

**HORS
SÉRIE**

neptune

YACHTING MOTEUR

Spécial

MULTICOQUES

A L'ESSAI

Aquila 36 et 44

Leopard 43 PC

Fontaine Pajot MY 40 ▶

Bali 4.3 MY

Privilège Euphorie 5



TOUTES LES
NOUVEAUTÉS
2020



SILENT 55 Objectif zéro émission



GESTION/LOCATION Formule gagnante



DESTINATION CATA Vive les Caraïbes!

7,50 € - HORS-SÉRIE N° 1 H - AVRIL/MAI 2020 - BELGIQUE, LUX : 8,30 € - ESPAGNE/ITALIE/PORTE-COCHON : 6,60 € - CANADA : 11,00 \$ CAD - DAN : 8,90 € - PNL/S : 10,90 € - NOUVELE CALÉ : 9,90 €

SILENT 55

Objectif zéro émission!

Fondé par un ingénieur autrichien opiniâtre, Silent Yachts est devenu en trois ans la première marque à proposer une gamme complète de catamarans électriques. Et vu le carnet de commandes, c'est déjà un carton plein! Texte E. Van Bell, N. Conchin et M. Luïzet - Photos DR

Vus de l'extérieur, pas grand-chose ne les distingue des autres catamarans de cette catégorie : design moderne, grandes surfaces vitrées... A part l'impressionnante surface de panneaux solaires qui coiffent la nacelle et le T-top, rien de très nouveau. C'est en fait dans les coques que ça se passe. Les Silent sont équipés de moteurs électriques alimentés par un parc de batteries lithium-ion très conséquent. Michael Khöler, fort de ses 70 000 milles de navigation au compteur, est donc convaincu de la justesse de son choix technologique. Le fondateur a la conviction que le binôme batteries électriques/panneaux solaires est la bonne solution.

Isolation phonique et thermique soignée

Si la version de base du Silent 55 est bien un catamaran équipé de deux moteurs électriques – c'est-à-dire le modèle que nous avons essayé, présenté au Cannes Yachting Festival 2019 en avant-première –, le constructeur le propose également avec de nombreuses puissances et différentes configurations : deux moteurs thermiques de 220 ch (mais tou-

jours deux moteurs électriques de 14 kW), ou encore grément complet pour les amateurs de voile. Notre modèle peut être qualifié du vocable trawler long range, c'est-à-dire que ses caractéristiques, et entre autres sa capacité de carburant portée à 1 735 litres, l'autorisent à envisager des traversées océaniques. Sur le marché, peu de yachts de moins de 60 pieds sont capables de se propulser pendant près de 3 000 milles (la traversée transatlantique). La finition extérieure – gel-coat, inox, sellerie – est plutôt flatteuse, et la menuiserie est en net progrès par rapport aux premiers modèles produits en Turquie. La construction fait appel à un sandwich mousse et des renforts en carbone afin de rigidifier au maximum la structure. L'isolation thermique et phonique a été particulièrement bien soignée. Sur le pont et à l'intérieur, pas de souplesse ni de grincements suspects. La production d'électricité est assurée en partie par 36 panneaux solaires qui procurent une puissance de 10 kW au pic du soleil, 10 kW. Un parc de batteries a été quasi doublé par rapport à la version 2018, jugé insuffisamment en phase avec un programme hauturier. Porté en Victron au lithium, ce nouveau parc optionnel porte la capacité à 210 kWh

contre 135 auparavant. A cela s'ajoute un générateur de 100 kWh sur base de Volvo D3.

Un écran de contrôle digital

Cette nouvelle configuration est facturée plus de deux cent mille euros mais transforme littéralement les capacités de navigation du bateau. « Rien qu'en autonomie, ►



Depuis le poste de pilotage sur le fly deck, on profite d'une parfaite visibilité sur le plan d'eau et les panneaux solaires.

