

MULTI COQUES

N°195 juin / juillet 2019

Depuis 1985

MAG

Multicoque
de l'Année 2019
Les résultats



A l'essai

Exclusif : Neel 47

Croisière : C-Cat 37

Vintage : Hobie Cat 16

50 astuces
des navigateurs

Larguez les amarres !

Traversez l'Océan Indien

Louez un cata à Mada

BELUX 7.50€ - CH 11FS - IT 7.90€ - DOM 8.90€
POL/S : 1500 CFP - NCAL/S : 1400 CFP - CAN 15.99 CAD

L 17476 - 195 - F : 6,90 € - RD





+ de photos
+ de vidéos

Le designer a réussi à greffer adroitement des jupes sur des flotteurs de moins de 37'.

Le salon d'extérieur est accueillant, confortable, et peut accueillir 6-8 convives pour la dînette ou l'happy hour.

Un bon point pour la conception semi-open du bateau et la réalisation des cloisons textiles

Un plan de voilure simple et efficace qui développe un bon rendement sur cette carène agile (il est possible d'avoir en option des voiles upgradées)

Le design de ce roof plongeant signe la silhouette du C-Cat 37.



Bravo pour la conception des postes de barre et leur proximité avec le plan de pont (traveler et manœuvres avant).

Ici se trouve le coffre qui abrite les boîtiers de transmission Jefa ainsi que le pilote automatique. Belle qualité d'installation et bonne accessibilité.

Les moteurs très avancés dans les flotteurs participent au bon équilibre du bateau. Masses centrées et blocs protégés de la corrosion, un bon choix.

La perception visuelle des coques du C-Cat 37 est séduisante, la tonture marquée, les étraves finement inversées, la découpe artistique du puits de lumière conjuguées à l'attitude générale dynamique du catamaran le rendent photogénique à toutes les allures.

Le redan très marqué reste élégant et procure un volume intérieur supplémentaire ainsi qu'un excellent pare-embruns.



CATAMARAN C-CAT 37

La formule italienne pour la croisière en moins de 12 mètres

Comar est un constructeur italien historique d'excellente réputation. Le chantier de Fiumicino (Rome) s'est associé à Marc Lombard Design Group pour lancer le C-Cat 37, un catamaran de moins de 12 m qui dispose de nombreux atouts.

Nous avons essayé le numéro 2 en mars au large des côtes ligures, en Italie.

Des monocoques avant les catamarans

L'activité du constructeur a commencé sur le site de Forlì dès 1961 avec la production du Flying Junior (un dériveur d'entraînement pour la série olympique des Flying Dutchman). Le chantier en fabriquera 4 500 ! En 1971, Comar négocie habilement le virage de la décennie qui voit éclore la plaisance populaire en mettant sur le marché le Comet 910, un monocoque avant-gardiste. Suivront les très réussis et originaux Comet 11, 13 et 14 m qui popularisent les carrés arrière. Les volumes de production n'ont rien de comparable avec les ténors vendéens,

mais, avec 160 collaborateurs et 145 unités par an, le chantier reste un acteur remarqué qui maintient la tradition du "fait main". Bruce Farr signera plus tard les Comet 38, 50 et 65 ainsi qu'un Maxi IOR. Andrea Vallicelli prendra la relève en matière de design avec le très radical C51 Sport, les C52 et 62' ainsi qu'un exceptionnel 100' carbone. Seul le segment multicoque n'avait pas été abordé par le chantier, c'est maintenant chose faite !

Une construction artisanale méticuleuse

Le chantier italien reste fidèle à sa tradition du "cousu main" pour la fabrication de



LES ESSENTIELS

Qualité de fabrication du
chassis structurel

Plaisir et facilité d'utilisation



1 : Hauteur de nacelle généreuse, tunnel dégagé, entrées d'eau fines et masses centrées contribuent aux bonnes performances du 37'.

2 : En 37 pieds, le chantier italien réussit le challenge de proposer un catamaran à la silhouette séduisante doté d'un intérieur raffiné et d'une ergonomie futée. Les postes de barre permettent de profiter de bonnes sensations de pilotage.

3 : Ce roof au design audacieux distribue une belle lumière intérieure ; les panneaux verticaux et la petite casquette frontale protègent efficacement l'intérieur de l'exposition directe aux UV.



son premier multicoque. L'emploi d'une résine époxy-vinylester optimise les qualités mécaniques, et constitue un excellent barrage anti-osmose. L'ensemble de la coque (nacelle et flotteurs) est soigneusement drapée à l'aide de tissus multi-axiaux (pas de fibres projetées), le sandwich gel-coat/verre-mousse Corecell est ensuite infusé en moins de 2 heures avant d'être post-cuit à 60° après polymérisation. La structure intégrale (il n'y a pas de demi-coques rapportées, donc pas de raccords) favorise la raideur de l'ensemble et la résistance aux efforts répétés. Les cloisons en sandwich sont solidarisées par collage et stratification manuelle pour les cornières ; le pont, également en sandwich, est solidaire de la coque par collage à la résine époxy-vinylester. Les ailerons fins rapportés sont collés dans des empreintes de la carène.

