



# FEELING 546

## UNE AUTRE MANIÈRE DE VOIR LA MER

*Toujours classé parmi les quatre plus gros constructeurs français de voiliers, Kirié continue à afficher sa différence avec ce 546 à forte personnalité qui semble aussi bien adapté au charter qu'à la croisière en équipage réduit.*

**D**écidément le voilier amiral de la flotte Kirié ne manque pas d'allure et l'élégance classique de sa coque signée Ron Holland convient parfaitement à un voilier de cette taille. Il faut le regarder par l'arrière pour s'apercevoir que son tableau est échancré pour laisser un libre accès au cockpit entre les deux belles barres à roue gainées de cuir. Puisque nous parlons esthétique, le seul point qui nous semble critiquable, c'est son rouf pourtant assez discret, mais dont la forme tarabiscotée contraste avec la netteté de l'ensemble. La présence de plusieurs hublots de coque ne nous gêne pas, car elle évoque le confort qui fait partie

intégrante de ce voilier que l'on peut d'emblée cataloguer comme croiseur rapide avec une superbe carène, mais également un tirant d'eau standard réduit pour rester dans la limite des deux mètres, raisonnable pour un 54 pieds.

Sur le plan commercial, le Feeling 546 peut mettre en avant son volume habitable, son équipement dans le domaine du confort et surtout ses emménagements modulables répondant à tous les programmes d'utilisation, du propriétaire privé au charter. A la suite de notre essai nous ajouterons à cette liste le comportement sous voiles, avec une petite restriction sur le confort en mer à l'intérieur tant l'espace libre est important.

### FICHE TECHNIQUE

**Architecte :** Ron Holland  
**Designer :** Andrew Winch  
**Constructeur :** Kirié  
**Longueur de coque :** 16,65 m  
**Longueur de flottaison :** 13,10 m  
**Bau maximum :** 5,20 m  
**Tirant d'eau :** 2,03 m  
**Déplacement :** 18000 kg  
**Lest :** 5750 kg  
**Grand-voile (standard) :** 62 m<sup>2</sup>  
**Génois :** 85,80 m<sup>2</sup>  
**Réservoir d'eau :** 1000 litres  
**Réservoir gazole :** 635 litres  
**Prix :** avec moteur 110 ch et voilure standard comportant génois à enrouleur, grand-voile et tourmentin : 3364232F en version 3 et 4 cabines. Supplément pour version 5 cabines : 88950F

# Une belle carène que l'on sent vivre

Dix-sept mètres de coque, c'est impressionnant, surtout au mouillage dans un port aussi plein que celui des Minimes à La Rochelle. En fait, c'est particulièrement la largeur dépassant cinq mètres au maître-bau qui nécessite une attention spéciale du barreur dans les manœuvres et les chenaux étroits. Mais la visibilité ne pose aucun problème et la manette d'inverseur placée près de la barre bâbord reste encore accessible lorsqu'on se sert de la barre tribord en se tenant debout dans l'allée centrale du cockpit. Par ailleurs, le Feeling 546 fait preuve d'une excellente capacité d'évolution au moteur.

Notre 546 est équipé du gréement 7/8 prévu en supplément à la place du gréement standard en tête. La différence est sensible dès l'opération de hissage de la grand-voile entièrement lattée. Malgré les chariots à billes, l'envoi des 73 m<sup>2</sup> ressemble à un bon exercice de musculation. En dépit d'une brise en plein dans le nez, Eole nous sera favorable pendant une grande partie d'un galop d'essai nocturne jusqu'aux Sables-d'Olonne en soufflant entre 12 et 15 nœuds et même un peu plus sur la fin du parcours. En eau abritée, nous avons relevé un bon 8 nœuds au près serré, puis un clapot haché nous a ralenti à 7,4 nœuds, tandis qu'en fin de parcours avec une mer plus formée et le vent du large parfaitement clair, la vitesse atteignait 8,5 nœuds réguliers en laissant un peu courir le bateau.

Sur six heures delouvoyage, nous n'avons entendu qu'un ou deux cognements engendrés par le léger plat qui précède le lest, et cela dans le passage le plus étroit du Pertuis, véritable bouillire dans ces conditions de vent et de courant. A ce moment précis, le barreur aurait certainement souhaité un génois un peu plus grand que celui de série, mais en dehors de

cela, le comportement de ce voilier nous a ravis, par sa douceur et la qualité des sensations de barre qui font oublier la taille du bateau tant il répond instantanément aux petites corrections.

Evidemment grâce aux deux postes de barre, le barreur trouve toujours une position pour s'installer le plus confortablement possible même à la gîte. En revanche, les passagers semblent un peu gênés quand il faut traverser le large cockpit sans possibilité de se retenir autrement qu'à une des

deux barres. La présence d'une table fixe pallierait cet inconvénient, mais le chantier propose en option une superbe table en caillebotis de teck qui s'escamote au fond du cockpit et respecte mieux le look sportif de ce modèle.

