

CLYD /// PRESS BOOK

Cano Lanza Yachts Design

25 Rue Marcel Issartier

33702 Mérignac

Bordeaux Technowest

Tel : +33 5 35 54 13 08

www.clyd.fr

5000 FLY YACHT /// COUACH

Charter | En super yacht

COUACH 5000 – LA PELLEGRINA

Bienvenue à bord!

Nouvelle star du charter, la *Pellegrina* est un super yacht de 50 mètres de long construit par le chantier français Couach. Six cabines, douze passagers et dix membres d'équipage pour une croisière de rêve. Un bateau exceptionnel qui valait bien une visite à bord. Texte Olivier Voituriez - Photos Virginie Pelagalli



Bienvenue à bord de la *Pellegrina*, merveille du yachting à la française. Imaginez : trois ponts, six cabines pour douze passagers, choyés par dix membres d'équipage dans des conditions de vie luxueusement inoubliables. Un véritable bijou de 50 mètres de long et 12 mètres de haut, dont le nom est issu d'un autre joyau, celui d'une perle de 27,5 carats aux formes parfaites, conservée au Musée de Moscou. Vivre à bord de ce super yacht vous tente ? Rien de plus facile. Il vous suffira de louer la *Pellegrina* – propriété de son armateur ukrainien – en charter. À condition bien entendu d'en payer le prix, soit entre 235 et 250 000 euros la semaine. Service compris, bien sûr. Mais non sans quelques menus frais divers, comme

Premier modèle de la Couach 5000 Fly, la *Pellegrina* est également le plus grand yacht en composite construit en France. Sa carène s'inscrit dans la grande tradition Couach.

l'avitaillement (les 8000 litres de capacité d'accueil des réfrigérateurs ayant de quoi étancher bien des soifs et combler tous les appétits), le carburant (les 65 000 litres des cuves offrent un programme transatlantique), et les frais de port. « Il faut compter en moyenne 70 000 euros par semaine », indique Mathieu Crépin, le capitaine de la *Pellegrina*, qui a reçu Neptune lors de son lancement, au salon de Cannes. Un petit supplément dont le montant sera directement lié

à votre consommation de Dom Pérignon et de Bèluga. Ou au nombre de rotations faites entre la Corse, la Sardaigne et le Continent, sachant qu'à 20 nœuds de croisière, les deux moteurs de 5 240 ch exigent déjà 1 000 l/h.

250 000 €, service compris

Premier modèle de la Couach 5000 Fly, la *Pellegrina* constitue une grande nouveauté pour le yachting made in France. C'est la première fois qu'un super yacht de cette envergure est construit dans l'Hexagone, avec une coque et des superstructures intégralement réalisées en Kevlar avec renforts en carbone. Une indéniable réussite esthétique et technologique ! Conçu par le designer Jean-Pierre Fantini et la décoratrice Danièle ▶

Linge griffé, luxe raffiné, matériaux nobles, haute technologie et service cinq étoiles : rien n'est trop beau à bord de cette nouvelle star du charter !



Mikaela, Netty et Jenna, Julien, Mathieu, Ivan et Emmanuel : voici les sept membres d'équipage présents, lors de notre visite à bord de la *Pellegrina*.



Sur la passerelle, l'ingénieur Exequiel Cano Lanza fait découvrir au journaliste de Neptune les divers équipements haute technologie de navigation.

Charter



La cabine VIP est placée dans la rotonde avant du pont principal. Au travers des grandes ouvertures, ces privilégiés bénéficient d'une vue panoramique.

► Chopard, l'aménagement intérieur est plutôt sobre et de bon goût, épuré sans être minimaliste, jouant sur les tendances actuelles et la qualité des matériaux utilisés. Les selleries et les boiseries des cabines panachent teintes claires et chaudes, partout éclairées par de nombreuses ouvertures.

Un yacht 100 % customisable

Dans cet univers raffiné, les sols sont en cuir, les marbres italiens, les boiseries en sycamore, les parois laquées et les encadrements en chrome et en inox poli. Comme pour l'ensemble des yachts signés Couach, aménagements et décoration sont entièrement «customisables». La technologie embarquée est ici de premier ordre. C'est à l'aide de tablettes numériques, type iPad, que les passagers pilotent toutes les fonctions domotiques du bateau (air conditionné, stores ou éclairage de leurs cabines) ainsi que le serveur vidéo et les communications satellitaires. Voulez-vous quelques éléments, histoire d'allécher les futurs passagers de la *Pellegrina*, qui profiteront de ses 500 m² de surface habitable ? Le pont principal accueille les 75 m² du salon et de la salle à manger – une merveille de luminosité avec sa volée de grandes baies vitrées pleine hauteur. Une sorte de galerie des glaces, avec vue imprenable sur l'océan. Magistralement placée dans la rotonde avant,



La cabine de l'armateur, au pont supérieur, profite d'une surface de 62 m². La décoration mêle selleries claires et boiseries en sycamore.



Le salon est lumineux, grâce à ses grandes baies vitrées pleine hauteur. Le matériel Hi-Fi, estimé à 200 000 euros, diffuse un son parfait à 360°.

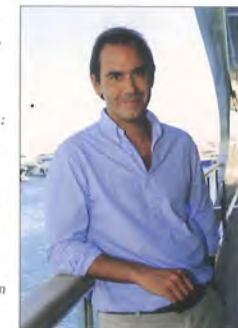
Un yacht à part

L'architecte du navire rappelle les spécificités de la Couach 5000 Fly

Premier modèle de la 5000 Fly – navire amiral d'une nouvelle génération de yachts selon le chantier naval Couach – la *Pellegrina* a été lancée en avril dernier. Il a fallu plusieurs années, rythmées de différents déboires, pour que le chantier de Gujan-Mestras – repris fin 2010 par le fonds d'investissement Nepteam conduit par Florent Battistella – mène à bien cet ambitieux projet. C'est le plus grand yacht en composite construit par un chantier français. La carène est due à Exequiel Cano Lanza, fondateur du cabinet Clyd et architecte naval habituel de Couach. Il a été chargé d'assurer la cohérence entre ses travaux initiaux (dessin de coque,

calcul des performances, des grandes masses, du compartimentage) et ceux des autres intervenants, les designers du chantier pour les superstructures et Jean-Pierre Fantini pour les aménagements intérieurs. «Entre les premiers coups de crayon en 2006 et le résultat final, explique Exequiel Cano Lanza, le projet a bien évidemment évolué. Nous avons travaillé sur une carène hybride, capable d'obtenir de bons rendements à 12 nœuds tout en étant performante à 28 nœuds. Sur la base d'un bateau en dessous des 500 tonnes (pour échapper aux contraintes Solas), nous avons créé une maquette au 1/10^e, testée en

bassin de carène. La coque à semi-déplacement est très stable avec une étrave assez marquée et des entrées d'eau fine, un V évolutif et un arrière avec un angle très faible. Les rendements sont excellents : 220 l/h à 12 nœuds et une autonomie de 4 200 milles avec 2 x 5 240 ch MTU. La ligne d'arbre est suspendue dans un tunnel. Pour obtenir davantage de confort, trois éléments indépendants permettent de réduire au mieux les vibrations et le bruit du bateau. Assurer un maximum de visibilité intérieure a également été notre priorité. Les pavois ont ainsi été baissés pour que les baies du salon disposent d'une vision panoramique.»



Ingénieur et architecte naval, Exequiel Cano Lanza, né en 1971 à Buenos-Aires, est l'auteur des carènes Couach.



Au centre du bateau, un large escalier ovale permet d'accéder aux trois ponts.

Les espaces de vie extérieurs sont particulièrement généreux. Équipé d'un jacuzzi pour six personnes, le fly fait à lui seul 84 m².

la cabine VIP de 35 m² jouit d'une vision panoramique. Toutes les cabines sont équipées de leur propre salle d'eau en marbre blanc. Un escalier central permet de descendre vers le pont inférieur, où sont situées les quatre suites invités – 22 m² chacune – ou de gagner le pont supérieur où s'épanouit le logement de l'armateur – 62 m² – avec accès de plain-pied à la gigantesque terrasse privative. La salle de bains est équipée d'un hammam. La passerelle et la cabine du capitaine sont sur ce même pont. Les zones de vies extérieures bénéficient de volumes d'une même opulence : 84 m² pour le fly ►



Charter | Couach 5000

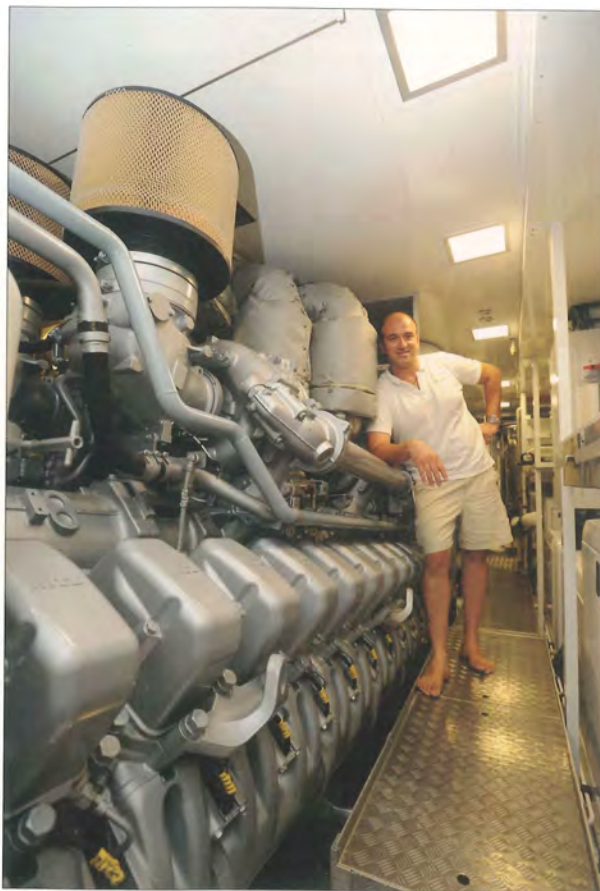


Le côté bâbord est celui de l'équipage. Un large passavant lui permet de gagner ses quartiers, la cuisine ou la salle des machines.

► bridge, équipé de l'incontournable jacuzzi pour six personnes, et 15 m² pour la plage de bain arrière. Le garage loge dans 50 m² un tender de 6 mètres avec 250 ch in board et deux jet-skis. Soit de quoi distraire les fans de «joujou» nautiques les plus exigeants.

Une configuration en charter

«Six cabines pour douze passagers, c'est la configuration typique d'un yacht dévolu au charter», indique Exequiel Cano-Lanza, l'architecte du bateau. En ce qui concerne l'équipage, cuisine et office toujours à bâbord, une discrète descente mène à ses quartiers. «La saison dure six mois, de Pâques à octobre, indique le capitaine. Ensuite le bateau passera six mois à terre, au chantier IMS pour les travaux de garantie. Pour sa première saison en charter, la Pellegrina a accueilli cinq clients successifs : des Américains, des Saoudiens, des Français, un Pakistanais et des Russes, venus seuls, en famille ou avec des amis. Les relations se passent généralement bien. Nous savons nous faire le plus discret possible.» La discrétion et le repos : voilà ce que recherche la plupart des passagers, afin de profiter au mieux du luxe incomparable offert à bord et du service cinq étoiles de l'équipage. Lors de notre visite, celui-ci était composé de sept membres, dont trois Français : Mathieu, notre capitaine, le «1^{er} deck» Julien et le second marin Ivan (Bulgare), la chef hôtesse Mikaela (Bulgare aussi), et Jenna, la seconde hôtesse (Anglaise). Nelly, la chef cuisinière, ►



La salle des machines est le royaume d'Emmanuel, le chef mécanicien qui prend ici la pose sur l'un des monstres MTU 20 V 4000.

Lorsqu'ils ne sont pas en service, les membres de l'équipage se retrouvent dans un espace qui leur est réservé, à proximité des rutilantes cuisines du bord.



Imaginée au départ pour le marché militaire, la carène est taillée pour toutes les conditions de mer.

Charter | Couach 5000



La Pellegrina en chiffres

- Long. 49,50 m ● Larg. 9,30 m ● Tirant d'eau 2,35 m
- 6 suites passagers ● 8 à 10 membres d'équipage
- Poids lège 315 t ● Carb. 65 000 l ● Eau douce 8 000 l
- Motorisation 2 x MTU 20 V 4000 M-93/ 5 240 ch
- Consommation à 12 nœuds 220 l/h (4 200 milles d'autonomie) ● Consommation à 20 nœuds 1 000 l/h (1 000 milles d'autonomie) ● Prix à partir de 35 millions d'euros ● Location à la semaine 235 000 euros (basse saison), 250 000 euros (hors saison).

Au fait...

Mathieu Crépin, l'actuel capitaine de la *Pellegrina*, est fier de ses origines ch'ti. Après une formation Marine Marchande, diplômé Capitaine 500, ce grand gaillard au calme très professionnel, fana de yachting à voile, est passé au motoryacht par confort autant que par opportunité : «80 % des offres d'emplois viennent du motoryachting.» Il aime la vie de groupe, les rapports avec l'équipage : «C'est parfois dur, mais si intéressant !» Salarié par la société Yachting Concept qui gère l'affrètement en charter, son contrat de travail est renouvelable tous les ans. Il est arrivé en février 2011, soit à la moitié de la construction de la *Pellegrina*. Mathieu envisage de rester entre 3 et 5 ans à son poste. «Ensuite cela devient répétitif. Ce sont des métiers où l'on bouge.»



Diplômé Capitaine 500, Mathieu Crépin a suivi la construction de la *Pellegrina* avant de prendre les commandes de ce yacht auquel il est très attaché.

Discretion, professionnalisme, amabilité et efficacité, voici le credo d'un équipage très cosmopolite, venu de France, d'Angleterre, d'Italie et de Bulgarie.



► veille à la qualité d'une cuisine qui, selon les goûts des clients, sera française, chinoise ou orientale. «Je sais mitonner des plats adaptés aux palais les plus fins comme aux fantaisies les plus épicées», confirme cette pimpante jeune femme brune, très à l'aise dans sa cuisine étincelante.

De très luxueuses prestations

Emmanuel, le chef mécanicien, est détenteur d'une «unlimited licence». Son domaine ? La salle des machines, tout aussi rutilante. «Je suis petit-fils et fils de mécanicien, glisse dans un français chantant ce sympathique Italien. J'ai suivi pen-

dant cinq ans les cours de l'Institut Technico Nautico de Procida avant d'embarquer sur un cargo, puis sur les paquebots Carnival. Et cela fait sept ans que je navigue en charter.» Comme tous les membres de l'équipage, il est très attaché à son bateau, à la fois outil de travail, lieu de vie et objet d'une légitime fierté. Il en connaît tous les détails techniques. Avec le capitaine, il a suivi pas à pas la construction de la *Pellegrina* au chantier. «Nous étions l'œil du propriétaire», confie Mathieu. Sous le commandement de ce costaud attentif, à qui rien n'échappe, cet équipage venu d'horizons variés fonctionne bien. Un service efficace, haut de gamme... À l'image de la *Pellegrina*. ■



CNC lance *La Pellegrina* de 50 m

Le premier modèle de la nouvelle série 5000 Fly du Chantier Naval Couach, a touché l'eau le 9 avril dernier.

Cinq mois après son rachat par la société française Nepteam, le Chantier Naval Couach vient enfin de dévoiler son premier modèle de 50 m. Baptisé *La Pellegrina*, le yacht a touché l'eau au début du mois d'avril dans le port de Gujan Mestras, devant une foule venue nombreuse pour admirer le navire amiral du fameux chantier plus que centenaire. Construit en Glass Kevlar avec des renforts en carbone, c'est d'ailleurs le plus grand yacht en composite sorti d'un chantier français. Les lignes extérieures, agressives, dynamiques et très séduisantes, sont l'œuvre de CNC sous la baguette de Timo Wettlaufe. La carène, elle, est signée par l'architecte naval habituel du chantier, Exequiel Cano Lanza : « Nous avons travaillé pour faire une carène hybride avec les performances d'un yacht à déplacement,

très stable et disposant d'une autonomie de 4 200 milles à 12 nœuds, tout en ayant la possibilité d'accélérer, autour des 28 nœuds. Le bateau se comporte très bien, et passe parfaitement dans des creux de 2,5 m comme nous avons pu le constater. C'est une coque très bien équilibrée, avec un V très fin à l'avant et un arrière aplati. » À noter que le bateau est équipé d'une paire de stabilisateurs Quantum Zéro Speed. Son aménagement, dont le design a été confié à Jean-Pierre Fantini en collaboration avec l'agenceur Metrica, compte six cabines, quatre pour les invités au pont inférieur, une VIP à l'avant du pont principal et la master à l'arrière du pont supérieur. Cette dernière

a la particularité de posséder un hammam à côté de la salle de bain. Quant à l'équipage, composé de 10 personnes, il trouve sa place dans quatre cabines à l'avant du pont inférieur plus une cabine pour le capitaine située derrière la timonerie. Le designer français a utilisé du cuir et du sycomore pour un résultat particulièrement élégant : « J'ai voulu rester en harmonie avec la modernité du yacht et la technologie développée pour ce projet. J'ai privilégié un intérieur simple, épuré avec quelques points forts. La qualité des matériaux employés est de grande qualité, suite à une sélection rigoureuse. En entrant dans le monde des grands yachts, le chantier a du relever les standards au niveau des exigences de l'industrie. Le pari a été gagné à la grande satisfaction du client qui est un esthète. » Un souci technique a retardé la livraison du yacht, à son propriétaire ukrainien, qui possède déjà *Arion*, sixième modèle de la série 3700 Fly. *La Pellegrina* devrait arriver à Cannes, son port d'attache début juillet, pour commencer directement sa saison de charter, avant d'être exposé au salon de Cannes et au Monaco Yacht Show. Les coques n°2 et n°3 sont déjà en construction au chantier pour des livraisons prévues en 2013 et 2014. XAVIER DE FOURNOUX

L.H.T. : 49,50 M, LARGEUR : 9,30 M, TIRANT D'EAU : 2,60 M, DÉPLACEMENT LÈGE ENVIRON : 280 T, CAPACITÉ CARBURANT : 65 000 L, EAUX DOUCES : 8 000 L, MOTORISATION : 2 X MTU 5300 CH.

