

## STARS DE L'OCCASION

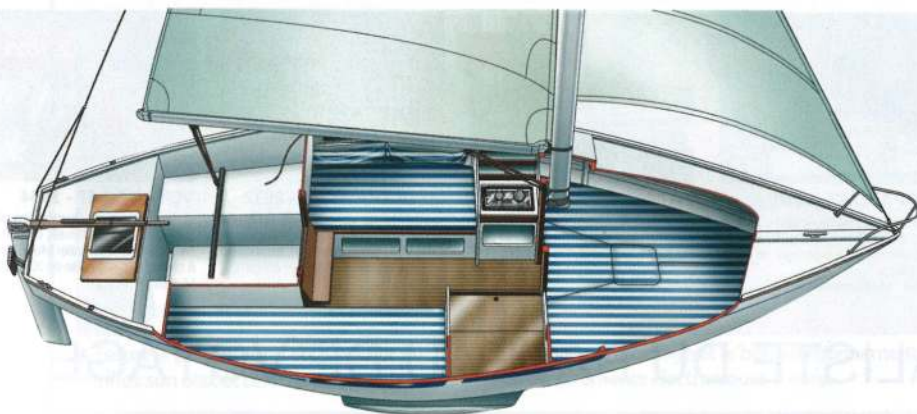
# 12 bateaux intemporels

Depuis vingt et un ans, Voile Magazine publie des essais d'occasion (presque) tous les mois. Nous nous sommes penchés sur nos archives pour en extraire une douzaine de perles : nos chouchous !

Texte : François-Xavier de Crécy.

### MUSCADET

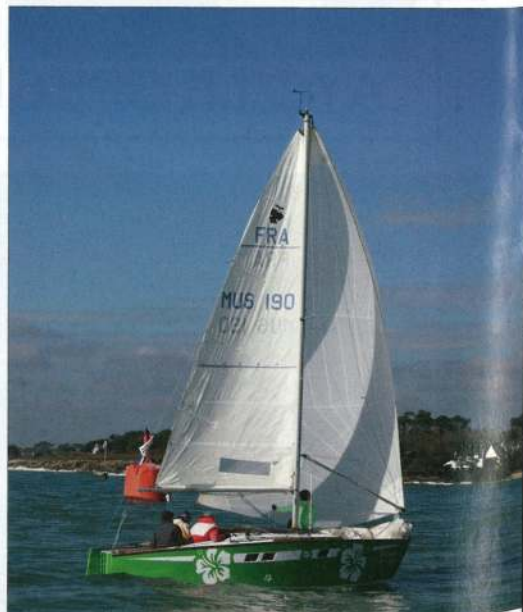
## TOUJOURS LA REFERENCE



**LE MOUTON A CINQ PATTES**, la quadrature du cercle, l'Alpha et l'Oméga, appelez-le comme vous voulez : ce bateau est un miracle. Iconoclaste en 1963 – sa silhouette fait scandale –, il se fait remarquer par son comportement très sain et ses performances étonnantes. Construit par le chantier Aubin de 1963 à 1981, toujours en contreplaqué, il participera aux premières Mini-Transat, avec à la barre des marins comme Jean-Luc Van Den Heede ou Roland Jourdain, dix-neuf ans en 1983, dont le Muscadet coule au large du cap Finistère. Lorsqu'il est détrôné sur la Mini par d'autres plans Harlé (Gros Plant et surtout Coco...), sa carrière prend un nouveau virage : celui du « vintage ». Dans les années 1990 et 2000, de plus en plus de passionnés restaurent

des Muscadet en mettant à profit les progrès de la construction contreplaqué et la nouvelle résine miracle, l'époxy. Ces refits extraordinaires, plus performants que les originaux et accastillés aux petits oignons, s'affrontent lors d'un National annuel devenu géant (62 participants à Lézardrieux en 2017) et très bien fréquenté, avec de grands noms de la course au large à la barre... Au-delà des effets de mode, un super bateau qui a le don d'attirer la sympathie et rend ses équipiers heureux, tout simplement !

**Long. : 6,40 m. Largeur : 2,23 m. TE : 1,10 m. Dépl. : 1 200 kg. Lest : 520 kg. SV au près : 25 m<sup>2</sup>. Génois : 14,40 m<sup>2</sup>. GV : 10,60 m<sup>2</sup>. Arch. : Philippe Harlé. Matériau : contreplaqué. Const. : Aubin. Années : 1963-1981. Production : 750.**



▲ Le Muscadet, c'est souvent une histoire de copains à l'image de l'attachant Turlutu Le Retour.

