

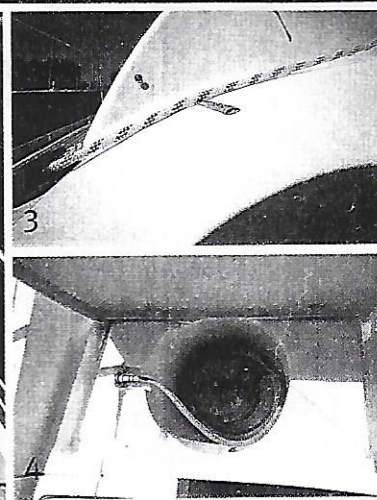
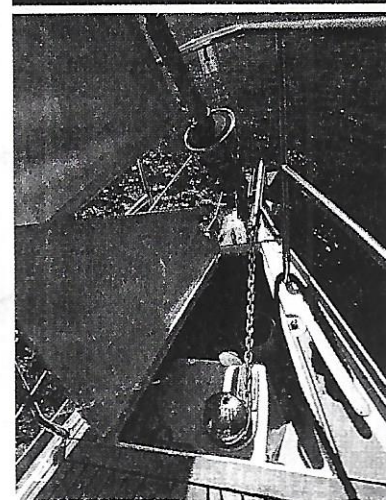
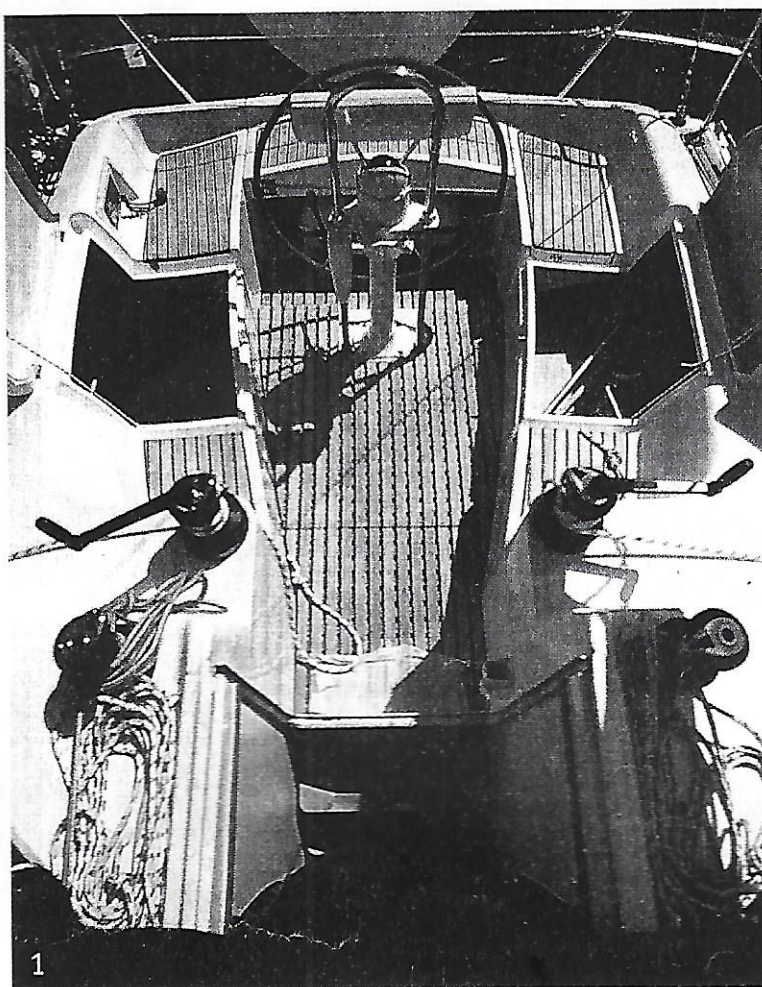
De Feeling-serie is vernieuwd. Alle boten zien er modern uit. Rechte boeg, lange opbouw, karakteristieke raampartij. Onder water is variatie mogelijk: een midzwaard in plaats van een vaste kiel. Het testteam ging op pad met zo'n droogvaller van 36 voet.

