

# SALON INTERNATIONAL DU MULTICOQUE

## Des nouveautés tous azimuts

**Lancement de nouveaux modèles, arrivées de jeunes chantiers, capacités de production en hausse : au Salon du multicoque, à La Grande-Motte, le moral était comme la météo, au beau fixe.**

**De l'oiseau de voyage rapide, luxe et high-tech, au catamaran pensé pour des vacances tout confort, tour d'horizon des nouveaux venus dans l'univers du multicoque de croisière, décidément en plein boom.**

### ASTRÉA 42 MODÈLE RÉDUIT



Longueur : 12,58 m. Largeur : 7,20 m. Tirant d'eau : 1,25 m. Déplacement : 11500 kg.  
Surface de voile : 106 m<sup>2</sup>. Architectes : Berret-Racoupeau. Chantier : Fountaine Pajot. Prix : 414 000 €.

Un an pile après le lancement du Saona 47, voici son petit frère l'Astréa 42, et il lui ressemble comme deux gouttes d'eau. Ce nouveau plan Berret-Racoupeau reprend à son compte tous les atouts qui ont valu au Saona un beau succès (près de 200 exemplaires déjà vendus) : même ligne structurée, avec les étraves légèrement inversées, le carrossage du rouf surligné de gris et le grand volume de coque atténué par la toniture inversée, la ligne d'eau et les hublots de coque joliment dessinés. Si son espace «lounge» sur le bimini est plus réduit, il se rattrape avec un cockpit avant un peu mieux assumé et conserve le double siège de barre, le grand cockpit avec plancha et la superbe plate-forme de bain – non pas hydraulique mais électrique sur ce modèle réduit. Les banquettes plus basses entérinent l'usage exclusivement en salon du carré, le coin repas demeurant à l'extérieur, relié à la cuisine par la grande baie vitrée. Quant à la lumineuse cabine propriétaire de la version «Maestro», très spacieuse pour un 42 pieds, elle n'a pas grand-chose à envier à celle de son aînée.

### OUTREMER 51 LE MÊME EN MIEUX

Héritier de l'Outremer 49 qui fut le bateau de l'année, ce nouveau 51 est une troisième modification de ce premier modèle lancé suite au rachat du chantier de La Grande-Motte par Xavier Desmares et Franck Barreau-Neuman Constance en 2007. Ce plan Barreau-Neuman conserve le même pont et les mêmes coques que l'ancien 51, mais bénéficie de nombreuses améliorations destinées à le rendre plus léger, plus ergonomique et plus design. Il affiche ainsi les flancs inversés et les étraves inversées déjà adoptés sur les 47 et 49 et gagne en élégance à l'intérieur, avec une table entièrement redessinée par Franck Darnet, une grande table à cartes et davantage d'habillage en bois. Diverses modifications dans la structure, les matériaux employés (nid-d'abeilles et aluminium) dans la cuisine, plus de carbone sur les flancs, les dérives... ont permis de gagner près de 500 kg tout en augmentant les marges de sécurité.



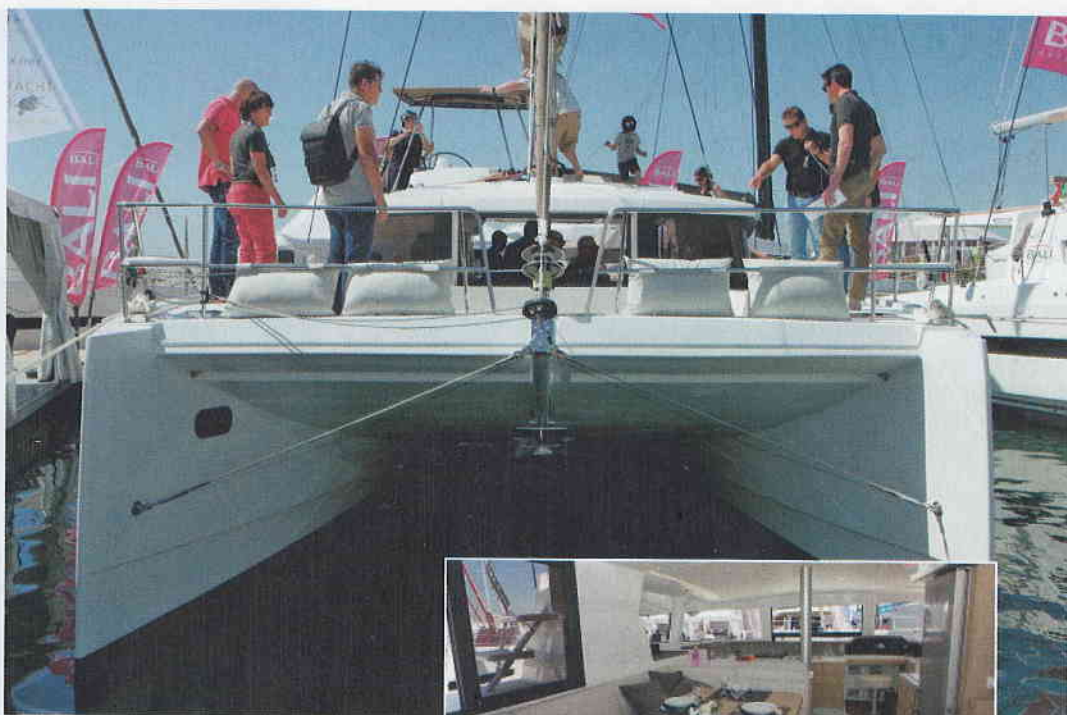
Longueur : 15,65 m. Largeur : 7,45 m. Tirant d'eau : 0,95-2,0 m.  
Déplacement : 10900 kg. Surface de voile : 122 m<sup>2</sup>. Architectes : Barreau-Neuman. Chantier : Outremer. Prix : 882 000 €.