## EN CHIFFRES...

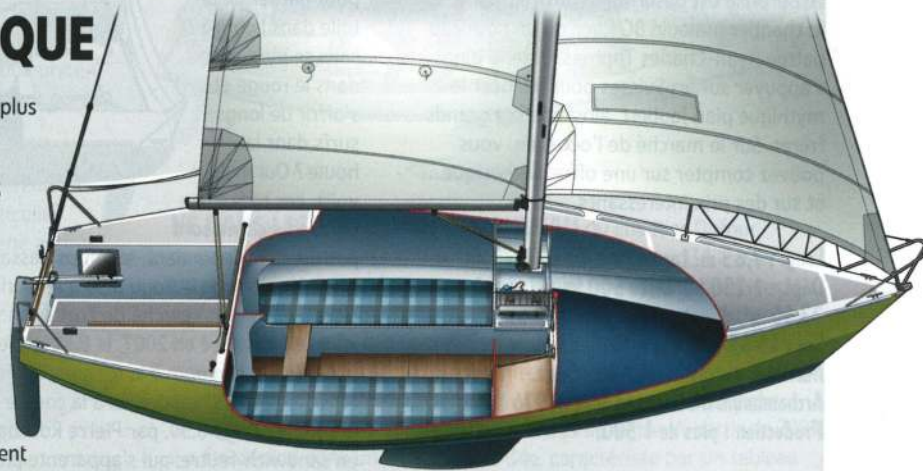
Long. : 6,48 m. Largeur : 2,48 m. TE : 1,15 m. Dépl. :  
1 150 kg. Lest : 500 kg. SV au près : 29 m<sup>2</sup>. Génois :  
14,50 m<sup>2</sup>. GV : 13,50 m<sup>2</sup>. Spi : 38 m<sup>2</sup>. Arch. : Bernard Veys.  
Matériau : selon origine. Const. : Pétrel/SNP.  
Années : 1977-1982. Production : 100 (plus 50 amateurs).

« Les plans du Serpentaire sont toujours à la disposition des constructeurs amateurs. »

## SERPENTAIRE

### L'AUTRE MINI HISTORIQUE

**A VRAI DIRE, LE SERPENTAIRE** est un mini encore plus historique que le Muscadet, puisque mené par Daniel Gilard, il a remporté la toute première Mini-Transat, en 1977. Daniel Gilard a d'ailleurs raconté cette victoire dans un récit célèbre, « Petit Dauphin sur la peau du diable », écrit avec Jean Noli. L'origine de l'histoire, c'est qu'il avait couru – et beaucoup gagné – en double avec Bernard Veys, l'architecte du Serpentaire, sur le prototype mis à l'eau en 1976. Aujourd'hui encore, le Serpentaire est une vraie petite bombe pour qui sait s'en servir, surtout si, comme celui que nous avons essayé en juin 2009, il est doté d'un gréement « lac ». Mais c'est un bateau difficile à acheter, car après quelques années de construction professionnelle chez Pétrel à Nantes (coque polyester, pont contreplaqué) de 1977 à 1981, puis au chantier gascon SNP qui produira une cinquantaine d'unités entièrement en polyester, il a beaucoup été construit en amateur. Autant dire qu'il y a de tout. Mais l'excellent *Imessouane* essayé à Lorient prouve que certains de ces amateurs ont très bien travaillé. Et les propriétaires en demandaient 8 000 €...



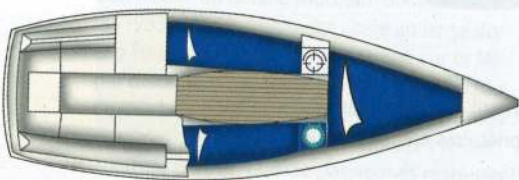
## SURPRISE POURQUOI PAS EN BIQUILLE?



▲ Lors de notre comparatif de biquilles (VM n°135), le Surprise avait tenu son rang.

