

CROISEURS

Un bon croiseur, c'est d'abord un bateau polyvalent, capable de se mener en équipage réduit comme d'accueillir famille et amis pour une sortie. Un voilier qui n'a pas peur d'affronter la brise et qui peut nous emmener partout, et d'abord dans les plus beaux mouillages. Avec ma maison sur le dos...

AZUREE - IMPRESSION DUFOUR	154
BAVARIA - DELPHIA	156
HANSE - MOODY	158
MALANGO - ITALIA	160
JEANNEAU SUN ODYSSEY	162
BÉNÉTEAU OCÉANIS - SENSE	164
POGO STRUCTURES	166
RM FORA MARINE	168
SOLARIS	170
WAUQUIEZ	172
LES AUTRES	174

ÉLAN

IMPRESSION

GÉNÉREUX CROISEURS

La parenté entre ces confortables croiseurs tout en rondeur et les voiliers Elan, monocoques typés performance au patronyme inspiré de l'automobile (S4, E3), ne saute pas vraiment aux yeux. Si la gamme Impression est elle aussi issue du chantier slovène et signée Rob Humphreys, là s'arrête la comparaison. Car pour ces quatre modèles de 35 à 50 pieds, c'est le volume habitable et la facilité de manœuvre qui priment sur le reste – ce qui ne les empêche pas d'être agréables à barrer et plus évolutifs qu'ils n'en ont l'air. Après les 35 et 45 sortis l'an dernier, l'Impression 40 a clos en début d'année le renouvellement de la gamme, remaniée à partir des moules de la précédente génération. Tous ont gardé ce rouf bombé, condition d'une très généreuse hauteur sous barrots, mais l'ancienne couleur de coque grise a fait place à un blanc plus passe-partout, et une virure de coque atténuée (un peu) l'important franc-bord. Le cockpit affiche de belles dimensions et ses deux petites barres à roue typées course ajoutent un brin de séduction, mais le plan de pont du 40 reste très classique et simplifié, sans rail pour l'écoute de grand-voile grée à l'allemande. L'intérieur est toujours très lumineux grâce à de grands hublots de pont et une ouverture zénithale, et modulable, avec quatre versions d'aménagements (de deux ou trois cabines) et trois ambiances. **D.F.**



ALIOSA REBOLU/STUDIO BOMBA

Impression 40.
La dernière version de ce croiseur joufflu profite d'un cockpit plus ergonomique et d'une grande plateforme arrière.

	LA GAMME IMPRESSION EN UN COUP D'ŒIL			
	IMPRESSION 35	IMPRESSION 40	IMPRESSION 45	IMPRESSION 50
ARCHITECTE	Humphreys YD	Humphreys YD	Humphreys YD	Humphreys YD
LONGUEUR	9,99 m	11,48 m	13 m	14,9 m
LARGEUR	3,49 m	3,91 m	4,18 m	4,68 m
POIDS	6 t	8 t	11 t	15 t
TIRANT D'EAU	1,60 m	1,80 m	1,90 m	2,23 m
PRIX	132 900 €	179 100 €	231 720 €	325 740 €

SIRENA MARINE

AZUREE

UNE GAMME À DÉCOUVRIR

La marque n'est pas encore très connue en France mais le constructeur turc réalise des bateaux intéressants et bien finis. Les premiers modèles produits, un 40 et un 33 pieds sur plan Ceccarelli, présentaient un look original avec des hublots étroits et superposés à la fois pour le rouf et la coque et des caractéristiques assez modernes avec un arrière large et ouvert, une longueur à la flottaison maximum, un bouchain progressif et deux safrans. Le chantier a ensuite fait appel à Rob Humphreys pour dessiner un 46 pieds plus classique mais également intéressant.

Le 33C, présenté cette année à La Rochelle, a fait l'objet d'un restyling bienvenu mais aussi d'un nouveau traitement de son amé-



nagement intérieur. Cette nouvelle version s'inscrit bien dans l'air du temps avec une ambiance loft créée par une cloison avant optionnelle ou bien des meubles de rangement amovibles. Le cockpit a gardé une forme en V assez originale et son plancher

Azuree 33C.
Les nouveaux aménagements sont modulables. On peut se passer de la cloison avant ou de la table à cartes.

cache une table que l'on soulève à l'escale. Sachez que ce constructeur entend aussi se placer sur le marché du luxe avec sa gamme Euphoria, représentée pour l'instant par un 54 pieds au dessin très classique de German Frers mais qui devrait bientôt s'enrichir d'un 68 et d'un 86 pieds. **L.M.**

	LA GAMME AZUREE EN UN COUP D'ŒIL		
	AZUREE 33C	AZUREE 40	AZUREE 46
ARCHITECTE	Ceccarelli	Ceccarelli	Humphreys YD
LONGUEUR	9,90 m	11,99 m	12,99 m
LARGEUR	3,66 m	4,22 m	4,25 m
POIDS	5 t	7,1 t	10,7 t
TIRANT D'EAU	1,90/2,10 m	2,16/2,60 m	2,60 m
PRIX	98 000 €	152 000 €	289 000 €

DUFOUR GRAND LARGE

OPÉRATION SÉDUCTION

Nouveauté !

Coup de
CŒUR
VOILES



Cinq nouveaux modèles en 24 mois !

Le chantier rochelais a mis les bouchées doubles pour revenir sur le devant de la scène. Depuis qu'il a repris son indépendance, grâce notamment aux aides de la Région, du Département et de la Ville, Dufour Yachts a renouvelé la quasi-totalité de sa gamme Grand Large. «Avec les Dufour 382 et 350 lancés à Paris l'an dernier, on voulait se concentrer sur le cœur de marché, alors que l'année précédente, l'idée était d'étendre la gamme par les extrémités, avec le 310 et le 560. Cette année, la nouveauté phare est le 460, une taille où les voiliers Dufour ont connu leurs meilleurs succès», explique Paolo Serio, responsable du marketing. Les résultats n'ont pas tardé à suivre. Le 382 se voulait plus compétitif pour la location, avec davantage d'espace dans le carré, plus de salles d'eau et surtout des aménagements modulaires, avec six versions possibles, pour s'adapter à différents usages et à des zones variées : il s'est vendu à plus de 100 unités. Les ventes ont également bien marché pour les plus gros : plus de 35 exemplaires en un an et demi d'existence pour le 560, et 120 pour le 500.

DELPHINE FLEURY



Le 460 présenté cet automne semble destiné lui aussi à un beau succès, en particulier auprès des loueurs, pour qui une version quatre cabines et quatre salles d'eau a été prévue. Essayé dans sa version trois cabines avec la cuisine située en avant du carré, comme sur le 500 (*Voiles et Voiliers* n°537), ce 13,50 mètres nous a séduits autant pour ses lignes et ses aménagements que pour son comportement à la barre, un point fort des plans Umberto Felci, l'architecte italien qui signe tous les modèles de la gamme. Les Grand Large ont en commun une allure élégante avec une carène large et puissante, un bouchain évolutif court mais assez marqué, un rouf discret, un plan de voilure ramassé, avec un vit-de-mulet placé très bas, et des aménagements clairs aux finitions soignées. Mais pour séduire une clientèle plus portée sur le confort que sur la navigation,

Dufour 460. Si l'accent est mis sur le confort, avec plateforme de bain et cuisine d'été, le plaisir en navigation n'a pas été oublié.

les nouveaux modèles misent sur d'autres arguments, à commencer par la fameuse plancha installée sous le siège barreur. La cuisine extérieure devrait même apparaître sur la version modifiée du 410, le 412, qui sera présentée à Paris aux côtés du 512 qui, lui, arrive équipé de nouveaux frigos. Autant dire que la gamme Performance, qui représente moins de 5 % des ventes, n'est plus une préoccupation majeure pour le chantier, ce que l'on peut regretter... D.F.

LA GAMME DUFOUR PERFORMANCE EN UN COUP D'ŒIL

	DUFOUR 36	DUFOUR 40 E	DUFOUR 45 E
ARCHITECTE	Felci	Felci/Roséo	Felci/Roséo
LONGUEUR	10,99 m	11,99 m	13,60 m
LARGEUR	3,61 m	3,89 m	4,30 m
POIDS	6,1 t	8,5 t	10,6 t
TIRANT D'EAU	2,2 m	2,1 m	1,95 m
PRIX	157 096 €	202 747 €	299 461 €

LA GAMME DUFOUR GRAND LARGE EN UN COUP D'ŒIL

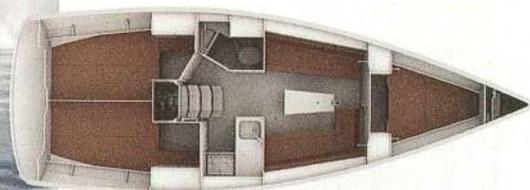
	DUFOUR 310 GL	DUFOUR 350 GL	DUFOUR 382 GL	DUFOUR 412 GL	460 GL	512 GL	560 GL
ARCHITECTE	Felci	Felci	Felci	Felci	Felci	Felci	Felci
LONGUEUR	9,35 m	9,98 m	10,96 m	11,98 m	13,5 m	14,75 m	16,3 m
LARGEUR	3,31 m	3,54 m	3,85 m	4,2 m	4,5 m	4,8 m	5,05 m
POIDS	4,9 t	5,6 t	7 t	8,9 t	10,7 t	15,2 t	17,6 t
TIRANT D'EAU	1,9 m	1,9 m	1,9 m	2,1 m	2,2 m	2,3 m	2,5 m
PRIX	90 301 €	108 256 €	144 272 €	182 612 €	242 630 €	320 839 €	459 064 €

DELPHINE FLEURY



BAVARIA CRUISER

DANS LA CONTINUITÉ



reste très simplifié, la patte d'oie pour l'écoute de grand-voile étant avancée sur le rouf (sur le 33, elle était fixée sur la table de cockpit) et la double barre à roue – qui n'est plus une exception dans ces tailles – permet d'avoir à la fois une meilleure position et une vue plus dégagée sur l'avant, ce qui ne nuit pas au plaisir en navigation.

