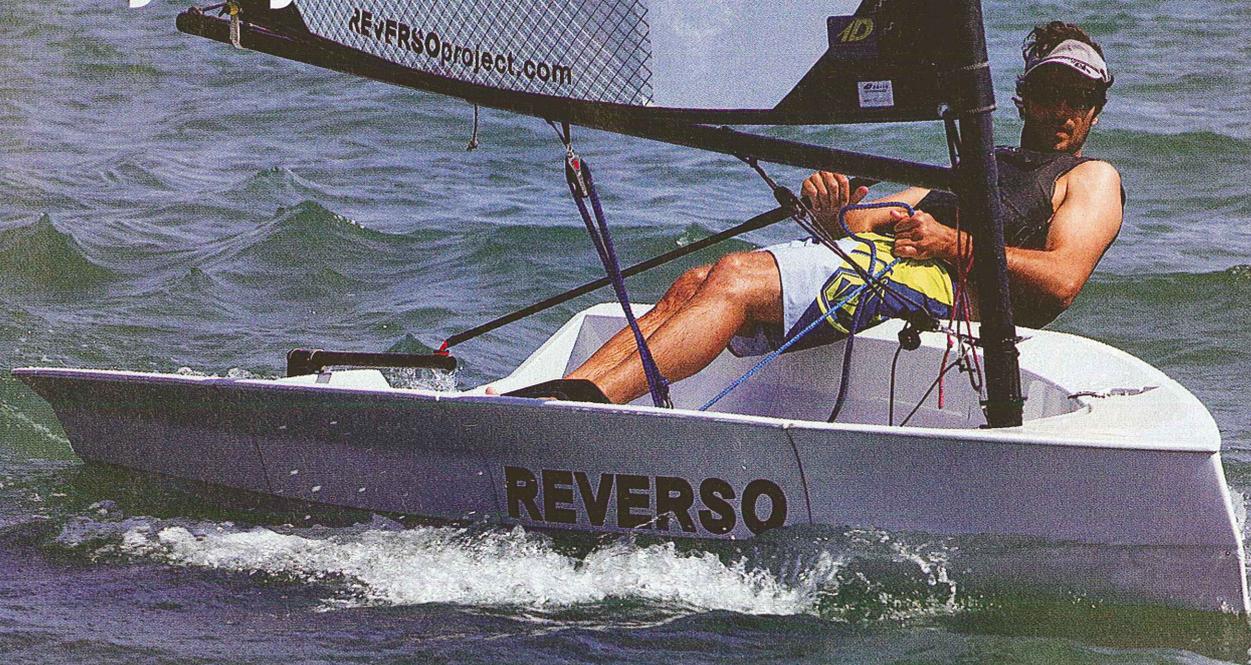


REVERSO

Un joujou extra!



Composé de quatre caissons emboîtables, le Reverso tient dans le coffre d'une voiture ou dans un petit coin de votre garage. Un dériveur nomade astucieux, innovant, et polyvalent. Et en plus, il a une sacrée gueule!

CONDITIONS DE L'ESSAI: Palavas-les-Flots, vent thermique de 8 à 12 nœuds.

On l'avait remarqué au Salon du multicoque 2016 à l'état de prototype. Le concept de ce dériveur était vraiment malin – une coque composée de quatre caissons étanches qui s'empilent façon gigogne pour tenir dans un coffre de voiture – et sa ligne chic avec carène large, étrave inversée et bouchains vifs, ne manquait pas d'attirer l'œil. Un an plus tard, la start-up montpelliéraine créée par Antoine Simon, lauréate de plusieurs prix et bourses d'innovation, lance la construction en série, et en France, du Reverso. L'aventure semble promise à un beau succès.

Rendez-vous est pris devant le Beach-Club de Palavas où repose sur le sable, à notre arrivée, un étrange squelette gris clair. Nous portons les caissons – maximum 15 kilos chacun – vers l'eau, puis les assemblons en quelques secondes, en verrouillant les six fermetures à levier en Inox. La tension entre les sections est as-

