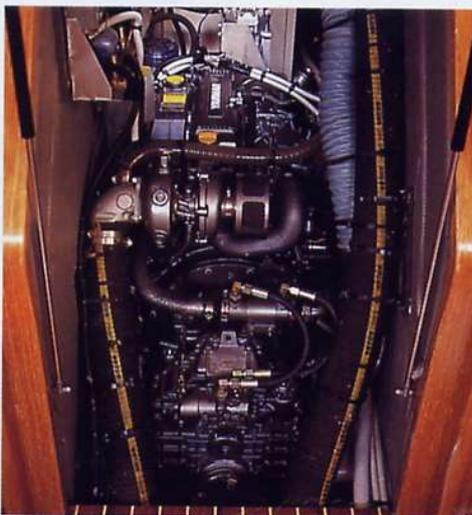
Due grandi Barbarossa da 66 provvedono alle scotte del genoa. Davvero abbondante lo spazio per stendersi: davanti all'albero, sul piano rivestito in teak con i boccaporti a filo della coperta e sulla tuga, dove in effetti si potevano nascon-



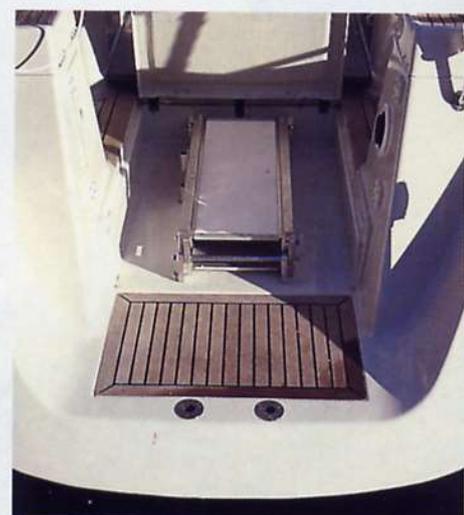
Il Feeling 546 deve la sua stabilità principalmente alla forma dello scafo, che con i suoi 5,20 m. di larghezza al baglio massimo, permette di tenere a riva molta tela, limitando le manovre di riduzione. E' una caratteristica ideale nell'uso crocieristico.



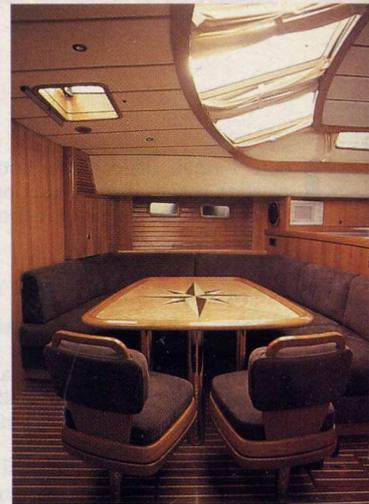
La cucina è disposta perpendicolarmente alla murata di destra nella parte alta del living. Tantissimi stipetti, frigo da 240 litri, forno a microonde, lavatrice, lavastoviglie a ultrasuoni e un enorme freezer verticale ci fanno pensare di essere nella cucina di casa e non su una barca.



Il motore, un turbo Yanmar da 110 HP, è posizionato sotto la scaletta di ingresso. Da rivedere l'accessibilità del vano motore.

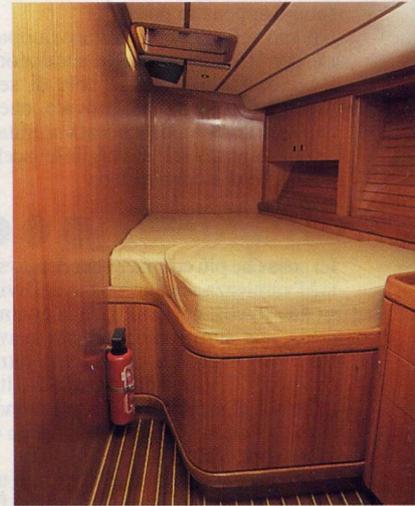
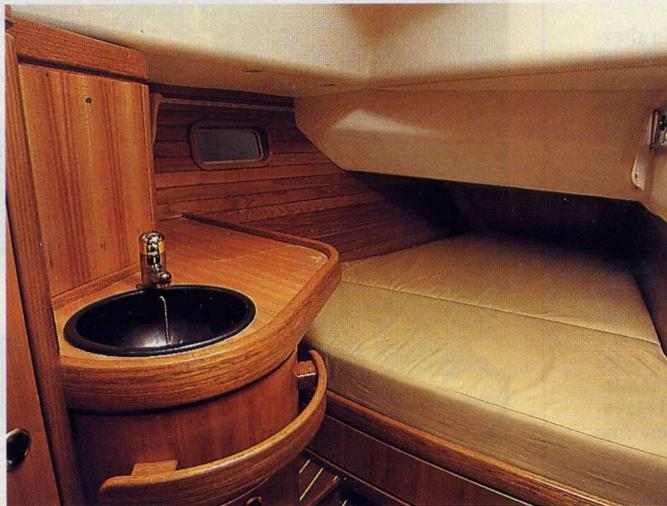