Le yacht compte six cabines, dont la master (image du bas) située à l'arrière du pont supérieur.





La Pellegrina, le premier 50 mètres du chantier Couach, dévoile des lignes d'une rare élégance.

Couach 5000 Fly Une fierté française

La Pellegrina, la Couach 5000 Fly (50 m), a été lancée dimanche 9 avril, sur la cale du chantier à Gujan Mestras, sur le bassin d'Arcachon, devant une foule immense de curieux, le personnel du chantier et le propriétaire ukrainien du yacht. Prévu samedi, le lancement fut reporté une ultime fois suite à la panne du démarreur du moteur de l'engin de mise à l'eau. Ce yacht, au cœur de tous les tourments du chantier, est aussi celui du renouveau et de l'espoir. On se souvient de la liquidation judiciaire de Couach prononcée en 2009, suivie de sa reprise par l'industriel Fabrice Vial et de l'arrivée d'un nouveau client ukrainien pour le 50 m. Le chantier repart sur des bases saines et la construction du

50 m se poursuit. Mais, l'été 2010, Fabrice Vial est assassiné en Corse à bord de son yacht et la question de la survie du chantier est à nouveau posée, jusqu'à son rachat en décembre 2010 par la société Nepteam. Couach respire. Les commandes civiles et militaires repartent. La mise à l'eau de La Pellegrina vient clore la série noire et salue le savoir-faire d'un des rares constructeurs français de super yachts. Pour son architecte Exequiel Cano Lanza, ce super yacht exceptionnel est l'un des plus grands en France à être réalisé en composite Kevlar/résine par infusion avec des renforts en carbone. Long de 50 m, il dispose de quatre ponts, qui abritent les parties communes et les six luxueuses cabines du propriétaire et

des invités ainsi que les quartiers pour un équipage de dix personnes. L'autre particularité de La Pellegrina est sa réalisation française à 95%.

Sa construction a nécessité 160 000 heures de travail et généré 200 emplois directs et 300 en sous-traitance pour un coût de 30 millions d'euros. Un second 50 m est en fabrication à Gujan Mestras et quelques indiscretions désignent le propriétaire ukrainien de La Pellegrina comme commanditaire possible de ce second super yacht.

● Longueur 49,50 m ● Largeur 9,30 m ● Poids 275 t ● Puiss. 2 x 5 240 ch MTU ● Carburant 65 000 l ● Vitesse maxi 30 nœuds ● Autonomie transatlantique 4 500 milles à 12 nœuds ● Contact www.couach.com



La 5000 Fly a été lancée sur une cale spécialement construite pour ce bateau, face au chantier. La Pellegrina a dû attendre la marée pour flotter et venir mouiller devant Arcachon.



COUACH YACHTS

Son acquéreur est français

Confronté à des difficultés financières le chantier de la Teste était en négociation avec un investisseur chinois lorsque son président, Fabrice Vial, disparaissait tragiquement l'été dernier. Absent du salon de Cannes, Couach Yachts semblait retranché dans son bassin d'Arcachon natal. Créée en 1897 par Albert Couach, le chantier s'est spécialisé dans les unités de luxe de 20 à 50 mètres mais il était également présent sur le secteur des embarcations de type patrouilleurs ou vedettes de surveillance. La crise n'a, certes, pas arrangé ses affaires. Début novembre, un groupe d'investisseurs français, la société Nepteam, présidé par Christian Chevalier, a donc racheté l'intégralité des actions du groupe Couach à la famille Vial. Elle annonce vouloir "conserver les emplois, développer la construction et maintenir l'activité de maintenance de Saint Mandrier...afin de revitaliser le tissu industriel de l'Aquitaine.

YACHTS

30 | 31

Avant-Première

Avant-Première

Avant-Première

Avant-Première

Chaque pont possède sa propre
un vaste espace de détente, y
compris le roof et la piscine,
véritable « beach club » grâce
à tables, chaises qui s'abaissent.



UN YACHT Couach 5000 Fly À LA FRANÇAISE

C'est l'unité la plus grande jamais construite par le chantier français qui entre ainsi dans le temple des yachts avec un modèle à certains égards innovant. L'architecte naval Exequiel Cano Lanza a dessiné la coque avec comme point fort un rendement élevé de 12 à 30 nœuds. Les espaces extérieurs et intérieurs devraient se montrer particulièrement conviviaux, cela grâce au bureau d'études Couach et au designer Jean-Pierre Fantini, chantre du luxe moderne. En avant première voici les images virtuelles d'une unité qui fait parler d'elle bien avant sa mise à l'eau. Texte *Alain Bessière* Illustration *Couach Yachts*.





Dans le salon-salle à manger, les vitres latérales prennent naissance au niveau du plancher. Ainsi on ne perd rien du spectacle de la mer. Ci-contre, la master qui s'ouvre sur la terrasse du pont supérieur.



YACHTS

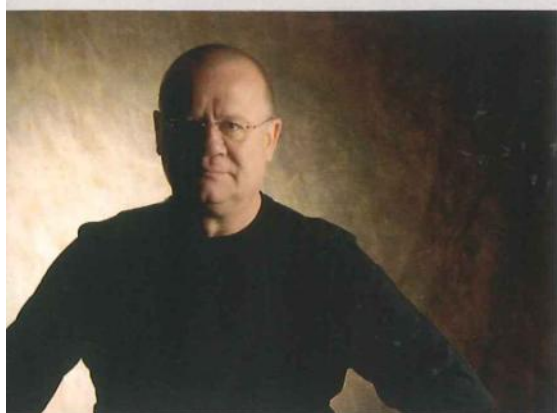


Couach 5000 Fly

LONGUEUR HORS TOUT : 49,50 M
LONGUEUR À LA FLOTTAISON : 43,50 M
LARGEUR : 9,30 M
TIRANT D'EAU : 2,60 M
GROS TONNAGE : 500 T
POIDS : 260 T
CAPACITÉ CARBURANT : 65 000 L
EAU : 10 000 L
MOTEURS : 2 x 20 V4000 M93
PUISSANCE : 2 x 5226 CH
VITESSE MAXI : 30 NDS
AUTONOMIE : 4000 MILLES À 12 NDS
ARCHITECTE NAVAL ET DESIGN EXTÉRIEUR :
EXEQUIEL CANO LANZA ET BUREAU D'ÉTUDES CHANTIER
DESIGN INTÉRIEUR : JEAN-PIERRE FANTINI
CONSTRUCTEUR : COUACH YACHTS (GUJAN-MESTRAS)

Lorsque le chantier Couach a été repris en juillet 2009 par l'industriel français Vial spécialisé dans la menuiserie et les fenêtres en aluminium, le projet de la 50 mètres était déjà bien avancé et pour le nouvel acquéreur, il n'était pas question de l'abandonner. La "5000" est née d'un appel d'offres des douanes pour une embarcation rapide de 45 mètres auquel l'administration ne donna pas suite. Le bureau d'études Couach modifia alors les plans et créa une 50 mètres pour le marché du yachting, reprenant le cahier des charges qui comportait un chapitre très pointu sur la définition de la carène. En résumé : 30 nœuds grâce à une paire de diesel MTU 20V4000 M93 (2 x 5230 ch) mais surtout une courbe de rendement efficace entre 12 nds et la vitesse maxi. Pour y parvenir Couach a travaillé étroitement avec l'un des bassins de carène les plus réputés en Europe, Marin (Wageningen - Hollande). Le maître d'œuvre demeure l'architecte "maison" Exequiel Cano Lanza qui, avec l'équipe du chantier, s'est concentrée sur les formes de la partie arrière immergée de la coque, un compromis entre la portance et les





**JEAN PIERRE FANTINI :
CONVAINCRE PLUTÔT QUE VAINCRE**

Le designer intérieur n'est pas un exécutant chargé d'obéir au doigt et à l'œil, soumis au bon vouloir d'un armateur aux humeurs changeantes. C'est heureusement plus subtil que cela. Ainsi le Français Jean-Pierre Fantini, qui dirigea le bureau d'études du chantier Oceanco, a été appelé par Couach pour faire une proposition de design intérieur moderne de cette 5000 Fly. Méthodique, il maîtrise sa créativité selon une procédure rigoureuse : images de synthèse, plans d'architecture intérieurs, plans d'exécution et enfin une surveillance régulière et fréquente lors des travaux. L'objectif pour lui est de convaincre le propriétaire qui, s'il n'a pas vraiment d'idées très arrêtées, n'en demeure pas moins sensible à certaines formes ou couleurs. Lorsque Jean Pierre a présenté les images virtuelles de la première Couach à l'acheteur, aidé en cela par des logiciels très sophistiqués, il lui a aussitôt fait comprendre qu'il maîtrisait son sujet. C'est pour lui une façon de créer un climat de confiance, la clef de voûte d'un projet. Puis il lui a vanté tous les atouts d'une décoration contemporaine luxueuse, faisant du yacht une référence avec une conséquence aussi très positive : ainsi conçue, la 5000 rejoindrait facilement la flotte très convoitée des stars du charter. Enfin, dernier avantage, au cas où elle se retrouve sur le marché du brokerage, elle a plus de chances de trouver un nouvel acquéreur. Amateurs d'art ancien, l'armateur de la Couach était cependant tenté de transformer son yacht en musée flottant, une idée inconcevable pour Jean Pierre Fantini qui a fini par l'en dissuader. Sol en cuir, plafond en sycamore onduyé, cloisons laquées avec insert chromé, baignoire en marbre rose, lampe de chevet Mac Guire, robinetterie Dornbracht...etc, le raffinement moderne est donc au rendez-vous. Après ce yacht français, Jean-Pierre Fantini enchaîne directement sur la conception d'une maison de 6000 m² qui devrait voir le jour au Maroc et dont il connaît bien le propriétaire puisqu'il a déjà réalisé le design de son yacht et de son jet privé.

lignes de fuites, mais également sur la meilleure position du centre de gravité. Le savoir-faire de Couach, allié à la l'indéniable compétence de Marin, a donné naissance dans un premier temps à une maquette de 5 mètres de long qui évoluera jusqu'à approcher la version idéale. Bien évidemment un autre facteur, et non des moindres, intervient dans cette étude, à savoir le poids, un domaine que Couach maîtrise. La 5000 a donc été construite en composites (Kevlar et Carbone) et son poids léger ne devrait pas dépasser les 260 tonnes. Pour faciliter l'accès aux différentes zones techniques situées tout au fond de la coque entre la salle des machines et l'espace dédié à l'équipage (9 personnes pour un usage charter prévu), il existe une coursive d'une hauteur sous barrots de 1,80 m. Le garage contient un tender de 7 mètres de long et deux jetski. La mise à l'eau s'opère en abaissant électriquement le tableau arrière qui forme un "beach club" particulièrement vaste. L'autre point fort de cette unité est sans conteste le salon principal avec ses baies vitrées latérales qui prennent naissance au niveau du plancher, un "casse tête" technique pour notamment trouver la solution idéale afin de faire passer les gaines électriques. Mais le

résultat final devrait être à la hauteur du but recherché, à savoir un salon et une salle à manger depuis lesquels on jouit d'une vue panoramique. C'est également sur le pont principal que nous trouvons tout à l'avant une cabine VIP très spacieuse. La master est aménagée à l'arrière du pont supérieur et s'ouvre sur une terrasse offrant un salon extérieur. La Couach 5000 possède un sundeck qui est en partie protégé à l'avant par des panneaux vitrés translucides. La coque est aménagée en quatre zones : le garage, la salle des machines, les quatre cabines (2 VIP et 2 guests) et l'espace équipage avec un carré et quatre cabines double. Pour la réalisation des aménagements intérieurs, le constructeur a confié l'étude au designer français Jean-Pierre Fantini dont la réputation en matière de yacht n'est plus à faire et la réalisation à l'Allemand Metrica&Interior, un orfèvre de la menuiserie. Actuellement en chantier, la numéro 1 pourrait faire son apparition au prochain salon de Cannes, mais rien n'est moins sûr. Quant à la numéro 2, elle n'en est qu'à la phase de la coque et elle devrait voir le jour courant 2013. Pour le chantier de Gujan Mestras, cette 5000 Fly représente un enjeu plus qu'important.

La salle de bains est une belle illustration du concept moderne qui a présidé aux aménagements et à la décoration de ce yacht.



Chantier | Couach

Couach

Le grand défi



Incroyable situation. Le chantier Couach a grandi au milieu du village ostréicole pittoresque du port de Larros.

Couach relève la tête ! Après d'importants déboires financiers, le chantier de Gujan-Mestras s'apprête, l'automne prochain, à lancer son fameux yacht de 50 mètres. Cette vitrine technologique arrive à point nommé pour le spécialiste des unités de grand luxe, qui compte aussi sur la maintenance et les marchés militaires pour consolider ses résultats.

Texte Michel Luizet - Photos Marc de Tienda

A Gujan-Mestras, les bâtiments de l'un des plus vieux chantiers français forment un ensemble singulier avec leur environnement direct. Couach est implanté au cœur d'un village ostréicole en bordure du bassin d'Arcachon. Les luxueux yachts neufs touchent l'eau au milieu des cabanes hétéroclites et des plates de travail.

Nouveau défi avec un premier 50 m

Chaque lancement mérite le coup d'œil car l'opération est délicate surtout quand il s'agit d'un yacht de 37 mètres ! Le bateau est mis à l'eau à la manière d'un petit transportable. La remorque est avancée sur le plan incliné jusqu'à ce que les hélices soient immergées. On démarre ensuite les moteurs et le pilote met arrière toute pour dégager le mastodonte de 150 tonnes de son pont roulant. Un vrai spectacle d'équilibriste ! Dans quelques mois, Couach relèvera un nou-



Le yacht de 50 m devrait être livré à l'automne. L'unité est facturée 26 millions d'euros.

Eric Robert-Peillard (à droite) et un futur propriétaire d'une Couach 2300 venu suivre l'avancement des travaux. La fidélité des clients à la marque est une réalité.



veau défi avec la sortie de chantier de son premier 50 mètres. Pas question cette fois-ci de le lancer depuis le port de Larros. Une cale de mise à l'eau toute neuve de 175 m de long ainsi qu'un chenal ont été aménagés, en 2008, dans l'axe du hangar abritant le mégayacht. La construction, financée à 100 % par des fonds publics, n'a pas vraiment fait que des heureux parmi les riverains et les écologistes, mais c'était une époque où l'on ne refusait rien à Couach. Aujourd'hui, la situation a changé. La crise est passée par là. Le chantier a fait faillite en 2008 et le 50 mètres est devenu le symbole du désastre financier. Comment en est-on arrivé là ? Pour le comprendre, il faut remonter à 1996 et au rachat de l'entreprise familiale Couach par Bernard Cazeaux, un magnat de l'immobilier. En dix ans, il va faire de Couach l'un des constructeurs majeurs en Europe sur le segment des unités de 20 à 30 mètres. Le marché du yacht au milieu de

la décennie 2000 est irrésistible. Les clients affluent et les chantiers européens ont des carnets de commandes qui explosent. La période est propice à tous les excès. Au prix d'investissements colossaux, la direction de Couach suit le mouvement en élargissant sa gamme avec des modèles de 37 et 50 mètres.

Savoir diversifier l'offre

Avril 2009 sonne la fin de la récréation. Certains clients ne sont plus solvables, le cash ne rentre plus et les factures impayées s'accumulent. Banques et sous-traitants tambourinent à la porte des dirigeants. Le chantier s'est brûlé les ailes. Procédure de sauvegarde, dépôt de bilan, liquidation. La direction quitte le navire en laissant une ardoise de plusieurs dizaines de millions d'euros. Les actifs du chantier sont finalement repris en juin 2009 par Fabrice Vial, un industriel du bois installé dans la



Mi-avril 2011 : la stratification de la Couach 5000 numéro 2 est terminée. La fabrication d'un tel colosse est complexe et nécessite une main-d'œuvre très qualifiée.



L'état actuel du salon du pont principal et sa représentation en 3 D. Metrica, spécialiste hollandais de renom, a été chargé de réaliser cet aménagement clé. Notez la hauteur des baies vitrées et la finesse des montants structurels en carbone.

région. Couach prend un nouveau départ. Eric Robert-Peillard est nommé à la tête du chantier en août 2010. Ce grand costaud de 49 ans, sympathique et chaleureux, est un pur opérationnel. Ancien capitaine au long cours, il a passé douze ans comme directeur chez IMS, la filiale refit et maintenance de Couach basée à Saint-Mandrier, près de Toulon. Il orchestre désormais la nouvelle stratégie de l'entreprise en tirant les enseignements de la crise précédente. «*Ne plus mettre ses œufs dans le même panier*», pourrait être le credo actuel de la nouvelle direction. «*Il fallait impérativement* ▶

Couach peut s'appuyer sur un bureau d'études très performant, composé d'une quinzaine de personnes. Toute l'ingénierie des yachts construits par Couach, du 23 au 50 mètres, est réalisée en interne.



Chantier | Couach

► *diversifier notre offre afin d'amortir les soubresauts d'un marché du yacht en dents de scie*», explique Robert-Peillard. Pour y parvenir, Couach revient à ses fondamentaux avec une stratégie sur trois axes : le militaire, la maintenance et la gamme yacht. Mise en veilleuse depuis quelques années, la filiale bateaux professionnels Plascoa a été réactivée avec succès. Couach a remporté l'appel d'offres lancé par l'armée indienne pour la livraison dans un premier temps de 23 patrouilleurs rapides. Sur le secteur, le chantier bénéficie d'une sérieuse expérience et d'un savoir-faire qui ne demande qu'à être exploité à l'export. «80 % de la flotte militaire d'Arabie Saoudite est signée Couach», rappelle Robert-Peillard. À terme, le constructeur girondin espère réaliser un tiers de son chiffre d'affaires grâce aux contrats décrochés par Plascoa.