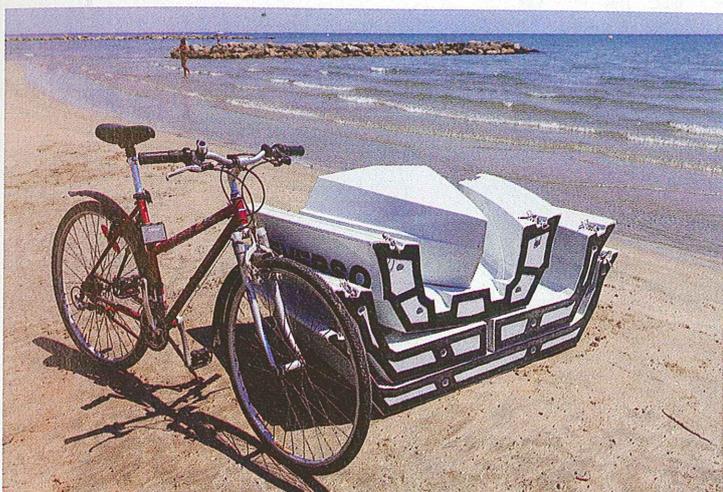
surée par deux sangles Dyneema munies de palans qui courent en fond de cockpit et permettent en une simple traction à la main une précontrainte de 600 kilos. L'assemblage du mât (quatre manchons de carbone), de la bôme, déjà toute équipée, et du safran est un jeu d'enfant. Un mousqueton à crocheter sur un pad-eye en carbone (Ropeye) pour le cunningham, un autre sur un pontet en fond de cockpit pour le palan d'écoute, un simple œillet pour le point d'amure et c'est fini. Tout a été conçu pour pouvoir être gréé facilement. Et le matériel comme le travail de matelotage sont de qualité, ce qui, sur l'eau, fera toute la différence. Seuls les puits de dérive et quelques détails de finition aux jonctions des caissons ne sont pas tout à fait impeccables, mais le modèle essayé est le premier de la série, et les suivants ont corrigé ces imperfections, nous assure Antoine. On le croit, car à bord du Reverso rien n'a été laissé au hasard : en pilote de

ligne – son premier métier – habitué à tout valider, Antoine (qui est aussi moniteur et entraîneur fédéral de voile) a fait appel à des spécialistes et à des techniques de pointe à chaque étape de la conception. Un architecte naval, Charles Bertrand, diplômé de Southampton, qui possède la double culture voile et glisse, un constructeur spécialiste de la course (Yvan Noblet) pour la phase de développement, un champion du monde de Viper (Eric Le Bouedec) pour la mise au point, et un industriel du composite high-tech, en Vendée, pour la construction en série, en infusion sous vide. Après deux maquettes en impression 3D et cinq prototypes opérationnels, le Reverso est bel et bien paré à naviguer.

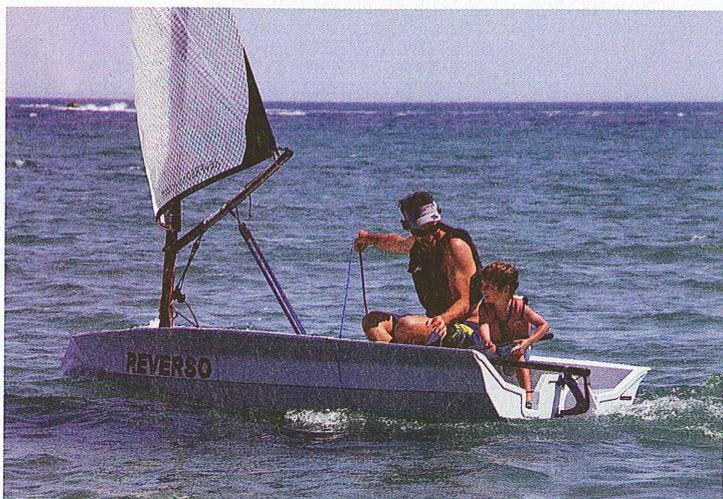
STABILITÉ STATIQUE ET DYNAMIQUE

La stabilité est l'un des points forts de ce dériveur. On monte à bord sans craindre de dessaler et le grand cockpit permet d'accueillir deux adultes ou un adulte avec un ou deux enfants. Ces derniers trouveront leur place au centre en pied de mât pour ne pas gêner dans les manœuvres, ou assis sur le plat-bord. Dérive descendue et voile bordée, je prends rapidement mes marques dans le thermique naissant du début d'après-midi, et constate que tout est simple et facile.

Le palan à bloqueur tombe juste sous la main, rien ne dépasse dans le cockpit, l'antidérapant est peu abrasif et placé juste là où c'est nécessaire, la bôme est assez haute pour éviter les contorsions lors des virements. Le tableau arrière est partiellement fermé pour ne pas embarquer d'eau, mais légèrement incliné, avec des drains efficaces : on reste au sec. Maniable et vif, le Reverso est à l'aise à toutes les allures, et on se déplace sans peine pour trouver la meilleure assiette. Le cap au près est bon, mais on a intérêt à abattre de quelques degrés pour gagner en vitesse et éviter que la coque à fond plat ne tape dans le clapot. A partir de 12 nœuds – la limite supérieure de ce jour d'essai –, la carène large part au planing et on commence à goûter au plaisir de la glisse, sans effort. C'est encore timide mais il y a assurément matière à s'amuser dans des conditions un peu plus musclées – où l'on préférera débarquer les enfants. Car le Reverso est à double face : stable et large pour l'exploration en famille, il se fait vif et amusant dès que le poids embarqué diminue et que le vent monte. Bien sûr, la glisse n'est pas aussi fluide que sur une carène d'un seul tenant, mais le système de fixation inspire confiance, assure une très bonne rigidité et on oublie, aussitôt la voile bordée, que l'on est sur un bateau en quatre morceaux! ■



Compact. Empilés, les quatre caissons ont un encombrement maximum de 1,45 mètre par 93 centimètres, pour 73 centimètres de hauteur. L'ensemble est logeable dans le coffre d'un grand break, d'un SUV, d'une voiture familiale... ou sur une remorque de vélo!