A l'autre extrémité de la gamme, le chantier propose une nouvelle version du Cruiser 51. Ce 15 mètres est désormais disponible avec un pack luxueux baptisé Style, dans lequel la cuisine, équipée d'un grand frigo inox très tendance, est disposée en U au niveau du maître-bau, devant une table à cartes surélevée. Une table de carré abaissable et une cabine propriétaire avec un vrai dressing, un lit kingsize et une douche séparée font également partie du package. **D.F.**

D'avantage occupé à développer sa nouvelle gamme de bateaux à moteur, le chantier allemand ne propose pas de vraie nouveauté cette année côté voiliers.

Tout au plus dévoilera-t-il un Cruiser 34 en janvier, au salon de Düsseldorf, mais ce modèle d'entrée de gamme reprend la même carène que le 33 qu'il remplace qui, lui, reprenait déjà celle du 32... Bref, pas de grandes surprises à attendre de la part de Bavaria, mais sa ligne de croiseurs signée Farr a subi ces dernières années de menus réajustements qui, mis bout à bout, améliorent à la fois l'allure générale et la qualité perçue de ces pragmatiques voiliers de 10 à 16 mètres. Le Cruiser 41, par exemple, était présenté aux salons d'automne avec un pont redessiné et un plancher rabaissé.

Cruiser 34. Deux barres à roue et trois cabines, le remplaçant du Cruiser 33 en donne plus. Il ne sera présenté qu'en janvier.

son modèle d'entrée de gamme, toujours sur la même base, donc. Mais le 34 en donne encore plus que son prédécesseur : deux barres à roue au lieu d'une et trois cabines au lieu de deux. Le plan de pont

PLUS DE LUMINOSITÉ

Résultat : le rouf est moins volumineux mais plus ouvert, avec de longs hublots latéraux, l'ergonomie du poste de barre et la circulation entre les barres et les bancs de cockpit sont améliorées. L'intérieur reste aussi sobre et fonctionnel que ce à quoi le chantier nous a habitués, mais on note un progrès sur le plan de la luminosité, de la ventilation et des finitions, comme avec l'utilisation de massifs de bois pour les fargues et les portes.

Après avoir présenté l'an dernier sa version *low cost* du croiseur de moins de 10 mètres avec l'Easy 9.7, Bavaria revisite

Cruiser 51. Ce 15 mètres est désormais proposé avec un pack Style le dotant d'emménagements luxueux.



LA GAMME BAVARIA CRUISER EN UN COUP D'ŒIL

	CRUISER 34	CRUISER 37	CRUISER 41	CRUISER 41 S	CRUISER 46	CRUISER 51	CRUISER 56
ARCHITECTE	Farr YD	Farr YD	Farr YD	Farr YD	Farr YD	Farr YD	Farr YD
LONGUEUR	9,75 m	10,90 m	11,99 m	11,99 m	13,60 m	14,99 m	16,16 m
LARGEUR	3,42 m	3,67 m	3,96 m	3,96 m	4,35 m	4,67 m	4,76 m
POIDS	NC 7 t	8,6 t	8,8 t	NC 7 t	12,6 t	14,1 t	18,5 t
TIRANT D'EAU	1,95 m	1,95 m	2,05 m	2,30 m	2,10 m	2,25 m 2,46 m	2,10 m
PRIX	103 200 €	124 400 €	167 400 €	179 400 €	215 400 €	281 400 €	341 400 €

BAVARIA VISION

MARQUER SA DIFFÉRENCE



Vision 46.

En parallèle de sa gamme Cruiser, Bavaria continue de proposer deux modèles atypiques, les Vision 42 et 46. Dessinés également par Bruce Farr, ces croiseurs affichent une ligne caractéristique, mar-

LA GAMME BAVARIA VISION EN UN COUP D'ŒIL

	VISION 42	VISION 46
ARCHITECTE	Farr YD	Farr YD
LONGUEUR	12,50 m	13,70 m
LARGEUR	4,05 m	4,19 m
POIDS	9,8 t	12,3 t
TIRANT D'EAU	2,07 m	2,14 m
PRIX	177 700 €	220 200 €

quée par un rouf arrondi percé de longs hublots en amande et un cockpit asymétrique, avec une banquette en L transformable en bain de soleil et une descente excentrée. Mieux équipés sur le pont, les Vision sont aussi plus luxueux à l'intérieur, avec des matériaux plus nobles et une qualité de finition plus aboutie que sur les modèles de la gamme Cruiser. Leurs principaux points forts étant le volume intérieur et la grande luminosité dans le carré, grâce à la multiplication d'ouvertures – hublots de coque, de rouf et panneaux de pont – ainsi que de nombreuses possibilités de personnalisation. D.F.

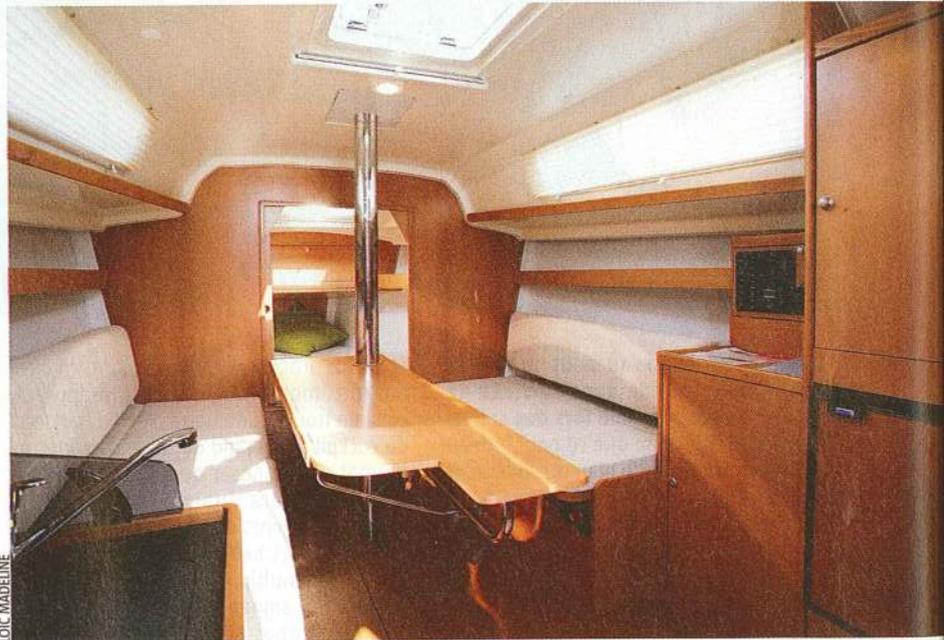
DELPHIA YACHTS

EN TOUTE SIMPLICITÉ

Alors que la plupart des chantiers proposent des voiliers toujours plus grands et plus luxueux, le Polonais Delphia continue de renouveler sa gamme dans les petites tailles : après le 31 et le 34, voici le Delphia 29. La silhouette de ce voilier, dessiné comme tous les modèles de la gamme par Andrzej Skrzat, reste assez éloignée des standards actuels, avec des élancements avant et des formes arrière pincées qui réduisent la taille du cockpit, mais on peut augmenter sa capacité en optant pour les sièges de balcon arrière – on préférera aussi la version barre franche à l'option barre à roue.

A l'intérieur, le volume habitable est remarquable, grâce notamment à l'ab-

Delphia 29. Un petit croiseur familial, sobre, efficace et bon marché, d'autant plus intéressant qu'il se situe dans une taille que presque tous les grands chantiers ont abandonnée.



sence de plancher au pied de la descente, qui permet de conserver une bonne hauteur sous barrots. Les aménagements, sobres mais lumineux (on peut choisir entre cinq couleurs de boiseries), privilégiant un vaste carré, éclairé par deux grands hublots de rouf, et un lit breton à l'avant. Sur tribord, en face du petit coin cuisine, on a le choix entre une table à cartes ou un grand frigo et à l'arrière,

entre une ou deux cabines – mais dans ce cas, le cabinet de toilette disparaît, ce qui répond, paraît-il, à la demande dans certains pays où les plaisanciers préfèrent se doucher à terre. Disponible, comme tous les voiliers de la gamme, jusqu'au 40 pieds en version quillard ou dériveur, ce 9,15 mètres propose une approche pragmatique de la croisière familiale tout à fait bienvenue ! D.F.



LA GAMME DELPHIA EN UN COUP D'ŒIL

	DELPHIA 26	DELPHIA 29	DELPHIA 31	DELPHIA 34	DELPHIA 40.3	DELPHIA 46 CC	DELPHIA 47
ARCHITECTE	Skrzat	Skrzat	Skrzat	Skrzat	Skrzat	Skrzat	Skrzat
LONGUEUR	7,79 m	9,15 m	9,78 m	10,35 m	11,95 m	14,05 m	14,48 m
LARGEUR	2,85 m	2,93 m	3,40 m	3,47 m	3,94 m	4,48 m	4,48 m
POIDS	2,4 t	3,45 t	4,6 t/4,8 t	5 t	8,8 t	14 t	13 t
TIRANT D'EAU	1,60/0,33-1,40 m	1,82 m/0,40-1,45 m	1,85 m/0,65-1,65 m	1,85/0,75-1,90 m	2,27/0,98 – 1,95 m	2,30 m	2,10 m
PRIX	103 200 €	124 400 €	167 400 €	179 400 €	215 400 €	281 400 €	341 400 €

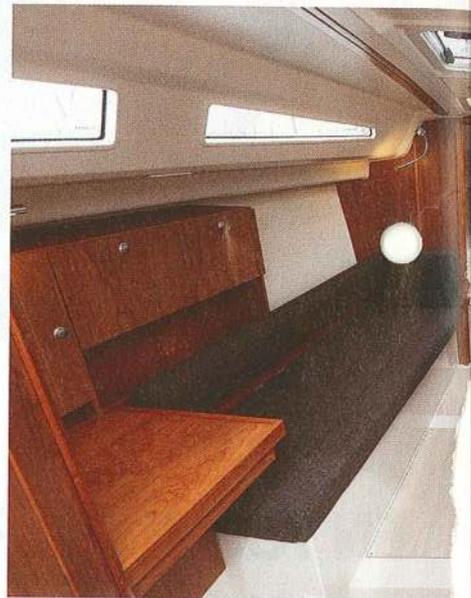
HANSE

UNE GAMME QUI S'ÉTEND

Essai
vidéo

Nouveauté !