1 906 893 €
Prix HT version essayée

Vitesse maxi (en nœuds) 10
Cons. à 10 nds 30 l/hec. (périphérie)
Longueur (en mètres) 16,70
Couchettes 6/12

Jusqu'à une vitesse de cinq nœuds, le Sient 55 est un catamaran zéro émission. Au-dessus, l'autonomie en régime « propre » est logiquement plus limitée.

► nous précise Michael, on peut désormais naviguer à sept nœuds pendant quinze heures et faire la traversée vers la Corse rien qu'à l'aide du photovoltaïque ». La capacité maxi des réservoirs, portée en option à 2 x 800 litres, garantit au moins 3000 milles d'autonomie à six nœuds. Mais attention... d'abord, la nuit, on ne produit rien. Ensuite, par temps couvert, pas grand-chose. Les panneaux horizontaux seront particulièrement efficaces sous les rayons zénithaux du solstice (21 juin) de nos contrées tempérées de l'hémisphère Nord – soit de 11h à 17h, l'heure où l'on met crème solaire et chapeau... Idem voire mieux sous les cieux tropicaux. En revanche, sous notre pâle soleil d'hiver qui peine à se hisser au-dessus des 20° par rapport à l'horizon, le rendement sera très médiocre. Le concept zéro émission est donc tenable... au soleil !

Des manœuvres de port facilitées

Une installation électrique complexe et automatisée permet de gérer intelligemment production et dépense d'énergie. Un tableau de bord informe de toutes les données et le système met en route le générateur dès que les batteries sont trop sollicitées. Une simple pression de manettes et la réaction est immédiate. Pas besoin d'attendre au point mort que le régime redescende, comme pour une motorisation thermique : on enchaîne les avant/arrière, on joue sur les deux moteurs pour pivoter sur place... Un vrai jeu que les manœuvres de port ! Si vous tenez une vitesse supérieure à dix nœuds, la génératrice va démarrer au bout d'une demi-heure alors que, si vous filez sept nœuds, vous aurez quelques heures devant vous. En fait la consommation est exponentielle. Les hélices, montées en ligne d'arbre (le moteur est en avant des couchettes arrière sous le plancher) propulsent maintenant le bateau à cinq nœuds. A cette vitesse, sous réserve d'un ensoleillement optimal, la consommation électrique est nulle – c'est-à-dire que les panneaux solaires rechargent ce que les moteurs consomment. C'est donc à cette allure qu'une très longue traversée est envisageable. Mais évidemment, on ne résiste pas, dans le cadre d'un essai, à pousser les



Pour un rendement optimum avec des panneaux solaires horizontaux : d'abord du soleil, ensuite le plus haut possible.



Possibilité de naviguer sans émissions.

Confort de manœuvres grâce au couple des moteurs électriques.

Nombreuses versions de motorisations et d'aménagements.

Plan de pont très séduisant en navigation comme au mouillage.



Autonomie très réduite au-delà de 8 nœuds. Finition perfectible.

Design

★★★★

Plan de pont

★★★★

Performances

★★

Finition

★★★

Aménagements

★★★★

▲ à voir ●●●●●

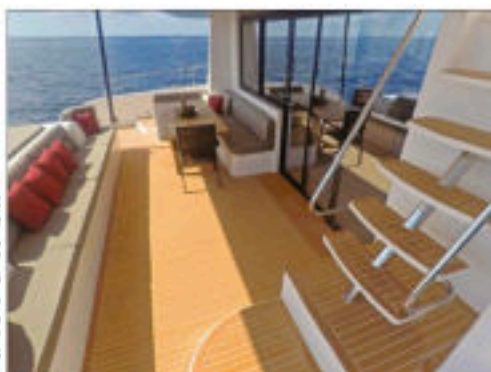
●●●●●

●●●●●

●●●●●



La nacelle profite d'un éclairage naturel généreux et d'une vue panoramique appréciable.