De véritables unités tout temps

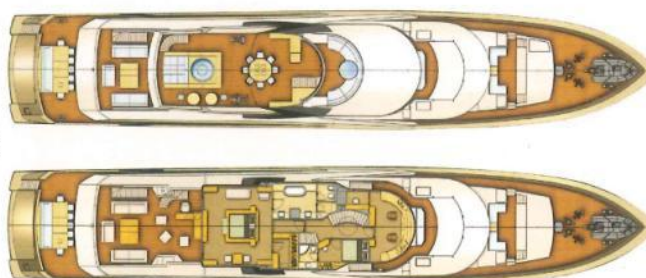
Racheté en 2005, le chantier de refit, International Marine Services à Saint-Mandrier, constitue l'autre atout sur lequel compte s'appuyer la nouvelle équipe. «Posséder un pôle maintenance et réparation est indispensable, surtout en Méditerranée qui concentre la moitié des yachts dans le monde», poursuit le président de Couach. L'État a concédé le terrain d'une ancienne base aéronavale à proximité d'IMS. Le chantier va hériter de 50 000 m² supplémentaires à partager avec une entreprise associée pour développer ses activités. «On bénéficiera dès 2012 d'une grue capable de lever des yachts de plus de 500 tonnes !» Enfin, l'activité leader du groupe reste plus que jamais la production de yachts. À la mi-avril, deux Couach 2300 (lire l'essai qui suit) étaient en phase de construction avancée. «La gamme 23/30 mètres correspond à notre marché historique», précise Robert-Peillard. C'est notre force de frappe. Sur ce secteur, Couach livre bataille aux grands chantiers anglais comme Princess ou Sunseeker. Le constructeur a des arguments à faire valoir. La réputation des carènes Couach n'est pas usurpée. «Ce sont de vraies unités tout temps qui naviguent vite et bien.» Et si les aménagements sont jugés parfois moins spacieux que les concurrentes italiennes, c'est encore pour préserver des qualités marines indiscutables. Eric Robert-



Le propriétaire a souhaité que sa suite personnelle puisse bénéficier de la rotonde panoramique à 180°. Le président de Couach, Eric Robert-Peillard, inspecte l'avancée du chantier. Notez que le plancher est partout en nid-d'abeilles, ce qui constitue un gain de poids appréciable.



La Couach 5000 sera équipée de quatre cabines invitées et d'une grande suite propriétaire. À bord, les passagers bénéficieront de deux jets ski et d'un tender placé à l'extrémité de la proue.



Peillard aime qualifier les Couach de bateaux de propriétaire. «Sur ce créneau, le client type est seul maître à bord. Il part en croisière avec un équipage réduit (un marin, guère plus). Le bateau doit être adapté à cette façon de naviguer.» Le futur propriétaire d'une Couach 2300 venu surveiller sa construction corrobore ses dires. Depuis sa présentation au salon de Cannes 2010, trois Couach 2300 ont été vendues. Un bon départ pour ce modèle dont le prédécesseur (un 22 mètres) a été produit à

40 exemplaires. Dans les bâtiments voisins, le fameux mégayacht de 50 mètres, véritable monstre technologique, a été placé sous cocon pour être peint. La livraison est prévue pour le début de l'automne après deux ans et demi de construction. Le client ukrainien a manifestement une passion pour la marque : il s'est également offert un 37 mètres ! «Dans cette catégorie (35/50 m), nous sommes dans du sur mesure intégral, déclare Robert-Peillard. Le client est différent, les fournisseurs aussi. ►

Plascoa, 40 ans d'expérience

Couach a réactivé depuis peu sa filiale dédiée aux patrouilleurs militaires, garde-côtes et autres bateaux de service. Son expérience sur ce marché s'est en quelques mois déjà soldée par un beau contrat signé avec l'Inde.

Bateaux des douanes, des affaires maritimes, pilotes... Toute l'administration française, qui est sur l'eau, navigue ou a navigué sur des Plascoa Couach. Depuis le milieu des années 70, le chantier de Gujan-Mestras a su se faire un nom dans les milieux administratifs et militaires internationaux. À l'époque, il n'y a qu'un seul grand concurrent sur ce marché ciblé : la marque Arcor, d'Arcoa, le chantier créé par Couach et revendu en 1967... Plascoa s'appuie sur une gamme complète de patrouilleurs rapides de 11 à 50 m. Neuf modèles en tout,

dont certains se déclinent en bateau pompier, pilote ou médical. C'est plus de 200 unités qui ont été délivrées depuis dans le monde. Mis en sommeil pendant cinq ans, Couach a repris la production et la chasse au contrat lors du changement de main en 2009. Début 2011, deux patrouilleurs rapides de 22 m ont été livrés au Yémen, mais c'est l'Inde qui semble aujourd'hui le marché le plus prometteur. Plascoa a signé un contrat pour plusieurs vedettes rapides de 13 m de long. À terme, c'est 80 unités qui pourraient être vendues pour sécuriser les 7000 km

du littoral indien. «Les bateaux sont en composite léger, avec des renforts en kevlar», explique Antoine Lecestre, le jeune directeur de Plascoa. Le rapport/poids puissance extrêmement avantageux mais aussi la fonctionnalité des aménagements étaient vraiment en phase avec le cahier des charges imposés par les garde-côtes indiens. Les premiers essais sur le bassin d'Arcachon ont achevé de les convaincre. L'intercepteur a franchi les 50 nœuds avec 2 x 800 ch Man. Le chantier espère tutoyer les 60 nœuds avec une motorisation plus puissante.



Les premiers intercepteurs Plascoa 1300 ont été mis à l'eau, courant avril, à Gujan-Mestras. Au cours des premiers essais, la vedette a dépassé les 50 nœuds, avec 2 x 800 ch Man.



Couach travaille également sur le marché des bateaux-pompes dédiés aux grandes zones portuaires.

Antoine Lecestre, 36 ans, est le nouveau patron de Plascoa. À terme, la filiale pourrait réaliser un tiers du chiffre d'affaires d'Arcoa.



Le Plascoa 5000 (50 m) est le plus grand bâtiment du catalogue Plascoa. Il peut être équipé de 2 x 5 220 ch pour une vitesse de pointe de 28 nœuds.



La mise à l'eau de la Couach 3700 en 2007. L'opération, délicate et spectaculaire, attire toujours un grand nombre de spectateurs.



Arion a été lancé à la fin mars 2011, à Bordeaux. Ce splendide yacht de 37 mètres est le numéro 6 de la série.



Le contremaître inspecte les plans du 50 mètres numéro 2. C'est le début d'un chantier qui se prolongera sur plus de deux ans.

Au fait...

Derniers rebondissements

L'ancien actionnaire de Couach, Didier Cazeaux, a été condamné début mai à une amende de cent mille euros par l'Autorité des marchés financiers (AMF). Le président du directoire devra, lui, payer 60 000 €. Les anciens dirigeants se voient reprocher d'avoir maquillé les comptes aux investisseurs minori-

taires à un moment où l'entreprise était déjà dans le rouge. L'AMF dénonce aussi les méthodes comptables de Couach, qui avait tendance à introduire dans le chiffre d'affaires la valeur du carnet de commandes. Rappelons que le passif de Couach suite à sa liquidation s'élève à 98 millions d'euros. Les deux ex-dirigeants ont fait appel.

► Celui-ci débarque en général avec son décorateur, son designer de renom (Ken Freivokh, qui a signé l'intérieur du 37 mètres Arion, lancé en mars dernier), et des idées bien arrêtées sur ce qu'il souhaite.

À quelques mois de sa mise à l'eau, le 50 mètres est encore un vaste chantier. Les aménagements intérieurs du pont principal ont été confiés à Metrica, une société hollandaise qui travaille avec les plus grands chantiers de yachts au monde. Cela constitue un gage de qualité nécessaire pour asseoir la légitimité de ce premier super-yacht signé Couach. Car le chantier de Gujan-Mestras compte bien sur le buzz autour de son lancement pour capter de nouveaux clients. Déjà, la coque d'un deuxième 50 m est en cours de stratification, signe que le carnet de commandes se remplit à nouveau.

Des contrats prometteurs

Si Couach semble reparti du bon pied, la marque est encore convalescente. Après la secousse de 2009, la confiance des banques et celle des sous-traitants ne sont pas totalement restaurées malgré des contrats prometteurs. Les investisseurs en puissance sont donc les bienvenus ! Les 260 salariés de l'entreprise ont tous été reconduits malgré le changement d'actionnaires. Pour eux, l'optimisme est de rigueur. ■

118 DOSSIER



COUACH YACHTS UN 50 MÈTRES INNOVANT

Le principal actionnaire de Couach, Didier Couach, est un homme d'action passionné de bateaux. Avant la crise, il s'était fait pour cap de haut son chantier au niveau de la garde-plaisance. L'occasion ne va pas tarder. Un plaisancier européen s'est en effet adressé au chantier de Super-Motors dans l'idée de se faire construire un 47 mètres. Enquêter Carlo Latta, l'architecte naval milanais, la possibilité d'offrir pour une unité un peu plus grande, 50 mètres, plus appropriée à ses projets de navigation. Couach et ses collaborateurs sont en Italie. La vitesse maximale souhaitée est de 30 nœuds et cela grâce à deux MTU 20V 4000M80 de 5 240 ch chacune. Ligne d'arbre classique, sauterie au pod ? La question ne se pose pas longtemps. D'après les instructions Couach, la torpille doit traduire cette encre en celle qui garantit le confort le plus large au niveau de rendement optimal. L'architecte Carlo Latta salue alors une étude approfondie qui débouche sur un montage topologique des lignes d'arbre, selon Couach un système inédit, en vue d'une efficacité maximale. Au niveau de la dérive d'un modèle de 45 mètres construit pour les Douanes françaises, chaque hélice travaille dans un sillage bien défini, sur l'avant qui se relève automatiquement l'arbre afin d'augmenter le flux d'eau vers les pales. Pour éviter que ce 50 mètres creuse la mer dans la phase de démarrage, l'architecte adapte l'angle de V sur l'avant. Il a choisi des stabilisateurs Quantum Magill qui ont la forme de tube et qui, au-delà de 16 nœuds, se rétractent pour ne pas heurter le bateau. Avec ses réservoirs de carburant totalisant 35 000 litres, le yacht bénéficie d'une autonomie de 4 000 milles à 12 nœuds. Ce trois ponts avec fly présente une innovation qui excite déjà notre curiosité : le soute-salon du pont principal offre une vue exceptionnelle grâce à deux vitres latérales partant du plancher pour arriver au plafond, une première pour Couach et une

originalité dans le monde de la grande plaisance. Les visiteurs se retrouvent au centre de l'espace. Au même niveau se trouvent la salle à manger, la cuisine "professionnelle" indépendante et une cabine VIP qui occupe toute la largeur du bateau comme celle du propriétaire qui réside, cependant, est aménagée au pont supérieur. Ce dernier comprend également la rampe avant, le pont, la cabine de capitaine. La terrasse arrière de la passerelle est assez spacieuse pour accueillir une "docking zone". C'est d'ailleurs le seul endroit pour y aménager une aire de pose d'hélicoptère. Le salon extérieur du fly, avec une tonnelle en demi-lune et une table, est très bien protégé du vent par une sorte de baie vitrée placée à l'avant. Un Jacuzzi, quant à lui, est "relégué" dans une zone de détente située à l'arrière du pont principal. Le Couach 50 mètres possède une poupe dite "beach area" avec une grande plate-forme et un garage au plancher en teck qui peut contenir une amorce de 7,50 m de long et deux jets ski. Sa coque renforcie à l'avant est équipée d'un pont, une cuisine, quatre cabines d'été et quatre salles de douche, mais aussi quatre cabines d'été disposant chacune d'une salle de bain et d'un dressing. Le yacht est devenu un studio. Depuis l'espace d'été, un maître peut regarder de l'avant le pont technique et la salle des machines ne passant pas un tunnel (hauteur sous l'arbre 1,70 m) situé sous le plancher principal étanche. Sur cette unité, chaque ponton court de la poupe à la proue sans un seul interrupteur, cela afin de rendre les manœuvres les plus simples possibles. C'est à la fin de l'année, cette dernière finira de son élève les eaux de l'Atlantique. En attendant, la coque numéro 7 est en fabrication. En phase de construction égèment : de 37 mètres, un 33 mètres, un 25 mètres et un 22 mètres. Sur les agendas des ordinateurs de bureau d'études apparaissent les premières 100 des heures 30 et 28 open.

DOSSIER 111



YACHTS

YACHTS

Longueur H.T. : 47 m
Largeur : 9 m
Poids lège : 230 t
Capacité carburant : 65 000 l
Capacité eau : 8 000 l
Motorisation : 2 x 3 650 ch Mtu 16V4000
Transmission : Ligne d'arbre directe
Vitesse maxi. : 26 nds
Vitesse croisière : 21 nds
Autonomie : 3 800 milles à 10 nds
Certification : MCA
Constructeur : Couach - France

COUACH 47 M

Changement de style

Ce nouveau yacht, qui sera le plus grand jamais construit par le chantier Couach, répond à un cahier des charges très particulier. En effet, il devra posséder les mêmes qualités marines que des unités de plus petites tailles tout en offrant une très grande autonomie et la faculté de pouvoir atteindre une vitesse maximale la plus proche possible des 30 nœuds. Ce travail a été confié à Exequiel Cano Lanza, architecte navale en titre du chantier. Le projet, qui répond à la commande d'un client, est basé sur une coque à semi déplacement. Elle possèdera une étrave très fine avec un tulipage important. Un V évolutif, très marqué au brion, s'aplatira progressivement vers l'arrière où deux sortes de tunnels permettront de faire un montage mécanique avec des transmissions ayant moins de 8° d'angle. Les premiers tests font apparaître une vitesse maximale de 26 nœuds avec deux Mtu 16V4000 de 3 650 ch. La construction est réalisée en composite de Kevlar, verre et mousse PVC avec des renforts en Carbone pour les carlingues, varangues et autres raidisseurs. Ce yacht présente également la particularité d'avoir un hélipad et des stations d'épuration des eaux usées. Il sera classé MCA et recevra, comme le 3300 Fly, le système de gestion des énergies et de contrôle développé par Couach. Mais le plus surprenant reste son autonomie qui affiche 3 800 milles à 10 nœuds pour un convoi transatlantique et la forme de sa superstructure qui proposera pour la première fois un pont portugais avec un pare-brise vertical. Le prix de vente totalement équipé serait aux alentours de 19,5 millions d'euros.



3700 FLY YACHT /// COUACH

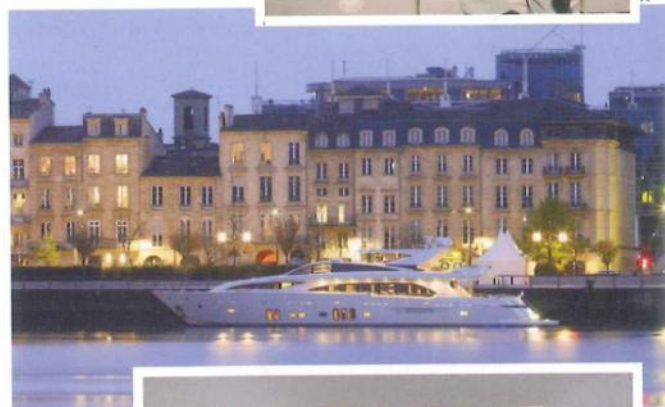
Couach et Ken Freivokh livrent Arion sur les quais de Bordeaux

Présenté sur les quais de la ville de Bordeaux pendant le week-end du 1^{er} avril dernier, Arion, le sixième modèle de la série 3700 Fly, marque indéniablement le renouveau du Chantier Naval Couach et représente la première collaboration entre le constructeur français et le designer américain Ken Freivokh qui signe ici un intérieur sobre et chic, avec du merisier, du wengé, de l'alcantara et des panneaux laqués blanc. C'est une version du 37 mètres très luxueuse avec une finition soignée et qui a bénéficié des dernières avancées technologiques comme, par exemple, la commande par iPad de la lumière et du système audio vidéo, ce dernier de chez MBL, étant particulièrement performant pour répondre aux souhaits d'un propriétaire mélomane. L'aménagement intérieur offre deux véritables cabines VIP, en plus de la master et d'une cabine invités à lits jumeaux. Doté de deux MTU de 2735 ch chacun, Arion est annoncé à 30 nœuds en vitesse maxi et est équipé de stabilisateur gyroscopique. Le prochain défi de CNC reste le 5000 Fly, le plus grand jamais construit par le chantier, dont le design intérieur a été confié au Français Jean-Pierre Fantini et prévu pour le mois de septembre 2011.

L.H.T : 37 M, LARGEUR : 7,30 M, TIRANT D'EAU : 1,85 M, DÉPLACEMENT LÈGE : 129 T, CAPACITÉ FUEL : 17 000 L, EAU DOUCE : 4 000 L, VITESSE MAXI : 30 NŒUDS, MOTORISATION : 2 x MTU 2735 CH, DESIGNER : KEN FREIVOKH, CHANTIER : CHANTIER NAVAL COUACH (GUJAN MESTRAS), WWW.COUACH.COM



XAVIER DE FOURNOUX



UN AMIRAL TRÈS AMBITIEUX

COUACH 3700

LE CHANTIER COUACH, L'UN DES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS DE YACHTS FRANÇAIS, A PROFITÉ DU SALON DE CANNES POUR NOUS PRÉSENTER SON NOUVEAU NAVIRE AMIRAL, LA 3700 FLY. CETTE UNITÉ SEMI-CUSTOM EST UNE PARFAITE SYNTHÈSE DU YACHT QUI ALLIE PLAISIR ET AFFAIRES AINSI QUE LUXE ET FONCTIONNALITÉ. SON SUCCÈS EST DÉJÀ CONFIRMÉ AVEC SIX COMMANDES FERMES ENREGISTRÉES AVANT LA MISE À L'EAU DE LA PREMIÈRE UNITÉ.

essai 177

↑
ICI : BOUVIÈRE CHARRAULT INNOVATION



La luminosité, due aux immenses baies vitrées latérales, met en valeur le contraste des essences utilisées. La blondeur des damiers de platane tressé s'harmonise parfaitement avec la touche sombre apportée par le sucupira, bois foncé d'Amérique du Sud.