Coup de
CŒUR
KOILES



Hanse 315. Beaucoup de volume dans seulement 9 mètres de long. Et même 1,90 mètre de hauteur sous barrots au pied de la descente.

Le chantier allemand peut se réjouir d'une rentrée réussie avec l'arrivée de son 315 très bien accueilli lors des salons d'automne. Il faut dire que ce petit bateau en offre beaucoup sur le plan du volume et des prestations tout en gardant une ligne agréable à l'œil, ce qui n'est pas si facile dans un 9 mètres. Le chantier réussit même à proposer 1,90 mètre de hauteur sous barrots au pied de la descente et une double barre à roue à l'arrière du cockpit sans que cela semble incongru. Et ce 315 marche bien, ce qui ne gêne rien.

Hanse semble s'être inspiré de la démarche du chantier Dufour qui avait sorti, un an plus tôt, son 310 pour offrir une entrée de gamme à de nouveaux clients. C'est de bonne guerre, Hanse a été le premier à équiper ses bateaux d'un foc auto-verseur, solution très largement répandue aujourd'hui. Et si les Hanse ne sont pas

être plus aussi originaux qu'avant, ce n'est pas forcément un handicap. On apprécie ainsi de trouver une barre d'écoute au fond du cockpit et un pied de table de carré qui permet d'entreposer quelques bouteilles. On remarquera également que, si les emménagements de ces croiseurs ont très tôt fait la part belle aux lignes orthonormées avec multiplication d'angles droits, les carènes, signées Judel/Vrolijk, restent tout en courbes et ne présentent pas de bouchain vif.

Mais le point fort de ce bateau, comme de l'ensemble de la gamme, est son positionnement tarifaire. Le chantier a profité de sa proximité avec la Pologne pour monter une unité de fabrication dédiée au polyester. Les coques et les ponts arrivent nus en Allemagne où ils reçoivent leurs aménagements et leur accastillage. D'un point de vue commercial, le chantier

Hanse 315. La silhouette est élégante, le tableau arrière tout en courbes. Les barres à roue sont en option, la plateforme de bain aussi.



Hanse 675. Pour ce petit yacht, la cabine équipage et la cuisine sont tout à l'arrière, sous le cockpit.

LA GAMME HANSE EN UN COUP D'ŒIL

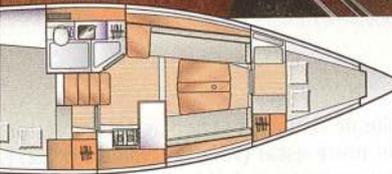
	HANSE 315	HANSE 345	HANSE 385	HANSE 415	HANSE 455	HANSE 505	HANSE 575	HANSE 675
ARCHITECTE	Judel/Vrolijk							
LONGUEUR	9,10 m	10,40 m	10,90 m	12,40 m	13,95 m	14,85 m	17,15 m	20,50 m
LARGEUR	3,35 m	3,50 m	3,88 m	4,17 m	4,38 m	4,75 m	5,20 m	5,90 m
POIDS	4,7 t	6,2 t	7,6 t	8,9 t	11 t	14 t	19,5 t	34,5 t
TIRANT D'EAU	1,85 m	1,87 m	1,99 m	2,10 m	2,25 m	2,38 m	2,85 m	3,10 m
PRIX	79 080 €	112 800 €	139 200 €	173 880 €	220 680 €	308 400 €	458 400 €	1 138 800 €

MOODY

NAVIGUER COUVERT



JEAN-MARIE LUOT



Moody 62.
Un très grand
bateau avec
un salon de pont
de plain-pied
avec le cockpit
pour vivre
les navigations
à l'abri
des éléments.



LOIC MADELINE

Le chantier Hanse a réussi à donner une identité forte à la marque Moody qui réunit trois voiliers à salon de pont bénéficiant d'une finition haut de gamme. Lancée avec un 45 pieds, cette gamme s'est progressivement élargie avec un 62 pieds puis, l'an dernier, un 54 qui nous semble être le plus réussi du trio. Ces voiliers ont des roufs très proéminents et entièrement vitrés qui leur donnent un look de motor

sailer mais il s'agit d'authentiques voiliers loin d'être ridicules sous voiles. D'ailleurs, les carènes et les appendices sont empruntés aux Hanse (celui du 575 pour le Moody 54 par exemple) et, s'ils sont un peu à la peine dans le petit temps en raison de leur déplacement important, ils se révèlent bons marcheurs dès le médium.

UNE VUE IMPRENABLE

La philosophie est davantage celle des catamarans de croisière avec un cockpit de plain-pied avec le carré et des cabines situées à un niveau inférieur. Une partie des couchages se trouve ainsi de fait sous le carré ce qui procure un volume habitable étonnant pour la taille. L'autre surprise tient à la qualité des ébénisteries, qui se démarquent de la grande série. Les Moody sont des voiliers de propriétaires à bord desquels il est possible de prolonger la saison puisque l'on profite d'une vue imprenable sur la mer, à l'abri du vent et du froid. Sous cette marque, on trouve aussi deux bateaux à cockpit arrière, un 41 et un 44, dont le style néoclassique n'a pas séduit en France. L.M.



LOIC MADELINE

Moody 54. Une répartition des volumes très réussie avec une immense cuisine entre cockpit et carré.

n'hésite pas à proposer un prix de base très alléchant en minimisant l'équipement standard. A chacun ensuite de s'armer d'une calculatrice en configurant le bateau selon ses goûts. Le Salon de Paris sera d'ailleurs l'occasion de comparer deux 315, l'un équipé sobrement avec une barre franche et une pointe avant ouverte sur le cockpit, et l'autre plus cosu avec les deux barres à roue et une cabine avant.

Un nouveau Hanse doit bientôt sortir du chantier mais il se situe à l'autre extrémité de la gamme : il s'agit du 675 qui sera présenté en janvier au Salon d'Istanbul. Il y a un attrait et un marché pour ces grands bateaux (le succès du Jeanneau 64 en témoigne) et Hanse espère bien confirmer les bons chiffres enregistrés par les 505 et 575. D'autant que les marges sont à priori plus confortables sur des unités dont le prix de base annoncé tourne autour du million d'euro (hors taxes) et que les propriétaires n'hésitent pas à suréquiper. On remarque sur ce nouveau voilier amiral un bimini rigide, des possibilités d'aménagement originales (comme ce lit transversal dans la cabine avant) et un étonnant hublot zénithal coulissant à la verticale du carré qui permet une ouverture exceptionnelle sur le ciel. L.M.

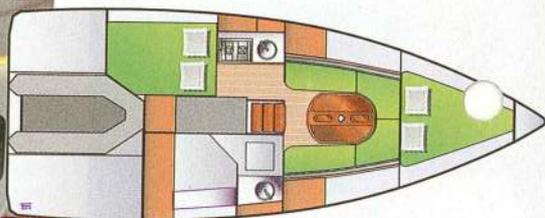
LA GAMME MOODY EN UN COUP D'ŒIL

	MOODY Aft 41	MOODY DS 45	MOODY Aft 45	MOODY DS 54	MOODY DS 62
ARCHITECTE	Bill Dixon	Bill Dixon	Bill Dixon	Bill Dixon	Bill Dixon
LONGUEUR	12,70 m	13,72 m	14,03 m	17,10 m	19,30 m
LARGEUR	4 m	4,57 m	4,20 m	5,20 m	5,25 m
POIDS	8,6 t	14 t	12,2 t	24,5 t	30 t
TIRANT D'EAU	2 m	1,99 m	2,20 m	2,65 m	2,95 m
PRIX	402 720 €	Sur devis	581 760 €	747 600 €	1 162 800 €

IDB MARINE

MALANGO ET MOJITO

JAMAIS SANS MON ANNEXE

Essai
vidéo

Mojito 8.88. La trame des aménagements est la même que celle du Malango. Malgré le tunnel à annexe, on garde une vraie couchette double à l'arrière.

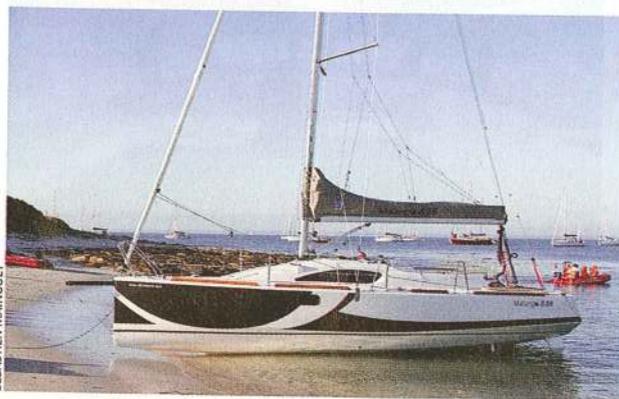
En voilà de drôles de bateaux qui n'ont pas peur de cultiver leur originalité et même d'en faire leur principal argument de vente.