Lo specchio di poppa è aperto e sotto la prima parte del pavimento del pozzetto è stata nascosta la comoda passerella.



L'ampia zona carteggio è disposta sulla murata di sinistra nella parte inferiore del living. Il comodo divanetto crea anche una zona "conversazione". Il tavolo di carteggio è ampio e misura cm. 70x95, la consolle è in grado di contenere qualunque strumento. Numerosi anche cassetti e gavoncini per libri e carte.

La zona pranzo con il tavolo e la dinette a ferro di cavallo è disposta sulla murata di destra.



Un bagno di prua. Nella barca ne sono previsti tre; due a prua e uno molto grande nel quadrato.

Una delle due cabine simmetriche di poppa. Le dimensioni del letto matrimoniale sono più che accettabili. In entrambe è stato previsto un lavello, mentre come wc devono usare il bagno del quadrato.

Le cabine di prua sono simmetriche ed entrambe con bagno. Piuttosto sacrificate le dimensioni del letto.



Il grande pozzetto, lungo cm. 270, offre comode sedute a 8 persone senza limitare la visuale al timoniere. La disposizione del piano di coperta è prettamente croceristico. Da notare la soluzione del doppio paterazzo risolto con puleggia in acciaio e martinetto meccanico.

Il salpaancora è nascosto sotto coperta in un ampio gavone di prua a doppia apertura. La coperta in teck consente ampie zone prendisole soprattutto a prua dell'albero.

FEELING 546

dere i rinvii delle drizze sotto un carter in plastica, così da liberare ulteriormente la superficie. Il volume dei gavoni è di oltre 3 metri cubi complessivi.

ALBERO E VELE

L'albero è di Sparcraft, passante e armato in testa, a tre ordini di crocette molto inclinate indietro. Le volanti sono opt, al sostentamento longitudinale provvedono infatti due sartie basse anteriori e uno stralutto amovibile, dove si può issare un'utile trinchetta.

Tutto il sartame è in Dyform, il nuovo cavo che riduce l'allungamento tipico degli spiroidali, ed è discontinuo, una garanzia in più di sicurezza. La posizione avanzata dell'albero sul piano di coperta ha permesso di realizzare una randa che, pur di notevoli dimensioni (62 mq), ha il grosso vantaggio di disporre di un boma che sporge appena in pozzetto.

Il piano velico è abbastanza sviluppato in altezza, per sfruttare anche le condizioni di vento leggero. Molto belle le vele di serie (North France) dell'esemplare provato, che sfoggiava una splendida randa steccata munita di carrelli a sfere al posto dell'avvolgibile: scelta che non possiamo che condividere.

INTERNI

La cosa che più colpisce scendendo sottocoperta è l'ampiezza e la luminosità del living sfalsato su due livelli: nel primo c'è la cucina a L sulla dritta, con sviluppo lineare che si avvicina ai 5 metri e un'infinità di stipetti; oltre ai soliti componenti, tra cui un frigo da 240 lt!, il cantiere monta di serie il forno a microonde, la lavatrice, la lavastoviglie a ultrasuoni e un enorme freezer verticale.

In pratica è una cucina di casa, con una serie di soluzioni geniali, come il piano dei fornelli che si eleva per evitare pericolose bruciature alle paratie circostanti.

Opposta a questa zona è realizzata una grande toilette che serve tanto per le cabine di poppa, che come bagno di servizio.

