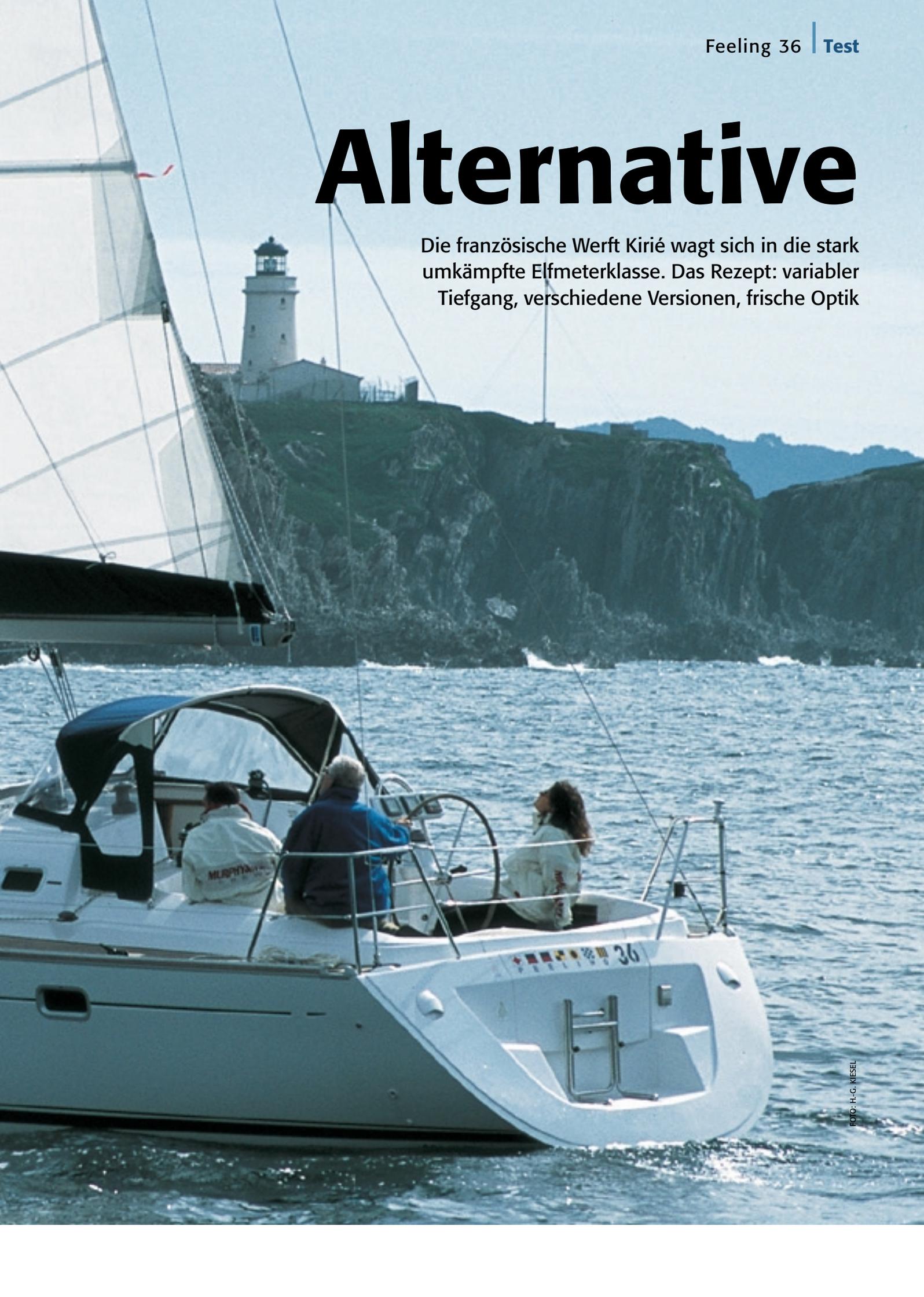




**Zeitgemäß:  
gestreckter  
Aufbau, breites  
Heck, auffällige  
Fenster und ein  
Gennakerbaum**

# Alternative

Die französische Werft Kirié wagt sich in die stark umkämpfte Elfmeterklasse. Das Rezept: variabler Tiefgang, verschiedene Versionen, frische Optik