Le chantier IDB Marine est né pour fabriquer le Malango, un bateau surprenant qui se caractérisait par la présence d'un tunnel à annexe sous le cockpit. Le volume occupé par l'annexe «bouffe» forcément du volume sous le pont et limite la taille de la cabine arrière mais, en croisière, pouvoir garder l'annexe gonflée et ne pas avoir à la remonter ou à la descendre à chaque mouillage est un avantage certain. La preuve, ça marche et trois Malango sont aujourd'hui proposés par le chantier : le 8.88, le 9.99 et le 10.45. Cette dernière version est en fait une version rallongée du 9.99, qui profite d'une jupe et de deux coffres supplémentaires. Les trois bateaux sont équipés d'une quille pivotante qui facilite grandement l'échouage sans compromettre les performances. D'autant que les bateaux observent des devis de poids serrés grâce à une construction en infusion de la coque et du pont.

Mojito 8.88. L'étonnant rouf panoramique apporte beaucoup de lumière et de volume dans le carré.

vitrées et verticales, on en voit bien sur les catamarans de croisière alors pourquoi pas ? Bref, si certains n'accrochent pas à cette esthétique, d'autres ont été carrément séduits : en un an, six Mojito ont été livrés et cinq autres sont déjà vendus. Il faut reconnaître que, depuis l'intérieur, cette vision panoramique n'est pas désagréable du tout et qu'en plus le dessin du rouf offre

plus de volume et donc plus de confort. Lors de notre essai (*Voiles et Voiliers* n°527), nous avons apprécié la qualité de construction, la facilité d'échouage mais aussi les performances et l'ergonomie du plan de pont. Encore une fois, et même en versic Mojito, la grande taille du cockpit et la présence du tunnel à annexe ne permettent pas de rivaliser sur le plan du volume intérieur avec un voilier de grande série de la même taille. Mais à l'usage, on apprécie vraiment ces choix bien tranchés. Un grand Mojito est déjà annoncé, ce sera aussi un grand Malango puisque la coque de ce futur 10.88 pourra être utilisée pour l'une ou l'autre des versions. Le moule de coque est en cours de finition dans le chantier de Trégunc mais il faudra encore patienter une petite année avant de découvrir cette nouvelle génération. L.M.



Malango 8.88. La gamme bénéficie d'une quille relevable qui permet de s'échouer facilement.

LA GAMME MALANGO/MOJITO EN UN COUP D'ŒIL

	MALANGO 8.88	MOJITO 8.88	MALANGO 9.99	MALANGO 10.45	MOJITO 10.88
ARCHITECTE	Pierre Rolland	Pierre Rolland	Julien Marin	Julien Marin	Pierre Rolland
LONGUEUR	8,88 m	8,88 m	9,99 m	10,45 m	10,88 m
LARGEUR	3,45 m	3,45 m	3,70 m	3,70 m	4 m
POIDS	3,45 t	3,45 t	3,6 t	3,6 t	4,2 t
TIRANT D'EAU	1-2,30 m	1-2,30 m	1-2,70 m	1-2,70 m	1,10-2,80 m
PRIX	98 934 €	100 320 €	149 760 €	154 976 €	204 000 €

ITALIA YACHTS

TENTÉ PAR LA COMPÉTITION

Nouveauté !



Italia 9.98. Les emménagements du 9.98 sont simples mais bien réalisés et permettent d'utiliser ce coursier en croisière.

Très soigné, le plan de pont se révèle bien étudié avec en particulier un système très malin de réglage du point de tire de génois. L'intérieur n'a pas été sacrifié à la performance et cet Italia offre des équipements simples avec six couchettes, un vrai cabinet de toilette et une table à cartes conséquente. L'ensemble est remarquablement construit, précis et efficace et certains éléments sont amovibles (tels que ces deux coffres de cockpit) pour alléger le bateau. D'entrée, cet Italia 9.98 a tout gagné en ORC lors de la saison 2015, décrochant le titre de champion du monde à Barcelone. Un premier exemplaire a été livré récemment à un propriétaire français désireux de régater en Méditerranée. Mais le chantier – non sans grands espoirs – mise aussi sur l'IRC et aimerait bien en trouver un autre désireux de venir titiller les cadors de cette jauge. Lors du dernier salon de Gênes, Italia a aussi présenté son nouveau 12.98 qui reprend tous les habituels standards du chantier : tableau arrière inversé, carène performante, intérieur cossu, haut degré de réalisation. Un bateau dessiné par le même Matteo Polli, à découvrir prochainement avec grand intérêt et qui vient compléter une gamme jusque-là articulée autour du 10.98, du 13.98 et du 15.98. Ph.J.

Italia 12.98. Présenté au Salon de Gênes, début octobre, ce modèle vient compléter la gamme entre le 10.98 et le 13.98.

Chassez le naturel, il revient au galop.

Créé en 2011 par un régatier confirmé, Franco Corazza, ancien revendeur transalpin de X-Yachts, Italia Yachts vient de se tourner vers les premières amours du copropriétaire : la course-croisière. Cette année, le chantier a en effet mis l'accent sur le lancement de son plus petit, mais plus typé, bateau : l'Italia 9.98. A l'origine de cette création, la volonté d'un propriétaire de M37 de disposer d'un plus petit voilier de régates qu'il pourrait aussi mener en équipage réduit, éventuellement en croisière... tout en gagnant en ORC. Pour dessiner ce mouton à cinq pattes, Italia a sollicité le jeune architecte Matteo Polli, co-auteur du M37. « Mon premier objectif, explique-t-il, était de créer un bateau très performant entre 8 et 12 nœuds de vent compte tenu de son rating. Le deuxième était de faire un bateau facile à mener et à régler. »

pour une course-croisière de cette taille. Le gréement a été conçu en collaboration étroite avec North qui a mis à disposition ses outils pour étudier plusieurs plans de voilure de surface identique mais avec trois positions différentes d'implantation du mât, la plus reculée ayant été choisie.

Italia 9.98. Dès sa première saison de régates, l'Italia 9.98 a fait régner la terreur en ORC, décrochant le titre mondial 2015.



UN COURSIER TRÈS SOIGNÉ

Il en résulte un voilier élancé et fin, étroit à la flottaison et qui s'allonge fortement à la gîte, assurant une grande stabilité tout en demeurant symétrique et équilibré. La quille en T fut aussi le fruit de nombreuses études. A noter un faible tirant d'eau

LA GAMME ITALIA YACHTS EN UN COUP D'ŒIL

	ITALIA 9.98 FUORISERIE	ITALIA 10.98	ITALIA 12.98	ITALIA 13.98	ITALIA 15.98
ARCHITECTE	Poli/Italia YD Team	Cossutti/Italia YD Team	Poli/Italia YD Team	Cossutti/Italia YD Team	Spadolini / Italia YD Team
LONGUEUR	9,98 m	10,98 m	12,98 m	13,98 m	15,98 m
LARGEUR	3,54 m	3,65 m	4,16 m	4,30 m	4,85 m
POIDS	4,5 t	4,5 t	7,95 t	9,20 t	15,80 t
TIRANT D'EAU	1,90 m	1,90 m	2,20 m	2,50 m	2,90 m
PRIX	142 800 €	202 800 €	334 800 €	430 800 €	828 000 €

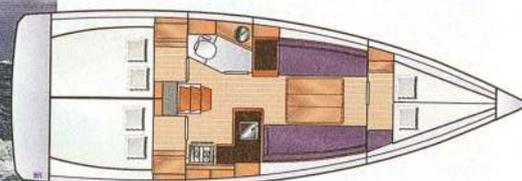
JEANNEAU

SUN ODYSSEY

LA GAMME HOMOGÉNÉISÉE

COUP de
CŒUR
VOILES

Sun Odyssey 349. Sa delphinère pour faciliter le mouillage et amurer un code zéro, sa plate-forme qui occupe presque tout le tableau arrière et ses portes battantes ont été adoptées sur toute la gamme.



Point de nouveau modèle cette année pour compléter la gamme composée de six croiseurs de 34 à 51 pieds, mais quelques coups de baguette magique de-ci de-là pour rajeunir l'ensemble et lui redonner une unité. Depuis le Sun Odyssey 409 lancé en 2010 (voir *essai dans Voiles et Voiliers n°481*), les lignes, signées Lombard pour les deux petits, Briand pour les autres, n'ont pas vieilli : l'étrave droite, les formes arrière volumineuses avec un bouchain marqué, le grand cockpit aux deux barres à roue, le rouf discret et le plan de pont aux manœuvres simplifiées restent tout à fait dans l'air du temps. Mais comme l'explique Erik Stromberg, directeur produit Voile chez Jeanneau, «*la gamme arrive en milieu de vie et on voulait remettre à jour un certain nombre d'éléments de confort, de navigation et d'utilisation du bateau pour l'amener à son terme, avant de la remplacer*».

Une fois n'est pas coutume, c'est le plus petit, le Sun Odyssey 349, qui a servi de

maître étalon. Ce modèle d'entrée de gamme – 10 mètres tout de même – lancé voici deux ans a «*bien travaillé*», estime Erik Stromberg, puisqu'il s'est déjà vendu à plus de 250 exemplaires. Le plan Lombard, disponible aussi en version quille relevable,



Sun Odyssey 419.

se distinguait par sa tonture inversée et par quelques détails marquants : une plate-forme de bain plus large, une delphinère intégrée et une porte de descente à deux battants, qui autorise à réduire le surbau et permet d'adoucir la pente. Ces trois éléments ont donc été adoptés sur les modèles qui n'en disposaient pas (les anciens 379, 409 et 439) et tous, jusqu'au plus grand, bénéficient d'éléments de confort supplémentaires, comme les éclairages à LED indirects, de nouveaux choix de selleries (notamment des coussins avec passepoil) et de planchers. Ces modifications représentent un gros investissement, puisqu'elles concernent cinq modèles simultanément, et se traduisent par un changement de nom : le 379 devient 389, le 409, 419 et ainsi de suite. Si l'on s'y perd un peu dans ces nouvelles appellations, au moins Jeanneau peut-il s'appuyer sur une gamme homogène et entièrement remise aux standards actuels, avant de lancer une nouvelle génération.