Due gradini mettono in comunicazione con il secondo livello, dove sulla sinistra si trova il carteggio, il cui piano misura cm 70x95, con una consolle per contenere qualunque strumento si decida di installare ed un paio di comodi gavoni per gli attrezzi di bordo e le dotazioni di sicurezza. Sempre su questo lato, verso prua, è stato ricavato un angolo "conversazione" con un divanetto a L e il mobile per il televisore. Sulla dritta si apre la dinette a ferro di cavallo, con il tavolo abbattibile che ci sembra però leggermente sottodimensionato (cm 120x130) rispetto alla grandezza di questa zona; due poltroncine girevoli permettono comunque di sfruttarne anche il lato esterno e di creare un collegamento con la zona "televisione". Le quattro cabine della versione provata (esistono altre due versioni, a 3 o a 5 cabine, oltre quella per il marinaio) sono distribuite in maniera classica: due a prua, ciascuna con toilette riservata, e due a poppa, solo con il lavabo.

Tutte hanno la cuccetta doppia, ma le anteriori sono leggermente sacrificate (130 cm), tanto che il responsabile del cantiere ci ha anticipato una prossima modifica.

Ad estrema prua, infine, la cabina marinaio, con una cuccetta singola e il w.c. a scomparsa.



Durante la nostra prova abbiamo trovato 9 nodi di vento reale e in bolina larga il Feeling 546 ha fatto registrare punte di 7,1 nodi. Il miglior angolo al vento ottenuto sui due bordi è stato di 85 gradi. Abbiamo apprezzato la comodità al timone e la perfetta visibilità.



La particolare tuga a due livelli del Feeling 546 permette grandi altezze interne e consente una ottima luminosità interna. Grazie alla tuga alta anche il pozzetto risulta molto protetto soprattutto in condizioni estreme. Tutte le manovre sono rinviate al pozzetto.



L'albero è uno Sparcraft passante, armato in testa con tre ordini di crocette, le volanti sono optional.



Lo specchio di poppa aperto è attrezzato con doccia, acqua calda e fredda per il dopo bagno, la scaletta per salire dal mare è mobile.

FEELING 546

CONSTRUZIONE E FINITURE

Il Feeling 546 è realizzato in vetroresina a sandwich, quindi è leggero ma rigido. L'anima è in balsa, per garantire un incollaggio senza rischi di delaminazioni, cosa più difficile da scongiurare quando si usano schiume sintetiche senza la lavorazione sottovuoto.

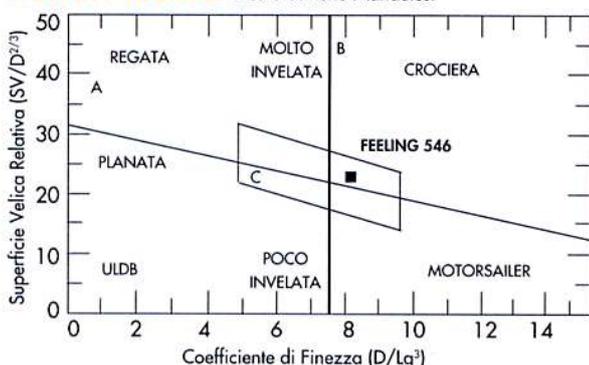
Due longeroni corrono lungo la zona di chiglia, a formare con i fitti madieri la solita ossatura, per poi unirsi in un unico rinforzo che dalla base d'albero giunge fino alla paratia anti-collisione.

Le paratie sono resinata a scafo, il controstampo solo parziale, serve esclusivamente come rivestimento.

Il bulbo è a basso pescaggio (appena 2 metri), provvisto di un siluro alettato che aiuta il momento raddrizzante.

Lo skeg su cui è incernierata la pala del timone, anche se diminuisce un po' la sensibilità, aumenta la robustezza; anche il calcagnolo dell'asse dell'elica, invece di essere metallico, è in vetroresina strutturale.

Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	5,1	7,4	8,3	8,6
γ 90°	Traverso	6,1	7,9	8,8	9,7
γ 135°	Lasco	3,6	5,5	7,6	8,4
γ 180°	Poppa	2,5	4,5	6,4	7,0

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	16,91
Lunghezza scafo	m	16,65
Lunghezza al gall.	m	13,10
Larghezza	m	5,20
Pescaggio	m	2,03
Dislocamento	kg	18.000
Zavorra	kg	5.750
Superficie velica	m ²	147,8
Numero cuccette		7/10
Motori e cavalli	Yanmar	110 HP
Capacità serb.acqua	lt	1000
Capacità serb.gasolio	lt	635
Disegnata da:	Holland/Winch	
Costruita da:	Cantiere Kirié	
Importata da:	Molo Mediceo, Via Grande, 215-57123 Livorno, tel. 0586-884479/894447, Fax 0586-887381.	