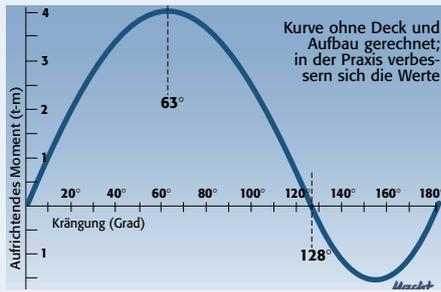
# FEELING 36

## TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur . . . . . M. Joubert/P. Roseo (Styling)  
 CE-Entwurfskategorie . . . . . A/Hochsee  
 L<sub>ü</sub>a (Rumpflänge) . . . . . 10,80 m  
 Gesamtlänge . . . . . 11,10 m  
 LWL (Wasserlinienlänge) . . . . . 9,90 m  
 Breite . . . . . 3,62 m  
 Tiefgang/Testschiff . . . . . 0,76–2,16/2,00 m  
 Theoretische Rumpfgeschwindigkeit . . . . . 7,65 kn  
 Gewicht (Testschiff) . . . . . 6,5 t (6,2 t)  
 Ballast/-anteil (Testschiff) 2,4 t (37 %)/2,0 t (32 %)  
 Masthöhe über Wasserlinie . . . . . 16,2 m  
 Großsegel . . . . . 31,2 m<sup>2</sup>  
 Rollgenau (130 %) . . . . . 37,2 m<sup>2</sup>  
 Segeltragezahl ( $\sqrt{S^2/V}$ ) . . . . . 4,50  
 Maschine . . . . . Volvo Penta MD 2030, 20 kW/28 PS  
 Kraftstofftank . . . . . Edelstahl, 130 l  
 Frischwassertank . . . . . Edelstahl, 330 l  
 Fäkalientank . . . . . Edelstahl, ca. 100 l

**Rumpf- und Decksbauweise** Handauflegeverfahren (Polyester), Deck als Balsaholz-Sandwich, Rumpf in einem Stück massiv laminiert. Alle Schotten einlaminiert. Eingeformte GFK-Rahmen-Konstruktion im Kielbereich. Der untergebolzte Gusseisen-Kiel ist mit Epoxidharz beschichtet