## BALI 4.1

IL FAIT LE MAXIMUM

Fort du succès de sa nouvelle gamme de catamarans lancée en 2014, avec plus de 250 bateaux vendus, le chantier Bali (groupe Catana, spécialiste des catamarans rapides de grand voyage) poursuit sa logique avec ce nouveau 40 pieds. Sur le modèle du Bali 4.0, qui proposait déjà un espace carré-cockpit entièrement décloisonné (ce dernier peut également se fermer grâce à une porte hydraulique oscillo-battante) et un immense cockpit avant qui s'étend de la nacelle à la poutre, le Bali 4.1 pousse le curseur encore plus loin, en ajoutant à l'arrière un nouveau module de rangement, banquette, plancha et plage de bain, qui comble tout l'espace entre les deux jupes. Une véritable plateforme de loisirs, disponible en versions trois ou quatre cabines, et pour le charter jusqu'à quatre salles d'eau, dont la mise en œuvre, l'ergonomie et les aménagements intérieurs sont fort bien réalisés. A en juger par l'affluence des visiteurs à bord de ce modèle, l'avenir devrait lui sourire.



Longueur: 12,35 m. Largeur: 6,72 m. Tirant d'eau: 1,12 m. Déplac.: 9 000 kg. Surf. de voile: 105,5 m<sup>2</sup>. Archi.: Xavier Fajó. Chantier: Bali. Prix: 353 760 €.



## FUTURA 49

A GÉOMÉTRIE VARIABLE

Avec sa nacelle centrale très volumineuse, son grand hublot de rouf teinté et son poste de barre haut placé, il ressemble davantage aux barges que l'on trouve sur les canaux qu'à un cata à voiles. Et ce n'est pas fortuit: la particularité du Futura 49 est de pouvoir passer de 7,98 mètres à 4,93 mètres de large. Ses deux coques coulissent sous la nacelle grâce à un système hydraulique. Le catamaran peut ainsi naviguer sur les canaux et plans d'eau abrités, ou s'amarrer au port comme un monocoque. La disposition aussi est originale, puisque toute la surface habitable est concentrée dans la nacelle et de plain-pied avec les terrasses avant et arrière. Toute la partie navigation est située sur le «toit», les deux coques ne contenant que les éléments techniques – moteurs, réservoirs. Un engin surprenant, qui nécessite encore des finitions et une phase de mise au point.



Longueur: 14,96 m. Largeur: 4,93-7,98 m. Tirant d'eau: 0,68 m. Déplacement: 10 400 kg. Surface de voile: 84 m<sup>2</sup>. Architectes: Judel-Vroljik. Chantier: Futura Yacht Systems. Prix: 898 800 €.

## LEOPARD 50

UNE CABINE DE PLUS



Long.: 15,40 m. Largeur: 8,04 m. Tirant d'eau: 1,60 m. Déplacement: 20 600 kg. Surf. de voile: 154,2 m<sup>2</sup>. Archi.: Simonis & Voogd. Chantier: Robertson & Caine. Prix: 646 800 €.