Optional

Tangone	L. 2.500.000
Attrezzatura spi	L. 5.000.000
Randa steccata	L. 9.700.000
Armamento 7/8	L. 35.900.000
Oblò apribili	L. 1.000.000
2 winches spi	L. 9.700.000
Stralsetto	L. 1.900.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n. 8,80
Coefficiente di finezza	8,01
Superficie velica relativa	21,52

LEGENDA:

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.

Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

A MOTORE

Il 546 monta un turbo Yanmar da 110 cv, che si distingue per l'ottimo rapporto peso-potenza e per le limitate misure d'ingombro. La velocità rilevata al GPS è stata di poco superiore ai 9 nodi che, confrontata alla velocità critica (8,8 n.), dimostra la validità della motorizzazione scelta; infatti, come giustamente bisogna considerare nel progetto di un'imbarcazione destinata a lunghe navigazioni, si è preferito disporre di una adeguata riserva di potenza, per evitare di mettere sotto sforzo il motore e per affrontare tranquillamente un "controvento" prolungato. L'elica di serie, a tre pale fisse, va però a nostro avviso sostituita con una di tipo orientabile, non solo per ottimizzare le prestazioni sotto vela, ma anche per migliorare la manovrabilità a marcia indietro, piuttosto problematica.

Molto positivo il test del rumore, anche a regimi elevati e nelle cabine di poppa, che notoriamente sono le meno silenziose; da spostare sullo spoiler il bocchettone di scarico dell'aspiratore e possibilmente da ampliare l'accessibilità al vano motore, non comoda su tutti i lati.

A VELA

La prova, effettuata con 9 nodi di vento reale, ha fatto rilevare al satellitare punte di velocità di 7,1 nodi, in bolina larga.

Il miglior angolo al vento ottenuto sui due bordi è stato di 85 gradi. Considerando che il genoa a disposizione era al 135% della J, ci sembrano buone prestazioni.

Per la notevole stabilità di forma consigliamo di installare un genoa al 150%, indubbiamente più efficace con poco vento, ma soprattutto alle andature lasche, quando non si ha voglia di issare l'MPS; la possibilità di armare una trinchetta sul falso strallo evita di dover navigare con il genoa parzialmente avvolto, quando le condizioni meteorologiche lo rendono necessario.

Abbiamo apprezzato la comodità al timone, la doppia ruota permette di trovare sempre la posizione giusta, mantenendo una buona visuale della prua e delle vele.

I due winch delle volanti (opt) possono essere usati con vento leggero per le scotte del genoa, per permettere al timoniere di virare da solo, mentre tornano utili in fase di ormeggio per cazzare le cime di poppa.

DOTAZIONI E IMPIANTI

La dotazione standard del Feeling 546 è in pratica completa: oltre a quanto indicato nella descrizione della cucina, include il ponte in teak, l'avvolgieranda e l'avvolgifiocco, l'impianto hi-fi con CD, il boiler, un alternatore a 12 volt ed uno a 24 volt, il doppio banco di batterie (2x165 Ah a 24v. e 1x95 Ah a 12v.), il carica-batterie 24v. ed altre attrezzature che normalmente sono tra gli optional.