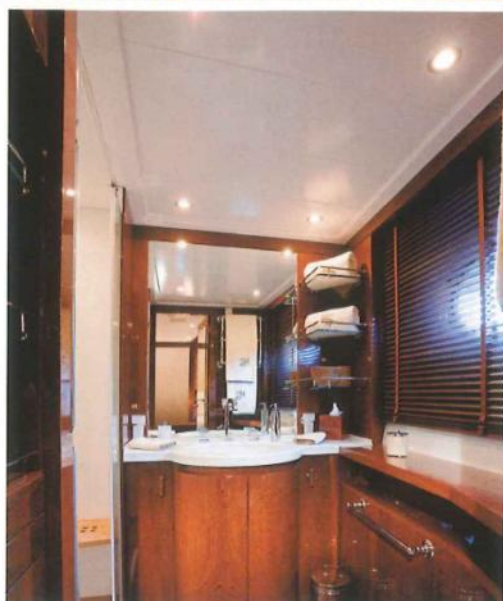


Cette entreprise renommée confirme sa nouvelle stratégie avec ce modèle qui s'intègre parfaitement dans sa gamme en coiffant la 3000 Fly, autre nouveauté 2007, et la 3300 Fly révélée en 2006. Douze mois ont suffi au chantier pour concevoir cette splendide unité destinée à la croisière rapide et lointaine. Rien ne semble pouvoir arrêter le renouveau et le dynamisme de l'entreprise qui lancera prochainement un yacht de 50 mètres. Le premier exemplaire de la 3700 Fly répond au nom de Kadimo's et arbore une élégante livrée bleu marine. Celle-ci accentue la fluidité de son profil qui est du type "RPH" (Raised Pilot House ou à timonerie sur-élevée). Les prises d'air stylisées de la coque ajoutent un côté dynamique à l'ensemble moins massif et moins haut sur l'eau que bon nombre de ses concurrents. Ses atouts sont indéniables et nombreux : un nouveau design moderne caractéristique de la marque allié à une carène aux remarquables performances ainsi qu'à une qualité et une technicité de construction éprouvées. Nous aurions aimé avoir des conditions météorologiques plus difficiles pour mieux mettre en évidence les qualités marines du bateau. Toutefois, la coque en composite/kevlar semble à toute épreuve et son comportement marin n'a jamais été mis en défaut lors de l'essai effectué par mer belle et vent faible.



Les aménagements de Kadimo's répondent à un cahier des charges très précis : celui d'un yacht destiné exclusivement au charter. Ses caractéristiques principales sont de grandes et nombreuses zones de réception avec d'abondantes assises, une multitude de rangements, une circulation aisée entre les invités et un équipage conséquent composé de sept à huit personnes. Un grand garage avec annexe et jouets divers ainsi que de nombreuses innovations destinées à satisfaire les croisiéristes les plus exigeants. La gestion domotique des éclairages, stores et autres vidéos ainsi que le système audio centralisé autorisant des ambiances musicales différentes selon les zones du bateau raviront les amateurs de modernité. Le talent du célèbre cabinet d'architecture d'intérieur Alberto Pinto s'est exprimé à bord de Kadimo's. Habituee à réaliser le décor de somptueuses résidences, son équipe se spécialise dans la décoration de lieux atypiques tels les jets et les yachts privés. Le résultat se traduit par une décoration de grande classe qui exhale des parfums de "Nouvelle-Angleterre". Chromes, bois précieux et matières nobles se côtoient dans une ambiance club qui nous rappelle celle des sports hippiques. L'alternance des tons clairs et foncés résulte du mariage du sucupira, bois sombre d'Amérique du Sud, et du platane tressé. Le raffinement se retrouve dans de nombreux détails. Il suffit d'admirer les intérieurs de



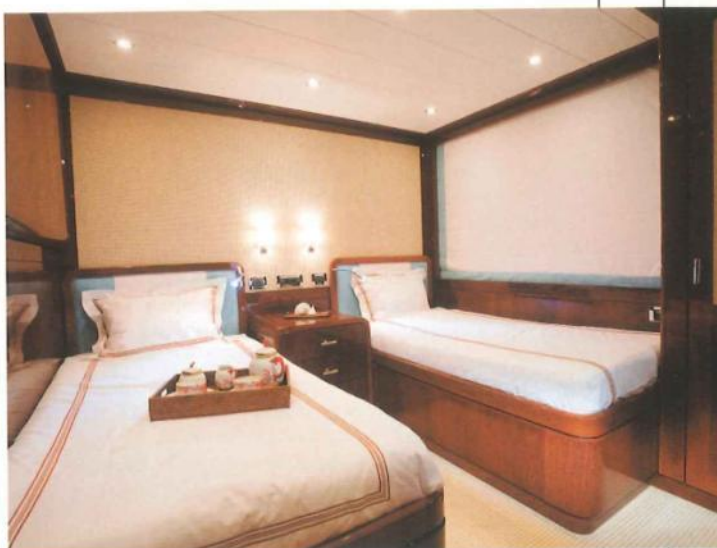


La cabine de l'armateur, au même titre que le salon, bénéficie d'une très grande clarté avec ses vitres frontales et latérales. Le raffinement ultime se retrouve dans le système d'attache en cuir des rideaux.

placards en laque rouge, les finitions apportées aux rideaux et aux fauteuils par ajout de pièces de cuir ou d'éléments chromés ainsi que le dessin sophistiqué des poignées de portes. Le recours aux matières douces comme le lin et le coton renforce cette ambiance feutrée.

Dès l'embarquement, nous remarquons le garage qui abrite un semi-rigide de belle dimension et un jet ski. La plate-forme arrière attire l'attention de par les nombreuses découpes observées à sa surface. La mise à l'eau de l'annexe est grandement facilitée et nécessite une seule personne, la plate-forme ne s'abaissant pas dans sa totalité. L'accès au tender de chaque côté est ainsi possible. Il s'agit d'un système hydraulique avec un chariot automoteur qui s'incline de 30 degrés une fois sorti du garage. Deux escaliers symétriques nous conduisent sur le pont arrière qui est équipé d'un grand bain de soleil et d'une salle à manger extérieure capable de recevoir une dizaine d'invités. L'accastillage bien positionné est de belle qualité et bien dimensionné. Les passavants sont larges et nous remarquons la surélévation de la rambarde vernie

Les invités pourront choisir entre les quatre cabines équipées de grands lits ou de lits jumeaux. Les rideaux, une fois descendus, accentuent l'intimité qui émane de cette décoration de bon goût.



par une main courante en inox qui assure une sécurité supplémentaire afin de satisfaire aux règles imposées par la législation.

La très belle porte légèrement arrondie donne accès à un salon baigné de lumière. Cette luminosité est due aux imposantes surfaces vitrées latérales. Nous observons les deux salons dans ce même espace et dès le premier regard nous nous étonnons de l'absence de la traditionnelle salle à manger intérieure. Sophie Dupuy, en charge de la communication chez Couach, nous rassure en nous précisant qu'elle n'existe pas véritablement. Toutefois, l'une des deux zones du salon composée d'un canapé moelleux et de profonds fauteuils se transforme en une salle à manger après une petite manipulation de la table. Sur l'avant du salon, une coursive sur bâbord permet d'accéder au lobby et à la cuisine. Tous les équipements de dernier cri sont présents au même titre que l'indispensable cave à vins. Un effort particulier a été fait au niveau du stockage du froid avec 1 mètre cube de froid positif et un autre mètre cube de froid négatif afin de stocker l'avitaillement nécessaire à de longues croisières. Un escalier intérieur mène à la timonerie très fonctionnelle et truffée de toute l'électronique moderne ainsi qu'à la cabine indépendante du capitaine. Au niveau du pont inférieur, nous retrouvons trois cabines dédiées à l'équipage qui sont traitées avec le même goût et la même qualité de matériaux que l'ensemble du yacht. La par-

tie avant du pont principal est occupée par la suite de l'armateur composée d'une grande cabine très lumineuse, d'un bureau, d'un dressing et de sa salle de bains privative. On y accède par un couloir qui, par son cheminement, interdit toute vision du salon, garantissant ainsi une plus grande intimité aux occupants. Les invités retrouveront la même ambiance cossue et décontractée dans les quatre cabines agrémentées de salles d'eau aux dimensions généreuses qui les attendent au pont inférieur. L'escalier qui les dessert est une véritable pièce d'ébénisterie. Mille heures de travail ont été nécessaires à sa réalisation. Nous devons souligner la remarquable qualité des boiseries qui sont réalisées en interne. C'est un point fort de la maison Couach qui parallèlement vient de racheter une menuiserie en Dordogne.

Un double accès, de la timonerie ou du pont arrière, nous permet de rejoindre le flying bridge dont l'agencement est entièrement tourné vers le soleil. Une grande banquette en forme de U ceinturant tout l'arrière du pont supérieur avec ses deux tables fait office de salle à manger extérieure. De confortables fauteuils en bois massif vous invitent au farniente avant de plonger dans l'incontournable Jacuzzi. Kadimo's étant dépourvu de taud de soleil, vous en ressortirez pour vous prélasser et bronzer sur le matelas bain de soleil de format XXL dont la superficie s'apparente à celle d'un trampoline géant. Derrière le pare-brise pren-

Le mobilier du salon de pont arrière nous rappelle celui des luxueuses résidences terrestres. Une dizaine de convives peuvent aisément prendre place autour de la table.

nent place une banquette de navigation et deux postes de conduite dont l'instrumentation a été volontairement réduite à sa plus simple expression selon le souhait de l'armateur. Si les passagers préfèrent l'air du large, ils ont également à leur disposition une banquette et un matelas de relaxation, situés à la proue du bateau.

Non seulement Kadimo's est un beau yacht, mais c'est également un bon bateau. Exequiel Cano Lanza, architecte naval responsable du département avant-projet du chantier, répond à nos questions avec une ferveur enthousiaste. Les qualités marines de la carène se comprennent mieux lorsqu'il nous explique que la carène de base est celle de la 32 mètres de la gendarmerie maritime. Certes, elle a subi de très nombreuses modifications, mais on ne peut renier un tel pedigree. Une attention toute particulière a été portée sur l'insonorisation avec l'emploi de neuf cents kilos de matières isolantes. Quant au traitement des eaux usées, son installation prouve l'attachement de l'entreprise au respect de l'environnement. Depuis quelques années, le chantier Couach s'est orienté vers la production d'unités pourvues d'une grande autonomie. Kadimo's n'échappe pas à cette règle avec une autonomie de 2 000 milles à la vitesse modérée de 12 nœuds, ses réservoirs structurels ayant une capacité de 22 000 litres. Quant à sa vitesse de croisière normale, elle avoisine les 25 nœuds. Pour obtenir de telles performances, la 3700 Fly est dotée de deux moteurs Mtu de 2 735 chevaux chacun qui lui autorisent une vitesse maximale frisant les 30 nœuds. Ce nouveau Couach pourvu de qualités marines réelles avec ses intérieurs customisés ne peut que rencontrer un franc succès auprès d'acquéreurs potentiels et confirmer la position du chantier français parmi les grands du yachting mondial. ■



Longueur H.T. : 36,80 m

Largeur : 7,30 m

Tirant d'eau : 1,85 m

Poids à mi-charge : 100 t.

Capacité carburant : 22 000 l

Capacité eau : 3 000 l

Motorisation : 2 x 2 735 ch Mtu

Transmissions : ligne d'arbre

Vitesse maxi. : 30 nds

Vitesse croisière : 25 nds

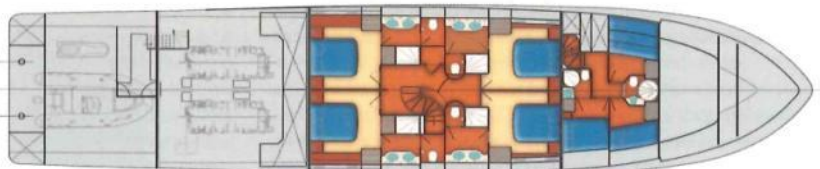
Autonomie : 2 000 milles à 12 nds

Architecte : Exequiel Cano Lanza

et bureau d'études chantier

Décorateur : Alberto Pinto

Constructeur : Couach Yachts - France



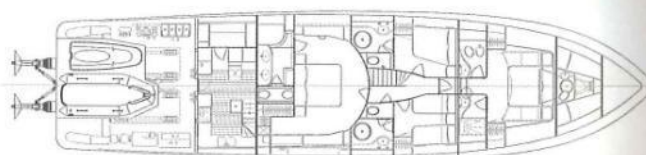
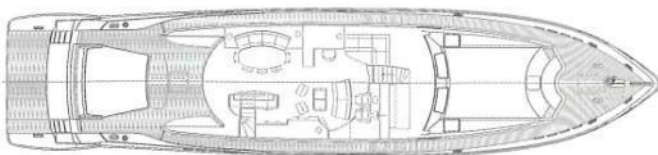
2800 OPEN YACHT /// COUACH

Comparatif

Août-Septembre 2009

DES QUALITÉS MARINES INDISCUTABLES COUACH 2800

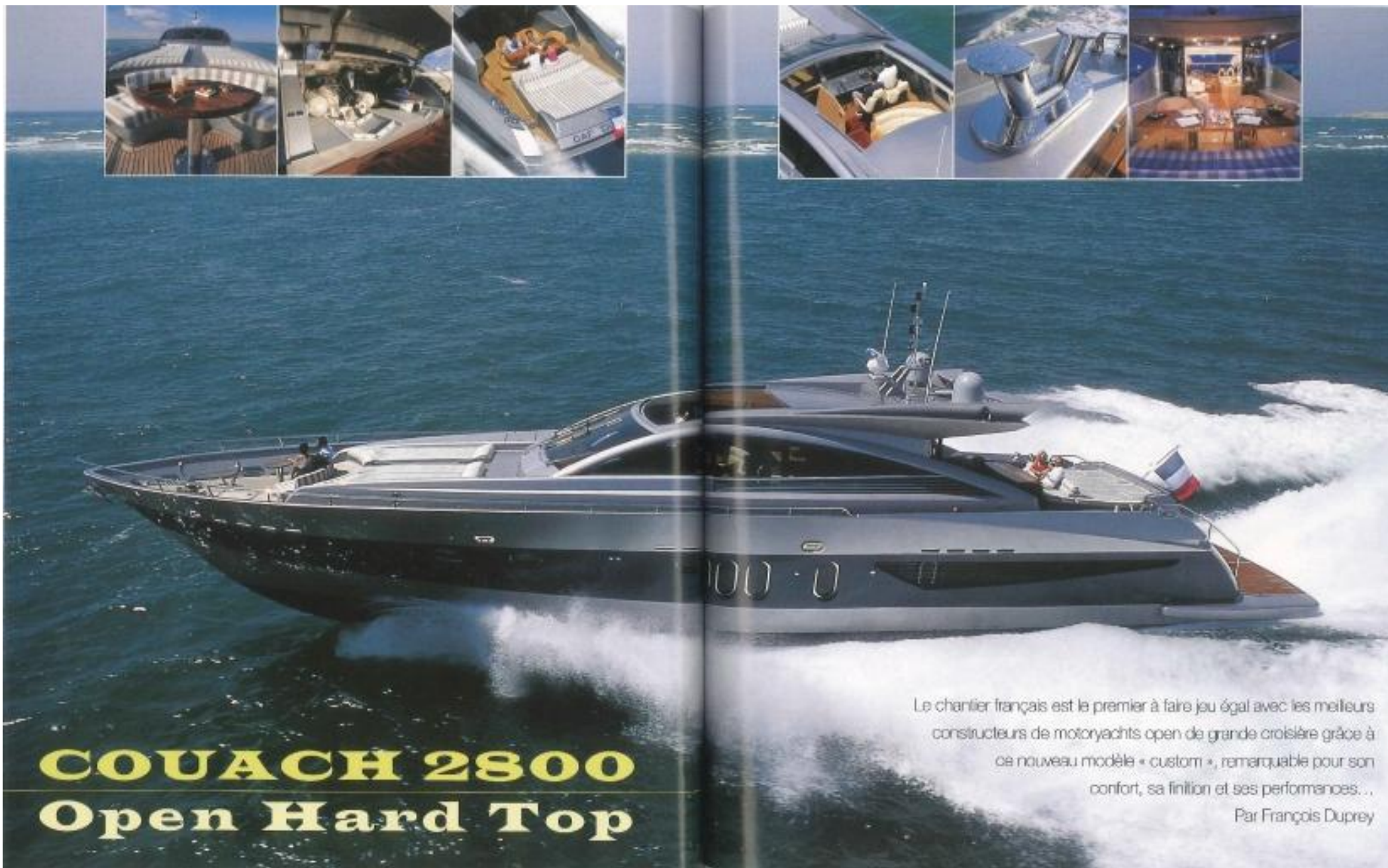
VITESSE : 40 NDS - LONGUEUR : 28,66 M - MOTORISATION : 2 X 2 000 CH MTU - TRANSMISSION STANDARD : ARNESON DRIVE - ANNÉE : 2005



En 2005, le chantier français se met enfin au goût du jour et s'avance sur le terrain très convoité des yachts sportifs très profilés, domaine dans lequel Pershing et Overmarine sont considérés comme les pionniers. Avec, en tête de ce projet, l'inventif Exequiel Cano Lanzo, Couach démontre un indéniable savoir-faire et parvient à créer une unité différente dont la personnalité s'exprime déjà dans sa silhouette très élancée. Sa carène, qui hérite de la grande expérience du chantier, fournisseur de la Marine Nationale et des Douanes, s'autorise une vitesse de 35 nœuds dans les vagues plus que formées des passes d'Arcahon. Elle retombe en douceur et continue sa route sans être prise en défaut. Les qualités marines de la 2800 contribueront à sa réussite. Côté performances, grâce à deux MTU 16V2000 de 2 000 ch chacun accouplés à

une transmission Arneson Drive 15, elle offre une vitesse de pointe valorisante de 40 nœuds. Le confort de navigation est renforcé par un silence impressionnant dû à une isolation phonique sophistiquée. On ne note aucune vibration. Construite en composite et en nid d'abeilles, cette 2800 avoue un poids plus que respectable de 58 tonnes. Ses superstructures très avancées abritent un formidable espace bien agencé qui rassemble un salon, une salle à manger, un bar, une timonerie et un coin bureau pour le capitaine. Le travail d'ébénisterie effectué par les ouvriers du chantier symbolise parfaitement la quête de la perfection. Bien présent, le luxe Couach demeure discret. On le constate en visitant la cabine armateurs, placée au centre de la coque, ou la cabine VIP se situant tout à l'avant, contre le quartier équipage.