**CONSTRUIT** depuis plus de quarante ans, le Surprise est un phénomène. Mais c'est surtout un bateau jubilatoire, rapide, marin et très fin à la barre. Décliné au fil des décennies dans de multiples versions, le plan Joubert a notamment vu évoluer son plan de pont, avec un cockpit sérieusement rajeuni en 1992, et ses appendices. Notons à ce sujet la réussite du biquille, souvent méconnu, parfaitement adapté à la croisière côtière et à peine moins performant que le quillard. Confronté à un bateau beaucoup plus récent issu de la Mini, le Yaka 6.50, le Surprise biquille avait d'ailleurs épâté les journalistes de Voile Mag... Mais pour la régata, c'est naturellement ce dernier qui tient la cote et reste très présent sur les plans d'eau, notamment en Suisse où la classe est toujours très active avec régulièrement au moins une centaine de Surprise au Bol d'Or. Le Surprise est désormais construit par le chantier malouin BG Race où un nouveau patron, Jean-Charles Thomas, entend bien s'appuyer sur les Suisses pour relancer le mythique plan Joubert, ainsi que ses grands frères. Sur le marché de l'occasion, vous pouvez compter sur une offre pléthorique... et sur des prix intéressants.

Long. : 7,65 m. Largeur : 2,48 m. TE : 1,60 m.  
Dépl. : 1 250 kg. Lest : 500 kg. SV au près :  
33,50 m<sup>2</sup>. Génois : 17 m<sup>2</sup>. GV : 16,50 m<sup>2</sup>.  
Spi : 45/65 m<sup>2</sup>. Arch. : Michel Joubert.  
Matériau : stratifié de verre. Const. :  
Archambault/BG Race. Années : 1976 à nos jours.  
Production : plus de 1 500.



## FIRST 31.7 DE BEAUX RESTES!

**LE PLAN COMMENCE À DATER** puisqu'il est issu de la carène du Figaro, premier du nom, sorti en 1989. Mais le First 31.7 a beaucoup gagné en IRC, notamment en équipage réduit sur les Vieux Safrans et autre Transquadra. Bien entretenu et bien mené, il saura encore se faire respecter sur un plan d'eau. Diffusé à 1 400 exemplaires, un record pour un course-croisière, c'est ce qu'on appelle une valeur sûre... et un bateau facile à trouver sur le marché de l'occasion. Notez qu'il a un cousin de croisière, l'Océanis 311, issu de la même carène mais doté d'un pont différent (jupe, barre à roue...), moins toilé et dont le mât est posé sur le pont (celui du 31.7 est posé sur la quille).

Long. : 9,50 m. Largeur : 3,23 m. TE : 1,90 m. Dépl. : 3 600 kg. Lest : 1 050 kg. SV au près :  
53,40 m<sup>2</sup>. Génois : 24,70 m<sup>2</sup>. GV : 28,70 m<sup>2</sup>. Arch. : Finot-Conq. Matériau : strat. verre. Const. :  
Bénéteau. Années : 1997 à 2010. Production : 1 400.

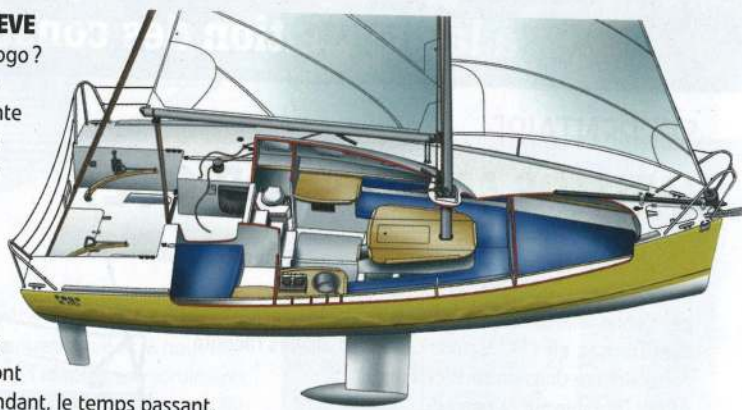


## POGO 8.50 UN POGO ACCESSIBLE

### QUI N'A PAS REVE

de naviguer en Pogo ?