Ultime coup de baguette magique, à l'automne, Jeanneau a sorti de son chapeau une surprenante innovation, mise au point avec Harken : l'AST (pour Assisted Sail Trim), un système de réglage automatique des voiles, qui sera disponible dès 2016 sur le Sun Odyssey 519. De quoi élargir encore son champ d'action...

D.F.

LA GAMME SUN ODYSSEY EN UN COUP D'ŒIL

	SO 349	SO 389	SO 419	SO 449	SO 479	SO 519
ARCHITECTE	Lombard / Jeanneau	Lombard / Jeanneau	Briand / Jeanneau	Briand / Jeanneau	Briand / Jeanneau	Briand / Jeanneau
LONGUEUR	9,97 m	10,98 m	11,99 m	12,99 m	13,65 m	14,98 m
LARGEUR	3,44 m	3,76 m	3,99 m	4,24 m	4,49 m	4,69 m
POIDS	5,3 t	6,7 t	7,8 t	9,6 t	10,8 t	13,9 t
TIRANT D'EAU	1,98 m	1,95 m	2,10 m	2,20 m	2,24 m	2,28 m
PRIX	97 920 €	140 920 €	178 200 €	206 280 €	254 400 €	304 080 €

JEANNEAU YACHTS

LE LUXE, SI ON VEUT !



GILLES-MARTIN RAGET

Jeanneau 54. Bossoirs électriques rétractables, immense cockpit et cabines luxueuses : le luxe à prix canon, ou la recette du succès !

Issu de la collaboration entre l'architecte Philippe Briand et le designer Andrew Winch, le Jeanneau 54 vient en remplacement du Jeanneau 53 qui avait inauguré la gamme, et qui a connu un immense succès : 250 bateaux ont été vendus en cinq ans. Plus large et plus volumineux à l'arrière, le Jeanneau 54 est aussi plus lourd d'une tonne, mais son comportement sous voiles reste très agréable (voir notre essai dans *Voiles et Voiliers* n°537). Si le chantier a voulu innover en aménageant des bains de soleil sur la plate-forme et la plage avant, le vrai point fort de ce 54 pieds est son immense cockpit qui donne la part belle au farniente, avec les deux méridiennes de part et d'autre de la descente. A l'intérieur, la disposition reste assez classique, avec un coin cuisine en long sur bâbord et un carré (transformable en banquette «lounge») à tribord, mais c'est dans les cabines que la différence avec un Sun Odyssey est la plus flagrante, notamment dans la cabine invités, très valorisante avec son accès au lit latéral et ses éclairages indirects. Décliné en version spéciale deux cabines luxe, trois, quatre cabines et jusqu'à cinq cabines pour le charter, le Jeanneau 54 avance tous les arguments pour attirer à lui de nouveaux adeptes !

D.F.

Avec sa gamme de grands croiseurs signés Philippe Briand, le chantier a réussi à faire le lien entre grande production et grande plaisance : en six ans d'existence, Jeanneau Yachts est devenu leader sur le marché des voiliers de plus de 50 pieds. Le succès

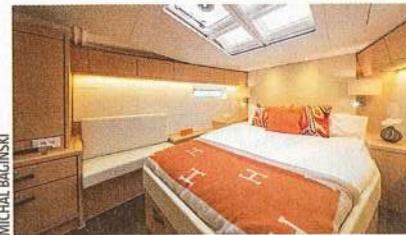
du plus grand de ses modèles lancé l'an dernier – le Jeanneau 64 s'est vendu à une trentaine d'exemplaires – a permis au constructeur de mettre à l'eau à peine un an plus tard un tout nouveau modèle de 54 pieds et de proposer en plus une version modifiée du 57.

LA GAMME JEANNEAU YACHTS EN UN COUP D'ŒIL

	JEANNEAU 54	JEANNEAU 57	JEANNEAU 64
ARCHITECTE	Briand/Winch/Jeanneau	Briand/Garoni/Prémoriel	Briand/Winch/Jeanneau
LONGUEUR	15,75 m	17,28 m	19,55 m
LARGEUR	4,92 m	5 m	5,40 m
POIDS	17,1 t	21,4 t	31 t
TIRANT D'EAU	2,24 m	2,50 m	2,95 m
PRIX	402 720 €	581 760 €	Sur devis



MICHAL BAGINSKI



MICHAL BAGINSKI

SUN ODYSSEY DS
STATU QUO

Pourquoi changer une équipe qui gagne ?

Ainsi pourrait-on résumer la stratégie de Jeanneau face à sa gamme de croiseurs siglés «DS» (pour «deck saloon»), issus de la collaboration entre Franck Darnet, Flahault Design et Philippe Briand. Les trois modèles de 41, 44 et 50 pieds, lancés respectivement en 2012, 2011 et 2008 continuent de séduire sur leurs marchés de prédilection – principalement aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne –, il n'y a donc pas de raison de modifier la recette. Leurs points forts : le volume, la luminosité et la vision sur l'extérieur depuis le carré, garantis par le grand hublot zénithal et le rouf

arrondi aux yeux en amande qui constitue le signe distinctif de cette gamme, sans oublier la fameuse cabine propriétaire située à l'arrière, sous le cockpit qui s'en trouve rehaussé.

Sun Odyssey 41 DS.

LA GAMME SUN ODYSSEY DS EN UN COUP D'ŒIL

	SO 41 DS	SO 44 DS	SO 50 DS
ARCHITECTE	Darnet/Flahault/Briand	Darnet/Flahault/Briand	Briand/Garoni
LONGUEUR	11,99 m	12,99 m	14,75 m
LARGEUR	3,99 m	4,24 m	4,49 m
POIDS	8,7 t	9,7 t	13,4 t
TIRANT D'EAU	2,10 m	2,20 m	2,15 m
PRIX	204 840 €	231 600 €	276 720 €



AXEL NISSEN-LIE

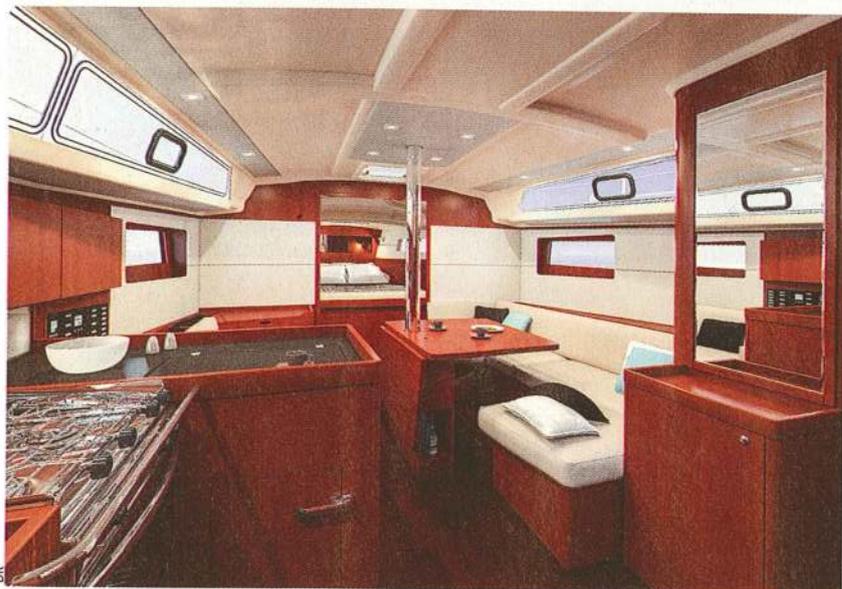
BÉNÉTEAU
Océanis

INNOVER POUR RESTER LE PREMIER



Le premier constructeur mondial de voiliers arrive à Paris avec un nouveau modèle qui témoigne de sa volonté de ne pas se reposer sur ses lauriers. Bénéteau, depuis le lancement du premier First en 1977, a toujours mérité son image d'entreprise innovante et la gamme Océanis a toujours été une référence en matière de voilier de croisière. Le 41.1 présenté à Paris approfondit le travail déjà effectué avec le bureau de design Nauta sur les 35 et 38 pieds. La carène et le plan de voilure dessinés par le cabinet Finot-Conq sont les mêmes que ceux de l'Océanis 41 mais le pont et les aménagements intérieurs ont été revus. On remarquera une cabine avant plus grande (la cloison a été légèrement reculée), ce qui permet de placer la tête de lit contre la baille à mouillage. Le client pourra choisir entre acajou et chêne pour les boiseries et le bateau est proposé avec un pack performance comprenant un retour de l'écoute de voile au barreur (german sheet) et des voiles plus affûtées. L'Océanis 41.1 est aussi disponible avec deux ou trois cabines et un ou deux cabinets de toilette. Ainsi qu'avec un foc autovireur ou un génois classique. Cela, on le verra au salon.

Océanis 41.1. On remarque la présence d'un rail qui permet l'utilisation d'un foc autovireur et de sièges de barre repliables pour profiter d'un cockpit très ouvert sur l'arrière.



Océanis 41.1. Au lieu des traditionnelles ébénisteries en acajou, il est possible d'opter pour du chêne clair.