YACHTS



COUACH 2800 **Open Hard Top**

Le chantier français est le premier à faire jeu égal avec les meilleurs constructeurs de motoryachts open de grande croisière grâce à ce nouveau modèle « custom », remarquable pour son confort, sa finition et ses performances...

Par François Duprey



L'événement dans le monde des open est sans aucun doute le lancement du Couach 2800 Hard Top sur le bassin d'Arcachon, le 29 mars dernier. En effet, dès sa première apparition, ce superbe motoryacht a retenu toute l'attention des spécialistes, car, objectivement, le chantier Couach a réussi son pari de construire un bateau de ce type répondant aux souhaits des propriétaires les plus exigeants.

Manifestement, il est très bien né et sa mise au point n'aura seulement duré que quelques jours, à la plus grande satisfaction du capitaine essayeur du chantier, Jean-Yves Corvisier : « On a sauté successivement sur trois grosses vagues de 3,50 m à une vitesse de 35 nœuds et j'ai réussi à sortir totalement la coque de l'eau. A l'intérieur, seul le combiné du fax s'est décroché... C'est un excellent bateau. A tous les régimes, il est agréable et son autonomie de 600 milles à 30 nœuds est vraiment exceptionnelle... » Le propriétaire, qui venait de prendre livraison de son bateau, ne dissimulait pas sa satisfaction et

devait prendre seul son commandement peu après, pour une première croisière en famille. Ce spectaculaire essai qui s'est déroulé au large de la célèbre dune du Pilat restera sans doute dans les annales de chez Couach où l'on ne plaisante pas avec les qualités marines des carènes qui ont fait la réputation du chantier de Guyan-Mestras. « C'est vrai, souligne l'architecte naval Exequiel Cano Lanza, responsable des avants projets chez Couach, nos bateaux sont avant tout faits pour naviguer en haute mer et celui-ci a bénéficié de l'expérience acquise avec la vedette de 28 m des douanes. Nous avons adapté ce type de carène à la propulsion Ameson Drive (hélices de surface) en conservant une finesse identique des entrées d'eau en V profond (55°) et un deadrise de 13°, mais avec des redans plus larges et sans la quille. Avec le cabinet d'ingénierie Rivoire à Cannes, nous avons calculé une raideur de structure capable de supporter un enfoncement à pleine vitesse. Le bateau peut subir cette contrainte et il ne dépasse pas le seuil fixé d'un déplacement de

60 t maximum. Etant sous pavillon français, il répond donc à des normes très strictes de sécurité (division 222) ».

Le projet de ce 28 m open avec hard top a été esquissé au salon de Cannes en 2003 et les études ont débuté en janvier 2004 avec l'architecte et designer Frank Reynaud. Il aura donc fallu à peine 9 mois au chantier pour le construire selon une technique de construction très éprouvée avec une stratification entièrement ébullée à la main, en monolithique à haute résistance et composite de kevlar pour la coque et en fibre de verre, résine et balsa ou mousse pvc pour le pont et les cloisons structurelles.

Le premier contact avec le Couach 2800 Open est assez enthousiasmant car, après avoir apprécié l'équilibre général de ses lignes très fluides avec un profil de rouf presque parfait, on est vraiment étonné par le confort ergonomique du plan de pont et la spectaculaire embellie dans le salon lorsque les deux panneaux du hard top sont très largement ouverts (4 m x 3,50 m). Le temps étant splendide sur le

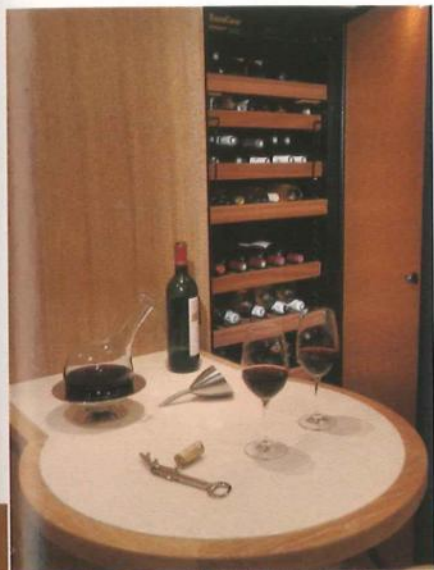
bassin d'Arcachon le jour de notre essai, le bateau se présentait donc dans sa configuration de véritable motoryacht open. Absolument pas bruyante, la mise en route des deux moteurs MTU de 2 000 ch avec leurs échappements à injection d'eau sous la flottaison à l'arrière n'attire pas l'attention au milieu d'une marina. Seul le ronronnement des deux propulseurs hydrauliques de 40 ch se fait entendre à l'appareillage pour se dégager du quai le long duquel le bateau est amarré. Au régime minimum des moteurs (600 t), la coque glisse à 9,4 nœuds sans aucune vibration et le brassage des deux

hélices de surface ne se fait absolument pas ressentir. Flaps à zéro et l'inclinaison des hélices à 3° vers le bas, la coque déjauge à 17 nœuds (1 500 t) en douceur et accélère franchement avec une superbe gerbe dans le sillage pour atteindre les 31 nœuds à 2 000 t. Les hélices ont alors un angle de poussée horizontale et la coque est vraiment étonnante de facilité. Avec le hard top ouvert, on profite de pouvoir naviguer en plein air sans avoir le vent du déplacement et une fois fermé, depuis le confortable poste de pilotage, bien calé dans l'un des deux fauteuils réglables électriquement, on apprécie le faible niveau sonore qui varie entre 60 et 70 décibels. On peut discuter sans hausser le ton tandis que le GPS affiche 40,6 nœuds à 2 200 t. Le bateau navigue avec aisance sans lever l'étrave et à la barre, on a une vision presque parfaite sur 360°. La rigidité de la structure est confirmée par l'absence totale de vibration, notamment au niveau du rouf. A plein régime (2 300 t), cette coque qui déplace 58 t navigue à plus de 42 nœuds sans que l'on soit contraint d'être particulièrement vigilant. Très évolutif, avec une excellente stabilité de route, le bateau vire à pleine vitesse sur une fois et demie sa longueur en gitan légèrement. Il est très tolérant à l'égard d'un pilote peu expérimenté et offre donc une grande marge de sécurité en toutes circonstances. Et, pour le choix d'une navigation plus paisible, ce rapide open de grande

Dans la cuisine située à l'arrière au pont inférieur, une cave à vin. Sur tribord, la partie salle à manger (ci-dessous) et en enfilade, le salon de 43 m² (page de gauche) avec une vue panoramique sur la mer. Une décoration raffinée sur fond de chêne cérusé blanc, de parquet verni et de sellerie en cuir écru.

croisière est capable aussi de naviguer tranquillement à une allure à laquelle il est très équilibré, notamment entre 20 et 22 nœuds... Très sûr et facile à manœuvrer comme à piloter, il est sans doute l'un des mieux réussis sur le plan marin comme sur celui de la technologie appliquée qui permet à son propriétaire de naviguer sans l'aide d'un marin professionnel...

Le plan d'aménagement dessiné par Frank Reynaud, avec la collaboration de Marie Couach, décoratrice attitrée du chantier, est bien sûr conçu selon les directives du propriétaire qui avait notamment l'expérience de son motoryacht précédent, le Couach 30 m Cartouche. Baptisé du même nom, l'open 28 m offre au regard une très élégante décoration avec un mobilier intégré en chêne cérusé blanc, des canapés en cuir écru et des stores en soie brodée. On découvre ce décor sur fond de parquet verni en pénétrant dans le grand salon par la large baie vitrée semi-circulaire à deux battants coulissants. En enfilade sur une surface de 43





m², avec une vue panoramique sur la mer, on est surpris par l'importance du volume de ce salon dessiné en deux espaces distincts. Le premier, de 18 m², est le salon proprement dit avec, sur bâbord, son canapé quatre places légèrement incurvé en position longitudinale, sa table basse aux bords latéraux à peine arrondis qui cachent à chaque extrémité deux poufs et ses deux profonds fauteuils en vis à vis. La sellerie en cuir écru est fait main au sein du chantier comme le mobilier et l'ensemble de la décoration intérieure. Sur tribord, un meuble en position longitudinale abrite l'écran plasma, un monte-charge avec la cuisine située en dessous et sert de comptoir au bar situé derrière ainsi

La « guest cabin » à l'avant (ci-dessus) offre de belles proportions et un large espace pour évoluer autour du grand lit pullman. Les quatre cabinets de toilette du bord sont dans le même style que celui (ci-contre) de l'immense cabine du propriétaire (page de gauche en haut). L'une des deux petites cabines situées de chaque bord (page de gauche en bas) est aménagée avec deux lits jumeaux.

que de séparation avec l'escalier d'accès au pont inférieur. Le second espace de 25 m² est aménagé en salle à manger avec, sur tribord, une très jolie table ronde, une profonde banquette en cuir semi-circulaire à cinq places et trois chaises droites en cuir. Sur bâbord, un meuble-buffet s'intègre dans un demi-cercle en harmonie avec le dessin géométrique de cet espace. Le poste de pilotage sur tribord est bien proportionné, mais la console abritant les deux écrans LCD et autres cadrans de contrôle est trop volumineuse. En revanche, le bureau/table à carte sur bâbord s'intègre parfaitement dans le décor. L'accès direct aux cabines par un large escalier de 9 marches entre le bureau et le poste de pilotage est facile à emprunter. Il débouche sur une coursive centrale qui dessert les quatre cabines où le mariage est vraiment réussi entre les panneaux en cuir rouge « terra cotta » soulignés de liserés horizontaux en inox poli et le mobilier en chêne cèrusé. A l'avant, la principale « guest cabin » de 22,5 m² est très agréable à vivre de par ses proportions avec un large espace au pied du grand lit et son cabinet de toilette avec une grande cabine de douche sur tribord et son wc séparé avec lavabo et bidet sur bâbord. Les



deux penderies de chaque bord sont larges et profondes.

Les deux cabines latérales de 11 m² chacune sont également bien proportionnées dans leur conception avec deux lits jumeaux dans celle de tribord et un grand lit dans celle de bâbord. Chacune possède une profonde et large penderie et un cabinet de toilette presque identique dont la particularité est d'avoir une cabine de douche circulaire en verre et un wc indépendant.

Quant à la cabine du propriétaire d'une surface de 27 m², elle occupe toute la largeur du bateau dans la partie centrale de la coque. Dans une disposition désormais classique de son



ameublement, elle ne dispose pas d'un petit canapé latéral mais d'un bureau/coiffeuse sur bâbord et d'un meuble de rangement sur tribord. Les quatre immenses hublots latéraux (80 cm x 40 cm) dont deux ouvrants de chaque bord offrent une vue surprenante sur la mer, notamment en navigation. L'espace dressing sur tribord est bien conçu, tout comme le cabinet de toilette situé derrière le grand lit et accessible par une porte à bâbord. Il est assez spacieux avec deux lavabos, une grande cabine de douche et un wc avec bidet séparé par une porte. Comme dans le salon, le niveau de finition dans les cabines est vraiment remarquable jusque dans

les moindres détails avec ce souci que chaque élément rapporté soit parfaitement intégré dans le décor. Car à bord de Cartouche, aucune partie du mobilier n'est rapportée et, dans son ensemble, il s'intègre parfaitement aux formes de la coque. Difficile donc de trouver un quelconque défaut, si ce n'est ici où là un ou deux angles vifs, à ces aménagements qui témoignent du savoir-faire de l'ensemble des corps de métiers que regroupe le chantier Couach.

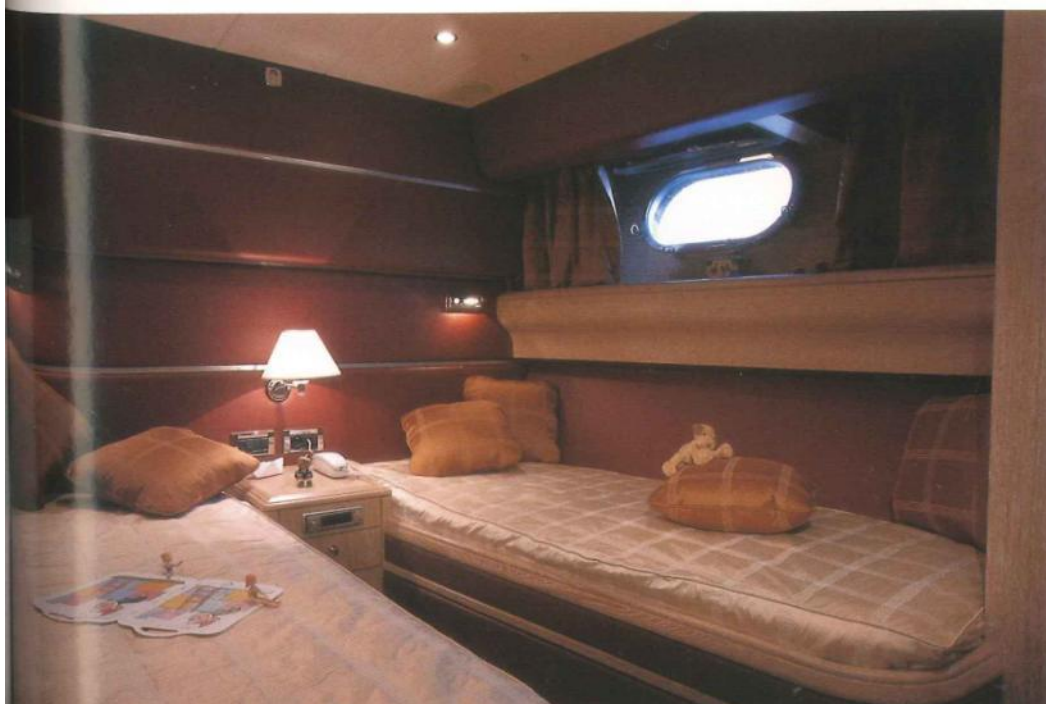
La cuisine de 15,7 m², située à l'arrière devant le compartiment des moteurs, occupe presque toute la largeur du bateau avec, à bâbord, un local qui sert d'atelier. Traitée avec le même soin

que l'ensemble des aménagements, cette cuisine tout en chêne cerné blanc est équipée pour un cuisinier professionnel avec une panoplie complète de chez Miele, une importante cave à vin et une petite table pour permettre à deux membres d'équipage logés à l'avant de se restaurer. Elle est donc reliée par un monte-charge dans le salon et elle dispose d'un important plan de travail en U de chaque côté des deux évier. Depuis la cuisine, on accède directement au compartiment qui abrite les deux moteurs MTU 16 V 2000 et notamment les deux groupes électrogènes, la climatisation, le dessalinisateur et la centrale hydraulique (voir fiche technique). Le volume important de ce compartiment permettra d'y installer dans une prochaine version de l'open 28 m les deux nouveaux moteurs

MTU common rail 16 V de 2 400 ch qui devraient permettre d'atteindre plus de 50 nœuds en vitesse de pointe...

Après avoir découvert l'immense garage totalement indépendant depuis la plate-forme arrière (4,50 m x 3,50 m) inclinable pour la mise à l'eau d'un semi-rigide de 4,20 m et un jet-ski trois places, la balade sur le pont en teck révèle la qualité de son ergonomie, à commencer par le classique aménagement de la patrie arrière qui comprend un grand bain de soleil (3 m x 2,50 m) à la tête duquel on s'assied au bord d'une table face à la très esthétique baie vitrée coulissante en demi-cercle


du salon avec, entre les deux, une partie extérieure protégée par le prolongement du toit du rouf. Suffisamment spacieuse (3 m x 2,50 m), elle prolonge le salon avec, de chaque bord, deux meubles design bien intégrés qui abritent un évier et un barbecue/grill d'un côté et un poste de pilotage pour manœuvrer depuis l'arrière de l'autre. Cet espace est très convivial et on peut y séjourner en navigation comme au mouillage. Les deux passages latéraux pour aller sur l'arrière sont larges et faciles à emprunter, ainsi que les deux descentes vers la plate-forme arrière mais celle de bâbord se relevant avec le panneau



du garage, quand celui-ci est ouvert, on ne peut passer que par celle de tribord. On circule très facilement de l'arrière à l'avant par de larges passavants protégés par un pavois de 70 cm en moyenne à hauteur de la taille avec une main courante rapportée. On est donc en sécurité, même en navigation, pour aller sur l'avant du rouf où est aménagé un véritable salon de pont extérieur. Celui-ci est particulièrement bien dessiné avec, derrière l'étrave, sa banquette en quart de cercle, une petite table basse et deux larges passages latéraux pour accéder sans effort à l'immense bain de soleil de près de 10 m². Cet aménagement est sans doute dans la tendance actuelle l'un des mieux réussis...

