

OCCASION

FEELING 920 DL

ANNÉE 1985

Une vraie valeur sûre !

Feeling: en 1982, le nom de cette nouvelle gamme de voiliers était déjà une trouvaille. Ses deux premiers représentants, Feeling 720 et 920, ont immédiatement convaincu par leurs qualités marines et le caractère cosu de leurs emménagements. Le 920 était un vrai petit croiseur hauturier et véloce.

CONDITIONS DE L'ESSAI: Devant l'Aber Wrac'h, vent de secteur Sud-Ouest, 15 à 25 nœuds, mer peu agitée, petit clapot.

Nous retrouvons Saga sur son corps-mort dans le mouillage bucolique et paisible de Paluden, au fond de l'Aber Wrac'h, juste en aval du pont qui enjambe l'Aber. On le rejoint à bord d'une frêle annexe rigide, l'occasion d'apprécier le soin assez méticuleux dont ce Feeling 920, dériveur

lesté de 1985, a fait l'objet ces dernières années de la part de son propriétaire Vincent Verbeque. Le grément dormant a été remplacé il y a deux ans, le moteur 19 chevaux est presque neuf (c'est un Volvo D1-20 de 2020), et le bateau en est à son troisième jeu de voiles depuis 2001, date à laquelle Vincent avait acheté ce Feeling (à l'origine en copropriété). Du sérieux, quoi. Vincent a également installé un portique (fourni par MPI) sur lequel sont posés deux bons panneaux solaires rigides.

Le Feeling 920 a été présenté au salon de Paris, sous la voûte du CNIT, en janvier 1982. Portant la signature du génial Philippe Harlé, il promettait beaucoup. *Voiles et Voiliers* n° 132, février 1982 : « Nous étions tous impatients de rencontrer ce Feeling 920, l'audacieux trublion venu chercher sa place dans la meute des half-tonners et autres 9 m. Le voici, sobre, discret, mais terriblement marin. » Fun fact : jusqu'à ce moment-là, le chantier Kirié ne produisait que des voiliers mixtes (« fifties ») aux coques très ventruées, aux performances sous voiles très modestes, et à l'esthétique, disons... pesante. Et là, d'un seul coup, le constructeur sablais arrivait au salon avec deux vrais voiliers, correspondant assez bien à l'appellation alors en vogue de « course-croisière », aussi réussis l'un



Le cockpit est très joliment habillé de lattes de teck, ajourées, comme cela se faisait, pour garantir une évacuation optimale de l'eau.



Plaque constructeur de Saga. Il était autorisé à naviguer en deuxième « catégorie de navigation » et donc à s'éloigner jusqu'à 200 milles d'un abri. Aujourd'hui, ces catégories n'ont plus cours.

que l'autre : les Feeling 720 (Joubert-Nivelt) et 920 (Harlé). Ces deux modèles inauguraient une nouvelle gamme promise à un bel avenir (l'année suivante allait suivre un superbe Feeling 1100, portant la prestigieuse signature de Ron Holland). Il est temps pour nous d'aller tirer quelques bords vers le large, du côté du Libenter, ce plateau rocheux qui accueille le navigateur en approche de l'Aber Wrac'h. Deux grands bords de reaching, un ou deux petits bords de près serré, sous voilure un peu réduite au début, le surcôté étant bien établi autour de 18 à 20 nœuds.

SOUS VOILES: SENSATIONS AU RENDEZ-VOUS

À la barre, on trouve un bateau vivant et ardent (selon les principes chers à Philippe Harlé), mais juste comme il faut. L'aisance et la vivacité de ce Feeling, la bonne volonté

qu'il met à accélérer dans les risées, tout cela est remarquable. Plus de 40 ans après son lancement, le 920 n'a rien à envier à des productions plus récentes. Et pourtant, nous avons ici affaire à un dériveur lesté, une configuration dont on sait qu'elle est particulièrement pénalisante sous voiles ! Allons maintenant faire un tour dans les emménagements, après avoir franchi le bridge-deck séparant le cockpit de la descente – encore un élément typique des années 1980, comme le solide rail de fargue en alu sur le livet ou encore, bien sûr, le gréement à barres de flèche dans l'axe (1 étage pour la version standard), avec des cadènes rentrées (à l'intérieur des passavants, contre le rouf, et non pas sur le livet comme cela se fait de nos jours), et deux paires de bas-haubans, avant et arrière. « À quatre on est bien », résume Vincent, le propriétaire. Et en effet, le Feeling 920 dispose

de deux belles cabines doubles qui offrent à leurs occupants une vraie indépendance.