DES COÛTS LIMITÉS

Ce que l'on ne verra pas en revanche, c'est l'effort d'industrialisation réalisé par le chantier pour limiter le temps de fabrication et donc le coût du bateau. Une bagarre sur les prix indispensable pour ne pas se faire tailler des croupières et maintenir une belle longueur d'avance sur la concurrence. On peut facilement imaginer que les modèles plus grands seront également revus avec la même optique dans les années

LA GAMME Océanis EN UN COUP D'ŒIL

	Océanis 31	Océanis 35	Océanis 38	Océanis 41.1	Océanis 45	Océanis 48	Océanis 55	Océanis 60
ARCHITECTE	Finot-Conq	Finot-Conq	Finot-Conq	Finot-Conq	Finot-Conq	Berret-Racoupeau	Berret-Racoupeau	Berret-Racoupeau
LONGUEUR	9,30 m	9,99 m	11,13 m	11,98 m	13,50 m	14,27 m	15,99 m	17,75 m
LARGEUR	3,39 m	3,72 m	3,99 m	4,20 m	4,50 m	4,74 m	4,96 m	4,99 m
POIDS	4,85 t	5,2 t	6,4 t	8,8 t	10,54 t	12,6 t	16,9 t	22 t
TIRANT D'EAU	13,30-1,80 m	1,45-1,85 m	1,64-2,08 m	1,70-2,18 m	1,75-2,25 m	1,83-2,17 m	1,56-2,30 m	2,20-2,70 m
PRIX	87 996 €	99 180 €	115 920 €	137 000 €	241 080 €	296 640 €	418 776 €	553 200 €

BÉNÉTEAU
SENSE

UNE AUTRE IDÉE DU LUXE



Océanis 60

GILLES MARTIN-RAGET



GILLES MARTIN-RAGET

Sense 46. La gamme Sense commence aujourd'hui par le 46 pieds, une taille qui permet de profiter pleinement du concept.

Il y a un changement dans la gamme Sense, c'est la disparition du 43 qui semblait un peu court pour que le concept fonctionne bien. Le concept, c'est de proposer un voilier à bord duquel la circulation est facilitée car le cockpit est à peine plus haut que le carré. Pour aligner ces deux niveaux, on peut rehausser le carré et l'on obtient alors un salon de pont à l'esthétique forcément un peu lourde ou bien – et c'est le choix du Sense – on abaisse le cockpit. Du coup on conserve un beau voilier avec une ligne fluide, l'accès à la mer est facilité et l'on n'a pas l'impression de descendre à la cave lorsqu'on franchit la descente. Le revers de la médaille, c'est l'absence de cabine arrière. C'est ainsi que l'on peut



s'offrir un 50 pieds avec seulement deux cabines. Mais le carré ou la cuisine sont en prise directe avec le cockpit et l'on profite vraiment du paysage depuis l'intérieur. Les Sense, malgré leur positionnement plus haut de gamme que les Océanis, ont su trouver leur public. Le chantier souhaite améliorer encore les finitions mais aussi le confort en mer du bateau afin qu'il soit perçu comme un bateau capable de longues croisières et non simplement comme un support chic de balades estivales. **L.M.**

LA GAMME SENSE EN UN COUP D'ŒIL

	SENSE 46	SENSE 50	SENSE 55
ARCHITECTE	Berret-Racoupeau	Berret-Racoupeau	Berret-Racoupeau
LONGUEUR	13,82 m	14,98 m	16,80 m
LARGEUR	4,43 m	4,85 m	4,97 m
POIDS	12,3 t	15,3 t	18,5 t
TIRANT D'EAU	1,86-2,15 m	1,75-2,10 m	1,80-2,35 m
PRIX	293 904 €	338 592 €	446 712 €

à venir mais ils devraient alors bénéficier d'une nouvelle carène.

Restent aux deux extrémités de la gamme deux bateaux un peu à part. Le 31 reste un très bon croiseur familial mais il commence à dater par rapport aux Dufour 310 et Hanse 315 qui offrent davantage de volume et une double barre à roue. Quant au vaisseau amiral, l'Océanis 60, développement récent du 58, il cultive une image bon chic-bon genre qui lui permet d'être moins sensible aux modes. Pour ce qui est de l'innovation, le chantier continue à travailler sur la fameuse aile que nous avons testée, y compris sur des petits bateaux (First 20), mais il reste encore pas mal de recherches à faire pour en améliorer les performances et surtout l'ergonomie (réduction de voilure par exemple), puis à définir un mode d'industrialisation qui ne soit pas trop coûteux. Du coup, la date de la commercialisation du système n'est pas encore fixée. A plus court terme, on devrait retrouver également sur la gamme Océanis le système d'assistance à la navigation développé par Jeanneau et Harken qui règle tout seul vos voiles en fonction de l'allure. On risque d'en reparler bientôt. **L.M.**

STRUCTURES

POGO

UN SUCCÈS MÉRITÉ



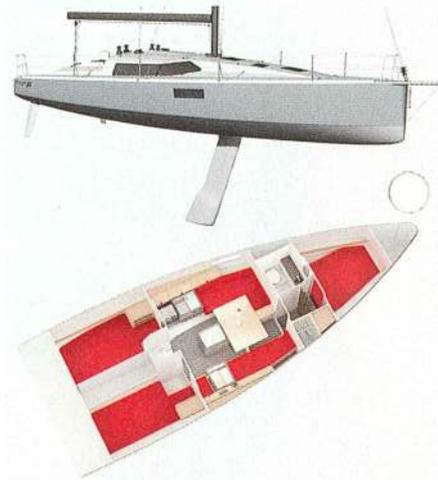
Le chantier Structures a d'abord gagné ses premiers galons dans le domaine de la course au large en lançant un Mini sur plans Rolland. Mais il a véritablement décollé avec l'arrivée du Pogo 8.50, un bateau de course-croisière étonnamment large qui renouait avec l'esprit de l'Armagnac. Le chantier a su intelligemment gérer ce succès en ne grossissant que progressivement. Il a imprimé sa marque sur la course au large en sortant l'un des premiers Class 40 puis une deuxième génération de Mini (plans Finot-Conq) qui a dominé sans partage sur la classe des bateaux de série pendant près de dix ans. L'an dernier, la troisième génération de Mini a vu le jour, un plan Verdier dont les résultats dans la Mini-Transat seront regardés de près. Mais ce n'est plus la course qui fait l'essentiel de la production du chantier mais bien la croisière, et la croisière rapide. Le Pogo 10.50 avec sa quille pivotante lestée à son extrémité a changé la donne en permettant d'associer légèreté, performance et petit tirant d'eau. Il a été suivi par le

Pogo 3. Le nouveau Mini signé Verdier va tenter d'égaliser l'énorme succès de son prédécesseur.

très réussi 12.50 puis par un 50 et enfin un 30 pieds apparut il y a deux ans.

Avec ces trois bateaux, le chantier tourne à plein mais les charges de travail risquent d'augmenter encore avec l'arrivée du Pogo 36. Le successeur du 10.50 présenté sur papier l'an dernier doit toucher l'eau pour la première fois au printemps 2016 mais son prix n'est pas encore arrêté. Il se caractérise par un plan de pont original avec un rouf dont la partie centrale se prolonge loin en avant du mât mais dont les hublots offrent une vision vers l'avant. L'originalité se prolonge sous le pont avec un cabinet de

Pogo 30. Lancé il y a deux ans ce croiseur très rapide est aussi un bateau très marin.



Pogo 36. Quille relevable pivotante avec bulbe et grands volumes intérieurs, tous les ingrédients sont là.

toilette rejeté sur l'avant du carré et un soin tout particulier apporté aux cabines arrière qui profitent de la grande largeur du bateau à la flottaison. Ce Pogo 36 bénéficie en effet d'une carène puissante. Alors oui, un Pogo coûte plus cher qu'un voilier de grande série mais il est construit en infusion (coque et pont) pour un devis de poids très serré et il profite d'une quille relevable (en option sur le 30). Ses emménagements résistent d'autant mieux au temps et aux modes qu'ils sont sobres et simples (pas d'habillage de bois inutile). Et surtout, ce sont des bateaux marins dans leurs moindres détails. Ici, pas d'économie sur l'antidérapant qui s'étend jusqu'au cale-pieds qui ceinture le pont. Et le bas étai textile qui permet d'établir un foc de brise fait partie de l'inventaire standard. On pourrait citer aussi le capot de descente étanche ou les volumes d'insubmersibilité cachés dans les emménagements : le chantier n'a pas seulement trouvé une niche, il l'a patiemment construite.

L.M.

LA GAMME POGO EN UN COUP D'ŒIL

	POGO 3	POGO 30	POGO 36	POGO 40 S3	POGO 12.50	POGO 50
ARCHITECTE	Structures	Structures	Structures	Structures	Structures	Structures
LONGUEUR	6,50 m	9,14 m	10,86 m	12,18 m	12,18 m	15,20 m
LARGEUR	3 m	3,70 m	4 m	4 m	4,50 m	5,15 m
POIDS	0,9 t	2,8 t	nc	4,5 t	5,5 t	8,9 t
TIRANT D'EAU	1,60 m	1,05-2,50 m	1,10-2,80 m	3 m	1,20-3 m	1,50-3,50 m
PRIX	53 784 €	104 664 €	nc	307 973 €	253 498 €	644 000 €

FORA MARINE

RM

LA FORMULE MAGIQUE ?

 Essai
 vidéo


sont allongés vers l'avant pour gagner du volume mais sans perdre en lumière, au contraire, puisque leur face avant est très largement vitrée. Du coup, on profite de bateaux lumineux et très chics.