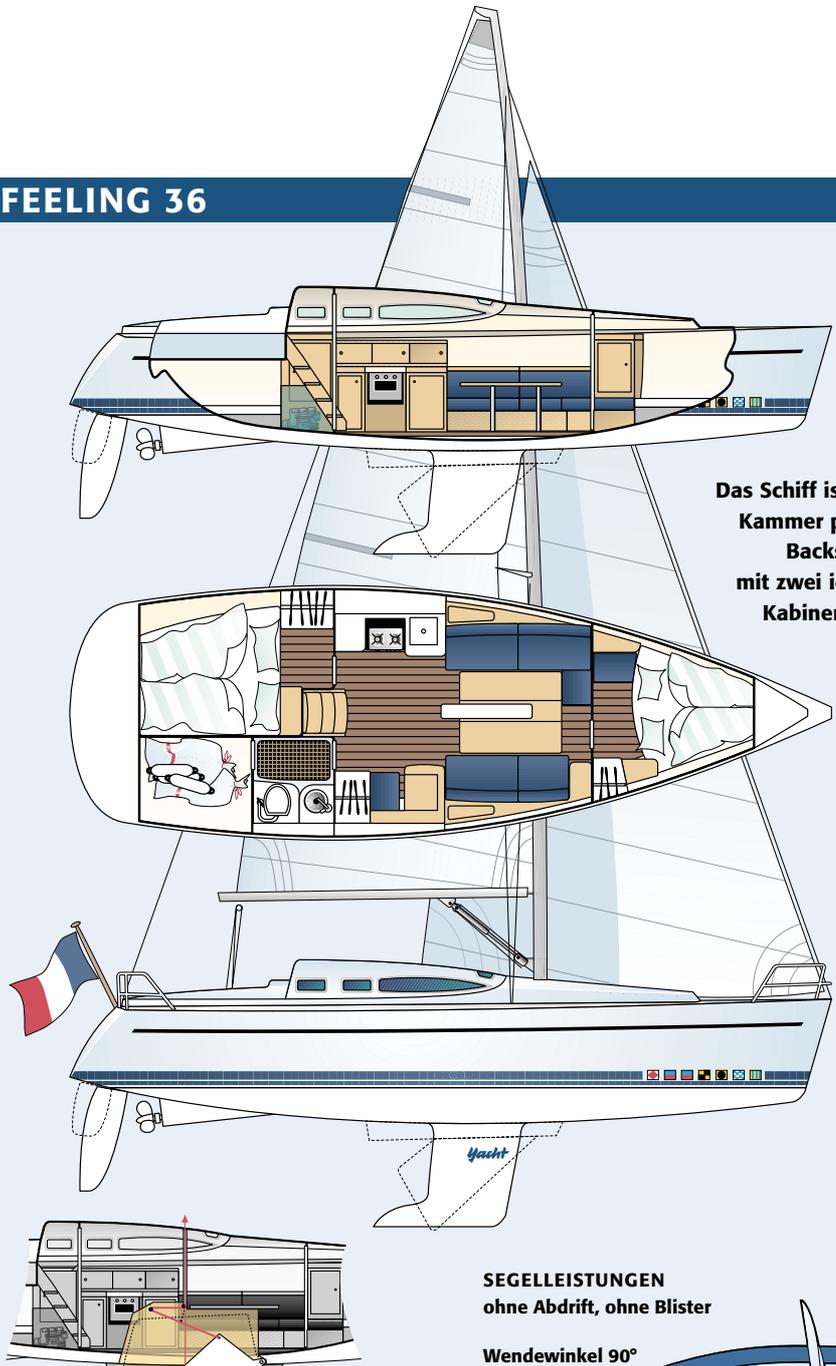
## HEBELARMKURVE



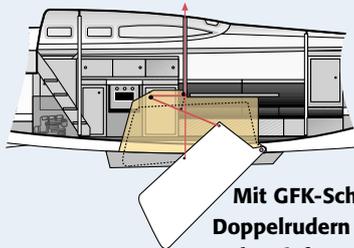
**Stabilität** Diese Werte gelten für die Tiefkielversion. Die Werte des Kielschwerters weichen – allerdings nur geringfügig – ab, weil der anstelle von 1975 Kilogramm 2380 Kilogramm als Ballast trägt. Das ist notwendig, weil der wirksame Kielhebel natürlich erheblich kürzer ist. Die Riggs sind für beide Versionen identisch

## MESSWERTE (INNEN)

Salonkojen (2) . . . 2,00 x 1,30/0,60 und 2,00 x 0,60 m  
 Vorschiffskoje . . . . . 2,20 x 1,80/0,30 m  
 Achterkojen (2) . . . . . 2,00 x 1,51/1,20 m  
 Stauraum Vorschiff . . . . . ca. 800 l  
 Stauraum Salon/Navigation . . . . . ca. 600/200 l  
 Stauraum Pantry . . . . . ca. 300 l  
 Stauraum Achterkammer . . . . . ca. 2 x 450 l  
 Stauraum Nasszelle . . . . . ca. 20 l  
 Backskisten/2-Kammer-Version . . . . . ca. 2 x 380 l/2250 l  
 Höhe Vorschiff . . . . . 1,78/1,80 m  
 Höhe Salon . . . . . 1,82/1,96 m  
 Höhe Achterkammer . . . . . 1,91 m  
 Höhe WC-Raum . . . . . 1,92 m



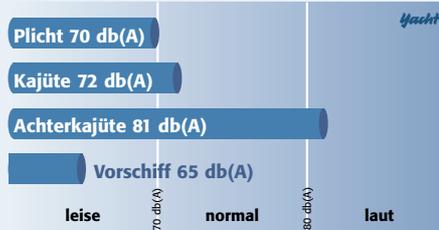
Das Schiff ist mit einer Kammer plus großer Backskiste oder mit zwei identischen Kabinen zu haben



Mit GFK-Schwert und Doppelrudern lässt sich der Tiefgang von 0,76 bis 2,16 Meter variieren

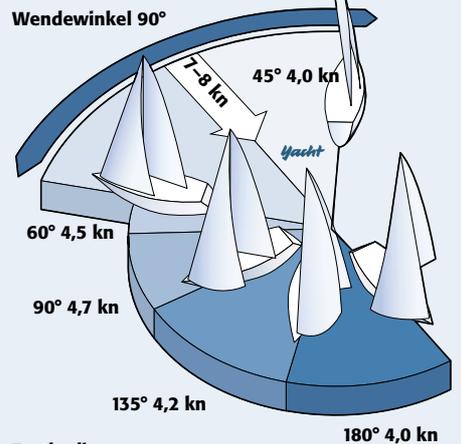
## SCHALLDRUCKPEGEL

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,0 kn, 2800 min<sup>-1</sup>