Le cockpit est bien protégé par le fly-bridge, accessible par les marches visibles ici. A tribord, une table extérieure et ses banquettes.

LE 100% ÉLECTRIQUE

Que du bonheur?

Naviguer propre, sans consommer de carburant et sans polluer : c'est un rêve désormais accessible mais à certaines conditions...

Pas d'émission, plus de vidange ni de carburant à la pompe...

Le bateau électrique est-il la panacée, le yacht de demain ?

Pour ceux qui acceptent de croiser à une vitesse modérée, soit 5 nœuds, et à limiter la consommation d'énergie - réfrigérateur coupé la nuit, usage restreint de la climatisation -, assurément.

A cette vitesse, certes limitée, le Silent 55 est capable de traverser l'Atlantique sans consommer une goutte de gazole. Le 55 démontre qu'un bateau propre n'est plus une vue de l'esprit. Sans le nier, nous ne rentrerons pas ici dans le débat du bilan carbone total d'un panneau solaire et des batteries lithium ; ce n'est pas l'objet de notre essai du Silent 55. Reste qu'un générateur reste indispensable à bord d'un yacht hauturier. Autant il est possible de prévoir les recharges d'une voiture électrique en fonction des itinéraires prévus, autant la navigation et

l'enseillement sont des données forcément plus difficiles à anticiper, surtout au large... On conserve donc un moteur à bord, avec à la clé moins de carburant puisque le générateur ne sert que d'appoint, mais toujours de l'entretien.

Deuxième sujet de questionnement : le parc de batteries. Il est ici garanti huit ans. Mais quid après ? Le coût de l'achat d'un parc neuf pourrait être rédhibitoire, même si les technologies évoluent avec une baisse des prix probable (en tout cas si l'énergie électrique s'impose pour de bon sur le marché auto). En ce qui concerne les panneaux solaires, Silent Yachts considère qu'il doit les remplacer au bout de 25 ans - c'est mieux ! Sachant que l'espérance de vie d'un bateau est proche de 40 ans, la durée de vie de ce matériel onéreux est une donnée à considérer, ne serait-ce que pour la valeur d'un bateau électrique sur le marché de l'occasion. Un dernier

point : le feu à bord. Les récentes études sur les voitures électriques tendent à prouver - on manque évidemment de recul - que la motorisation électrique présente deux fois moins de risque de provoquer un incendie qu'une propulsion thermique. C'est rassurant. Mais un départ de feu « ménager » (le gaz, responsable de nombreux sinistres, est d'ailleurs proscrié à bord des Silent Yachts) ou dû à un autre bateau tout proche peut se solder par un incendie quasiment impossible à maîtriser dès lors que le parc de batteries est touché. Au-delà de ces légitimes interrogations, la motorisation électrique est séduisante à condition d'accepter un nouveau mode de croisière : moins de vitesse, une navigation en accord avec les conditions de vent et de mer, mais un bateau sans émissions. Un yacht qui ne pollue pas l'environnement et qui pourra donc naviguer dans les plans d'eau les plus protégés. ■

Au fait...

L'analyse de Michael Köhler, PDG de Silent Yachts



Michel Köhler à la barre du Silent 55. L'entrepreneur démarre la construction en série d'une gamme complète tout électrique.

« Je suis convaincu que le marché des catamarans (à voile comme à moteur) va croître comme il l'a fait ces dernières années, car de plus en plus de clients apprécient les capacités de ce type de bateaux. Avec Silent Yachts, nous avons développé un tout nouveau concept plus séduisant que les catamarans à voile et ceux à moteur. Nous combinons le meilleur des deux mondes. Nos bateaux permettent de voyager dans un silence absolu, sans émission et sans avoir à se soucier des traces possibles avec les voiles. Dans le même temps, ils sont aussi confortables que les yachts à moteur avec beaucoup de volume à bord. Mais le propriétaire, grâce à notre propulsion innovante, n'est plus contraint de régler les pleins de carburant et l'entretien, grâce à notre propulsion innovante. Je pense que c'est l'avenir du yachting. »