De jachtwerf Kirié in Les Sables d'Orlonne aan de kust van de Golf van Biskaje (of van Gascogne, zoals de Fransen beweren) bestaat al bijna honderd jaar. Aanvankelijk maakte men houten jachten, later specialiseerde de werf zich in motorraceboten. Ze zijn er nog steeds trots op dat de zoon van de oprichter in de jaren zestig menige trofee won in de 'Six heures de Paris'. In 1980 ging het roer definitief om en startte de werf met een serie snelle zeilboten onder de naam Feeling, de boten met de opmerkelijke vlaggencombinatie even boven de waterlijn. Het zal nog maar weinigen opvallen dat er een foutje is geslopen in de spelling van de naam van het type: de tweede e had de tweede vervangingswimpel moeten zijn. Maar nautisch staat het wel.

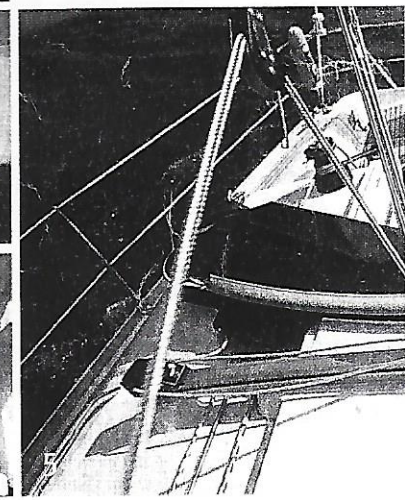
Kirié gaat er prat op dat de klant bij elke Feeling kan kiezen tussen een uitvoering met een vaste kiel of een ophaalbaar midzwaard. De laatste typen zijn volledig voor droogvallen uitgerust met ondiep stekende, dubbele roeren en twee lange beschermstrippen onder het onderwaterschip die ook het rechtliggen bevorderen. Bovendien zijn de boten uitgerust met een zware gietijzeren bodemplaat, die naast ballast ook bescherming biedt aan het onderwaterschip.

De lijnen De hele serie, die bestaat uit de 30, 32, 36 en 44, is door het architectenduo Joubert & Roséo vernieuwd. Alle boten hebben moderne, sterk gelijkende profielen met een vrij rechte boeg, een lange, naar voren verzinkende opbouw met de ramenpartij geconcentreerd achter de mast. Typerend voor de hele serie is het dwarsscheepse schijnlicht achter de mast en het grote ovale, naar voren spitse raam aan de zijkant van de opbouw.

De Feeling 36 doet groot en breed aan. Toch is de boot met zijn lengtebreedteverhouding van 2,98 niet uitzonderlijk breed voor een moderne cruiser. Dat is wel het geval met de dekbreedte bij de spiegel, die maar liefst 85% van de breedte op het



- 1 De kuip is ruim en breed. De lieren staan op een verhoging naast de kajuitingang. Een slimme oplossing: de lier staat ergonomisch veel beter dan op de kuiprand en de verhoging schept ruimte onderdeks.
- 2 De elektrische ankerlier bevindt zich in de ankerkist.
- 3 De schoot van de genua loopt na het keerblok over een geleidingsstrip naar de lier. Jammer dat die niet een centimeter hoger is. Nu schuurt de schoot alsnog over het bepaald scherpe antislipprofiel.
- 4 De gasbun is keurig aangelegd. Het is jammer dat ze de ruimte niet hebben benut om een bun voor een reservevles te maken.
- 5 De grootschootverloop staat op het kajuitdak om de kuip vrij te houden.
- 6 Het dek wordt bekroond door een uitzonderlijk fraaie voetrail van met teak bekleed aluminium. Hier ziet u de middenbolder en de doorvoer.
- 7 De lijnen om het zwaard te bedienen verdwijnen halverwege het kajuitdak onderdeks.
- 8 De stagen komen samen op één wantputting en belemmeren niet de doorgang naar het voordek. De modern ogende vormgeving van de ramen doet ons wat aan de ogen van Pocahontas denken.
- 9 De Feeling 36 heeft twee bakskisten, één ondiepe aan bakboord voor spullen die voor het grijpen moeten liggen en één diepe aan stuurboord die ook via de natte cel te bereiken is.
- 10 De diepe bakskist aan stuurboord heeft enkele planken. Helaas ontbreekt een flinke rand zodat de spullen eraf glijden als we over bakboord liggen.



grootspant bedraagt. Met zijn grootste breedte op ruim 60% van de voorkant van de waterlijn zijn betrekkelijk kleine overhangen en de bijna U-vormige spanten in de kont kunnen we spreken van volle lijnen in het achterschip en slankere lijnen in het voorschip. Om bij deze lijnen een te grote langsscheepse vertrimming tegen te gaan, heeft het voorschip een steile boeg en een vrij vlak onderwaterschip waardoor de boot onder helling een relatief groot volume onder de waterlijn handhaaft.