À L'INTÉRIEUR: LE CHARME DU BOIS BLOND

Mais ce qui a fait la réputation du chantier Kiri dans ces années-là, ce sont aussi de très jolies boiseries claires en orme, de belle facture, chaleureuses, avec – raffinement supplémentaire – des bords habillés de petites lattes de bois. Pour le reste, la disposition est classique, mais très fonctionnelle en mer. Au pied de la descente, sur bâbord en face de la cuisine en « L », on apprécie l'immense table à cartes, dotée d'un grand plateau et d'un siège incurvé en lattes de bois. On note aussi la présence de toiles anti-roulis pour les banquettes du carré – une option constructeur, d'après Vincent, en tout cas elles étaient déjà en place quand il a acheté le bateau en 2001. ■



1 Cela faisait la réputation du chantier Kirié dans les années 1980 : de très belles menuiseries en orme, avec des bordés joliment habillés de lattes de bois. Sur Saga, tout cela n'a pas trop vieilli car le bateau a été bien entretenu.

2 Une table à cartes comme on n'en fait plus : un grand plateau de 86 x 76 cm, un joli siège incurvé en lattes de bois, des rangements à foison.

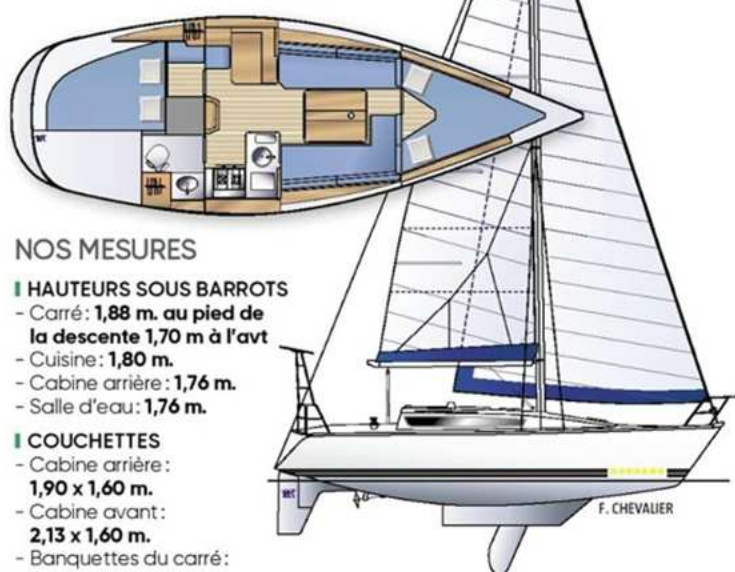
3 Sur tribord en face de la grande table à cartes, une cuisine en « L » des plus classiques, mais fonctionnelle.

4 Dans la cabine arrière, à bâbord, le hublot de bordé apporte pas mal de lumière. La couchette double offre des dimensions généreuses : 1,90 x 1,60 m.

5 Le plexi du panneau de descente accuse un peu le poids des ans. Notez la présence d'un bridge-deck entre la descente et le cockpit ; cela se faisait beaucoup à l'époque.

6 Ces petits panneaux de pont ouvrants sont bien utiles pour apporter lumière et aération dans la salle d'eau (ici à tribord) et dans la cabine arrière (à bâbord).

FEELING 920 DL



NOS MESURES

HAUTEURS SOUS BARROTS

- Carré : **1,88 m. au pied de la descente 1,70 m à l'avt**
- Cuisine : **1,80 m.**
- Cabine arrière : **1,76 m.**
- Salle d'eau : **1,76 m.**

COUCHETTES

- Cabine arrière : **1,90 x 1,60 m.**
- Cabine avant : **2,13 x 1,60 m.**
- Banquettes du carré : **1,85 x 0,53 m.**

EMMÉNAGEMENTS – DIVERS

- Table à cartes : **86 x 76 cm.**
- Table de carré : **100 x 86 cm.**

PLAN DE PONT

- Long maxi du cockpit : **1,82 m.**
- Largeur maxi du cockpit : **1,42 m.**
- Largeur des banquettes : **38 cm.**
- Largeur entre les banquettes : **64 cm.**
- Largeur des passavants : **58 cm.**



Un bateau aussi marin et véloce sous voiles que confortable à l'intérieur.