Die Laufruhe des Volvo Penta MD 22 könnte noch verbessert werden. Insbesondere in den Achterkammern ist es bereits bei Marschfahrt bis zu 81 db(A) laut

## SEGELLEISTUNGEN ohne Abdrift, ohne Blister



## Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 7–8 kn  
 Windstärke 3 Bft, Wellenhöhe 0,4 m

## Segelfläche

Großsegel 31,2 m<sup>2</sup>, Vorsegel 37,2 m<sup>2</sup>

Die gemessenen Geschwindigkeiten basieren auf diesen Bedingungen

► AUSSTATTUNG UND PREISE

**Grundpreis ab Werft** ..... 223 274 Mark  
 Motor (Volvo Penta MD 2030 mit Wellenanlage),  
 Großsegel, Roll-Genua (alle Segel von Elvström),  
 Schoten, Reling, Positionsbeleuchtung, Kompass,  
 Polster, Pantry, Kocher/Herd, Lenzpumpe, WC-  
 Raum mit Dusche, Segelkleid, Anker, Fender und  
 Festmacher, Zuwasserlassen sowie segelklare  
 Übergabe ..... inklusive  
**Fäkalientank** ..... 2732 Mark  
**E-Kühlfach** ..... 1400 Mark  
**Antifouling** ..... 2400 Mark  
**Preis segelfertig**  
 (nach YACHT-Definition) ..... 229 806 Mark

**Blue Yachting**  
 1989



Inhaber: Ulrich Schürg  
 Breiten-Lesum Germany  
 Tel. +49 (0) 171 3107559  
 Tel. +49 (0) 421 6398754  
 Fax +49 (0) 421 8398755  
 ulrich.schuerg@t-online.de  
 F E L T N G  
 www.blue-yachting.de

**Yacht** – BEWERTUNG

**Ein sehr gelungenes Gesamtkonzept, das dem Kunden viele Varianten offeriert. Nicht nur die Tiefgänge sind frei wählbar, auch die Raumaufteilung ist je nach geplanter Nutzung festlegbar. Die preiswerte Kielversion segelt vortrefflich, lässt sich gut manövrieren und macht einen durablen Eindruck.**

► **Konstruktion**

- + Kiel oder Kielschwert möglich
- + Zwei Kabinen oder drei Kabinen zur Wahl
- + Überzeugende Cockpitaufteilung
- + Praxisgerechte Badeplattform
- Unschöner Gennakerbaum

► **Segelleistung und Trimm**

- + Gute Leichtwind-Eigenschaften
- + Einfaches Manövrieren
- Nicht einhandtauglich
- Kleines Ruderrad

► **Wohnen und Ausbaugüte**

- + Sehr gelungenes, variables Gesamtkonzept
- + Funktionelle Pantry
- Zu großer Salontisch
- Wenig Stauraum im WC-Raum

► **Ausrüstung und Technik**

- + Ausgereifte Beschläge
- + Rettungsinsel
- Starre Getriebe-Welle-Verbindung (Vibrationen)

**D**as Marktsegment der rund 36 Fuß langen Yachten ist stark umkämpft und vor allem durch europäische Produkte eng besetzt: Wohlklingende Namen wie Comfortina 35, Elan 36, Faurby 36, X-362, Dehler 36, Océanis 36 CC, Maxi 11.00, Scalar 36, Bavaria 37, Najad 361 und die Hallberg-Rassy 36 bilden ein großes und differenziertes Angebot. Und in naher Zukunft wird Bénéteau mit der First 36.7 noch eine weitere Konkurrenz-Yacht an den Start schicken. Da fällt es den Werften zunehmend schwerer, eine Nische zu finden, zu besetzen und dann noch zu verteidigen. Kirié aus Frankreich hat dies geschafft. Die Feeling-Typen bieten durch variable Tiefgänge etwas, das sie von anderen Werften abhebt.