De profiter d'une carène surpuissante pour garder de la toile dans la brise sans se mettre dans le rouge et s'offrir de longs surfs dans la houle ? Oui mais voilà, ces bateaux en sandwich ne sont pas donnés. Cependant, le temps passant, une série comme le Pogo 8.50 a le mérite de prendre de l'âge et donc de voir sa cote se tasser : c'est la magie du marché de l'occasion... On en trouve aujourd'hui à des prix allant de 50 000 à 70 000 €. Lancé en 2001, le 8.50 est le premier Pogo de croisière. Après le succès du Mini 6.50 qui a donné son nom à la gamme, l'idée du chantier était de proposer des bateaux marins et rapides, mais non dédiés à la course (leur rating IRC est difficile à sauver). Dessiné, comme le premier Pogo 6.50, par Pierre Rolland, le Pogo 8.50 employait le même type de construction en sandwich-feutre, qui s'apparente plutôt à un monolithique. Les Pogo en infusion ne viendront que plus tard et seront sensiblement plus rapides dans les petits airs – c'est le point faible du 8.50.



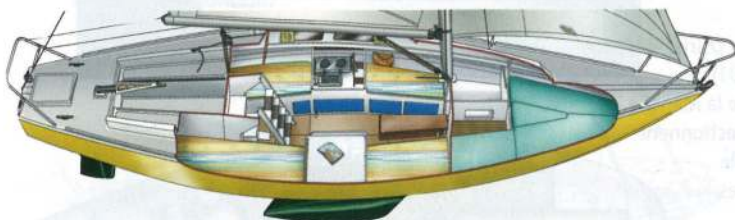
Long. : 8,50 m. Largeur : 3,60 m. TE : 1,75 m. Dépl. : 2 800 kg. Lest : 850 kg. SV au près : 53 m<sup>2</sup>.  
Génois : 27 m<sup>2</sup>. GV : 26 m<sup>2</sup>. Spi : 74 m<sup>2</sup>. Arch. : P. Rolland/P. Roséo. Matériau : stratifié de verre.  
Const. : Pogo Structures. Années : 1999 à 2010. Production : 186.



Le First 31.7 Raki est disponible à la location chez ACV, à Lorient-Kernevel.

## SUPER CHALLENGER LE CHOUCHOU

**CONSTRUIT EN BOIS MOULE** dans les années 1960 et 70 par des chantiers comme Craff, Quéré ou Yachting Service, ce plan Mauric lancé en 1966 a marqué son époque et reste un super bateau, élégant sur l'eau et très bon marcheur. Sur le marché de l'occasion, il y a des « Super Cha » pour toutes les bourses... et pour toutes les caisses à outils, du bateau vintage refité mieux qu'un neuf à la vieille coque dans son jus. De fait, un Challenger est une base motivante pour un projet de refit. Un vrai candidat au coup de cœur. Sur une unité en bois, il y aura probablement du boulot sur le pont (souvent gorgé d'humidité), dans les fonds et autour de la quille... Le Super Challenger a aussi été construit en polyester sous les noms de Super Challenger Mk III et Super Arlequin (emménagements différents). Nous avons d'ailleurs essayé un Super Arlequin assez particulier (à teugue, dans le Voile Magazine n°116), qui avait été mené autour du monde par deux copines... Quelle histoire!



Long. : 9,07 m. Largeur : 2,72 m. TE : 1,40 m. Dépl. : 2 200 kg. Lest : 1 200 kg. SV au près : 29 m<sup>2</sup>. Arch. : André Mauric. Matériau : bois moulé ou stratifié de verre (selon chantier). Const. : Polo, Craff, Quéré, Gaubert, ACNAM... Années : 1966 à 1984. Production : 300.

## DUFOUR 34 PERFORMANCE LA BELLE EPOQUE



**NE DANS LES ANNEES DU RENOUVEAU** du chantier Dufour, peu après le rapprochement avec Grand Soleil, le Dufour 34 a tous les attributs de cette génération signée Umberto Felci. Elegant avec son rouf plat d'inspiration classique, dont la face avant rectiligne est une signature de la gamme, il affiche une barre à roue de grand diamètre particulièrement flatteuse... et les sensations de barre sont à la hauteur. D'abord plébiscité par un certain nombre d'équipages de régates, il s'est aussi avéré un croiseur très agréable. A partir de 2009, il a été décliné dans une version dite 34e, caractérisée par un tableau ouvrant formant une grande plateforme de bains.

Long. : 10,30 m. Largeur : 3,48 m. TE : 1,92 m. Dépl. : 4 700 kg. Lest : 1 500 kg. SV au près : 65 m<sup>2</sup>. Géniois : 34 m<sup>2</sup>. GV : 31 m<sup>2</sup>. Arch. : Umberto Felci. Design : Patrick Roséo. Matériau : stratifié de verre. Const. : Dufour. Années : 2003 à 2012. Production : nc.