Tuigage De Feeling 36 is net nog fractioneel getuigd met het aangrijpingspunt van het voorstag op 1/16 van de masttop. Per ton waterverplaatsing is er aan de wind 10,52 m² beschikbaar en dat is een redelijk ge-

middelde. Echte cruiser-racers van deze lengte scoren echter beduidend hoger en komen in de buurt van de 14 m²/ton, terwijl de typische familie-kruisers 9 m²/ton ter beschikking hebben.

Met zijn mast op ongeveer 45% van de basisloodlijn (waar de boeg de waterlijn raakt) hebben de ontwerpers gekozen voor een niet al te groot grootzeil in combinatie met een iets grotere genua. Dat is een nogal conservatieve keuze, waarbij ze niet de trend volgen van voorlijk geplaatste masten in combinatie met kleine (keer)fokken en forse grootzeilen. Daar is een reden voor. De aandewindse eigenschappen van een flinke genua zijn onovertroffen. Het bezwaar is echter dat zulke grote voorzeilen onhanteerbaar zijn.

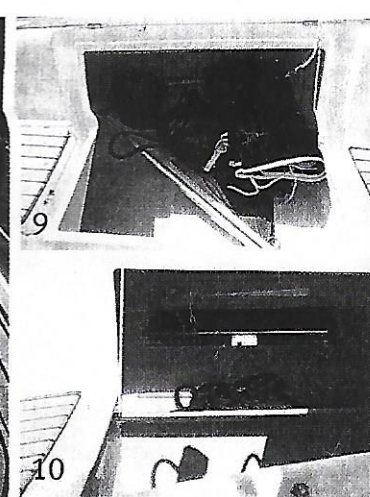
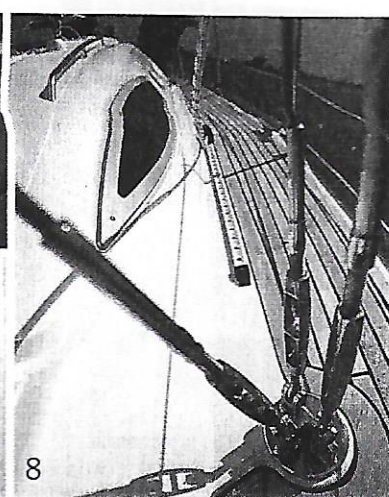
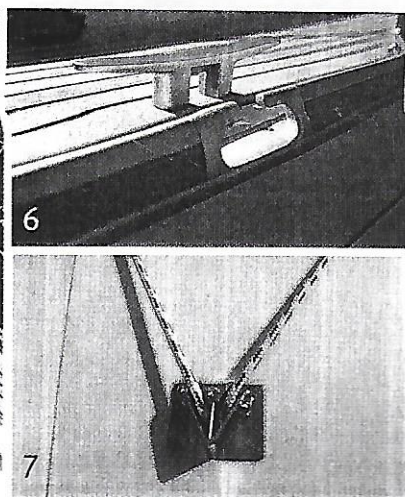
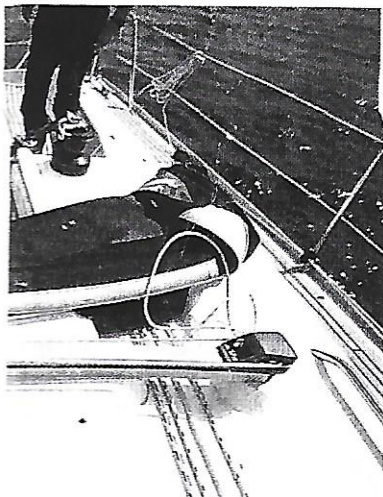
Feeling zoekt met deze keuze voor een compromis van een gematigd grote genua in combinatie van slim geplaatste schootlieren. Die staan niet zoals gebruikelijk op de rugleuning van de kuip, maar op een console naast de kajuitingang. U kunt daar beter kracht zetten en staat veiliger als de genuaschoot binnengesleurd moet worden. Voor ruime koersen waarop een genua weinig effectief is, zult u het zeiloppervlak al snel willen vergroten door het gebruik van een spinnaker of een gennaker.