Les 31 personnes conviées pour sa présentation officielle dans son immense cockpit n'ont pas eu besoin d'autre argument pour vérifier les capacités d'accueil du nouveau Leopard. Le remplaçant du 48, qui a été produit à 190 unités, ira bientôt rejoindre les flottes de location Moorings et Sunsail un peu partout dans le monde, et notamment aux Iles Vierges britanniques, où plus de 130 bateaux du groupe ont été perdus lors du cyclone Irma – et où l'activité location a partiellement repris. Ses dimensions accrues (15,40 mètres au lieu de 14,75) permettent au nouveau modèle du chantier Robertson & Caine de loger la cinquième cabine double qui manquait à son prédécesseur: un vrai plus pour le charter, d'autant que l'intimité est préservée par les deux descentes séparées à tribord. L'autre nouveauté est qu'il est décliné en version «L» pour «Lounge», dotée d'un grand espace détente sur le rouf (le poste de barre reste à mi-hauteur) ou en version plus classique, les deux étant bien toilées, avec un génois à recouvrement et une grand-voile généreuse.



## ICE CAT 61

### LE VOYAGE RAPIDE À L'ITALIENNE

S'il présentait son arrière large tout en courbes et ses jupes en pente douce aux visiteurs du salon, c'est la forme avant de son rouf, incurvée autour du mât, et l'absence de poutre avant qui font l'originalité de ce nouveau venu dans le monde du catamaran. Dessiné par Enrico Contreas, le créateur des catamarans Mattia, l'Ice Cat 61 est le premier modèle à deux coques construit par le jeune chantier italien Ice Yachts, et il sera bientôt suivi de deux 67 pieds, actuellement en construction. Conçu pour être manœuvré en équipage réduit, ce cata de voyage rapide à dérives courbes associe une construction haut de gamme (le modèle exposé était tout carbone, mais il est proposé en sandwich verre-carbone en standard) et des aménagements luxueux, très personnalisables. Ses deux barres à roue – curieusement dépourvues de siège sur ce modèle – sont situées sur les flotteurs à l'arrière du cockpit, et à portée des manœuvres, mais les commandes moteur sont déportées sur le rouf, afin d'avoir une meilleure visibilité pour les manœuvres de port et de mouillage. Il est commercialisé en France par Bernard Gallay.



Longueur : 18,60 m. Largeur : 8,20 m.  
Tirant d'eau : 1,10-2,50 m. Déplacement :  
(version carbone). Surface de voile : 118 m².  
Architecte : Enrico Contreas. Chantier : Ice Yachts.  
Prix : 1620 000 €.

## SLYDER 49

### UN AIR DE FAMILLE

Il a un lien de parenté évident avec le Slider 47 dessiné par François Perus, que l'on avait découvert lors du Salon du multicoque 2015. Ce Slider 49, joli catamaran de voyage rapide, est porté par un chantier allemand et construit en Chine. Il se pose clairement en concurrent des Outremer, Catana ou Alibi, à qui il emprunte les coques fines aux étraves inversées, le rouf discret et les deux dérives courbes. Il se destine aux croisières hauturières en équipage réduit, et peut se manœuvrer entièrement depuis le cockpit fermé et bien protégé, très sécurisant. Le centrage des poids, la bôme au ras du rouf et la construction en sandwich carbone plaident pour la performance, mais le constructeur s'est autorisé quelques entorses à la chasse aux poids, avec des aménagements intérieurs assez fournis et des hublots de rouf en verre minéral.



Longueur : 14,95 m. Largeur : 7,68 m. Tirant d'eau : 1,10-2,20 m.  
Déplacement : 11600 kg. Surface de voile : 128 m². Architecte : iYacht GmbH.  
Chantier : Slider Catamarans. Prix : 718 800 €.

## NEEL 45 EVOLUTION

### LA DEUXIÈME GÉNÉRATION



Longueur : 13,50 m. Largeur : 8,50 m. Tirant d'eau : 1,20 m. Déplacement : 8500 kg.  
Surface de voile : 106 m². Archi. : Joubert-Nivelt. Chantier : Neel Trimarans. Prix : 527 220 €.