Polyvalent. Homologué pour deux adultes ou un adulte et deux enfants, il est très sécurisant pour les balades en famille. Mené seul, il devient un dériveur fun et facile, qui plane dès 12 nœuds de vent et convient à tous les gabarits.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

On aurait pu craindre que ce joujou design et conceptuel ne soit assorti d'un prix élevé, mais il n'en est rien. Même la version «Air», avec mât carbone et voile laminée sort à un tarif raisonnable (8 590 euros). C'est bien joué. On a aimé aussi :

- Le faible encombrement du bateau une fois démonté.
- La simplicité de manipulation (montage en 10-15 minutes).
- L'équipement, minimaliste mais de qualité.
- La polyvalence sous voiles, selon l'équipage et la force du vent.

CE QUI NOUS A DÉPLU

Il nous aurait fallu un peu plus de vent et de temps pour mieux l'appréhender en mode «glisse» et valider ses capacités à procurer des sensations. Les autres défauts étaient surtout spécifiques au modèle essayé, le premier de la série :

- La coupe de la voile, qui marquait un pli au niveau de la corne.
- L'adéquation dérive-puits de dérive n'était pas optimale sur ce modèle.
- Le système de relevage du safran, un peu grippé sur le modèle d'essai.

REVERSO Un joujou extra!

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	REVERSO	TIWAL 3.2	RS NEO
Concept	dériveur démontable	dériveur gonflable	dériveur
Longueur	3,40 m	3,20 m	3,53 m
Largeur	1,45 m	1,60 m	1,42 m
Poids	60 kg	50 kg	58 kg
Surface de voile	6 m ²	5,20 m ²	6,50 m ²
Matériau	sandwich verre-polyester	PVC textile	polyéthylène rotomoulé
Architecte	Charles Bertrand	Marion Excoffon	Jo Richards
Constructeur	Reverso Project	Tiwal	RS Sailing
Prix	7 995 €	5 790 €	4 995 €

Constructeur: Reverso Project, <http://reversoproject.com>

PRIX

PRIX STANDARD

7 995 €

BATEAU ESSAYÉ

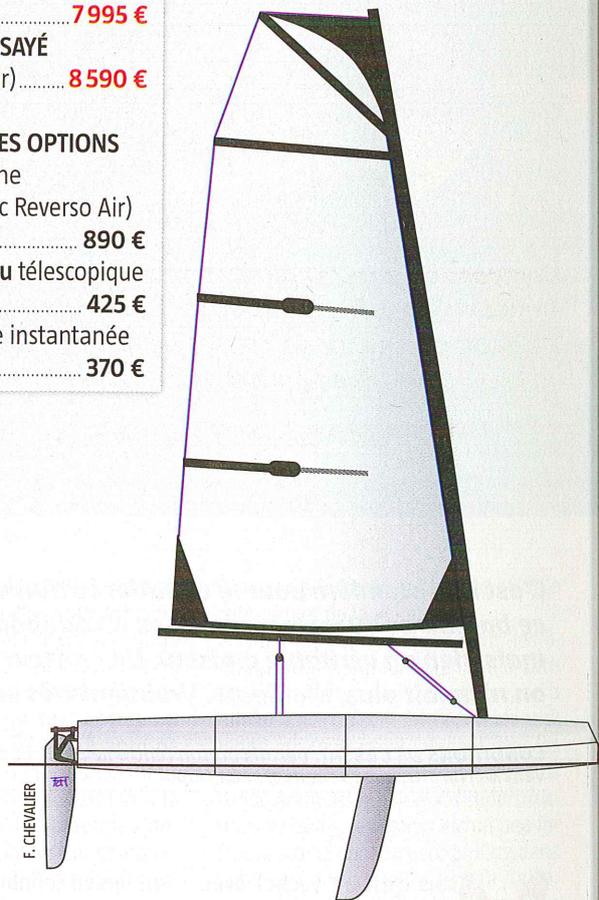
(Version Air)..... 8 590 €

PRINCIPALES OPTIONS

Mât carbone (inclus avec Reverso Air) 890 €

Mise à l'eau télescopique 425 €

GPS vitesse instantanée 370 €



CONCLUSION

Le Reverso est un petit dériveur amusant et très pratique pour ceux qui ne veulent pas s'encombrer d'une remorque ou voir leur bateau dormir dans leur jardin. Très facile à monter, à démonter et à manœuvrer, il peut aussi bien convenir à des débutants qu'à des amateurs de glisse qui aiment se déplacer au gré des conditions. Un dériveur nomade au design valorisant, au concept novateur, dont la conception et la réalisation sont soignées. Bref, un joujou enthousiasmant!