COUACH EN PLEINE CROISSANCE

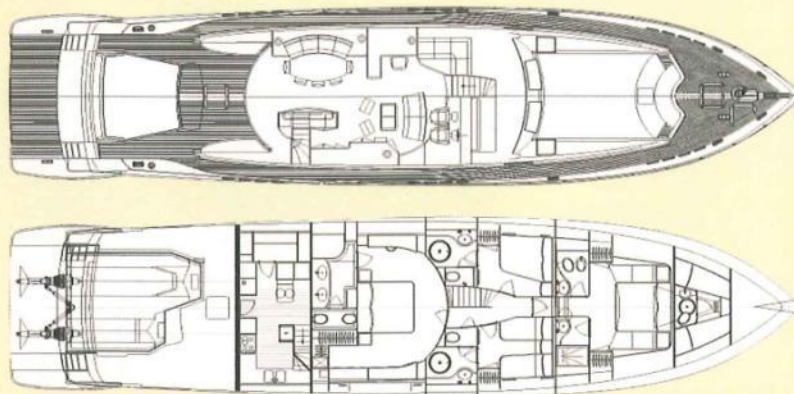
Sur le port de Carros, au bord du bassin d'Arcahon, entouré par des dizaines d'exploitations ostréicoles, le chantier Couach qui possède son bassin à flot avec sa rampe de mise à l'eau s'étend sur 60 000 m² dont 22 000 m² couverts répartis en 13 bâtiments, le plus long mesurant 70 m. Dans ces installations modernes conçues pour y construire en matériaux composites (glass reinforced polyester) des motoryachts jusqu'à plus de 40 m, travaillent 350 personnes dirigées par un ingénieur des Arts et Métiers, Jérôme Cao, président du directoire : « En moins de 10 ans depuis sa reprise par le groupe de Didier Cazeaux, le chantier a triplé son chiffre d'affaires et son effectif est passé de 100 à 350 personnes. Après avoir refait plus de 10 000 m² de nos installations couvertes en 2001, nous avons décidé cette année de marquer l'évolution du chantier qui ne s'appelle plus Guy Couach, mais simplement Couach, parce que nous construisons des bateaux plus grands, plus luxueux et cela symbolise un changement et une modernisation. Le 2800 Open Hard Top est le premier motoryacht qui entre dans cette nouvelle orientation. Notre chantier est totalement intégré depuis la conception avec le bureau d'études et de design, la fabrication des coques, ponts, toutes les pièces stratifiées et l'ensemble des aménagements, la chaudronnerie, la mécanique et l'atelier de couture, tapisserie et décoration... Nous construisons donc des motoryachts sur mesure dans un créneau de 20 à 40 m et nous sommes prêts à relever des défis techniques avec nos clients... Dans notre stratégie, nous sommes en train d'étudier le développement d'un service technique complet pour nos bateaux avec une base en Méditerranée. »

Dans une gamme comprenant notamment le 195 fly, 22 m fly, 26 m fly, 28 m fly, 2800 open, MY 30 m, MY 33 m, MY 36 m et prochainement, un motoryacht de 40 m, Couach construit une quinzaine de bateaux de plaisance par an et autant de vedettes de surveillance pour les administrations maritimes françaises et étrangères. Sa capacité de production a augmenté de +12% en 2004 et de +10% en 2005. 



COUACH 2800 OPEN HARD TOP

Longueur HT	Propulsion	Construction
28,60 m	Arneson Drive ASD 15	stratifiés monolithique/
Longueur coque	Autonomie	sandwich/ balsa/mousse pvc/
26,60 m	600 milles à 33 nœuds	verre/ kevlar/carbone
Largeur	Vitesse maxi	Aménagements et
6,50 m	44 nœuds avec 2x 2000 ch	décoration
Tirant d'eau	Climatisation	Frank Reynaud et
1,30 m	Condaria (3 compresseurs)	Marie Couach
Déplacement	Dessalinisateur	Architecture navale et
58 t	Sea Recovery 280 l/h	ingénierie
Gasoil	Groupe électrogènes	bureau d'études Couach et
8 500 l	2 x NL 26 kva	cabinet Rivoire
Eau	Navigation/communication	Chantier
1 500 l	Furuno radar, Navnet,	Couach
Eaux usées	Simrad Pilot	BP 55 rue de l'Yser 33470
1 600 l	Cuisine/office	Guian Mestras
Moteurs	Eurocave, Miele (four, micro-	Tél : 05 56 22 35 50
2 x MTU 16 V 2000 ou	onde, plaque 4 feux, lave-	Fax : 05 56 66 08 20
2 x MTU 16 V 2400	vaisselle, 2 frigos/congélateurs,	E-mail : info@couach.com
common rail	lave-linge et sèche-linge)	Internet : www.couach.com



2300 FLY YACHT /// COUACH

Essai yacht **Couach 2300**

Quelle carène!

La nouvelle Couach 2300 est l'héritière d'une lignée de yachts reconnus pour leurs qualités marines et leur habitabilité. Outre sa carène étonnante, elle est dotée d'origine d'une stabilisation active, indispensable pour profiter de tous les mouillages. Texte Renaud Jourdon - Photos Jérôme Kélagoplan et J.-F. Romero

Réactive et dynamique, la carène du Couach est époustouflante d'efficacité et de confort. La tenue de mer reste l'atout maître du chantier français par rapport à la concurrence européenne.

Essai yacht | Couach 2300

Héritière de la 22 mètres, produite à 40 unités depuis son lancement en 1995, la Couach 2300 est construite de la coque au pont en infusion de polyester et Kevlar tout comme le pont de fly-bridge et l'arche radar. La coque et le pont sont assemblés par un emboîtement à plar qui garantit une plus grande rigidité de l'ensemble. Les lignes d'eau dessinées par Exequiel Cano Lanza ont encore été améliorées par rapport à ses devancières qui étaient déjà plébiscitées pour leur tenue à la mer même dans des conditions de navigation musclées.

Une carène exceptionnelle

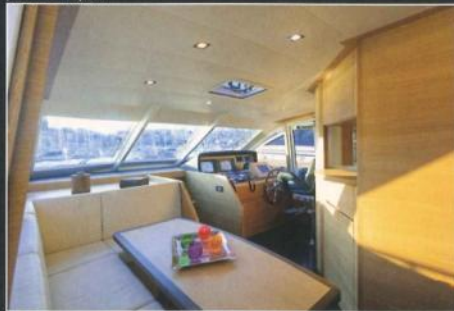
Déjà à l'époque, le chantier ne faisait pas secret de son implication dans le domaine militaire et administratif en fournissant des patrouilleurs de cette taille à de nombreuses marines du monde. Le bureau d'études de Couach a donc adapté des exigences et un cahier des charges draconien, imposés par ces différentes marines à une coque utilisable pour la plaisance. Pour autant, la nouvelle direction du chantier a voulu apporter du nouveau dans la conception de cette 2300 comme en témoignent certains aménagements jusqu'alors réservés à de plus grosses unités de la marque. Ainsi, cette 2300 se voit agrémentée d'un pont à pavois et non plus seulement dotée d'un bastingage à chandeliers et balcon. Toute la partie avant du pont a été élargie de manière à offrir plus d'espace extérieur ainsi qu'un plus important volume intérieur dans le V de l'étrave. Cette nouvelle disposition permet ainsi d'offrir une double cabine marins à l'avant, accessible depuis un capot de pont totalement indépendant. Les passavants pavoisés donnent également une impression de «gros» yacht plus à même de satisfaire une clientèle de plus en plus exigeante sur le délicat équilibre entre silhouette et fonctionnalité. De ce point de vue, elle ne peut pas être déçue car cette Couach 2300 impose autant par sa ligne que par son aspect fonctionnel et sécurisant. Dernier point, elle est équipée d'origine avec une stabilisation «zéro speed» de type Seakeeper. Le point fort des Couach est d'offrir des perfor-

+ La qualité de cette carène est bien au-dessus de la notion de plus : c'est réellement un atout maître sur un marché très concurrentiel. Mais la Couach n'est pas seulement une excellente carène très silencieuse, c'est aussi une véritable unité dédiée au voyage et à la croisière haut de gamme par la qualité de ses aménagements.

- Il lui manque peut-être un brin d'audace dans les aménagements que l'on retrouve à bord des yachts italiens. Le choix d'une cabine marin sur l'avant est aussi pénalisant pour l'espace intérieur.

Toute la décoration de la Couach 2300 a été repensée et profite pleinement de l'augmentation de volume intérieur par rapport à l'ancienne 22 mètres.

La salle à manger est idéalement placée entre la cuisine, le salon et la timonerie principale. Notez qu'elle se trouve également proche de l'escalier intérieur d'accès au fly et de la porte de coupée.



Grâce à ce passe-plat, la cuisine peut être totalement fermée ou au contraire ouverte sur la salle à manger et la timonerie.



mances importantes avec une motorisation très raisonnable. Sur cette 2300, on retrouve deux petits Man de seulement 1 360 ch chacun. Montés en ligne d'arbre directe avec seulement 10° de pente dans deux tunnels de propulsion, ils permettent d'atteindre un peu plus de 30 nœuds avec tous les pleins faits et neuf personnes à bord lors de notre essai en baie de Cannes par mer formée. Que dire de cette carène si ce n'est qu'elle est certainement celle, dans cette taille d'unités, que j'ai eu le plus de plaisir à sentir sous mes pieds en vingt-cinq ans.

Un comportement tout en douceur

Lors de notre essai, les deux stabilisateurs Seakeeper étaient malheureusement impossibles à démarquer. Magie de la technique... C'est donc sans aucun artifice que nous avons attaqué cette mer pour le moins désagréable avec un fort vent très froid, inhabituel pour cette fin d'été en Méditerranée. Nous avons pu pousser la Couach 2300 dans ses derniers

Au fait...

L'Argentin Exequiel Cano Lanza est, depuis plusieurs années, l'architecte attitré de Couach Yachts. Revue de détails express du 2300 en 5 points.

Cahier des charges
Nous sommes partis de la même coque que celle de la 22 m. Cette vedette a une grande part dans le succès de la marque depuis le milieu des années 90. 40 unités ont été vendues ! L'idée de départ était de gagner du poids par rapport à l'ancienne version afin de multiplier les équipements et augmenter le niveau de finition pour se rapprocher de celui de la gamme de nos grands yachts (33 et 37 m notamment).

Technologie
La coque est maintenant réalisée intégralement en infusion. Cette technique de fabrication imprégnation des tissus pré-posés par injection sous vide de la résine, n'induit engendrer un gain de poids important. Elle permet aussi de «sculpter» la coque plus en détail en y introduisant par exemple

des inserts qui vont améliorer la finition de la pose des vitrages.

Esthétique
La plus importante modification concerne le pavois qui ceinture le pont. Il a été rehaussé de façon à pouvoir installer une lisse en teck continue, qui anoblit la silhouette. De même, nous avons retravaillé le rouf au niveau du pare-brise pour dynamiser la ligne. Le coupe-vent du fly en plexi a été remplacé par un vitrage enveloppant équivalent à celui du 3500 ou du 3700.

Équipement
En termes d'équipement, la qualité de l'accastillage a été encore revue à la hausse, mais le vrai plus est l'installation de Seakeeper. Les deux boules gyroscopiques ont été implantées de part et d'autre des réservoirs, au centre du bateau. Des empreintes avaient été prévues dès la construction pour les recevoir. Ils permettent



Exequiel Cano Lanza est l'architecte des Couach.

d'avoir, de série, un bateau stabilisé à l'ancre, ce qui est un véritable atout par rapport à la concurrence.

Navigation
La qualité de navigation est toujours privilégiée chez s. D'où une forme d'étrave plus fine même si cela peut avoir des conséquences sur le volume intérieur. En outre, le bureau d'études a travaillé beaucoup sur le rendement des hélices et la forme des tunnels. La structure d'une Couach est très raide, structurée et évite les formes rebondies. L'équilibre des masses est un point que nous aimons soigner.

Essai yacht **Couach 2300**

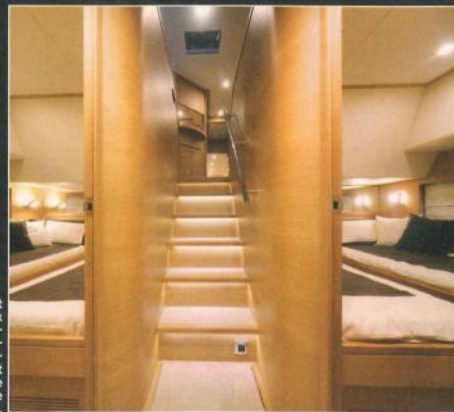


► retranchements sans avoir à craindre pour les passagers et, malgré toutes les tentatives pour déjouer son excellent comportement, nous en avons été pour nos frais. Rien n'est venu perturber son comportement tout en douceur et précision. Il faut souligner que cette carène était chargée au maximum et que, malgré tout, elle s'est montrée rapide, vive, gommant toutes les vagues et la houle, se payant même le luxe de naviguer pratiquement toujours à plat même lorsque tout le monde se mettait du même côté et que l'on franchissait le sillage de la Couach 30 m, qui croisait avec nous.

L'intérieur est simple et convivial

Autre point appréciable, la qualité de l'insonorisation de la salle des machines, de la coque ainsi que celle, plus délicate à obtenir, des aménagements. Pas un craquement, pas de grincement ou de crissement, rien. Un silence absolu à 30 nœuds. Ne subsiste qu'une résonance bien compréhensible sous la casquette arrière du fly et le déchirement de la mer au passage de cette carène magnifiquement taillée. Lancée à plein régime et baie vitrée arrière fermée, il est possible de suivre une conversation entre la timonerie et l'arrière du salon. Tous les aménagements sont contenus entre la paroi anti collision de l'étrave et celle de la salle des machines. Ajoutons que la tradition Couach veut que ►

La suite propriétaire est bien agencée au centre de la carène, où elle profite de toute la largeur. La salle de bains, située à sa tête, sert de tampon acoustique entre elle et la salle des machines.



L'escalier droit dessert les deux cabines latérales parfaitement symétriques et dotées chacune d'une salle de bains.



La salle de bains des propriétaires s'étend sur pratiquement les deux tiers de la carène, l'autre tiers étant réservé à l'escalier d'accès privatif à la suite.

La Couach 2300 hérite d'un pont pavoisé qui lui confère un air de yacht et accroît en même temps la sécurité.



Essai

Octobre-Novembre 2010

Octobre-Novembre 2010

Essai

En attendant le lancement de sa 50 mètres, Couach, numéro 1 des constructeurs de yachts en France remplace sa 22 mètres par la 2300 fly. Ce bateau de grande qualité au comportement marin exemplaire puise de nombreux éléments en matière de design et de luxe dans les plus grandes unités produites par le chantier. Texte : Patrick Van Espen et Jean-Michel Solignac

UN GRAND MARIN

Couach 2300 Fly

YACHTS
201

YACHTS
205



CHEZ COUACH, ON CULTIVE L'ART DU SEMI CUSTOM. AINSI L'ARMATEUR A TOUTE LIBERTÉ QUANT AU CHOIX DE LA DÉCORATION MAIS IL PEUT AUSSI MODIFIER LES PLANS D'AMÉNAGEMENTS DE BASE.



La 1000 fly peut être utilisée sans dérive, grâce à de nombreuses facilités de déplacement à bord comme les portes latérales ou l'escalier qui mène au fly depuis le salon.

Dernier bastion de la grande plaisance française avec d'autres constructeurs custom ou semi custom tels que Ocea, CMN et JEA, Couach a débuté sa carrière en 1987 par la construction de moteurs marins. Si la fabrication de bateaux de série commence en 1988, Couach fait son entrée dans le monde du yacht avec la mise à l'eau d'un 58 mètres qui sera suivi par trois nouveaux projets : un 30 m, un 37 m et un 50 m qui devait être livré avant l'été 2011. Couach lance aujourd'hui le 2000 fly qui réunit les dernières innovations techniques et esthétiques développées par le chantier. Extérieurement le bateau présente une belle couleur bronze anodisée reproduite par une laque Alugrip qui réalise son élégance générale. Allongé le long d'un quai lors du Festival de Cannes, le coque ne montre aucun défaut. Le béton a disparu au profit d'un parois plus élévée qui dissimule désormais la liaison pont coque. Se baigner gagne quelques centimètres et son écosystème est encore plus impressionnant. Pour atténuer l'acidité du polyester, la partie supérieure du pont est agrippée de teck sur lequel sont posés les chandeliers du balcon. Côté pouce, les deux extrémités latérales de la coque sont inclinées et masquent une plateforme fixe dotée d'une extension mobile (sauter 30) sur laquelle est posée une annexe Novamaria de 8,50 mètres. Ce système permet une mise à l'eau rapide et facile la présence du traditionnel garage. L'expérience fonctionnelle de Couach se concrétise à ce niveau par l'installation d'un très grand coffre dans le tableau arrière destiné à recevoir les ancrages et tous les accessoires de baignade.

Couach 2300 Fly

LONGUEUR HT : 33 m	NOMBRE DE CILINDRES : 12	ÉLECTRICITÉ : PERMANENT
LONGUEUR COQUE : 31,75 m	BEDS EN VUE : 2000 mm	COQUE : A
LAURIER : 1,00 m	CROQUIS : 100	PRIX : 2 500 000 € TTC
TRAVAIL : 1,50 m	COQUE : 100	ARCHITECTURE : Nautique
CARBURANT : 6000 L	VITESSE MAXI : 30 km/h	DESIGN : Côté Lanza
EM : 1 500 L	VITESSE DE CRUISE : 25 km/h	DESIGN INTÉRIEUR : INTERIUM
DEPLACEMENT : 30 T	ACTIVITÉ : 500 MILES	BUREAU : DÉTACHÉ COACH
MOTIVATION : 2 x V12 MAN	COQUE : COMPOSITE KEVLAR	CONSTRUCTEUR :
PURCHASER : 1300 CH	COQUE : 100	COACH (ARCHITECTE)



Pour une plus grande intimité, la zone amovible dispose d'une entrée indépendante dans le salon.



YACHTS

108

Octobre-Novembre 2013



BIEN ÉQUILBRÉE ET AVEC UNE COQUE RENFORCÉE EN KEVLAR, LA COUACH 2300 FLY EST UN BATEAU QUI NE CRAINT PAS LE GROS TEMPS.