Le Feeling 1040, encore un plan Harlé qui est resté dans les annales...

## FEELING 1040 UN SACRE CLIENT!

**LE CHANTIER KIRIE** ne l'a construit que pendant deux ans, passant dès 1987 au Feeling 1090 (le même avec un rouf panoramique). Mais quarante ans plus tard, le Feeling 1040 reste très recherché sur le marché de l'occasion, en particulier dans sa version GTE (grand tirant d'eau). Pourquoi? D'abord parce que ce plan Harlé est un redoutable marcheur, très efficace en régate comme peuvent le confirmer, par exemple, les concurrents de Jean-Luc Van Den Heede aux Sables d'Olonne. Mais aussi parce que ses emménagements en boiseries claires, très marins à l'image de la cuisine en U où on se cale facilement, ont bien vieilli. Le Feeling 1040 est un bateau à tout faire, et il fait tout bien. Régate, croisière, et même grande croisière : on a vu des Feeling 1040 en année sabbatique autour de l'Atlantique, et à leur bord des équipages heureux. On a souvent dit que la structure des Feeling de cette époque n'était pas d'une raideur à toute épreuve... Rien ne prouve néanmoins que la construction Kirié de l'époque est moins sérieuse que d'autres. Et sur bien des plans d'eau, des 1040 continuent à montrer leur tableau à leurs concurrents !



Long. : 10,40 m. Largeur : 3,60 m. TE : 1,80 m. Dépl. : 4 900 kg. Lest : 2 000 kg. SV au près : 67,10 m<sup>2</sup>. Génois : 41,50 m<sup>2</sup>. GV : 25,60 m<sup>2</sup>. Arch. : Harlé/Mortain. Matériau : stratifié de verre. Const. : Kirié. Années : 1985 à 1987. Production : 100.

## SUN FIZZ LE BON NUMERO

**AU CHANTIER JEANNEAU**, en ce temps-là, il y avait jusqu'à quarante Sun Fizz en construction au même moment, et il en sortait un toutes les seize heures... Au total, pas moins de 651 Sun Fizz ont été faits aux Herbiers de 1980 à 1986. La raison de ce succès? Le talent, tout simplement! Celui d'un jeune architecte, Philippe Briand, qui réussit à dessiner un bateau au volume incroyable pour l'époque (1,94 m de hauteur sous barrots), très généreux en rangements de toutes tailles dans le cockpit comme à l'intérieur, et pourtant très bon marcheur. A l'époque, notre confrère Patrice Carpentier en a mené un en course sur La Baule-Dakar, et aujourd'hui encore on en voit qui trustent les podiums en Osiris, à l'image du *Hiva Oa* que nous avons essayé à Cherbourg en 2011 (VM n°181). Son skipper, Thierry Fortin, avait remporté plusieurs fois le Tour des Ports de la Manche avec un équipage mixte valides/handicapés mentaux. D'autres Sun Fizz collectionnent les tours du monde, à l'image de la *Cigale* de Lucien Rabbione et de son drôle de dog-house... De fait, le Sun Fizz, comme d'autres icônes des belles années Jeanneau, est le bateau idéal pour une année sabbatique à budget modéré.



Long. : 11,75 m. Largeur : 3,85 m. TE : 1,95 m. Dépl. : 7 300 kg. Lest : 3 000 kg. SV au près : 81,50 m<sup>2</sup>. Génois : 49,50 m<sup>2</sup>. GV : 32 m<sup>2</sup>. Arch. : Philippe Briand. Matériau : strat. verre. Const. : Jeanneau. Années : 1980 à 1986. Production : 651.