Les trimarans Neel font désormais partie du paysage nautique et la pertinence de l'idée d'Eric Bruneel n'est plus à démontrer : la marque double ce qu'elle a fait l'année sa capacité de production et ses équipes, construit une nouvelle unité et annonce pour début 2019 un nouveau modèle de 47 pieds sur plans Lorient. Un essor qu'elle doit notamment au succès du Neel 51, dont le concept de «cockloot» – cette zone mixte entre carré et cockpit – a fait mouche et sera repris sur le futur Neel 47. Mais la carrière du plus petit des Neel, venant déjà à 24 unités, n'est pas terminée et c'est un 45 pieds de deuxième génération qui était présenté au salon. Doté de nouvelles jupes, de flotteurs, d'un bimini rigide, d'aménagements allégés et d'une nouvelle sellerie, il reste à offrir un tel espace de vie de plain-pied, avec trois cabines doubles sur le même niveau, ce qui devrait continuer de séduire les familles.



## MC 50 CAT

L'EFFET LOFT

Le premier modèle de catamaran lancé sur son propre nom par le chantier australien McConaghy est tout carbone, luxueux, innovant et potentiellement très performant avec ses dérives pivotantes, son mât carbone rotatif, son rail circulaire de grand-voile à corne et ses grandes voiles de portant. Mais au ponton c'est son concept d'aménagement qui surprend : sa nacelle XXL se prolonge jusqu'à l'arrière et abrite un vaste espace à vivre façon loft. Le très chic îlot de cuisine central, le coin repas modulable et les espaces repos et navigation à l'avant se partagent ce plateau qui s'ouvre presque entièrement sur l'extérieur, grâce à l'immense baie vitrée à l'arrière et aux larges vitrages latéraux qui s'escamotent électriquement ! Un escalier en carbone mène au poste de navigation et à sa banquette conviviale – qui tient lieu de cockpit – sur le flybridge, où se concentrent toutes les manœuvres.



Longueur : 14,99 m. Largeur : 8,00 m. Tirant d'eau : 1-2,70 m. Déplacement : nc.  
Surface de voile : 150 m<sup>2</sup>. Architecte : Ker Yacht Design. Chantier : McConaghy Boats.  
Prix : 1560 000 €.

## SEAWIND 1600

MODERNITÉ ET PERFORMANCE



Longueur : 15,74 m. Largeur : 7,90 m. Tirant d'eau : 0,54-2,60 m.  
Déplacement : 13 000 kg. Surface de voile : 144,50 m<sup>2</sup>. Architectes : Reichel-Pugh  
Constructeur : Seawind Catamarans. Prix : 888 000 €.

Ce grand cata de près de 16 mètres était annoncé depuis longtemps et on n'est pas déçu. Superbe ! Pas trop de franc-bord, des superstructures discrètes, une casquette intégrée au-dessus du cockpit et sur des coques fines. Ce cata qui bénéficie de la signature prestigieuse des Américains John Reichel et Jim Pugh ne devrait pas traîner en mer avec des dérives sabre qui doivent garantir un bon cap au près. Un surélévée, les deux postes de barre offrent une excellente vision. Sur la nacelle sur tribord, on profite d'une très belle table à cartes face mer. On doit en revanche admettre que les couchettes avant sont un peu étroites. Le bateau est construit en sandwich verre-vinyle sur mousse PVC, avec des renforts carbone et des cloisons en sandwich mousse, ce qui permet de limiter le déplacement à 13 tonnes.

## AVENTURA 34

CHIC ET ABORDABLE

Toujours pas trop cher, mais désormais un peu plus chic : ce nouveau 34 a bien un air de famille avec le 33 qu'il remplace dans la gamme, et cependant on note quelques évolutions flagrantes. D'emblée, on relève ainsi la disparition des deux barres franches, qui laissent la place à une seule barre à roue... et à un bain de soleil dans le cockpit sur tribord. Dans la nacelle, des boiseries claires contrastent avec des vaigrages de couleur gris foncé, ce qui fait un ensemble assez réussi. On apprécie également la table à cartes, pas très grande mais fort bien agencée. Sur le modèle exposé, toute la coque tribord était dévolue à un petit « appartement » incluant une couchette double à l'arrière et une vaste salle d'eau à l'avant. Pour le reste, le chantier installé en Tunisie demeure fidèle à sa philosophie : des catas de croisière simples, dotés d'ailerons fixes, et proposés à un prix défiant (presque) toute concurrence.



Longueur : 9,98 m. Largeur : 5,30 m. Tirant d'eau : 0,85 m. Déplacement : 4400 kg. Surface de voile : 70 m<sup>2</sup>.  
Architecte : Samer Lasta. Constructeur : Aventura Catamarans. Prix : 178 800 €.