La circulation à bord est aisée et après avoir passé le portillon sur tribord, on accède au cockpit où trône une grande table en teck et une banquette en forme de L. Sous l'un des modules, une trappe permet de descendre dans la première partie de la salle des machines, autorisant ainsi une intervention rapide sur les différents systèmes hydrauliques. Après avoir franchi une porte étanche, nous atteignons ensuite la seconde partie, qui regroupe les moteurs, le groupe électrogène et les réservoirs. Les deux diesels MAN, montés avec des lignes d'air directes sont situés devant un réservoir central spécialement conçu pour que les deux stabilisateurs gyroscopiques Sensoaper puissent être installés sur les côtés. L'ingénierie fait preuve d'une conception très professionnelle quasi militaire, caractérisée par une accessibilité rapide de celle d'un yacht de taille supérieure. La présence de multiples modules, modules, carénages et lignes sur les bords, assure largement sur les capacités de résistance du bateau. Ils sont dans le cockpit et en descendant face à la table, nous sommes agréablement surpris de constater que la vue est totalement libre. Les supports de fly sont sur les côtés, discrets et presque au même niveau que la base vitrée du salon. Pour grimper au fly, deux possibilités sont offertes : soit par le cockpit, soit par l'intérieur en cas de mauvais temps. Une disposition intéressante qui, en plus des commandes auxiliaires à l'arrière, facilitera l'utilisation du bateau sans l'aide d'un équipage. Le fly très spacieux comporte un poste de pilotage central entouré par un solérium. Un espace repos est abrité du soleil par un hant top. A l'arrière, le plan d'aménagement est également très réussi. Grâce à une entrée indépendante en face de la cuisine, la zone amovible est totalement séparée de celle des invités. La cabine des propriétaires s'étend sur toute la partie centrale de la coque et est éclairée naturellement par trois grands hublots verticaux situés de chaque côté. La salle d'eau, installée contre le pont de la salle des machines, offre effectivement le niveau sonore des moteurs en navigation. La décoration soigneusement constituée par des étoffes en coton blanc, une moquette chinée et des tissus beige clair est agréable et dénote parfaitement.

YACHTS

109

Essai



5 questions à Exequiel Cano Lanza

Architecte naval attaché de Couach depuis plus de quinze ans, Exequiel est à la tête aujourd'hui de son propre bureau d'études. Ce dernier vient de lancer sa marque "Eco" avec la sortie d'un premier clip de 30".

Comment a débuté votre collaboration avec Couach ?
Je suis entré en 1993, il y avait alors Monsieur Guy Couach avec moi-même deux personnes au bureau d'études. Mon premier modèle a été le 180 Fly, une évolution de la 200. Je me suis occupé de l'architecture navale alors que Patrick Reynaud, a fait l'architecture d'intérieur. Depuis, Couach a repris le chantier et a ajouté son savoir-faire. À 21 ans, j'ai pu les accompagner dans leur projet. Il m'a été permis de rejoindre la grande salle en 2005 de créer la série des yachts 1800, 3100 et 5000 Fly conçus pour un usage plaisance et militaire. De par là, cette année de création de Couach a été une expérience très enrichissante. En 2003, on me confia la réalisation de deux particuliers de 32 mètres pour la grande marine militaire. Après avoir fait les premiers plans de construction, nous nous sommes rendus en Italie, nous avons fait l'architecture de la base de la 1800 Fly. C'est en 2003 que j'ai fait le premier yacht Couach de 35 mètres avec une grande marine. Depuis, j'ai fait des belles de marine pour naviguer à 100 nœuds, ce fut le plus grand yacht construit en composite en France. Il y a eu aussi l'architecte de la série de 24 mètres avec un grand "Endurance" démontable, avec l'ajout de la 25 Long Beach qui représente des tonneaux plus profonds. Avec des petits moteurs, elle navigue tout de même à 27 nœuds et possède une autonomie de 1200 miles en croisière. Le plus fort de cette œuvre est qu'elle fut construite avec la longueur standard de 24 mètres.

Légalement parlant, comment calculez-vous la longueur exacte d'un bateau?

Il y a deux législations : la première à usage commercial et l'autre à titre de plaisance. La taille à partir de laquelle se définit une nouvelle réglementation est 24 mètres. En plaisance pure, il faut que le bateau mesure 24 mètres de l'avant jusqu'au tableau arrière en excluant toutes parties amovibles comme les plateformes de bain. En dessous de cette longueur, on tombe dans la réglementation CE européenne. Par contre lorsque le bateau est en régime commercial, le calcul se complique. Il faut alors prendre en compte une ligne imaginaire parallèle à la flottaison qui se situe à 86 % de la hauteur de la coque et du pont et ensuite retenir 98 % de cette valeur. A l'époque, la certification MCA était la plus appropriée, mais après de nombreuses réunions avec la FIN, d'autres normes telles que la 240 et la 242 ont été mieux adaptées pour naviguer sous pavillon français RIF.

Quel est le secret de l'excellent comportement marin de la 2300 Fly ?

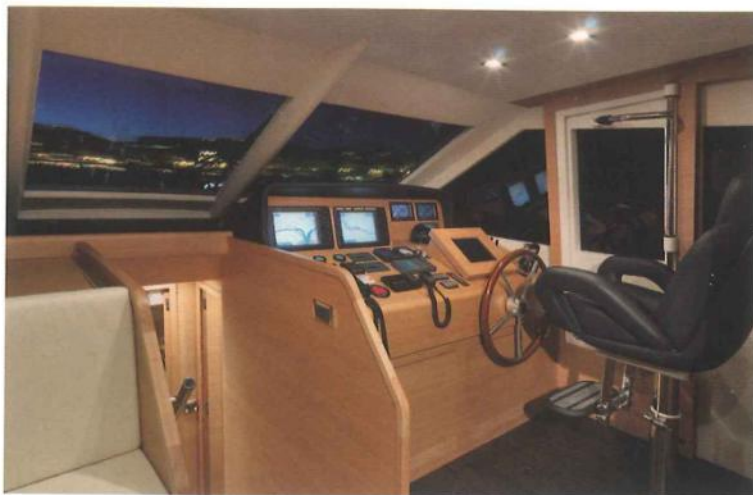
La carène de la 2300 Fly fait partie de la 2^{ème} évolution. Elle est issue de la 22 mètres fly initialement conçue pour la 23 mètres des douanes. On a étudié des tunnels profonds qui permettent de relever les hélices sans monter le centre de gravité des moteurs. Les réservoirs sont au centre de la coque, ce qui diminue l'inertie du bateau dans la houle. Pour le confort au mouillage, on a ajouté deux stabilisateurs Seakeeper de chaque côté du réservoir.

Comment a été conçu ce nouveau bateau ?

La 2300 a été réalisée selon la méthode de fabrication par infusion, ce qui représente un gain de poids de 5 % et surtout une meilleure rigidité générale grâce à un meilleur rapport fibre/ résine. Le bateau comporte des carlingues longitudinales qui parcourent toute la longueur de la coque. Très sollicités en navigation, ces éléments sont renforcés par une semelle en carbone. Pour mieux résister aux chocs, la structure de la coque contient du Kevlar en plus des lisses qui rigidifient les bordés. Les échappements sont sous-marins pour atténuer le niveau sonore des moteurs et éviter la propagation de fumée dans le cockpit.

Quels sont vos futurs projets ?

Depuis mon bureau d'études, j'accompagne Couach dans ses divisions plaisance et militaire. Sans aucune exclusivité, je peux travailler avec d'autres constructeurs, mais après tant d'années de collaboration avec Couach une certaine affinité s'est créée. Par contre, cette année, j'ai lancé "Ecla", ma propre marque avec la sortie d'un open de 29'.



A 25 nœuds, soit l'allure de croisière du Couach, le niveau sonore dans la timonerie est incroyablement bas.



résister au vieillissement. A noter que Couach offre aussi la possibilité de changer la configuration générale de chaque bateau selon les exigences de ses clients. En empruntant la descente proche du poste de pilotage principal, on accède à la partie dédiée aux invités. Sur ce premier modèle, elle se compose d'une VIP dans la pointe avant et de deux cabines identiques séparées par la coursive centrale. Les rangements sont nombreux avec un travail d'ébénisterie qui ne présente pas le moindre défaut. Passons maintenant à l'action. Après un bel après-midi ensoleillé mais rafraîchi par un ponant d'environ force 4, la météo change brusquement avec un temps qui se couvre et un vent qui s'oriente à l'est. La présence d'une houle croisée d'environ un mètre cinquante nous réjouit et nous permet de tester cette nouvelle Couach dans des conditions optimales. Obligés de nous réfugier dans le salon, nous apprécions encore mieux la parfaite insonorisation du bateau. Avec près de dix personnes à bord et des réservoirs remplis, l'accélération est franche sans que l'on ne puisse déceler la moindre phase de déjaugage. Le bateau plane dès 10 nœuds. A 1600 tours, nous atteignons 18 nœuds et notre sonomètre se cale à 68 dB. L'assiette naturelle reste parfaite et les flaps ne seront utiles que pour corriger la gîte éventuelle du bateau par un fort vent latéral. Contrairement à la plupart des bateaux qui commencent à devenir désagréables, bruyants et inconfortables en croisant de telles vagues, la Couach est totalement à l'aise et se joue des éléments naturels avec une aisance déconcertante. En accompagnant les vagues par le travers, nous atteignons une vitesse de pointe de 30 nœuds. Autre aspect non négligeable, notre pare brise n'est toujours pas mouillé par le moindre embrun. Les vibrations sont inexistantes et la direction reste encore d'une incroyable docilité. Nous décidons ensuite de réduire la vitesse de la Couach à 25 nœuds, son allure de croisière, en attaquant les vagues de face. Le résultat est sans appel : la coque donne l'impression d'être montée sur des amortisseurs et nous ne percevons pas le moindre grincement provoqué par une cloison ou un autre élément. A ce niveau de confort, la navigation prend une autre dimension et devient un réel plaisir. On comprend mieux pourquoi en règle générale, un client Couach lorsqu'il est passionné de croisières hauturières reste fidèle à la marque française.

YACHTS

Couach 2300 Fly



Couach 2300 Fly

Fort de son expérience plus que centenaire, Couach CNC nous présente cette année le 2300 Fly, une refonte totale d'un de ses best sellers, le 2200 Fly, vendu à quarante unités. Cette modernisation intervient principalement sur les aménagements intérieurs et extérieurs, avec une recherche particulière sur l'éclairage et les volumes accrus. Cette nouvelle mouture présente en outre des passavants plus larges, une étrave plus fine, des hublots également agrandis tout comme le flybridge qui peut désormais recevoir un hard top. Le chantier propose une personnalisation complète des éléments de décoration intérieure selon les desiderata du propriétaire assisté par le bureau d'étude. Ses deux moteurs, des MTU de 1500 ch chacun lui permettent d'atteindre 36 nœuds en pointe, sa vitesse de croisière se situant quant à elle aux alentours de 31 nœuds. De quoi s'offrir de belles croisières... rapides.

Longueur H.T. : 22,80 m, largeur : 5,40 m, tirant d'eau : 1,30 m, déplacement (lège) : 38 t, vitesse de pointe : 36 nœuds, motorisation : 2 x MTU 10V2000 1500 ch ou 2 x MAN 1300 ch www.couach.com

ECLA 29 CLASSIQUE /// ECLA

ESSAI day cruiser **ECLA 29**

195 000 € • 8,95 m • 375 ch maxi



UN COUP D'ECLA

Si le nautisme est avant tout une histoire de passion, certains bateaux possèdent un supplément d'âme, une grâce qui les font immédiatement sortir du lot. Ce ramabout de 9 mètres à peine appartient à cette classe. Capable de faire succomber le plus blasé des essayeurs, cette unité intemporelle est un pur moment d'exception...

L'Ecla 29 n'est pas à proprement dit un bateau, c'est plutôt un concept, le rêve d'un homme et désormais un superbe objet de marine, digne de figurer à côté des Riva, Chris-Craft et autres Beneteau. Imaginé, conçu et construit par un architecte naval d'origine argentine, ce canot distille un charme intemporel, mélange de canot automobile à l'ancienne, de confort haut de gamme et de haute technologie. Sous ses allures traditionnelles, le day cruiser n'a rien d'une copie ou d'une réédition. Bonpu aux dernières avancées en matière de technologies navales, Ezequiel a dessiné une carène très moderne aux entrées d'eau fines et à la tenue en mer tout simplement bluffante. Tulipée sur l'avant, la coque affiche également un V prononcé sur l'étrave qui n'est pas sans rappeler celui de certaines unités beaucoup plus grosses. Même sinuisme pour le reste du profil dont la nervure supérieure prend forme dès la proue pour venir constituer un bel appui latéral sur l'arrière. Si l'on ajoute à cela une répartition des masses proche du sans faute, on comprend que l'on dispose avec ce day cruiser d'une des meilleures carènes du moment. Dans les faits, cela

se manifeste par une grande douceur à la barre. Fluide dans ses réactions, ce bateau semble jouer avec la vague pour en prendre le côté le plus doux mais en gardant une totale précision d'exécution. Même avec un peu de relief, le bateau rebondit de manière progressive sans jamais secouer son équipage. Parfaitement équilibré, l'Ecla 29 n'a pas de caractère girard ni aggrocinatif, un véritable plaisir. Pour amener l'embarcation, qui affiche environ 3 tonnes, le chantier propose une mécanique V8 d'origine Volvo Penta et libérant 375 ch. Un choix judicieux qui rend le bateau dynamique mais sans excès. Ainsi, il faut à peine plus de 7 secondes pour déjauger et l'on file à plus de 38 nœuds en pointe, des résultats en parfaite adéquation avec le programme et les ambitions du navire. Destinée au cabotage ou à la navigation familière, l'Ecla 29 propose un plan de pont adapté. Sur l'arrière, la cale moteur est couverte par un bain de soleil de 2,5 m² avec la tête légèrement relevée on peut admirer la mer. Au centre, le cockpit s'organise autour d'une table en teck et d'une banquette en L capable

d'accueillir cinq personnes tandis que de part et d'autre de l'entrée de la cabine, on dispose d'une cuisine extérieure avec évier, réfrigérateur, plancha et d'un cabinet de toilette de 1,32 mètre de hauteur sous barrot.

UN STYLE ET UNE CARÈNE EXCEPTIONNELS

Le tableau de bord est à la mesure du reste. À la fois fonctionnel et très élégant avec notamment un bel espace pour l'électronique, un volant de qualité et un gainage sur le pourtour. Bon point aussi pour la commande papillon disposée à droite du pilote. Sous les banquettes sont cachés un certain nombre de rangement et quelques équipements qui complètent le tableau. Ce plan de pont ne néglige pas la circulation puisque l'on évolue facilement de la proue à la poupe grâce, en particulier, au passage tribord délimité par un partition pour les jeunes enfants. L'autorisation accordée, ils pourront jouer d'une grande plage de bain accolée au nez de l'eau, gardant une ligne très



pure, le canot intègre tout de même un grand bain de soleil (1,90 x 1,50) sur l'avant qu'on atteint par le passage central. Spécificité de celui-ci, il est véritablement encastré dans le pont soignant ainsi l'aspect es-

PHOTOGRAPHIE: G. BOUTIER



thétique mais permettant aussi de se tenir à l'abri du vent. Grâce à la conception, il reste assez de creux pour loger une cabine avec un couchage double. Disposant d'une hauteur limitée et très peu éclairée, cet habitacle conserve néanmoins un usage occasionnel ou conviendrait pour ranger des affaires.

Inutile de préciser que le degré de finition général est tout simplement exemplaire même si l'honneur de l'art, perfectionniste à souhait, lui trouve encore parfois mille défauts. A ce stade, il convient de saluer la noblesse des matériaux utilisés. Teck massif, inox de première qualité ou tissus high-tech, rien n'est laissé au hasard et les méthodes d'assemblages témoignent des antériorités du créateur. Même souci du détail dans l'équipement puisque le runabout compte dès la mise standard le pont en teck, le guideau électrique, la sellerie, le bimini, la cuisine équipée, la douche de pont, l'échelle de bain ou encore le système audio. Seuls le vac électrique et le propulseur d'étrave demeurent en option. Par ailleurs, niveau de gamme oblige, l'Ecla 29 est largement personnalisable au moment de l'achat histoire de faire d'un bateau exceptionnel une unité réellement unique.

NOTREAVIS

Premier bateau d'une lignée qui se veut plus ambitieuse, ce runabout fait d'entrée partie du club très fermé des unités d'exception. Superbe, agréable à vivre, il est également exemplaire en mer et magnifiquement construit. Du grand art.

Le style de l'Ecla évoque les plus beaux canots automobiles de l'histoire, une palette de modernité ce plus. La carène en revanche est tout ce qu'il y a de plus moderne.

Exequiel Cano Lanza



Exequiel Cano Lanza est un homme au parcours atypique. Né à Buenos Aires en 1971, il suit de brillantes études pour devenir ingénieur et architecte naval. Sa vie bascule en 1994 quand ses de vacances en France, il fait la connaissance de la famille Canach. Le couple passe

trois de suite et en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, le jeune Exequiel, qui n'a alors que 23 ans, intègre le chantier Canach dont il prend rapidement la direction de bureau d'étude. De lui doit notamment une partie des modèles gamma de yachts et de particuliers du constructeur dont le fameux 28 Opus de la série 3500, 3700 et 5000 yachts. En 2010, il crée son propre cabinet de design et d'architecture navale, Exequiel Lanza Yacht Design mais continue sa collaboration avec Canach tout en lançant le projet Ecla.



FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

Constructeur : Ecla (33)
www.ecla-customboats.com

Longueur hors tout	8,95 m
Largeur	2,90 m
Franc-bord	0,68 m
Poids avec moteur	3 000 kg
Matériau de la carène	Composite
Nbre de personnes	10
Réservoir carburant	550 l
Réservoir eau	75 l
Puissance maxi.	375 ch
Puissance conseillée	375 ch
Catégorie d'homologation	C

Programmes

Promenade/Croisière

NOS MESURES

Lieu	La Rochelle (17)
Moteur	375 ch 4 T Volvo Penta
Hélice	DP
Nombre de personnes	2
Hauteur des vagues	0,20 m
Vent	10 km/h

Vitesse (en nœuds)

Ralenti (500)	3,4	3 000 tr/mn	19,8
1 000 tr/mn	5,6	3 500 tr/mn	26
1 500 tr/mn	7,4	4 000 tr/mn	31,5
2 000 tr/mn	8,8	4 500 tr/mn	36,2
2 500 tr/mn	13,1	4 800 tr/mn	38,4

Temps de déjaugage

7,14 s 0 à 20 nœuds 8,3 s

MOTORISATION

Marque	Volvo Penta
Type	In-bord
Modèle	8.1 Gie DPS
Technologie	4 temps injection
Carburant	Essence
Architecture	V 8
Cylindrée	8 100 cm ³
Poids	572 kg
Puissance administrative	47,15 CV
Prix environ	24 797 €

TARIFS

195 000 € env. avec Volvo Penta 8,1 L Gie 375 ch
209 000 € env. avec Nanni diesel 350 ch
217 000 € env. avec Volvo Penta D4 DPS 300 ch
209 500 € env. avec 2 x 4,3 L Gie SX Volvo Penta 225 ch

Principales options

Propulseur d'étrave	3 500 € environ
WC électrique	2 800 € environ
Chargeur de batterie	1 800 € environ

Taxe du modèle essayé

Droits sur la coque	131 €
Droits sur le moteur	1 680 €

Assurance (source Cabinet Commerc - 75)

Prime moyenne (couverture classique)	990 €
Franchise moyenne	975 €

FACE À LA CONCURRENCE

Un secteur et une taille très convoités mais peu représentés par les tricolores. On regardera plutôt du côté des italiens comme Aprea Mare ou Riva, des norvégiens comme Windy ou encore des américains comme Chris-Craft.



Aprea Mare 28 Open
L 8,62 m, l 2,85 m
Prix env. avec moteur :
179 400 €



Lancelot 33
L 10,30 m, l 2,80 m
Prix env. avec moteur :
153 098 €

VERDICT

Performances	★★★
Comportement marin	★★★★★
Équipement de base	★★★
Confort	★★★★★
Finitions	★★★★★
Rapport qualité-prix	★★★

Les plus

Design
Qualité des matériaux
Carène exceptionnelle

Les moins

Pare-brise peu efficace
Luminosité cabine
Hauteur cabine



L'aménagement de l'Ecla 29 fait la part belle au farniente, avec deux baigns de soleil. On apprécie également la noblesse des matériaux, à commencer par le bois, de belle origine et bien mis en œuvre.

Essai | Ecla 29

L'open de l'architecte

Une superbe ligne, un plan de pont intelligent et du teck à volonté... Cet été, la nouvelle star du bassin d'Arcachon, c'était lui ! Conçu par l'architecte des yachts Couach, ce day-boat contemporain a les arguments pour séduire les esthètes du motonautisme.

Test de Michel Lédet - Photos Emmanuel Van Bèth et l'auteur

L'Ecla 29 longe le banc d'Arcachon. Équipé d'un moteur essence de 375 ch, ce day-boat de grande classe filte avec les 40 nœuds.

195 000 €

Prix HT avec 20% de Réduction
 Masse totale (en tonnes) 40
 Capacité à 15 nœuds (en litres) 60
 Longueur (en mètres) 8,80
 Couche(s) 2

Il tourne l'Ecla 29 ! Moins d'un mois après son lancement, le bateau gris affiche déjà 80 heures de moteur. Arcachon, de aux Coteaux, Mimbeau, dune du Pyla, banc d'Arguin... presque tous les jours du mois d'août, le propriétaire de la coque nommée un, patron du nouveau restaurant à la mode du Cap Ferret, «Les Bouchoirs du Ferret», a sillonné dans tous les sens le bassin d'Arcachon. L'Ecla 29 ne pouvait s'offrir d'une meilleure promotion pour ses débuts dans le grand bain océanographique. À l'origine de cette nouvelle marque, deux amis d'Arcachon, Amaud Champell et Esquiel Cano Lanza. Le premier est directeur d'une entreprise de négoce en bois précieux, amoureux du Bassin et accessoirement propriétaire d'un Riva Rudy des années 70, le second n'est autre que l'architecte de la gamme yacht du chantier Couach (lire l'encadré page suivante). Une sacrée carte de visite qui l'encourage aujourd'hui à créer son cabinet d'architecture navale indépendante et une marque de day-boat à leur nom (Ecla sont les initiales d'Esquiel Champell Lanza Amaud), tout en poursuivant sa collaboration avec le chantier de Gujan-Mestras pour lequel il joue un rôle actif.

Un day-boat rapide et polyvalent

Comme de bien entendu, Esquiel a supervisé toute la conception de l'Ecla 29, du design général au dessin des œuvres vives. L'exercice est bien différent de la réalisation du futur Couach 50 mètres (lancement prévu en 2011), mais l'architecte assume ce grand écart, reconnaissant avec malice qu'il a dû se replonger dans ses vieux manuels pour se remémorer quelques principes de base. Pour ce premier bateau, les deux associés ont confronté leur expérience de navigation en famille. L'idée directrice était celle d'un day-boat rapide et polyvalent qui autorise les déplacements d'un bout à l'autre du port. D'où la solution inédite de ce pare-brise en deux parties qui ménage un passage d'accès central à un bain de soleil en creux s'intégrant discrètement au pontage en teck. Sous la plage avant, l'architecte a maintenu le principe d'une cabine d'appoint à considérer comme un refuge pour les en-



Élégance et sobriété. Le profil de l'Ecla 29 est d'une classe irrésistible. Son très faible tirant d'eau - 45 cm en charge relevée - lui permet de bancher sur le banc d'Arguin, au plus près du rivage.



Esquiel Cano Lanza a beaucoup travaillé la forme du 'V' évasé (15° à l'avant, 22° à l'arrière). Résultat, la tenue de mer est exceptionnelle.

fants en cas de coup de chien sur la route du retour. On peut certes y dormir à deux mais l'absence de hublots et la faible hauteur sous barrots limitent son intérêt. Le cockpit est de plain-pied, du poste de pilotage jusqu'à l'extrémité de la plate-forme arrière rapportée. Son agencement est efficace. Bain de soleil couvrant le coffre moteur, coin ban/plancha, cabinet de toilette logé dans le volume du poste de pilotage, l'Ecla possède tous les attributs du day-boat contemporain, avec la manière en plus. Le design des éléments contemporains est simplissime avec juste la tou-

che de teck brut pour rehausser un gel-coat teinté gris. Le teck est aussi généreusement utilisé pour couvrir toutes les surfaces planes du bateau. Les associés ont déniché, chez un fabricant espagnol, une sellerie à cellules fermées au rendu impeccable, similaire à celle qui équipe les nouvelles Benetton Monte Carlo. Vous l'aurez compris, l'Ecla 29 se positionne sur un segment très haut de gamme, et comment peut-il en être autrement lorsqu'on côtoie les yachts Couach depuis bientôt quinze ans ? La fabrication de l'Ecla a donc bénéficié d'un traitement de faveur



C'est la grande originalité du plan de pont. Le principe du double pare-brise laisse un passage d'accès au bain de soleil, joliment intégré au pont.

comparé à un day-boat classique. Le fond de coque est renforcé de fibres de carbone tandis que la proue est munie d'une «crash box». Le varangage a été aussi noué. Le chantier Composite Système d'Arcachon, près de Bordeaux, qui assume aujourd'hui la construction de l'Ecla 29, n'a manifestement pas hésité sur la matière. Conscient qu'aucun client ne se ressemble, Cano Lanza a pensé son bateau de telle façon que l'on peut envisager d'autres versions (avant ponté par exemple). «Tout est ouvert, dit-il. Le bateau est customisable à la demande.» Avec son très faible tirant



Entre les deux sections de pare-brise, on distingue le capot coulisant, chemin d'accès à une petite cabine d'appoint. Toutes les selleries recouvrent des plans en teck.



L'Ecla est à la fois beau (lignes épurées, teck à discrétion) et simple dans son mode de fonctionnement (un seul moteur en 2 d'axe, pas d'équipements superflus). Capotalement plus de pont est efficace (pas d'équipement inutile) et on dispose de belles surfaces planes pour s'allonger. Enfin, la coque est en tout point excellente.



Ce modèle peut être perfectionné, notamment au niveau des finitions de la coque motorisée des œuvres vives. On s'applique mal parce qu'on a l'air d'être un amateur de bateau, mais dans la réalité, cet investissement de 10 000 € est à considérer comme un investissement sûr.

Design	★★★★★
Pier à quai	★★★★★
Performances	★★★★★
Facilité	★★★★★
Aménagement	★★★★★
Coût	★★★★★

Essai

Le tech est né à bord de l'Ecla 29. Couvrant autant le plancher que les banquettes, il est aussi utilisé à l'état brut comme matière à décoration.



Au fait... Exequiel Cano Lanza



L'architecte argentin travaille depuis bientôt 15 ans pour Couach.

Avec son léger accent castillan, ses yeux de voleurs et sa belle prestance, Exequiel Cano Lanza ne peut renier ses attaches avec le pays du tango. Le fondateur de la marque Ecla a grandi à Buenos Aires. À la fin de ses études secondaires, il entre à l'ITBA (Instituto Tecnico de Buenos Aires), où il suit des cours d'ingénierie navale. Six ans plus tard, diplômé en poche, Exequiel découvre

le yachting lors d'un stage chez Hielor Vellez, l'autre grand nom du design naval argentin avec Germán Frers. «En 1995, je quitte l'Argentine pour le Brésil pour le travail de fin d'études. Je passe quelques mois à Miami, tente de forcer la porte du chantier Bertram, en vain. La culture américaine n'est pas mon truc. Il franchit l'Atlantique la même année, se retrouve par hasard à Caracas chez un cousin. Sur place, des connaissances lui présentent Guy Couach. Les deux hommes sympathisent. Exequiel lui montre son projet de fin d'études sur un corps de 140 mètres de long. Le père Couach est séduit par le jeune étudiant de 23 ans. Il l'engage comme architecte en mai 1995, et l'aide à entrer en contact avec des architectes hispaniques de Couach, dit-il. À l'époque, c'était encore le règne de la planche à dessin. La venue de Couach à Caracas, fin 95, lui ouvre d'autres perspectives. Le nouveau

patron veut créer une gamme de yachts à partir du savoir-faire acquis avec les unités militaires. Deux ans plus tard, il est bombardé, à 25 ans, responsable du bureau d'études Couach. En 1998, il signe son premier yacht, le 28 Open, dans la lignée du 80 Mangusta, «45 mètres en pointe avec 2 x 1800 ch et 4 hélices de surface. Je suis dans la foule, les 33, 35 et 37 Couach. En 2003, l'Argentin devient chef du département d'assemblage et de soudure. Sur place, des connaissances lui présentent Guy Couach. Les deux hommes sympathisent. Exequiel lui montre son projet de fin d'études sur un corps de 140 mètres de long. Le père Couach est séduit par le jeune étudiant de 23 ans. Il l'engage comme architecte en mai 1995, et l'aide à entrer en contact avec des architectes hispaniques de Couach, dit-il. À l'époque, c'était encore le règne de la planche à dessin. La venue de Couach à Caracas, fin 95, lui ouvre d'autres perspectives. Le nouveau



Une telle tenue par quatre plaques amovibles fait office de canopée. Une solution issue directement de l'univers du yacht.



Sur le franc bâbord, le bloc cuisine comprend évier, frigo et plancha en option.



La carène est merveilleusement bien équilibrée. Saine et équilibrée, elle accroche à merveille dans les courbes.

CARACTÉRISTIQUES			
Longueur de coque/lent	8,21 m/9,80 m		
Longueur de coque	2,90 m		
Tirant d'eau	0,80 m/0,45 m		
Poids	3,5 t		
Transmission	2-axe		
Puissance maximale	375 ch		
Carburant	550 l		
Eco	15 l		
Cockpits	2		
Cabine	2/10 pers.		

LE TEST NEPTUNE			
Hélice E1100 Daxpro - 275 ch à 4 300 tr/mn 8 cylindres - 8171 - essence			
Régime (tr/mn)	Vitesse (km/h)	Consommation (l/h)	Autonomie (h)
3000	21	45	2,5
3200	22	48	2,2
3400	25	62	2,0
4000	27	67	2,0
4200	30	80	2,0
4700	40	90	nc

Conditions de l'essai : Surnageons à bord, vent fort E. Vitesse moyenne mesurée dans les deux sens, 25 % GP sur vent.

PRIX
163 000 € HT avec 375 ch Volvo D11 essence 100 000 € TTC

Équipement standard : Propulseur d'étrave, quille, hélices, ponton, rétroviseur externe, jauge à l'échelle, cas à l'échelle, échelle d'accès, échelle de secours, échelle de secours, échelle de secours, échelle de secours.

CONTACT
Couach Systems (Couach, 22 rue de la République)

DES CONCURRENCE



La cale moteur renferme un bloc V8 Volvo essence de 375 ch. Un choix à contre-courant de la tendance actuelle qui permet néanmoins de donner du poids au bateau, même en monomoteur.



Dans le volume de la cabine de pilotage, le chantier a installé un petit cabinet de toilette indépendant de la cabine.



d'eau (0,45 m enflure relevée), il a les mensurations idéales pour loger dans les suites d'un mega yacht. Sur l'eau, l'Ecla impose avec son profil tiré à quatre épingles. Quelque chose de moderne dans son approche, il a, sous certains angles, la grâce d'un canot automobile des séries (taille de gouge, poupe frégatée). Pour la carène, Cano Lanza ne s'est pas tant. Réécrit et vélocité, le day-boat vire à la perfection et navigue sur des rails sans jamais taper. Il est, par ailleurs, bien équilibré. Escopé nous en fait la démonstration en lâchant la barre quelques secondes alors que les moteurs tournent à plein régime. Le bateau flirte alors avec les 40 nœuds en étant équipé d'un monomoteur V8 de 375 ch. Le choix de l'essence paraît anachronique. Moins sur le bassin d'Arcachon peut-être où le plan d'eau est comparable à celui d'un grand lac alpin. En instantané, la console grince vite, mais la moyenne, sur ce premier mois de navigation, est de seulement 19 nœuds/heure. Néanmoins, des versions avec moteur en diesel seront disponibles sur les prochains bateaux de prestige. fabriqués en France de A à Z, avec des matériaux nobles, donc forcément coûteux, l'Ecla 29 est propulsé à un prix dérisoire. Ses clients ? Des propriétaires qui naviguent en famille, amateurs de belles choses, sensibles au design et à la recherche esthétique. ■

ECLA 29 OPEN /// ECLA



Écla 29 Open L'élégance avant tout

Sobriété et élégance suffiraient à qualifier le magnifique Écla 29 Open, mais c'est sans compter sur son excellent niveau de finition et sa carène très réussie.

TEXTE : BERTRAND BEAUJEAN. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.

Après la version Classique, équipée d'une cabine à l'avant, le constructeur français Écla présente son 29 en version Open. Ce bateau de presque 9 mètres de long dégage un charme et une élégance incontestables. Mais il n'est pas seulement séduisant à l'œil, il l'est aussi en navigation et il se révèle confortable au mouillage. Sa carène, qui a déjà fait ses preuves sur le modèle Classique que nos avions découvert l'année dernière, est une vraie réussite. Celle-ci se montre à la fois douce, saine et sécurisante. Avec un bloc Volvo 8.1 Gi essence de 375 chevaux, qui dégage une belle sonorité, l'Écla 29 est

capable de filer à 38,6 nœuds, ce qui est largement suffisant au regard de son programme. Mais ce moteur est assez gourmand en carburant et, surtout, avec son énorme cylindrée (8,1 l) la taxe de francisation est très élevée.

Monomoteur ou bimoteur

L'Écla 29 est aussi disponible en bimotorisation essence ou diesel ; celle-ci est cependant coûteuse, puisqu'il faut compter 22 000 € de plus pour un Volvo D4 de 300 chevaux, et 41 000 € pour deux Volvo D3 de 200 chevaux. Côté aménagements, cette

version Open est dotée d'une console centrale pas trop large qui permet de circuler facilement. Grâce au leaning-post ergonomique, la position de pilotage est agréable. La pointe est occupée par un carré composé de deux banquettes et d'une table. La sellerie est confortable, mais la table est trop basse et trop petite. Quant à l'arrière, il est en grande partie consacré au farniente avec un immense solarium. Contrairement au modèle Classique, la banquette arrière n'est pas en L. Enfin, la finition du bateau est très soignée, tout comme le choix des matériaux et de l'accastillage.



Le moteur de nos essais était un Volvo essence de 375 chevaux.

Le pont est recouvert de teck ; la circulation autour de la console centrale est aisée.

FICHE TECHNIQUE

COQUE	
Long. HT	8,95 m
Long. de coque	8,20 m
Larg.	2,90 m
Poids avec moteur	3 000 kg
Puiss. cons.	375 ch
Puiss. maxi	2 x 270 ch
Carburant	550 l
Eau	75 l
Mot. de l'essai	375 ch Volvo
Transmission	Z-drive
Homol. cat.	C/10 pers.
Constructeur	Écla (33)

PRIX

142 000 € avec 375 ch Volvo 8.1 Gi
164 000 € avec 300 ch Volvo D4

LES PERFORMANCES

avec 375 ch Volvo 8.1 Gi

Régime en tr/min	Vitesse en nœuds	Consommation en l/h
1 000	5,2	7,6
2 000	9,3	29,1
2 500	13,8	42,4
3 000	19,7	47,3
3 500	25,4	58,7
4 000	30,4	70,4
4 500	36,6	95
4 700	38,6	109

NOS APPRÉCIATIONS

- Excellente carène
- Ligne sobre et élégante
- Position de pilotage
- Motorisation de l'essai lourdement taxée
- Pas de véris sur les coffres
- Table du carré trop basse et petite

BUDGET

FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	131 €
DROITS SUR LE MOTEUR	1 680 €
TOTAL	1 811 €

ASSURANCE (CHEZ APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	813,50 €
FRANCHISE	900 €