## RM 1050

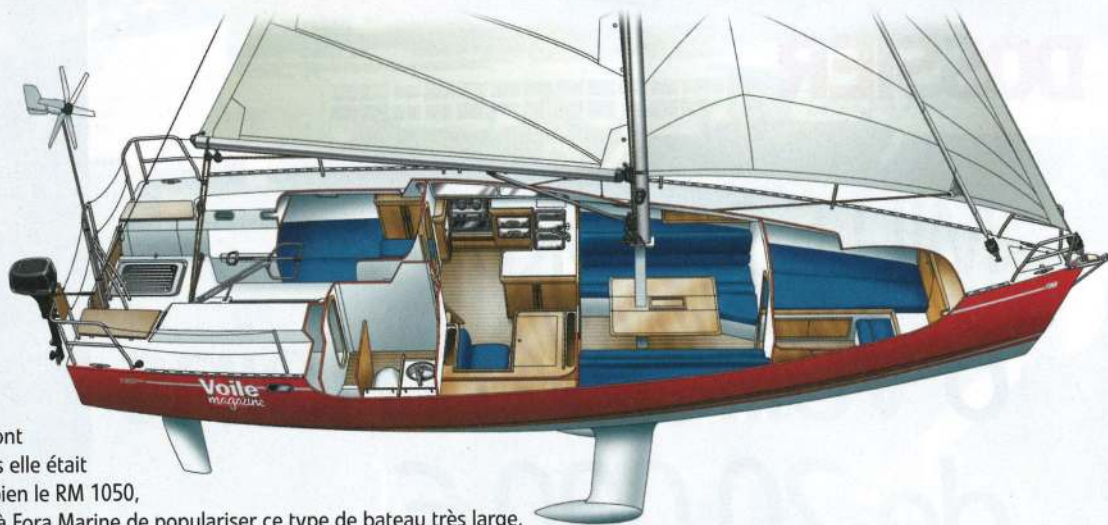
# IL A MARQUE SON TEMPS

### LA FORMULE DU BIQUILLE

en contreplaqué-époxy coiffé d'un pont panoramique n'était pas inédite, mais elle était parfaitement confidentielle. Et c'est bien le RM 1050,

Voilier de l'année 1999, qui a permis à Fora Marine de populariser ce type de bateau très large, spacieux et lumineux, et néanmoins capable de performances honorables si vous n'avez pas prévu de serrer le vent à l'excès. Faire la vaisselle à l'intérieur en regardant le soleil se coucher ou en surveillant les enfants qui jouent sur le pont, gonfler facilement l'annexe sur l'immense plage avant et y embarquer en toute décontraction par l'arrière ouvert, se poser à marée basse sur le sable sans se prendre la tête... Tout cela est possible avec ce RM qui a fait chavirer les cœurs de tout une génération de marins. Et de Voile Magazine qui, en partenariat avec le chantier, a pu envoyer trois jeunes lecteurs découvrir la Caraïbe à bord d'un superbe 1050 aux couleurs du magazine. L'exposition du bateau au Nautic, suspendu – avec de fausses quilles – à la structure du hall 1 de la porte de Versailles, a également marqué les esprits ! Aujourd'hui, le RM 1050 – coté 45 600 € par l'Argus du Bateau – est plus accessible que jamais, mais il n'est pas si courant sur le marché de l'occasion, ce qui tend à tirer cette cote vers le haut. Si ce modèle vous tente, mettez-vous en veille et soyez patient.

Long. : 10,50 m. Largeur : 3,90 m. TE : 1,60 m. Dépl. : 4 500 kg. Lest : 1 882 kg. SV au près : 63,20 m<sup>2</sup>. Génois : 25 m<sup>2</sup>. GV : 38,20 m<sup>2</sup>. Arch. : Marc Lombard. Matériau : contreplaqué-époxy. Const. : RM-Fora Marine. Années : 1998 à 2010. Production : 110.