Die getestete Feeling 36 ist als ganz normale Kielyacht – mit zwei Meter Tiefgang – oder aber als Kielschwerter zu haben, der dann sogar noch bei 80 Zentimeter Wassertiefe eine Handbreit Wasser unter dem Kiel hat. Mit abgesenktem Schwert sind mindestens 2,20 Meter Wassertiefe nötig. Diese Wahlmöglichkeit, die besonders in Tidengewässern und flachen Revieren den Aktionsradius erweitert, findet offensichtlich Anklang – die Auftrags-

**Blue Yachting**  
 rechnen für die neue Yacht beispielsweise betragen 6 Monate.

**Varianz unter Wasser und innen**

Variable Tiefgänge lassen sich auf verschiedenen Wegen erreichen. Beispielsweise durch Hubkiele, die hydrodynamisch Festkielen in nichts nachstehen, aber einen hohen Konstruktions- und Kostenaufwand erfordern. Feste Kimmkiele stellen eine Alternative dar, bewirken aber schlechtere Kreuzigenschaften, wenn sie sehr kurz sind. ▶



**Geräumig: Cockpit mit gutem Rettungsinsel. Das Rad könnte größer sein**

FOTOS: H.-G. KIESEL, ZEICHNUNGEN: A. HOPPENHAUS, LAYOUT: D. HOFGÄRTNER



**Der Salon reicht locker für bis zu sechs Personen. Die Holzverarbeitung ist sehr gelungen**



**Zu eng: Bei hochgeklapptem Tisch ist der Durchgang in den Salon erschwert**

Schwenkkieler bedingen – wie Hubkieler – viel Kraft, um den Ballastkörper zu heben und zu senken. Das wollten die Franzosen umgehen. Kiriés Konzept verfolgte zwei Konstruktionsziele: simple Handhabung und geringe zu bewegende Massen. Konstrukteur Michel Joubert packte daher den gesamten Ballastanteil in eine im Rumpf integrierte gusseiserne Bodenplatte mit Stummelflügeln und schaffte die nötige Lateralfäche mit einem robusten, profilierten Schwenkschwert aus GFK, das sich per Talje einfach aufholen und niederbewegen lässt. Dieses gesamte Arrangement kostet immerhin 14947 Mark Aufpreis. Wer darauf verzichten will, ordert die zwei Meter tief gehende Festkiel-Yacht. Sie ist die richtige Wahl für die meisten Reviere wie Mittelmeer oder Ostsee, in deren Häfen ein solcher Tiefgang keine Probleme bedeutet.



**Hell und freundlich: Die einzelne Kammer im Heck fällt sehr schön breit aus**

Natürlich kann der Kunde auch unter Deck wählen. Die Feeling 36 ist als Zwei- oder Drei-Kammer-Version zu haben. Salon und Vorschiff fallen in beiden Versionen identisch aus. Achtern aber werden entweder eine Doppelkammer und ein begehrter Riesenstauraum oder zwei Doppelkojen mit dann erheblich geringem Platz in den Backskisten eingebaut. Die doppelten Achterkammern sind somit eher für den Charterbereich oder größere Familien geeignet.

### **Simpel Segeln, sicher Manövrieren**

Getestet haben wir die Tiefkielversion mit drei Kammern. Schon unter Motor macht das Schiff einen guten Eindruck. Der 27,5 PS starke Volvo Penta bringt es unter Volllast auf 7,6 Knoten. Mit 2800 Umdrehungen läuft das Schiff eine ordentliche Marschgeschwindigkeit von

noch 7 Knoten. Das Ruder reagiert ohne Verzögerung, und vorwärts wie rückwärts lässt sich die 36er zielgenau einparken. Etwas störend sind die Vibrationen. Die starre Verbindung zwischen Welle und Getriebeflansch überträgt die Schwingungen in den Rumpf. Eine simple Flexkupplung für 500 Mark könnte hier schnell Abhilfe schaffen.

Die während des Tests im Mittel wehenden 3 Beaufort ließen lediglich eine Beurteilung der Leichtwind-Segeleigenschaften zu. Diese aber sind vollauf zufrieden stellend. Hoch am Wind klettert das Speedometer auf 4 Knoten, mit leicht gefierten Schoten sind es 4,5 Knoten. Der Wendewinkel liegt bei knapp über 90 Grad – ein Wert, der bei mehr Wind deutlich kleiner wird. Mit dem Gennaker kommt noch etwas mehr Leben ins Schiff; mit halbem Wind erreichen wir fast die 6-Knoten-Marke.