manettes ! A cette allure et le poids en charge important, la consommation s'établit à 10 kW. Aux meilleures heures de la journée, autant dire qu'on ne puise pas dans le parc puisqu'il est rechargé d'autant de Watts en même temps. Vous pouvez envisager de naviguer toute une nuit sans problème si vous êtes partis avec les batteries pleines. Nous poussons un peu les manettes et constatons qu'à huit nœuds, 35 kW sont nécessaires. Vous pourrez naviguer durant dix heures et parcourir 80 milles. Cela devient vraiment intéressant et correspond mieux à ce à quoi nous sommes rompus avec un moteur thermique.

Bonne autonomie et confort marin

Nous poussons encore. A dix nœuds il faut 100 kW. A ce rythme, on ne tient pas plus d'une heure et demie. Vous êtes dans le rouge ! Pour les vitesses supérieures à onze nœuds, le démarrage du groupe est requis et, d'une simple pression sur la tablette de contrôle, le D3 Volvo s'ébroue. A douze nœuds, la demande d'énergie atteint 200 kW, c'est-à-dire deux fois ▶

Le pontage se poursuit loin sur l'avant de façon à loger une magnifique mastercabin.



Trampoline, cockpit, fly bridge, nacelle... les zones de farniente sont nombreuses à bord.



ESSAI SILENT 55



CARACTÉRISTIQUES	
Longueur hors tout	16,70 m
Largeur	8,46 m
Tirant d'eau	1,20 m
Poids lège	19 t
Motivisation électrique	2 x 250 kW
Groupe électrogène	100 kW
Carburant	2 x 800 l
Eau	1 000 l
Cabines	3, 4, 5 ou 6
Coaches	6 à 12
Catégorie CE	A/12 pers.

PRIX	
1 394 000 € HT (neuf standard)	
1 906 093 € HT (version essayée)	
Équipement standard : Moteurs 2 x 28 kW, batteries lithium 140 kWh, groupe électrogène 25 kW, carburant 2 x 300 l, chargeur-convertisseur 15 kVA.	
Options HT : Moteurs 2 x 250 kW, générateur 80 kW Volvo P3, 20 kWh batteries lithium, renforcement des coques en carbone 200 300 € ; chargeur convertisseur 30 kVA 8 240 € ; hardtop rétractable 43 812 €.	

CONTACT	
Charter	Silent Yachts (Autriche)
Contact	Michael Köllner - www.silent-yachts.com

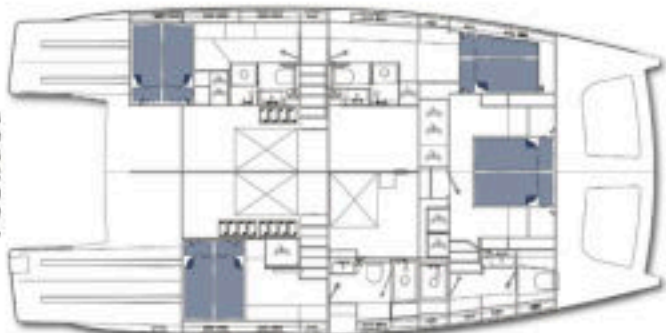
Un solarium suspendu coiffe les bossoirs de l'annexe, dont la mise à l'eau est très aisée.



En plus du poste de pilotage, le fly deck offre une vaste banquette et un solarium.