Aan dek Het ankerbeslag is zeer degelijk uitgevoerd en voorzien van een dubbele rol. De elektrische ankerlier (optie) is in de ankerbak weggewerkt zodat het voordek vrij van obstakels blijft. De ankerbak is heel



Voor diep en ondiep water

ZEILEN MET DE FEELING 36 MIDZWAARD



diep; de afwatering zit vlak boven de waterlijn en aldus blijft de bak altijd nat. Het dek is omzoomd met een mooie strakke voetrail van aluminium en fraaie stevige scepterpotten van een type dat we nog niet tegengekomen zijn.

Deze boot is voorzien van een massief teakdek. Het staat keurig, maar kost wel ruim 10 mille meer. De antislip is van een ingelamineerd scherp wafeltjesprofiel. Het werkt uitstekend maar is ongetwijfeld slecht voor de zeilpakken. Voor de dekdorvoer van de elektriciteit zijn van die verchroomde stekkers gebruikt die na een jaar al beginnen te roesten. Dat staat wat goedkoop.

De Sparcraft mast wordt ondersteund door dubbele zalingen. De meeste vallen en smeerrepen zijn

naar de kuip geleid, maar in de beperking toont zich de meester. Het genuaval blijft bij de mast. Dat is logisch, omdat dat zeil standaard op een rolreefinrichting gevoerd wordt en dus maar enkele keren per seizoen op spanning gebracht moet worden. Wel is het jammer dat de kikker voor dit val wat voorlijk op het mastprofiel gemonteerd is, zodat er schoten achter kunnen blijven haken. Ook het spinnakerval blijft bij de mast en daar is veel voor te zeggen. De man die het val viert heeft daar beter zicht op het zeil dan in de kuip.

De giekneerhouder is een eenvoudige takel en dat is iets te simpel voor een 36-voeter. De grootschootoverloop is op het kajuitdak geplaatst, waardoor de kuip zo leeg mogelijk blijft. Zo'n systeem kan wel goed