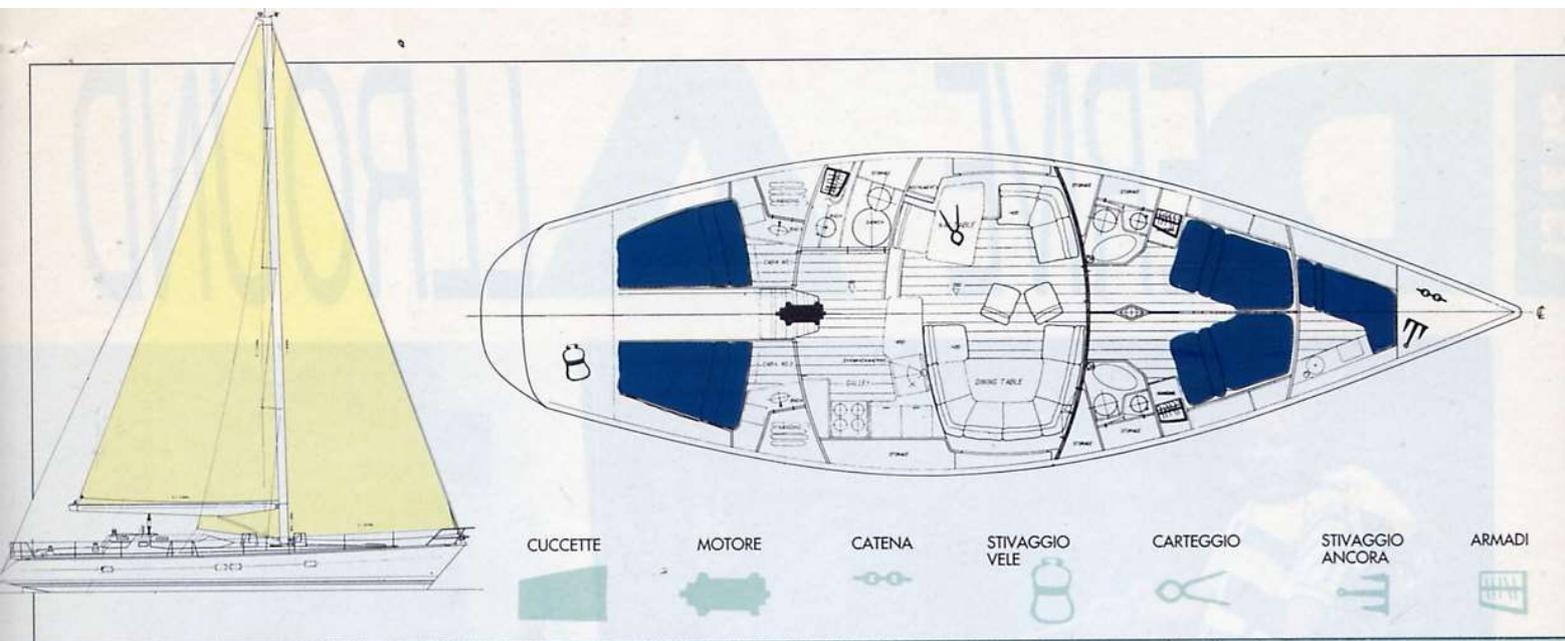
Notevole la capacità dei serbatoi (1000 Lt. d'acqua e 325 Lt. di gasolio), anche se quelli dell'acqua, posti sotto le cuccette delle cabine di prua, ci sembrano in posizione troppo avanzata. I w.c. sono a pressione, di ottima qualità e molto sicuri, la sentina del motore è dotata di pompa elettrica automatica, così come ognuna delle tre ghiotte delle docce.

Il quadro elettrico è insolitamente diviso in tre blocchi, di cui due sono in zona carteggio ed uno in cucina: inizialmente può creare un po' di confusione, ma con un minimo di abitudine può risultare anche più pratico, perché le utenze sono divise per funzioni.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft.	Disloc.	Cucc.	S.Vel.	Cantiere	Prezzo
Feeling 546	Holland/Winch	16,91	18.000	7/10	147,8	Kirié	739.400*
Luffe 54	Jepsen	16,37	11.000	8/10	147,8	Luffe	540.000
U.L.D.B. 53	Lee	16,00	8.000	9	133,4	V.R.	-
Alden 54	Alden	16,48	18.144	8	-	Alden Y.	885.000
G.S.52	Frers	16,30	20.500	8/10	157,4	Pardo	593.218
Baltic 52	S&S	16,00	14.500	8	142	BalticY	-
First 53f5	Farr/Pininfarina	16,20	14.000	7/9	134	Beneteau	490.000
Concordia 53	Judel/Vrolijk	16,35	14.966	7/8	175	Concordia C.Y.	-
Swan 55	Frers	16,76	23.600	6	158,7	Nautor	-
Ovni 56	Briand	16,60	17.000	8	133,7	Alu Y.	605.000
Dufour 54	Harlé/Mortain	16,07	-	6/12	155	Dufour	776.250
GibSea 52	J&N	16,00	15.000	6/10	155	Gibert	424.380
Solaris 57	Peterson	17,10	23.700	8	173	Serigi	-
Fenicia 55	Farr	16,50	14.000	6	153,9	Altura	-
Vagabond 53	Sciomaken	16,30	15.250	6/12	160	Vagabond	550.000
Nauta 54	Kaufman	16,60	17.100	6/8	167	Nauta Y.	-
Taswell 56	Dixon	17,01	22.000	7/8	155,3	Ta Shing	800.000
T 55	Beeldsnijder	16,65	21.780	5/7	150,5	Franchini	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi sono in migliaia di lire IVA esclusa. * = IVA inclusa.