► plus que le groupe ne peut fournir en instantané. La puissance des moteurs permet d'atteindre les 13 ou 14 nœuds pour se sortir d'un mauvais pas, mais attention, même avec la génératrice en marche, l'autonomie est de moins de 20 minutes. Néanmoins cet effet « booster » n'existait pas sur les premiers modèles. La sécurité, s'il faut par exemple se dégager de la route d'un cargo, s'en trouve améliorée. Avec la télécommande en option vous pouvez tout gérer depuis votre sofa, vitesse et cap, et même de nuit grâce à la caméra infrarouge. Les plans d'aménagements modulables de 3 à 6 cabines

Les versions à trois, quatre et cinq cabines conservent la master cabin à l'avant de la nacelle.



et 3 à 5 salles d'eau s'adaptent à tous les programmes. Des progrès restent cependant à faire pour des finitions plus personnalisées. Une chose est sûre, la marque Silent a trouvé son public en dépit d'un budget plombé par le prix de l'ins-

tallation électrique. Trois 55 pieds, six 60 pieds et cinq 80 pieds E-power sont commandés. La production devrait être transférée de Chine en Italie afin de bénéficier d'une construction high-tech et sous contrôle. ■

WHO'S WHO DU MULTI À MOTEUR

Installés de longue date ou fraîchement arrivés, les acteurs ne manquent pas sur un marché en plein boom.

Textes Marc Fleury - Photos DR et Neptune



AQUILA

CRÉATION/LOCALISATION	2012/États-Unis/Chine
TAILLE MINI/MAXI	9,93 m/21,26 m
NOMBRE DE MODÈLES	6
IMPORTATEUR	Dream Yacht Sales (56, 13, 83)
CONTACT	www.dreamyachtsales.fr

A PROPOS... Cette marque américaine produisant ses bateaux en Chine s'est développée rapidement grâce à son partenariat avec le leader américain Meridian et a commencé à se faire un nom en Europe depuis deux ans. Sa particularité ? Des cabines dessinées pour le confort au même titre que la fontaine Rajot ou Lesperd, ainsi qu'une gamme de catamarans hors-bord.

LA RÉFÉRENCE

Avec ses trois cabines et son grand fly-bridge, l'Aquila 44, signé du cabinet J&J Design, ne craint pas d'affronter la concurrence européenne. Long. 13,44 m Larg. 6,56 m Puissance max. 2 x 700 ch Prix 600 000 €



AVENTURA

CRÉATION/LOCALISATION	2000/Tunisie
TAILLE MINI/MAXI	10,88 m/14,90 m
NOMBRE DE MODÈLES	2
IMPORTATEUR	Nautique Service (1,7), Holydays Boat (66)
CONTACT	aventura-catamarans.com

A PROPOS... Installé en Tunisie, le chantier STB Marine, qui propose des modèles à voile et à moteur, s'est fait connaître par le diésel Aventura 10, un modèle d'un peu plus de 10 mètres. Dit vrai, le constructeur ajoutera une corde à son arc sur le segment motoristique avec l'Aventura 14, un bateau de 14,90 m au dessin plus que prometteur.

LA RÉFÉRENCE

Proposé avec de nombreuses motorisations hors-bord et in-board, l'Aventura 10 est signé du cabinet Lasta Design Studio. Long. 10,88 m Larg. 5,30 m Puissance 2 x 300 ch Prix 239 000 €



BALI CATAMARANS

CRÉATION/LOCALISATION	2014/Caen-en-Bassée, France
TAILLE MINI/MAXI	12,86 m/13,10 m
NOMBRE DE MODÈLES	2
IMPORTATEUR	-
CONTACT	bali-catamarans.com

A PROPOS... Acteur majeur sur le segment de la voile, Bali Catamarans n'est présent que depuis l'année dernière sur le marché du catà à moteur. La marque construite par le chantier Catara a toutefois saisi les enjeux de ce secteur en plein boom. Un second modèle, baptisé Calypso, sera en effet présenté cette année.