Architecture performante et design tendance

La personnalité et la silhouette de cette "belle italienne" sont séduisantes ; un challenge design difficile à réussir en moins de 12 m ! Les bordés extérieurs ont leur propre style, bien identifiable ; ils sont percés d'un élégant puits de lumière qui participe à la "tension" formelle du panneau. La tonture de pont marquée est caractéristique du style sport-chic de ce catamaran. Le roof est réussi, tant en forme qu'en proportion, et les larges fish eyes latéraux lui confèrent une belle lumière intérieure et un design multi-yachting

UN DES RARES CATAMARANS DE MOINS DE 40 PIEDS APTÉ À LA GRANDE CROISIÈRE.

tendance sympathique. Le pare-brise frontal presque vertical lutte contre l'effet de serre, et la découpe en 3 panneaux collés sur joint noirs est élégante. La perception visuelle du C-Cat 37 sur l'eau est dynamique, la hauteur de nacelle et l'espace tunnel généreux ; l'arête d'étrave inversée, brisée au-dessus de la flottaison et le redan marqué fusionnent élégamment avec la belle carène. Les sections en U profond du tiers avant prennent progressivement du volume (sans excès) à partir du milieu de flotteurs. Les ailerons assez profonds offrent une bonne finesse hydrodynamique, l'amorce de jupe droite achève adroitement ce très joli dessin.

Une installation moteurs et une accessibilité de transmissions futées

La transmission de barre utilise l'excellent système de renvois d'angles et de biellettes rigides Jefa connecté à la barre tribord, mais doit recourir à un gros câble push-pull pour la liaison inter-safrans. L'installation du puissant pilote Raymarine 6000 profite de cette géométrie pour venir se fixer directement sur le bras de mèche du safran. L'ensemble est parfaitement accessible dans un coffre indépendant à l'arrière du poste de barre. Les moteurs sont, eux, judicieusement avancés dans le bateau pour une bonne protection anticorrosion, un vieillissement nettement amélioré, une accessibilité mécanique optimisée et surtout un meilleur centrage des masses. Bien vu !



Cockpit : l'esprit d'un open

Ca catamaran de moins de douze mètres propose une ergonomie étonnante : tout est à sa place, et l'interactivité entre les espaces est très agréable. Les jupes de débarquement sont ergonomiques, les deux postes de barre confortables, le carré extérieur est parfaitement protégé sans gêner la vue panoramique ou en direction du plan de voilure ; les banquettes permettent à 6-8 personnes de dîner confortablement, de profiter de l'happy hour ou de se relaxer pendant la navigation. La baie coulissante en deux parties (réalisée sur mesure par le chantier) est efficace et légère. Le système de cloisons textiles qui ceinturent le cockpit est remarquable ; vite mis en place, les éléments indépendants permettent d'organiser la protection en fonction du vent ou de l'exposition au soleil, voire de clore totalement cette loggia convertible en moins d'une minute sans gêner la manœuvre.

Des aménagements intérieurs soignés et légers

L'ébénisterie chêne clair de cet exemplaire est de belle facture, les vaigrages de plafonds et de bordés sont superbes, et rien ne traduit les 4000 milles de ce bateau de 2017. La disposition 3 cabines de notre modèle d'essai offre un flotteur propriétaire flatteur aux volumes généreux. La perception de qualité est bien présente, la lumière comme la ventilation sont bien pensées ; les cabines arrière sont vastes. La cabine avant bâbord offre deux couchettes superposées (une double et une single) et l'accès au peak avant est séparé du volume vie par un vrai capot de pont. La soute avant tribord est accessible uniquement depuis le pont pour le stockage des voiles.

Un essai dynamique

Bien vues, les positions de barre et leurs transmissions directes :





malgré la liaison push-pull entre les safrans, l'effet directionnel est remarquable, et le contact avec les appendices agréable et sensible. Au moteur, le C-Cat 37 manœuvre aisément, sans inertie et avec une bonne réactivité ; ce catamaran compact doté d'un faible fardage se glisse sans effort dans les places de port étriquées des marinas modernes. Avec cette motorisation très raisonnable, le bateau dépasse tout de même 8 nd, et on pourra compter sur une vitesse de croisière économique de 6,5-7 nd. Pour notre essai, le vent de SE souffle 20 bons nœuds et lève une mer agitée qui met en valeur l'excellente aptitude au franchissement du C-Cat 37. Nacelle élevée, poids contenu, masses centrées, bonne aérodynamisme, depuis le tender photo, la progression du catamaran semble vive, et l'allure rapide et agile, ce qui se confirmera à bord pendant la navigation. Côté manœuvre, la forme du roof oblige à plusieurs renvois d'angles, mais l'effort en bout de chaîne ne souffre pas de cette cinématique. Le large traveller permet un contrôle efficace de la forme de GV, et l'excellent accastillage (Antal, Harken) autorise le contrôle manuel même dans la brise. Au près, le C-Cat 37 se comporte très bien, et accepte de progresser entre 7 et 8 nd dans un secteur de 100° d'un bord sur l'autre. Dès qu'on ouvre le plan de voilure, il trouve de bons appuis avec une assiette très stable et une belle finesse de progression.