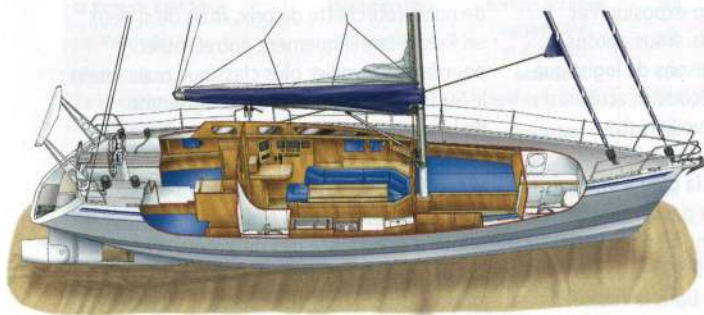


## OVNI 435

# GRAND DERIVEUR, ETERNEL BAROUDEUR

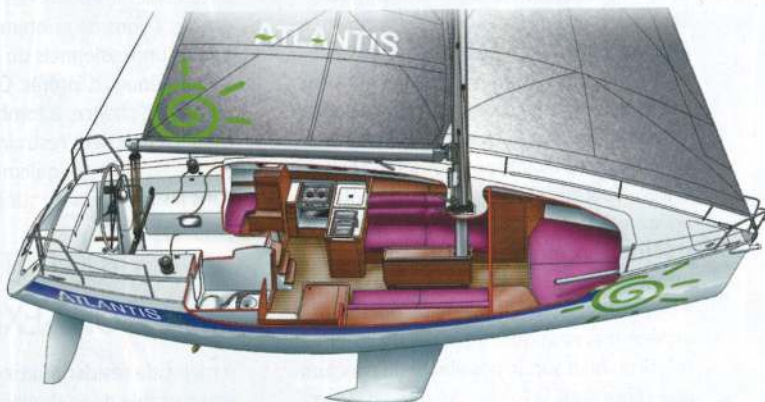
**IMPOSSIBLE DE REFERMER L'ALBUM** de nos occasions préférées sans évoquer les Ovni. Des bateaux qui nous ont fait rêver et qu'on peut aujourd'hui s'offrir d'occasion, que l'on parte ou non en année sabbatique... Comme tous les bateaux en aluminium, les Ovni décotent peu. Pour les acheteurs, c'est à la fois un problème – ils sont assez chers – et une sécurité – on le revendra bien. Ce 435 a prolongé de sept ans la carrière de l'Ovni 43, qui avait déjà été construit de 1991 à 2000. C'était le même plan Briand, doté d'un nouveau pont offrant un peu plus de volume et redistribuant les emménagements. Plus de cabine en U sur l'Ovni 435, mais une cuisine droite placée le long du bordé tribord, juste devant le cabinet de toilette. Pour le reste, la philosophie reste fidèle au principe du grand baroudeur confortable, capable d'affronter toutes les mers ou presque, et de gagner dérive haute les mouillages les plus inaccessibles. Des qualités qu'on appréciera aussi en croisière familiale en Bretagne, la facilité d'échouage en plus... A noter d'ailleurs que ces bateaux sont très appréciés des loueurs, qui n'ont aucun mal à trouver des amateurs. Aujourd'hui, on voit des Ovni 43 mis à la vente entre 130 000 et 180 000 €, et des Ovni 435 entre 175 000 et 225 000 €.

Long. : 12,90 m. Largeur : 4,20 m. TE : 0,80-2,50 m. Dépl. : 10 300 kg. Lest : 3 600 kg. SV au près : 88 m<sup>2</sup>. Génois : 53 m<sup>2</sup>. GV : 35 m<sup>2</sup>. Arch. : Philippe Briand. Matériau : aluminium. Constructeur : Alubat. Années : 2000 à 2007. Production : nc.



## J/109

# LA COURSE DANS LE SANG



**IL AIME LA REGATE : NORMAL, C'EST UN J.** Mais il sait aussi offrir suffisamment de confort autour de son carré coossu et généreusement boisé pour de belles croisières familiales. Et ça, c'est un peu la signature de Didier Le Moal, le constructeur français de ces bateaux américains qui était pour la première fois impliqué dans la conception d'un modèle. C'était en 2001. Depuis, pas moins de 400 J/109 ont été construits par ses équipes en Vendée ! Et si leur cote reste solide sur le marché de l'occasion, ce sont des bateaux remarquablement construits en sandwich, qui par conséquent vieillissent très bien. Bien entretenus, on pourrait presque dire qu'ils ne vieillissent pas... Gaia, le J/109 de Jean-Marie Barrière que nous avons essayé l'an dernier (VM n°255), aurait même tendance à rajeunir ! Il est vrai que l'histoire de ce bateau, construit aux Etats-Unis puis laissé à l'abandon dans le sud de la France suite à un drame de mer et finalement restauré aux petits oignons pas ce Lorientais passionné, est un peu particulière... Mais quel bateau ! Que ce soit pour une Transquadra, des régates en équipage ou un programme de croisière rapide, le J/109 est à son aise avec son grand bout-dehors rétractable. Et quelle classe sur l'eau...

Long. : 10,75 m. Largeur : 3,51 m. TE : 2,10 m. Dépl. : 4 950 kg. Lest : 1 769 kg. SV au près : 83 m<sup>2</sup>. Génois : 38 m<sup>2</sup>. GV : 45 m<sup>2</sup>. Arch. : Rod Johnstone. Matériau : verre/balsa/vinyl. Constructeur : J Composite. Années : 2001 à 2015. Production : 400.