Wer des öfteren einhand segeln will, muss sich die Schotführung umrüsten lassen. Die Großschot wird serienmäßig vom Traveller auf dem Kajütdach kommend per Winsch neben dem Niedergang gefahren. Auch die Genuaschotwisch ist weit vorn im Cockpit angeordnet. Der Steuermann kann also nicht eingreifen. Diese ungewöhnliche Schotführung ist nur für die Fahrt mit mehreren Seglern praktikabel.

Positiv fallen weiter auf: ordentliche Beschläge; gefällige, trapezförmige Cockpitgestaltung; optimale Lagerung der Rettungsinsel unter der Rudergängerducht; schöne Heckplattform. Weniger positiv schlägt zu Buche, dass ein Achterstagspanner fehlt und das Motorpaneel nicht ausreichend abgedeckt ist. Außerdem wurde das Rad zu klein dimensioniert.

### **Wohnen ohne Platzangst**

Geradezu üppig fällt aber das Raumangebot unter Deck aus. Immerhin ist die 36er über 3,60 Meter breit. Und das nicht nur an einem einzigen Punkt: Fast die gesamte maximale Breite zieht sich bis ins Heck durch. Als negative Begleiterscheinung ist ein monströser Spiegel entstanden, der aber durch die gute Badeplattform geschickt kaschiert wird.

Im Heck können – natürlich durch ein Mittelschott getrennt – bis zu vier Personen nebeneinander schlafen. Wer nicht so viele Kojen benötigt, ordert nur eine Doppelkoje an Backbord und an Steuer-

## ► GROUPE KIRIÉ: NICHE GEFUNDEN



Knapp 17 Millionen Mark Umsatz erzielt die Werft an der Atlantikküste mit zirka 150 Mitarbeitern pro Jahr. Gefertigt werden hier die Feeling-Reihe, die Kirié-Motorboot-Palette von 6,8 bis 11,0 Meter Länge und in

Lizenz die J-Boats. Wichtigster Zweig der Produktion sind aber eindeutig die Feelings zwischen 30 und 41 Fuß Länge. Geschäftsführer Guillaume Godde: „Wir haben mit unseren Kielschwert-Yachten eine sichere Marktlücke besetzt, die keine andere Werft in dieser Breite bieten kann. Im Herbst kommt zum aktuellen Programm noch eine 44-Fuß-Yacht hinzu.“ In Paris wird das Flaggschiff zum ersten Mal in der Öffentlichkeit zu sehen sein. Die hier getestete 36er wird auf der Hiswa te Water und auf der hanseboot ausgestellt. Nach der Hiswa te Water werden auch Probefahrten möglich sein.

bord dann einen unter Deck begehbaren Stauraum, in dem sich Schlauchboote, Fahrräder und ein Werkstisch unterbringen lassen.

Im Mittelteil des Salons fällt eine Konsole mit Handlauf ins Auge. Diese ist eigentlich nur beim Kielschwerter nötig, um die Taljenführung aufzunehmen. Das praktische Zusatzmöbel ist inzwischen bei den Kunden aber derart beliebt, dass es serienmäßig auch in die Festkieler eingebaut wird. Beim Kielschiff dient die Konsole dann als zusätzlicher Tisch mit Handlauf sowie als Schrankraum.

Wirklich praxisingerecht fällt auch die Pantry aus: Viel Fläche, durchdachte Stauräume, vernünftig dimensionierte Spülen, Handbrause, tiefe Kühlbox und ein vollkardanischer Herd machen das Kochen an Land und auf See zur Freude.

Sehr gut gefallen haben die bequemen Polster, der ausgereifte Kartentisch, der praktische Niedergang und das überaus geräumige Vorschiff.

Wünschenswert unter Deck wären eine tiefere Bilge mit Wassersammler, eine Motorabdeckung, die weiter nach oben öffnet, höhere Schlingerleisten an den Ablagen hinter den Kojen und ein etwas besseres Finish unter den Kojen. Wenn die Vorserienmängel noch beseitigt werden, wird die 36er schnell viele Freunde finden.

*Michael Naujok*



Weitere Tests, Informationen zum Bootskauf, Verträge, Rechtsberatung im Internet unter [www.yacht.de](http://www.yacht.de)