4 : Le salon de cockpit peut être rapidement isolé de l'extérieur par un système de cloisons textiles remarquable qui offre un espace complémentaire du carré bien séparé de la manœuvre.

5 : Les barres à roue sont reliées à une transmission par biellettes d'excellente facture.

6 : La qualité de fabrication est manifeste ; elle s'applique également à la réalisation du châssis.

7 : Le concept semi-open est judicieux sur ce 37' séduisant.

8 : En version trois cabines, le flotteur tribord offre un magnifique espace confortable et intime qu'il est possible d'isoler du carré.

9 : Ebénisterie et vaigrages soignés concourent à une qualité perçue remarquable ; rien ne traduit que ce catamaran a déjà parcouru plus de 4000 milles en deux saisons !



- ◆ Catamaran homogène
- ◆ Format compact
- ◆ Performances



- ◆ Notoriété du chantier pas encore installée en multicoques
- ◆ Liaison inter-safrans par câbles



Les moteurs sont implantés sous les couchettes arrière et très avancés dans le bateau : meilleure accessibilité, protection radicale contre la corrosion et centrage des poids pertinent.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : C-Catamaran (Fiumicino/Italie)
Architecte : Marc Lombard Yacht Design Group
Matériau : sandwich mousse Corecell/ Verre/ résine époxy-vinylester (infusion et post-cuisson à 60°)
Longueur : 11,10 m
Largeur : 5,84 m
Tirant d'eau : version ailerons : 1,30 m/version dériveur : 0,98 m-2,24 m
Poids : 5,5 t (déplacement max : 7,9 t)
Tirant d'air : 16,94 m (hauteur du mât 14,92 m)
Surface grand-voile : 46 m ²
Génois : 32,8 m ²
Code 0 : 43 m ²
Gennaker : 56 m ²
Spinaker asymétrique : 80 m ²
Motorisation : Lombardini 2 x 20 CV
Eau douce : 2 x 150 l
Gasoil : 2 x 90 l
Prix de la version de base : 247 000 € HT
Prix du bateau essayé : 320 000 €

Entre 8,5 et 12 nd sous génois et GV, ce vaillant petit multicoque est amusant à barer et très stable sous pilote automatique. En abattant et avec quelques nœuds de vent supplémentaires, le seuil des 14-15 nd eût été rapidement franchi. Le grand bout dehors autorise une variété de voiles d'avant qui permettra aux équipages expérimentés de dépasser largement ces valeurs.

Conclusion

J'ai découvert avec le C-Cat 37 un très joli multicoque pourvu de nombreuses qualités. Il est très bien construit, la qualité de fabrication est perceptible aussi bien sur le châssis que dans l'ébénisterie intérieure. L'emploi d'une résine haut de gamme apporte un vrai plus en matière de vieillissement, de résistance à l'hydrolyse et de qualités mécaniques. La silhouette est agréable, et les qualités dynamiques au rendez-vous.

En seulement 37', ce catamaran réussit une petite prouesse : concilier le plaisir de pilotage avec un intérieur raffiné et un entretien à la portée des utilisateurs.

VIVE LES CATAMARANS DE MOINS DE 40 PIEDS !

Pendant les années 1970/1980, les catamarans déboulent sur le marché, porté par le dynamisme de la production des chantiers anglais – Prout Catamarans et Catalac, pour ne citer qu'eux. 32 à 40 pieds étaient la norme. Cette taille de multicoques a ensuite motivé les constructeurs français, australiens et américains. Les plus grands succès dans cette catégorie : le Lagoon 380, bien sûr, mais également une belle brochette de Fountaine Pajot – Maldives 32, Tobago 35, Mahé 36, Antigua 37, Athéna 38 –, le Lightwave 35/38, le Seawind 1000 et le Privilège 36/37. Du côté de l'occasion, aucun problème pour dénicher un multicoque de moins de 40 pieds. Le marché s'est progressivement tourné vers des unités plus confortables – et surtout une importante capacité de charge. La longueur moyenne d'un catamaran neuf est aujourd'hui de 45 pieds. Reste que, pour des questions de budget, de place de port et de facilité d'utilisation, une unité de 34 à 37 pieds est diablement séduisante. Réjouissons-nous que l'offre de ces multicoques – on pense à l'Aventura 34, au Seawind 11,60, mais également au prochain Excess de 37 pieds – perdure !



Un grand classique que ce Seawind 1160... Régulièrement optimisé et désormais décliné en version Lite, il permet de concilier croisière et performances.



L'Aventura 34 est proposé à un prix très compétitif : moins de 160 000 € HT.

CONCURRENTS

CHANTIER
MODÈLE
SURFACE AU PRÈS EN M2
POIDS EN T
PRIX DE BASE

SEAWIND
SEAWIND 1160 DE LUXE
82
6,5
394 000 \$

MULTIMARINE
DAZZCAT 1095
80
3
320 000 £

SPIRITED DESIGNS
SPIRITED 380
96
5,2
268 000 €