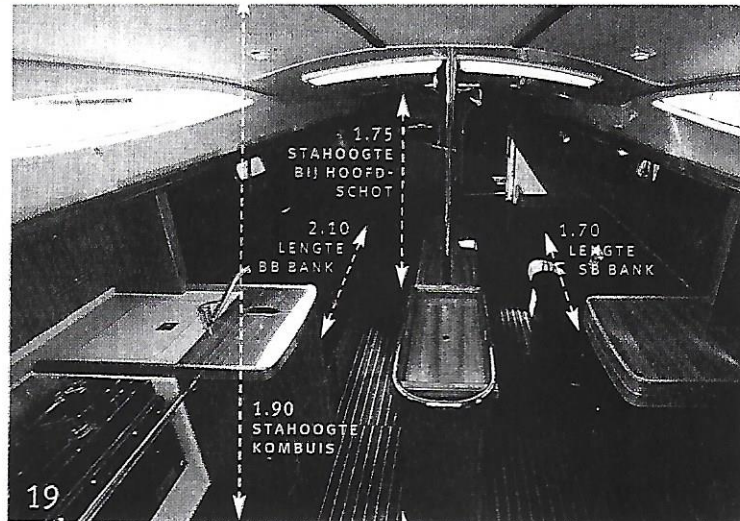
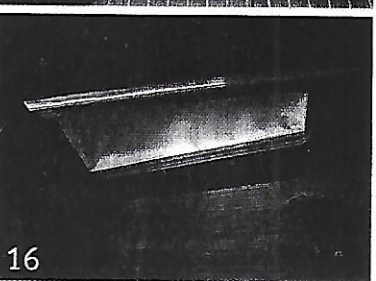
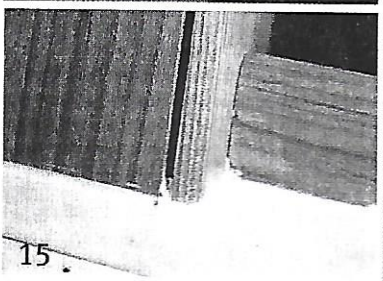
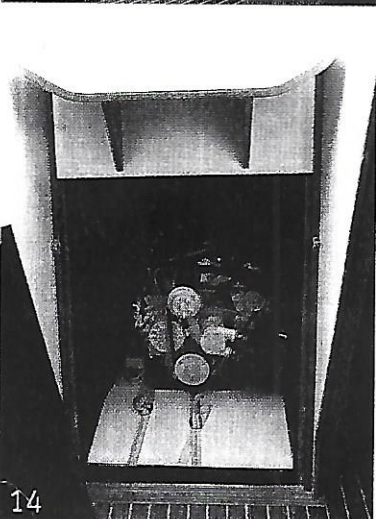
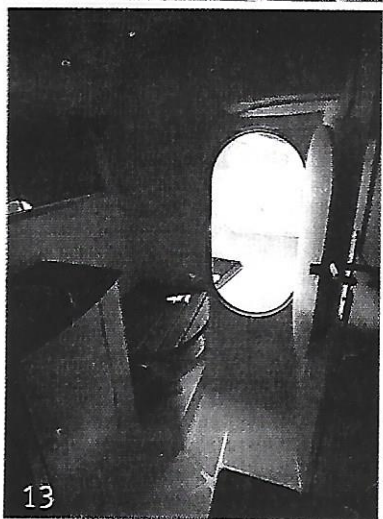
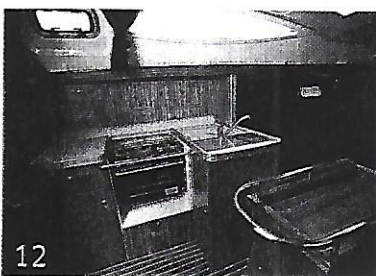
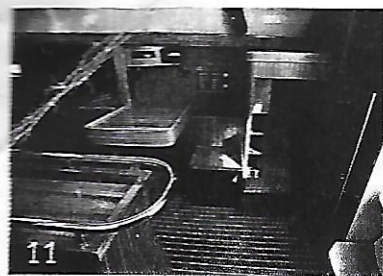
werken, maar heeft het grote nadeel dat de stuurman achter het wiel de grootschoot niet kan bedienen. Dat betekent dat er bij vlagerig weer altijd twee man actief in de kuip aanwezig moeten zijn. Daarbij komt dat hier de controlelijnen van de schootwagen onder de buiskap slechts moeizaam in en uit de klemmen te krijgen zijn. Al met al nodigen deze trimvoorzieningen voor het grootzeil niet uit tot intensief gebruik.

Het midzwaard kunt u bedienen met twee lijnen, die onderdeks via een rvs pijp naar de zwaardkast geleid zijn. Deze controlelijnen staan op stoppers.

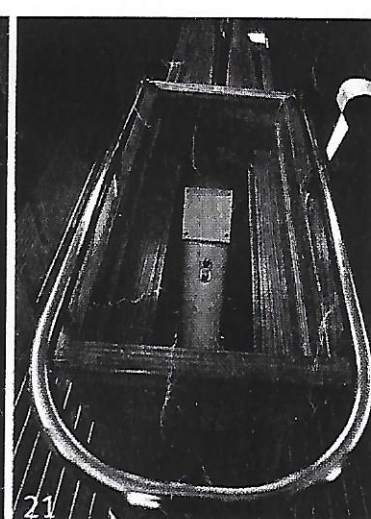
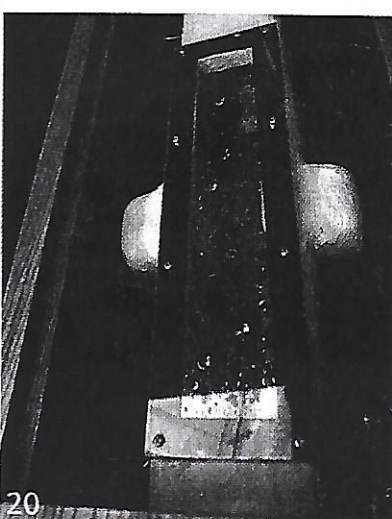
Varen Met het midzwaard naar beneden vaart de boot lekker. Ondanks dat de dubbele roeren niet erg diep

steken, stuurt de boot op ruime koersen heel direct. De Feeling 36 ageert snel op vlagen en dat verrukt ons aangenaam, want de boot is zeker niet overtuigd. Op deze ruime koersen is het vlakke brede onderwaterprofiel van het achterschip een voordeel. Het water lost gemakkelijk en dat is aan de snelheid goed te merken. Op deze ruime koersen kan het zwaard omhoog, het later punt komt dan meer naar achteren te liggen en de boot wordt licht lijf. Mede daardoor stuurt hij op de koersen uitstekend.