LA RÉFÉRENCE

Le Bali 4,3 MT présente la particularité de disposer d'un système de porte basculante permettant de faire communiquer carré et cockpit. Long. 13,10 m Larg. 7,12 m Puissance 2 x 250 ch Prix MT 514 000 €

ZOOM LE MULTICOQUE À MOTEUR DE A À Z



PRIVILEGE MARINE

CRÉATION/LOCALISATION	1985/Les Sables d'Olonne, France
TAILLE MINI/MAXI	15,24
NOMBRE DE MODÈLES	1
IMPORTATEUR	-
CONTACT	baneyachtsq.com

À PROPOS... Racté! l'an dernier par le groupe allemand HanseYachts, le chantier Privilège Marine, situé aux Sables-d'Olonne, compte parmi les acteurs historiques du catamaran dans l'Hexagone. Si la voile demeure pour le moment le cœur de métier du constructeur, l'arrivée d'une première unité à moteur laisse augurer de futurs modèles sur ce segment.

LA RÉFÉRENCE ▶

L'Euphorie 5, issu d'une collaboration entre le cabinet Marc Lombard et Dornet Design, reprend les bases du Privilège Série 5.
Long. 15,25 m Larg. 7,98 m Puissance 2 x 220 ch Prix 1 000 000 €



ROBERTSON & CAINE

CRÉATION/LOCALISATION	1991/Afrique du Sud
TAILLE MINI/MAXI	13 m/15,40 m
NOMBRE DE MODÈLES	2
IMPORTATEUR	Leopard France
CONTACT	leopardcatamarans.fr

À PROPOS... Completant parmi les plus importants constructeurs mondiaux de catamarans, ce chantier situé au Cap, en Afrique du Sud, réalise 70 % de sa production à voile et à moteur au large d'Alger. Proposé avec divers types d'aménagements, ses deux modèles à moteur de 43 et 53 pieds sont adaptés au charter comme aux particuliers sous le nom de Leopard.

◀ LA RÉFÉRENCE

Signé Simons Yacht Design, le Leopard 43 Power est proposé avec trois ou quatre cabines et offre une grande facilité de circulation.
Long. 13 m Larg. 6,72 m Puissance 2 x 320 ch Prix 420 000 €



SILENT YACHTS

CRÉATION/LOCALISATION	2015/Autriche
TAILLE MINI/MAXI	13,40 m/15,25 m
NOMBRE DE MODÈLES	4
IMPORTATEUR	Direct chantier
CONTACT	silent-yachts.com

À PROPOS... Après plusieurs années passées à tester un premier modèle électrique muni de panneaux solaires, le Solarwave 46, sur toutes les mers du monde, l'Autrichien Michael Köhler a créé le chantier Silent Yachts. Aujourd'hui, une gamme de quatre modèles de 44 à 80 pieds offre de nouvelles perspectives aux plaisanciers.

LA RÉFÉRENCE ▶

Proposé avec des moteurs électriques ou thermiques, le Silent 55 peut abriter entre trois et six cabines.
Long. 16,70 m Larg. 8,46 m Puissance max. 2 x 250 kW Prix 1 400 000 €



SUNREEF

CRÉATION/LOCALISATION	2002/Pologne
TAILLE MINI/MAXI	18,30 m/64 m
NOMBRE DE MODÈLES	3 (8 projets en attente)
IMPORTATEUR	Sunreef Yachts France
CONTACT	sunreef-yachts.com

À PROPOS... Le plus important constructeur de catamarans de luxe au monde avec Lagoon dispose d'une large gamme de grands modèles. Seul dans le secteur de la voile qu'il ne concerne celui du moteur. Pour ce marché, on trouve de près au gigantisme avec des offres de catas de 60 à 160 pieds et de très de 150 et 210 pieds. Le chantier vient de vendre un cata de 50 m !

◀ LA RÉFÉRENCE

Plus petit modèle au catalogue, le Sunreef 60 offrira un niveau de finition haut pour et peut abriter jusqu'à six cabines doubles.
Long. 18,30 m Larg. 10,70 m Puissance 2 x 300 ch Prix à partir de 1 500 000 €