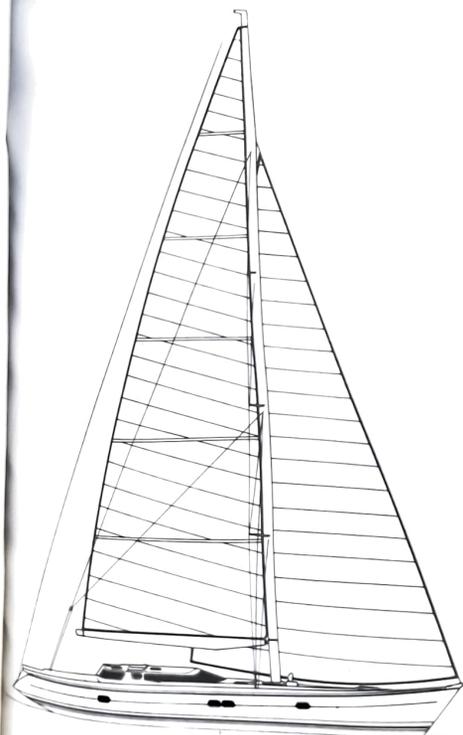
Nous avons été agréablement surpris par la simplicité de manœuvre et le bon rendement de ce gréement fractionné conçu, il est vrai, pour se passer de bastaques en utilisation croisière. Grâce à sa bordure libre, la grand-voile est particulièrement facile à régler sur la bôme et bien que fixé sur le rouf, le rail de grande écoute est placé suffisamment en arrière pour assurer un contrôle correct et se contenter d'un hale-bas rigide avec palan sans aller jusqu'au hale-bas hydraulique.

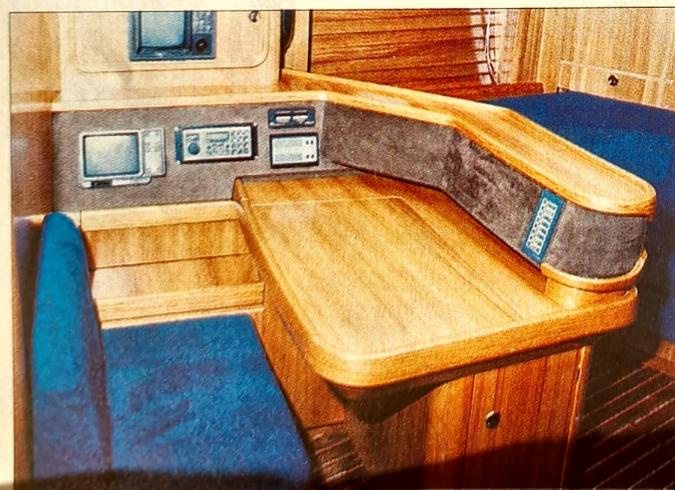
On est donc loin de la bête de course et de ses exigences, sans pour autant lambiner. Vive la grand-voile lattée qui garde aux voiliers toutes leurs qualités.

L'accastillage de mouillage nous a semblé bien dimensionné, avec un davier basculant pour l'ancre et une protection inox pour la chaîne entraînée par un guindeau électrique de 1500 watts dont la commande à distance se trouve curieusement logée dans la cabine du skipper. S'agit-il d'un système antivol ou simplement d'une facilité technique de montage ?

Plus  
de huit nœuds  
par  
force 4

*Avec sa voilure modérée, entièrement montée sur enrouleurs, et grâce à l'absence de bastaques, le plus grand des Feeling se manœuvre aussi facilement en mer qu'une unité de 10 m.*





Les emménagements profitent de l'impressionnante largeur, au point que l'on manque parfois de points d'appui pour circuler.

Superbe table à cartes, autant pour ses possibilités d'instrumentation que pour le confort du navigateur. Le plan présenté à droite correspond à la version quatre cabines (plus un logement d'équipage dans l'étrave).



## MECANIQUE

### 330 Ah en 24 volts

Le Feeling 546 reçoit en standard un moteur Diesel 4 cylindres Yanmar 110 ch avec échangeur de température. L'accessibilité est assurée par des panneaux latéraux et par l'escalier de descente, mais aussi par le fond amovible du cockpit monté sur vérins, disposition qui permet le montage optionnel d'un groupe électrogène en arrière du moteur principal. En plus de la

batterie moteur 12 V, 105 Ah, le 546 possède un circuit 24 V avec deux groupes de batteries 165 Ah. Deux alternateurs séparés de 12 et 24 V en assurent la charge, relayés au port par un chargeur de batteries alimenté en 220 V. Les deux réservoirs de gazole en alu contiennent chacun 325 l. La capacité des réservoirs d'eau douce est de 1000 l au total.

## Du large pour le port

■ Quand on descend dans le Feeling 546, l'impression d'espace prédomine. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'une des préoccupations de l'architecte d'intérieur Andrew Winch qui a accumulé les courbes afin d'éviter toute rupture, allant jusqu'à donner du galbe aux principales cloisons.