Met het diep gestoken zwaard loopt de Feeling aan de wind vrij snel. Op een aandewindse koers heeft de 36 de neiging iets te grommen over de lengteas. Dat is natuur



- 11** Achter de navigatietafel is een natgoedkast. We kunnen echter geen functie verzinnen voor de laden aan de linkerkant. **12** De kielkast is verdeeld in een verhoogd stuk dat als werkeiland voor de kombuis dienst doet en de tafel. De bladen zijn hier naar beneden geklapt. **13** In deze uitvoering met één achterkajuit is de natte cel prinselijk groot. **14** Het achterchot is een waterkerende deur die toegang geeft tot de diepe bakskist (optioneel). **14** De motor is netjes ingebouwd. De accu's staan in een kist vóór de motor. Het motorruim is flink geïsoleerd, maar helaas is het geluidsniveau nog steeds aan de hoge kant. De motor is ook aan de zijkant goed te bereiken. **15** De afwerking is hier en daar aan de slordige kant. Hier kiert de afdeklat bij de kombuis. **16** Achter de banken in de kajuit is geen ruimte voor kasten maar achter de rugleuning zijn luikjes met zakjes voor klein spul. **17** De achterkajuit is zeer ruim, mede door de verhoging waarop de schootlieren staan. **18** De voorpiek is licht en ruim. **19** Noodzakelijkerwijs wordt het interieur van de Feeling 36 gedomineerd door de kielkast. Toch oogt de kajuit ruim. Dat is onder meer bereikt door de kastjes achter de banken weg te laten, zodat de hele breedte van de boot gebruikt wordt. **20** De kielkast kan opengemaakt worden. Inspectieluiken maken het mogelijk maken de controlelijnen in de gaten te houden en eventueel te vervangen. Let op de verticale pijp waardoor de controlelijnen voor het midzwaard naar beneden geleid worden. **21** Om de kielkast zit een rvs-grijpstaang.



lijk ook niet verwonderlijk met zo'n breed achterschip. Op dit schip wordt dit effect nog eens extra versterkt, doordat de boot is uitgerust met een zware boegschroef, een extra accu voor in het schip en een volle watertank onder de kooien in de voorpiek. Door deze vertrimming over de lengtes stuurt de boot scherp aan de wind niet optimaal. Het roer aan loef komt op deze koers gedeeltelijk uit het water en een enkel roer aan lij is toch wat aan de kleine kant.

Friesland kun je met een 36-voeter met een vaste kiel natuurlijk wel vergeeten, maar met de Feeling zijn deze ondiepe wateren wel bereikbaar.

Met een half gestoken zwaard wordt laveren echter wel lastiger. We dachten onder deze omstandigheden het Starteiland in het Sneekermere vrij te kunnen varen, maar moesten nog twee keer overstag om het te halen. De werf afficheert zich als bouwer van snelle sportieve schepen. De Feeling 36 vaart zeker niet slecht, al hadden we toch iets meer sportiviteit verwacht. Misschien waren onze verwachtingen ook wel een beetje te hoog gespannen. Uit analyse van de technische gegevens blijkt namelijk dat het hier niet om een superlicht, maar toch om een medium-displacement jacht gaat. Dat heeft natuurlijk wel het voor-

deel dat de boot in golven niet als een wild paard tekeer zal gaan.

Kuip De kuip is ruim en breed. Doordat het stuurwiel niet al te groot is, kan de bank helemaal naar achteren doorlopen. Op deze riante banken kunt u geheel gestrekt liggen. De rugleuning is goed geprofileerd en voldoende hoog. De plaatsing van de schootlieren naast de kajuitingang werkt prettig en veilig. De trimmer kan stevig in de kajuitdoorgang staan en zo veel meer kracht ontwikkelen dan voorover gebogen over de kuiprand aan lij, zoals dat gebruikelijk is. Wel is het jammer dat het

stripje, dat de schoot van het ruw antislipprofiel op de kuiprand moet afhouden, te laag is. De schoot zal daardoor snel slijten.

De bakskist aan bakboord is breed en ondiep, duidelijk bedoeld voor spullen die je tijdens de vaart nodig hebt. De bakskist aan stuurboord is voor het grote werk en ook via de natte cel onderdeks bereikbaar (optie).