Qualités marines, équilibre sous voiles.

Emménagements chaleureux et bien finis.



Il n'a pas de défaut mais c'est aujourd'hui un modèle ancien.

Pour échouer il faut la version dériveur lestée, moins performante sous voiles.

Pas de jupe arrière d'origine, sauf sur la version « Feeling 960 », plus récente (voir encadré).

	FEELING 920	Le rival : FIRST 305	Le successeur : FIRST 30
Architecte	Philippe Harlé	Jean Berret	Samuel Manuard
Année	1982	1984	2025
Chantier	Kirié	Beneteau	Beneteau
Longueur coque	9,20 m	9,35 m	9,35 m
Longueur flottaison	7,50 m	8 m	8,75 m
Largeur	3,22 m	3,25 m	2,99 m
Tirant d'eau	1,70 m (quille fixe) ou 0,95-2 m (dériveur lesté)	1,75 m (quille fixe) ou 0,76-2,05 m (dériveur lesté)	1,98 m (quille fixe)
Déplacement	3800 kg	3600 kg	3040 kg
Lest (quille fixe)	1360 kg	1350 kg	1070 kg
Surface de voile au près	52 m ²	49 m ²	54,70 m ²
Grand-voile	19,50 m ²	18,50 m ²	28,20 m ²
Génois/foc	32,50 m ²	30,50 m ²	26,50 m ²
Matériau	stratifié verre-polyester monolithique, au contact	stratifié verre-polyester monolithique, au contact	sandwich verre-vinylester/mousse PVC, en infusion sous vide
Motorisation standard	diesel 9 ch, ligne d'arbre	diesel 9 ch, ligne d'arbre	diesel Yanmar 14 ch, ligne d'arbre
Essai VV	n° 183 (comparatif)	n° 183 (comparatif)	n° 652, et sur notre site internet
Prix (occasion ou neuf)	entre 20 000 € et 30 000 €	entre 20 000 € et 30 000 €	120 000 €



Retrouvez sur notre site Internet près de 10 000 bateaux d'occasion, dont plus de 3 000 voiliers. Un nouveau service proposé en partenariat avec Band of Boats. Pour diffuser vos annonces en ligne et dans le magazine.

UNE VERSION PLUS MODERNE LE FEELING 960

Au jeu des sept différences... On aurait peut-être un peu de peine à en trouver sept ! Ce qui distingue le Feeling 960 lancé fin 1986 du Feeling 920 lancé en 1982, c'est essentiellement une voûte arrière un peu plus longue (d'où la différence de longueur de coque, justifiant le nouveau numéro dans l'appellation) qui avait permis d'aménager une vraie jupe arrière – élément qui, avec l'arrivée des Oceanis de Beneteau en particulier, commençait à devenir incontournable dans ces années-là, alors qu'auparavant ça n'existait quasiment pas ! Notre Feeling 920 Saga est bien doté d'une grande jupe arrière (fort bien réalisée),

mais elle n'est pas d'origine. Toutefois, avant même le lancement du Feeling 960, la déco du 920 avait déjà été modernisée petit à petit avec en particulier, pour le millésime 1986, de nouveaux petits hublots de rouf bien séparés (à la place du long plexi qu'il y avait à l'origine) ; et dès 1985, exit les liserés orange d'origine, et place au fameux logo avec les lettres « FEE LING » soulignées par les pavillons du code international des signaux maritimes.

Voir notre essai du 920 publié dans le n° 183, daté mai 1986. Il s'agissait d'un comparatif, avec : l'Attalia 32 (Joubert-Nivelt, Jeanneau) et le First 305 (Jean Berret, Beneteau), sans oublier un très joli plan Jacques Fauroux, moins connu mais valeureux : le Gib'Sea 92 construit par Gibert Marine.