Le dernier modèle proposé, le 1270 témoigne bien de cette évolution. Il s'agit en effet de la carène du 1260, légèrement modifiée dans ses sections avant et coiffée d'un nouveau pont. Ce bateau, sacré European Yacht of the Year en 2013, méritait un petit relooking pour ne pas sembler démodé par les récents 890 et 1070. Le dessin du bateau est plus nerveux, plus moderne, et l'on a profité du changement de pont pour revoir les aménagements intérieurs avec un accès au local technique indépendant du cabinet de toilette. C'est d'autant mieux que ce local peut aussi servir de cabine d'appoint. Le changement permet de proposer le bateau avec une quille relevable. Cette souplesse dont témoigne le chantier est possible grâce au matériau qui n'impose pas un lourd investissement dans un moule de coque. Grâce aussi à la réactivité du management qui suit le marché comme le lait sur le feu. Prochain bateau à venir ? Peut-être un petit 10 mètres, on y réfléchit au chantier, même si l'on aimerait annoncer la mise en chantier d'un 16 mètres, toujours sur plan Lombard, toujours aussi résolument moderne.

L.M.

Il y a quelque chose d'unique dans le succès de la gamme RM. On a beau chercher, on ne voit pas d'autres constructeurs capables de proposer une gamme complète de bateaux à la coque en contreplaqué. Et d'avoir du succès par-dessus tout. Car ces RM bénéficient d'une cote de sympathie qui ne se dément pas. Et pourtant, ils ont évolué au fil des ans, au point de changer, au moins en partie, leur image mais en réussissant toujours à séduire un large public.

Ce qui n'a pas changé, c'est le matériau et le mode de construction de la coque, le contreplaqué époxy avec bouchains vifs et joints congés. Coque légère qui présente l'avantage de ne pas nécessiter de moule. L'autre argument originel du RM, c'est le biquille pour échouer facilement, mais attention un biquille capable de bonnes performances. Les deux quilles sont toujours au catalogue. Mais aujourd'hui, les RM sont aussi proposés en quille fixe et même avec une quille relevable. On a beau dire, pour aller vite, une quille c'est mieux que deux. Mais finalement, ce qui a le plus changé dans les RM, c'est le style. Le résolument minimaliste des débuts a laissé place à un furieusement moderne.

Et de fait, les RM sont très séduisants. Dans leur ligne extérieure pour commencer. Le crayon nerveux de Marc Lombard a inversé les tonures et les étraves, conférant

RM 1270. Le dernier-né du chantier est une évolution du très réussi 1260 que l'on a doté d'une étrave inversée.

un maximum d'agressivité mais permettant d'offrir un joli volume intérieur sans avoir besoin de gonfler exagérément le rouf. Sous le pont aussi, un soin tout particulier est apporté au design. Les roufs se

RM 1270. Les aménagements intérieurs sont clairs et lumineux. Le plus, c'est un accès au local technique indépendant des toilettes.



SYLVIE CURTY

LA GAMME RM EN UN COUP D'ŒIL

	RM 890	RM 1070	RM 1270	RM 1360
ARCHITECTE	Marc Lombard	Marc Lombard	Marc Lombard	Marc Lombard
LONGUEUR	8,90 m	10,69 m	12,12 m	13,60 m
LARGEUR	3,42 m	4 m	4,35 m	4,50 m
POIDS	3,2 t	4,9 t	7,2 t	9,4 t
TIRANT D'EAU	1,50 m	1,72/2,05 m	1,95 m	1,95/2,45 m
PRIX	99 260 €	186 000 €	253 500 €	339 833 €

SOLARIS

PLEIN LES YEUX !



BERTEL KOTHOF/EVOTY



DR

Solaris 50. Les emménagements, remarquablement finis du Solaris 50 sont traités en chêne clair et l'espace intérieur y est imposant.

hauteurs légèrement décalées. La qualité du traitement en chêne clair y est absolument remarquable et le volume intérieur immense, ces aménagements étant clairs et lumineux. Le 50 marche ainsi sur les brisées du 58, lancé en 2014 avec une généreuse largeur de coque et doté d'un franc-bord qui ne l'est pas moins mais ne surcharge pas visuellement la carène.

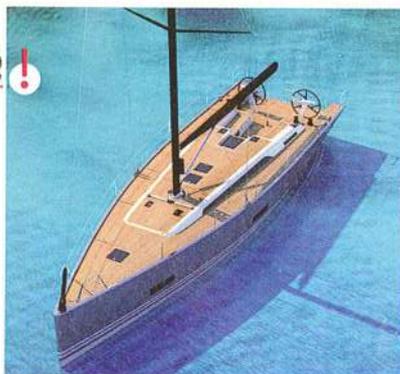
Trois mots caractérisent ce 50 pieds : luxe, style et performance, mais au tarif de base de quelques 576 000 euros tout de même. Et la liste des options est longue comme un jour sans mer... Le chantier d'Aquilée, dans le Frioul, présentera au prochain salon de Düsseldorf, en janvier, un nouveau voilier : le Solaris 47, une fois encore dessiné par Soto Acebal et qui viendra se positionner entre le 44 et le 50. Un bateau qui se veut être la synthèse en plus petit des 50 et 58, prévu pour être manœuvré en équipage réduit avec deux winches seulement, une séparation claire entre espaces propriétaire et équipage, de volumineux rangements, un garage à annexe... En souhaitant que ce 47 ne prenne, du coup, pas trop d'embonpoint pour accepter tout cela. Ph.J.

Solaris 50. Très réussi esthétiquement, le Solaris 50 est aussi bon marcheur et s'anime même par faible brise, malgré son déplacement conséquent.

à une grand-voile puissante et dotée d'un foc autovireur. Au portant, sous code zéro, il allonge la foulée avec douceur et équilibre. L'intérieur est à l'avenant pour ce bateau de petite série que chaque propriétaire peut évidemment composer à sa guise. Lorsque nous avons navigué à bord, la configuration était de trois cabines dont une immense et lumineuse pointe avant et deux arrière, l'une disposant de deux couchettes aux

Nouveauté !

Le Solaris 47, déclinaison sur 47 pieds des récents 50 et 58, sera présenté au salon de Düsseldorf en janvier 2016.



Ph.J.

LA GAMME SOLARIS EN UN COUP D'ŒIL

	SOLARIS 37	SOLARIS 42	SOLARIS 44	SOLARIS 47	SOLARIS 50	SOLARIS 58	SOLARIS 62 CUSTOM RS	SOLARIS 66	SOLARIS 72 CUSTOM CLASSIC
ARCHITECTE	Javier Soto Acebal	Bill Tripp	Javier Soto Acebal	Javier Soto Acebal					
LONGUEUR	11,40 m	12,36 m	13,60 m	14,35 m	15,40 m	17,40 m	19,25 m	20,55 m	21,90 m
LARGEUR	3,85 m	3,99 m	4,18 m	4,36 m	4,55 m	5,05 m	5,11 m	5,40 m	5,85 m
POIDS	7,4 t	8,8 t	9,8 t	12,6 m	14,2 t	19,5 t	25 t	24,8 t	35 t
TIRANT D'EAU	2,40 m	2,50 m	2,60 m	2,85 m	2,80 m	3,20 m	3,30 m	3,20 m	2,60/4 m
PRIX	250 560 €	315 600 €	414 000 €	492 000 €	576 000 €	1 142 400 €	nc	nc	nc

WAUQUIEZ

UN SÉRIEUX CONSTRUCTEUR

Nouveauté !



Wauquiez PS48. La ligne du nouveau Pilot Saloon est plus fluide que celle du 47 grâce à la disparition de l'arceau. Les emménagements, très cossus, permettent de placer la cabine propriétaire au choix, à l'arrière ou à l'avant.

La distinction de **European Yacht of the Year** reçue en 2015 par le **Centurion 57** marque le retour du constructeur nordiste parmi les chantiers qui comptent sur le plan international. C'est aussi un encouragement pour les propriétaires de la marque, le groupe Experton-Revollier, à poursuivre une politique raisonnée : restaurer l'image de Wauquiez et proposer de nouveaux bateaux sans désorienter une clientèle avertie. C'est ainsi que le Pilot Saloon 48, présenté pour la première fois

Centurion 57. Auréolé du titre de **European Yacht of the Year** en 2015, ce grand croiseur confirme la position du chantier sur le marché haut de gamme.

au récent Salon de Cannes profite de la carène, et donc des moules de coque, du PS 47. Il s'agit pourtant bien d'un nouveau bateau plutôt plus joli grâce à une ligne de rouf plus fluide et à la disparition de l'arceau.

TOUJOURS PLUS CHIC

On note également la présence d'un garage à annexe. Mais sous le pont aussi, le changement est visible. Si l'on retrouve le teck ciré caractéristique de la maison (comme le placard à cirés au pied de la descente), l'ensemble est plus clair grâce à des vaigrages blancs et l'impression de confort est renforcée par d'épaisses banquettes en cuir. Le PS 48, qui présente une magnifique cabine propriétaire à l'arrière, est aussi disponible avec la cabine propriétaire sur l'avant. Manifestement, le chantier a visé juste en proposant ce Pilot Saloon puisqu'en sus des deux premiers bateaux vendus sur plans, quatre autres unités ont été commandées à l'issue du Salon de Cannes. La

gamme en Pilot Saloon ne comporte que deux bateaux, le 48 et le 55, même si un 65 pieds est dans les cartons.