Het reddingsvlot is onder de stuurmanzetel op te bergen. Aan de achterkant wordt het vlot dan beschermd door een schuifluik in de spiegel. Dat systeem voldoet niet helemaal, zodat het luik nogal los zit. Bovendien is het niet geborgd en da-

FEELING 36 (MIDZWAARD UITVOERING)

1. Door het midzwaard varieert de diepgang tussen 76 cm en 216 cm.
2. Dubbelroer om droogte kunnen vallen.
3. Val van de rolgenau kan permanent op de mast bevestigd worden.
4. Verschillende niveaus van het kajuitdek waardoor overal onderdeks optimale stahoogte bereikt wordt.
5. Extra brede kajuit door ontbreken van kastjes achter de bank.

Varianten – Wij varen met de kiel-midzwaard uitvoering met een Nanni diesel en één achterkajuit. De Feeling 36 is ook te krijgen met een vaste kiel. Dan bedraagt de diepgang meer dan twee meter. Verder is er een indelingsvariant met twee achterkajuiten wat dan ten koste gaat van de ruimte in de natte cel. De boot kan ook geleverd worden met een motor van Volvo Penta.

Ontwerper: Michel Joubert & Patrick Roséo
Bouwer: Kirié, Route de la Rochelle BP 1839, Le Château d'Olonne 85118 Les Sables d'Olonne, Frankrijk
 0033-251211883, fax 0033-251215849. www.kirie.com
Leverancier Nederland: Tornado Sailing, Eeltjebaasweg 5, 8606 KA Sneek, 0515-559260, Fax 0515-430741 www.tornado-sailing.nl, e-mail: info@tornado-sailing.nl

Lengte o.a.: 10,80 m
Lengte over dek: 9,90 m
Grootste breedte: 3,62 m
Diepgang naar keuze: zwaard op 0,76 m, zwaard neer 2,16 m
Hoogte boven de waterlijn: 15,28 m
Waterverplaatsing: 6500 kg
Ballastaandeel: 2380 kg (36,5%)
Motor: Nanni 3.100 HE, 29 pk (21,3 kW) of Volvo Penta 2030, 29 pk (21,3 kW), zwaardere motor optioneel
Tuigage: fractioneel, sloep
Mast: Sparcraft, dubbele zaling
Bijgeleverde zeilen: grootzeil, stagfok, kluiver
Grootzeil: 31,2 m²
Genua: 37,2 m²
Watertank: 330 l
Brandstof: 130 l

Standaardprijs: € 127.127
Standaard-luxeprijs*: € 166.500

* De Standaard-luxeprijs dient voor prijsvergelijking. In deze prijs zijn alle extra's berekend die sommige importeurs in hun standaardpakket aanbieden. Doorgaans zult u dus goedkoper uit zijn dan in de standaard-luxeprijs berekend. In dit geval behoren de volgende voorzieningen tot de Standaard-luxeprijs: 40 pk motor, teak op dek en kuip, buiskap, zeilhuik, lazy-jacks, gps, marifoon, radio, verwarming, landvasten, stootwillen, anker en ketting, vlaggenstok, vlag, log, dieptemeter, windset, koelbox, boiler, acculader, ankerrol, elektrische ankerlier, tweede service-accu, lierhendels, kuipdouché, standaardzeilen, doorgelat grootzeil, reefstelsel, starre giekneerhouder, klapschroef, spi-uitrusting, gegua-rolreëfinrichting, antifouling, transport naar Nederland en vaarklaarmaken.

vraagt om moeilijkheden. Overigens zijn dit soort problemen met wat handigheid zelf op te lossen.

Op de motor

De Feeling 36 haalt met deze motor eenvoudig de rompsnelheid. De draaicirkels over bakboord en stuurboord zijn ongeveer een scheepslengte. Als we heel langzaam manoeuvreren is de boot moeilijker in de hand te houden en achteruit sturen is met die dubbele roeren ook niet eenvoudig. Als u dergelijke manoeuvres noodgedwongen moet uitvoeren met opgehaald zwaard, wordt het echt spannend. Voor wie de boot wil gebruiken in on-

diep water met beperkte ruimte zoals in Friesland, is een boegschroef een aanrader.