Mis à part les planchers en teck superbement vernis, ce qui veut dire glissants, le chantier n'a pas abandonné son bois favori, l'orme et ses teintes claires qui participent à la luminosité générale.

Pourtant le designer anglais a su imposer un style nettement plus sophistiqué, qui a le mérite de respecter la tradition classique tout en créant un espace luxueux et résolument moderne. Quelle que

soit la version présentée avec trois, quatre ou même cinq cabines, la vie à bord du Feeling 546 profite de la largeur importante de cette coque, au niveau du maître-bau particulièrement. Dans la version à quatre cabines sur laquelle nous avons navigué, tout comme dans celle avec grande cabine de propriétaire à l'avant, le carré bénéficie de toute cette largeur avec à tribord un grand coin repas pour au moins huit personnes grâce à l'appoint de deux fauteuils pivotants qui peuvent servir également de vis-à-vis à la banquette à trois places du salon situé sur l'autre bord.

La seule critique que nous pouvons formuler à l'égard de ce confortable carré porte sur l'éclairage nocturne qui manque un peu d'intimité. Le navigateur occupe une place de choix tout près de là avec un coin navigation qui prend l'allure d'un confortable bureau prévu pour accueillir tous les appareils électroniques. Dans ces deux versions, la cuisine forme un L près de la descente, laissant toutefois tellement de place dans l'entrée qu'en mer, on se sent un peu perdu au pied de l'escalier, cherchant en vain quelque chose pour se retenir. Il faut avouer qu'en règle générale, le 546 est un peu chiche en matière de

maines courantes. En revanche, au port, c'est un véritable plaisir pour le cuisinier de travailler dans un espace aussi dégagé avec un grand plan de travail à proximité du carré qui facilite beaucoup le service. Par rapport au modèle que nous avons essayé, la position du micro-ondes a été modifiée afin de le rendre plus accessible. Cet instrument si pratique monté par Kirié sur de nombreux modèles ne fonctionne toutefois que sur 220V, c'est-à-dire sur un branchement à terre. Il est complété sur le 546 par une installation lave-linge et lave-vaisselle à ultrasons sur l'évier. On n'arrête pas le progrès ! L'équipement frigo est constitué par un réfrigérateur de 240 l et un conservateur de 120 l, tous deux alimentés par un compresseur attelé au

moteur. Dans l'équipement de la cuisine, nous n'avons pas vu de hotte d'aspiration, mais il est vrai que du fait de son emplacement, elle profite de nombreuses possibilités d'aération. Dans la version cinq cabines qui correspond à une vocation charter, la cuisine est reportée plus en avant, en face du carré, afin de laisser la place pour une petite cabine et un coin navigation près de la descente. Cela permet à un skipper de disposer d'un confort moins succinct que celui du poste aménagé dans l'étrave accessible seulement par le pont, qui figure dans toutes les versions. En règle générale, les cabines avant sont plus spacieuses que celles de l'arrière et aussi mieux loties avec leurs douches privées. Elles sont également moins exposées au bruit du moteur dont l'insonorisation nous a paru perfectible. Néanmoins, les cabines arrière restent tout à fait utilisables. Petit détail, leurs couchettes mesurent 10 cm de plus en longueur et atteignent 2 m. En revanche, leur largeur ne dépasse pas 1,30 m, ce qui surprend un peu sur un voilier de cette taille. Evidemment, la grande cabine de propriétaire de la version trois cabines échappe à toute critique de ce genre et son vaste cabinet de toilette offre une douche séparée, le début du vrai luxe.

**Eclairage  
trop vif, mais  
confort  
étonnant**



*Dotées de couchettes moins larges que celles de l'avant, les cabines arrière profitent tout de même d'un volume appréciable et de meubles joliment réalisés.*

## Conclusion

*Un peu plus de 3 millions de francs pour la version de base, c'est évidemment une somme rondelette... mais il convient de relativiser !*

*Par rapport aux grands concurrents venus du Nord, le Feeling 546 est très compétitif en matière de tarifs. Il doit cela au fait d'être le seul voilier de cette taille à profiter de l'expérience d'un chantier rodé aux mécanismes de la grande série. Un bon argument en direction des loueurs qui sont plusieurs à avoir craqué pour le vaisseau amiral de la gamme Feeling (une dizaine d'unités ont été lancées en à peine un an). Le particulier voulant s'offrir un grand bateau sera bien sûr sensible à cet aspect, d'autant qu'il s'accompagne d'une bonne qualité de finition et d'une simplicité d'emploi (voir la voilure facile à manœuvrer et le tirant d'eau réduit) qui permet d'envisager sereinement la croisière sans s'encombrer d'un équipage pléthorique. Il va de soi que dans ce cas, la version trois cabines s'impose, avec sa partie avant réservée au propriétaire.*

**Didier MAUPAS ■**

*Photos : Gilbert LE COSSEC*