Wauquiez est également synonyme de bateaux chics et rapides, une image portée par les Centurion 40 s2 et 57. Ce dernier est un voilier d'exception, sa taille permettant de conjuguer performance et confort avec une finition haut de gamme. La concurrence est féroce sur ce créneau même si le constructeur peut faire bénéficier ses clients de son expérience de la personnalisation. Les petites séries permettent le semi-custom qui justifie que l'on jette son dévolu sur ces voiliers. Dans un autre style, Wauquiez propose aussi un day-boat à l'esprit régatier, l'Optio. Un pur voilier plus destiné à rajeunir l'image de la marque qu'à renforcer les gammes existantes. *Last but not least*, Wauquiez produit aussi l'Opium 39. Ce croiseur moderne (arrière très large, spi asymétrique sur bout-dehors), dessiné par Marc Lombard, profite d'emménagements très soignés caractéristiques de la maison. Et il est maintenant proposé avec une quille relevable : une alternative originale parmi les croiseurs rapides. L.M.



LA GAMME WAUQUIEZ EN UN COUP D'ŒIL

	OPTIO	OPIUM 39 31	CENTURION 40 S2	PILOT SALOON 48	PILOT SALOON 55	CENTURION 57
ARCHITECTE	Berret/Racoupeau	Marc Lombard	Berret/Racoupeau	Berret/Racoupeau	Berret/Racoupeau	Berret/Racoupeau
LONGUEUR	8,99 m	11,47 m	12,35 m	14,77 m	17,70 m	17,70 m
LARGEUR	2,55 m	4,18 m	3,85 m	4,61 m	4,95 m	4,95 m
POIDS	2 t	5,6 t	8,5 t	14 t	23,3 t	22,5 t
TIRANT D'EAU	1,85 m	2,15 m	2,30 m	2,10 m	2,30 m	2,30 m
PRIX	113 400 €	262 800 €	274 800 €	466 800 €	778 800 €	790 800 €

SUNBEAM SCHÖCHL YACHTBAU

SUNBEAM 40.1

Ce constructeur autrichien propose une gamme assez vaste, avec six modèles de 7 à 16 mètres, de conception relativement classique, dans le bon sens du terme (avec par exemple des rapports de lest assez généreux). Le navire amiral (53.2), ainsi que le 42.1, se distinguent des autres Sunbeam par leur cockpit central. A noter aussi un très joli bateau de 8 mètres, le 28.1, dépourvu de cabine arrière, au maître-bau très modéré (2,49 mètres), et disponible avec un moteur diesel ou électrique. Premier modèle de la gamme à être équipé de deux bars à roue (selon la tendance actuelle), le nouveau 40.1 en photo ici est le plus récent ; comme le 28.1 lancé l'année précédente, il est signé J&J (et non pas Georg Nissen) et adopte un look plus moderne que les précédents Sunbeam.



BE KOLTHOF/EVOTY



ALLIAURA MARINE

FEELING 44

Eh non, les Feeling n'ont pas disparu ! Dernière héritière d'une marque lancée au début des années 1980, cette gamme dite Original comprend encore trois modèles, à savoir le 32, le 39 et cet excellent 44. Une quinzaine d'années après leur lancement, ces croiseurs débonnaires n'ont rien perdu de leurs qualités. Ils ont été revus et corrigés par le coureur Alessandro Di Benedetto, et sont toujours proposés en version quillard ou dériveur intégral. A noter aussi que le 32 est signé Michel Joubert, le 39 Philippe Briand, et le 44 Mortain & Mavrikios. Quant à la gamme Feeling Cruiser, elle est plus récente et comprend trois modèles (48, 52 et 55), tous dotés d'un généreux salon de pont, et tous disponibles uniquement en version dériveur intégral.

MYLIUS YACHTS
MYLIUS 50

BERTEL KOLTHOF/EVOTY

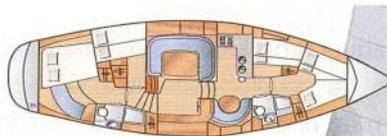
On aurait tout aussi bien pu classer ces bateaux italiens dans la catégorie des course-croisière. Le Mylius 50 est le plus petit modèle d'une gamme qui comprend aussi un 55, un 60, un 65 et un futur 76 qui va se décliner (un peu comme les Swan...) avec deux plans de pont différents, «FD» (rouf en siflet très court) ou «DS» (rouf panoramique abritant un salon de pont). Comme les autres Mylius, le 50 se distingue par un design très moderne, à l'extérieur mais aussi à l'intérieur. La coque, le pont et les cloisons bénéficient d'une construction très haut de gamme, tout en sandwich carbone-époxy et mousse, avec infusion sous vide et post-cuisson. Ce qui permet de limiter le déplacement à une dizaine de tonnes.

NAUSICAT YACHTS

NAUSICAT 515

C'est le navire amiral du chantier (le 525 étant une version ketch). Si vous voulez du teck massif, du stratifié massif, des élancements généreux et un salon de pont, vous ne serez pas déçu. Le plan d'aménagement standard comprend quatre cabines et un agréable petit salon en contrebas du carré, en avant de celui-ci et en face de la cuisine, mais la disposition est modulable en fonction des souhaits du client. Celui-ci peut aussi choisir entre

deux types de plans de pont, avec cockpit arrière ou central. A noter le moteur Yanmar 160 ch et la capacité du réservoir de gasoil : plus de 1 500 litres... Cette gamme Pilothouse comprend cinq autres modèles (321, 351, 37, 385 et 42). Le constructeur finlandais propose par ailleurs une gamme de croiseurs plus traditionnels, qui relèvent plutôt de la catégorie des voiliers mixtes : ce sont les 331, 38 et 441.



BLACK PEPPER
CODE 2**Nouveauté !**

Après un day-boat (le Code 0) et un weekend-boat (le Code 1), voilà cette fois un très grand croiseur, signé Marc Lombard, et certainement très rapide. Les formes évoquent fortement celles d'un 60 pieds, et le coureur Armel Tripon est d'ailleurs chargé de la mise au point. Seulement deux (grandes) cabines à l'intérieur, mais pour le reste les chiffres donnent le vertige : seulement 10 tonnes de déplacement pour 4,5 tonnes de lest, avec deux ballasts de 1 500 litres et une quille rétractable qui descend à 4,60 mètres – plus bas que celle d'un 60 pieds ! Le bateau est construit en sandwich carbone-époxy, en infusion sous vide avec post-cuisson. Il ne manque ni le pont en teck, ni le gréement textile... A noter au passage que Black Pepper lance aussi un petit Code # (hashtag), day-boat de 8,20 mètres.

COMAR YACHTS
COMET 52 RS

Parmi les nombreuses gammes du chantier italien (Smart pour les petits croiseurs rapides, Sport pour les course-croisière, ou encore Catamaran), il y a celle des croiseurs à salon de pont ; et dans cette dernière, le 52 RS est le plus petit... mais son rouf panoramique reste tout à fait discret et élégant. A l'intérieur, le chantier propose différentes essences de bois, et on a aussi le choix entre diverses dispositions, avec trois ou quatre cabines, la cuisine pouvant se situer en face du carré ou bien au pied de la descente. La gamme des Comet RS comprend quatre autres modèles plus grands : 62, 73, 85, et même 100 !



ICE YACHTS

ICE 52

Nouveauté !

Spécialisé dans le (très) haut de gamme, le chantier italien propose par exemple ce nouveau bateau de près de 16 mètres construit (comme les autres Ice) en sandwich verre-carbone infusé sous vide (avec post-cuisson pour certaines pièces). Doté d'un rouf en sifflet assez court et très discret, le 52 ne manque pas d'élégance. La gamme comprend aussi un 44 (13,45 mètres), un 62 (18,82 mètres) et un 72 (21,60 mètres), sans oublier des projets de 80 et 100 pieds, ou encore un grand sportboat de 33 pieds, et un projet de catamaran de croisière de 61 pieds. A noter que le 62 est proposé en option avec une quille rétractable qui limite le tirant d'eau à 2,50 mètres en position haute, alors que le bulbe plonge à 4 mètres en position basse. Autant dire que ce plan Felci est capable de faire du près !



BERTHEL KOLTHOF/EVOTY

DELPHIA
MAXI 1200 **Nouveauté !**

Il s'agit bien du chantier suédois qui produisait les Maxi 1050, 1150 ou encore 1300, mais il a été racheté il y a quelques années par le Polonais Delphia. Le nouveau Maxi 1200, lancé en 2015, est un vrai Maxi dans le sens où il reste fidèle à une conception assez classique, dans le bon sens du terme – pas de volume spectaculaire à l'intérieur, mais on ne manque pas de mains courantes. Lors de notre essai récent (*Voiles et Voiliers* n° 533), on a pu apprécier quelques bonnes idées, à commencer par le winch central, fixé à l'arrière du meuble supportant la table de cockpit, et qui permet de régler très facilement l'écoute de grand-voile, sans quitter la barre. Une configuration très particulière (et sans barre d'écoute) qui avait d'abord fait ses preuves sur le bateau personnel de l'architecte Pelle Petterson !



NICO MARTINEZ

LES DIVERS CROISEURS EN UN COUP D'ŒIL

	MAXI 1200	SUNBEAM 40.1	FEELING 44	MYLIUS 50	NAUTICAT 515	COMET 52 RS	ICE 52	CODE 2
ARCHITECTE	Pelle Peterson	J&J Design	Mortain & Mavrikios	Alberto Simeone	Nauticat	Studio Vallicelli	Felci Yacht Design	Marc Lombard
LONGUEUR	11,56 m	11,99 m	13,40 m	15,25 m	15,42 m	15,45 m	15,80 m	17,50 m
LARGEUR	3,75 m	3,99 m	4,25 m	4,42 m	4,60 m	4,64 m	4,65 m	5,30 m
POIDS	7,3 t	8,5 t	9 t	9,9 t	24 t	14,5 t	12,5 t	10 t
TIRANT D'EAU	2 m	2,00 m	0,75-2,60 m	3,00 m	2,20 m	2,35 m	2,45 m	1,76-4,60 m
PRIX	215 000 €	322 800 €	348 000 €	nc	930 792 €	486 000 €	624 000 €	219 120 €