Onderdeks De forse zwaardkast domineert het interieur in boten van dit formaat met een integraal midzwaard. De kast splitst de ruimte in tweeën. In de Feeling 36 valt dat echter mee. Een deel van de zwaardkast wordt gebruikt als een werkeiland voor de kombuis, een lager deel als kajuittafel. De kombuis wordt daarmee een prettige ruime werkruimte waar je je uitstekend schrap kunt zetten. De boot oogt breed en de doorgang naar het vooronder is niet

smaller dan in een boot zonder zwaardkast. Dat komt met name doordat de gebruikelijke kastjes achter de kajuitbanken weggelaten zijn. Er zijn twee raampjes die open kunnen, maar als het regent of als de boot afgesloten is, kan de salon niet geventileerd worden.

Split level Onderdeks is gewoenerd met de ruimte. Bij de kombuis, de salon, in de voorpiek en in de achterhut is het kajuitdek op verschillende niveaus gelegd, zodat overal optimale hoofdruimte gerealiseerd wordt. In het begin zult u wel eens een teen stoten, maar het lijkt ons dat u snel genoeg aan de verschillende niveaus gewend bent. De kaartentafel is ruim en er is voldoende plek om instrumenten in te bouwen. Naast de trap zijn twee identieke deuren. De stuurboord-deur geeft toegang tot de zeer ruime natte cel; die aan bakboord tot de achterkajuit. Hier is slim met de ruimte omgegaan. Achter de kaartentafel is een natgoedkast, maar deze loopt niet door tot het plafond. Dat heeft een ruimtelijk effect. Hier, op het breedste punt van het schip, kijkt u van boord tot boord.

Tanks In de natte cel is een deur naar de diepe bakschist (optie). Daar, achter in het schip zit de dieseltank. Er is een watertank onder het bed van de achterkajuit en nog een in het vooronder. We treffen een dergelijke verdeling van zwaar gewicht wel meer aan, maar zijn daar niet enthousiast over. Zware tanks in de uiteinden van de boot veroorzaken onnodig stampen in golven. Dat is altijd ongewenst en zeker bij deze boot, die door zijn brede achterschip toch al de neiging heeft bij helling over de lengteas naar voren te trimmen. In de natte cel en in de achterkajuit is slim gebruik gemaakt van de extra hoofdruimte onder de consoles waarop de schootlieren zijn geplaatst. Beide ruimten zijn daardoor ongebruikelijk ruim.

Afwerking Het houtwerk is van een lichte houtsoort en mede daardoor oogt de salon zonnig en ruim. De afwerking van het houtwerk laat hier en daar te wensen over. We treffen bij een afwerklát in de kombuis een kier aan en ontdekken er nog een bij de kaartentafel. Heel symmetrisch, dat wel. Het brengt ons aan het twijfelen, maar als dat de bedoeling is, lijkt het ons niet teveel gevraagd daar vóór het lakken een schuurpapiertje door te halen.

Conclusie De Feeling 36 is ondanks de kritische opmerkingen een heel aardige boot. Door de mogelijkheid van zijn geringe diepgang en

Testomstandigheden:
noordwest 2-3, Sneekmeer.

BEOORDELING – FEELING 36 –

Onder gemiddeld	Gemiddeld	Boven gemiddeld
3	2 1	1 2 3
Zeilgeschappen		
Zeegedrag en zeilcomfort		
Motor (inbouw)		
Motor (gedrag)		
Motor (isolatie)		
Interieur		
Afwerking		
Navigatiehoek		
Toilet		
Kombuis		
Slaapcommodatie		
Bergruimte		
Plaatsing tanks		
Ventilatie		
Staan want		
Lopen want		
Zeilen		
Beslag		
Roer, constructie + effect		
Bedieningsgemak		
Ergonomie binnen		
Ergonomie buiten		
Ontwerp		
Prijs - prestatieverhouding		
CE vaarwater: A		



In de kombuis kunt u zich onder een helling uitzonderlijk goed schrap zetten tegen de zwaardkast. Door de hele kajuit zijn handgrepen.

droogvallen opent hij een vaargebied waar de meeste boten van deze lengte niet kunnen komen. De afwerking zou wat beter kunnen. De moderne vormgeving spreekt ons wel aan. Het interieur is opvallend ruim en licht. De mode om tegenwoordig het achterschip breed te houden is hier naar onze smaak iets te verdoorgevoerd.

Henk Bezemer
Sjors van der Woerd