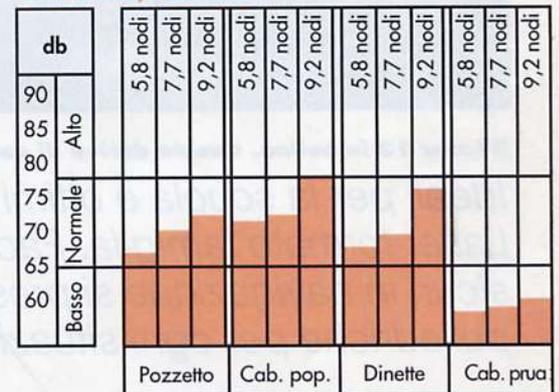
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●● Linee eleganti per una carena equilibrata capace di esprimere buone prestazioni in ogni andatura e condizione di vento. La stabilità è principalmente affidata alla forma.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●● La coperta è tipica dei Feeling, con la tuga a due livelli che protegge molto bene il pozzetto.
- ALBERO E VELE** ●●●● Albero che rientra nello schema di sicurezza e facilità di regolazione, posizione molto avanzata per evitare il boma in pozzetto. Di pregevole qualità le vele di serie.
- INTERNI** ●●●●● Una autentica casa navigante, con interni ampi e luminosi e una volumetria dei singoli locali davvero inusitata su barche di queste dimensioni. Ottima l'aerazione.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●● Costruzione leggera ma rigida, con laminazione a sandwich di balsa. Molto robusto il timone, geniale il bulbo ad alette.
- A MOTORE** ●●●●● Motorizzazione ideale per potenza, ingombro e peso. Da migliorare l'accessibilità al vano e da spostare il bocchettone di scarico dell'aspiratore motore.
- AVELA** ●●●●● Interessanti gli spunti di velocità anche con vento leggero. Consigliato un genoa leggermente più grande. Efficace la disposizione del piano di coperta.
- DOTAZIONE IMPIANTI** ●●●●● Dotazioni di serie molto complete, discutibile il posizionamento dei serbatoi dell'acqua, comunque di grande capacità. Ottimo l'impianto elettrico.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1500	5,8
2400	7,7
3400	9,2

Rumorosità motore: velocità/decibel



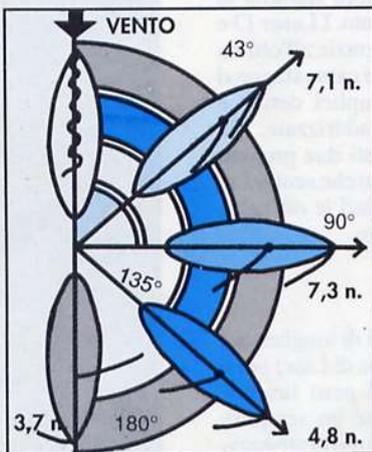
Risultati del test

Bolina:
Angolo reale 43°
Angolo sbandamento 15°

Velocità:
bolina 7,1 n.
traverso 7,3 n.
lasco 4,8 n.
poppa 3,7 n.

CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del vento reale nodi 9
Stato del mare quasi calmo
Vele usate Randa steccata-genoa 135% avvolgibile

Misurazioni effettuate con log Walker e stazione del vento Danaplus, gentilmente forniti dalla Marine Discount.



Attrezzature

Verricelli Harken Barbarossa
Rotaie Harken
Stopper Antal
Boccaporti Gaiot
Albero Sparcraft
Salpaancora Lofrans
Vele North

Dimensioni

Altezze in cabina
Cabina di poppa m 2,00
Toilette di poppa m 1,96
Dinette m 2,28
Cabina di prua m 1,90
Lung. del poz. m 2,70

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●
Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●
Qualità ed estetica degli interni ●●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo