

Essai yacht

SILENT YACHTS 62

Le tout électrique en mode trawler yacht

Au dernier salon de Cannes, Silent Yachts exposait son nouveau 62 3-Deck dans la version open sky lounge. Ce grand catamaran de 62 pieds est un des premiers modèles à sortir de la nouvelle usine de Fano après la restructuration de la société. Sa motorisation électrique éprouvée, combinée à un gros parc de batteries et à un puissant générateur, lui offre une autonomie hors du commun.

Texte Norbert Conchin - Photos DR



LONGUEUR 18,86 m LARGEUR 8,99 m

MOTORISATION 2x180 kW VITESSE MAXI 11 nd

POIDS 46,6 t CONSTRUCTEUR Silent Yachts

PRIX à partir de 2500000 € HT

Une belle journée ensoleillée est l'assurance de pouvoir naviguer dans le plus grand confort sur ce yacht triple pont sans émettre de CO₂.



Depuis trois ans, le chantier allemand Silent Yachts présentait systématiquement, lors des grands rendez-vous nautiques, son modèle de référence, le SY60. Certes, il communiquait beaucoup sur l'extension de la gamme vers des modèles plus grands, 80 et 120 pieds, qui trahissaient l'évolution de la marque vers le marché de la grande plaisance. Dix-huit unités étaient déclarées en commande, dont seize 62 3-Deck et deux 80 pour 2026, prouvant le succès du concept lancé en 2017

au salon de La Grande-Motte. Une nouvelle usine était établie à Fano, en Italie, mais certaines difficultés de trésorerie ont entaché cette belle progression.

Un nouveau trio aux commandes

Début 2024, un trio composé de Michael Said (un client germano-américain du 62) en tant qu'actionnaire majoritaire, de Steve Bell, nommé vice-président, et de Fabrizio Iarrera, nouveau PDG (ex-directeur de Monte Carlo Yacht Services) prend les commandes de la



La conduite de cette unité à moteurs électriques est aisée et participe à l'émancipation du motor yacht.



Essai yacht **Silent Yachts 62 3-Deck**

Le 3-Deck a été construit et mis à l'eau au nouveau chantier de Fano. Notez la forte hauteur de la nacelle pour faciliter le passage en mer.



► marque, avec pour objectif d'honorer les commandes en cours et continuer le développement des modèles. Michael Köhler, le fondateur, est en revanche écarté définitivement de l'entreprise. Conçu à partir de la plateforme du 60, à laquelle deux pieds de longueur sont rajoutés au niveau de la plateforme arrière, le design général, avec son minifyl recouvert d'une casquette rétractable, reste inchangé, du moins pour le 62 2-Deck.



Le mode tout électrique fiabilisé

Volume intérieur et flybridge spacieux

Puissance solaire plus convaincante



Vitesse encore limitée en tout électrique

Version cabine de flybridge peu aérodynamique

Cockpit arrière un peu étroit

Immensité du flybridge

Pour le 62 3-Deck, le flybridge recouvre les superstructures, coiffant presque intégralement l'immense séjour du pont principal. Ce flybridge est donc très grand, comme la plupart des motor-yachts de cette taille. En fait, trois versions sont disponibles avec ce 3-Deck: une version ouverte et

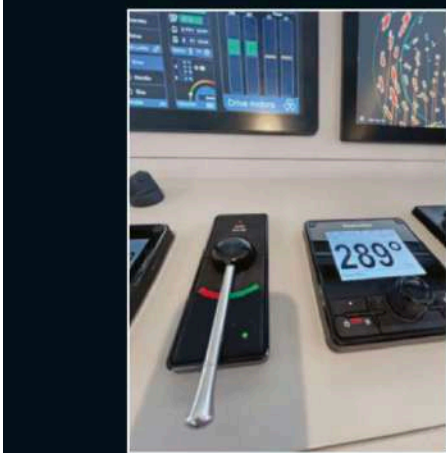


La timonerie du Silent Yacht 3-Deck est dépourvue de barre à roue, au profit d'une barre franche plus discrète.

lounge, couverte d'un T-top bardé de panneaux solaires (notre bateau de l'essai); une version dite «closed skylounge», très américaine, avec fly vitré, et enfin une version «open» avec, avec master-cabin

dans le fly fermé. Cette déclinaison est calquée sur celle du 80 3-Deck en gestation. Les aménagements intérieurs sont similaires à ceux du 60. Quatre ou cinq bines peuvent être réparti





La barre franche hydraulique se résume à ce petit compas, très pratique pour diriger le yacht. Une barre à roue est disponible pour les puristes.

Le cockpit-terrasse arrière est un peu étroit pour recevoir de grandes tablées. Heureusement, la plateforme arrière est très grande.

bord, voire six pour le modèle «owner suite». Depuis le salon du pont principal, une porte donne accès à la plage avant; le client peut aussi opter pour une extension de timonerie pour bénéficier d'une cabine supplémentaire pleine largeur. Ce carré est parti-

Au fait...

La solide expérience de Fabrizio Iarrera

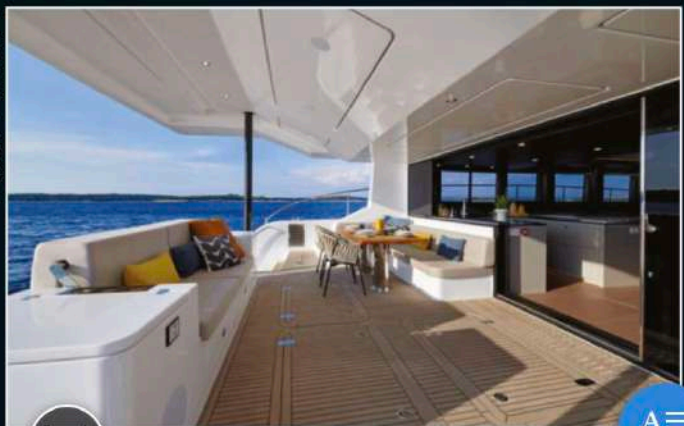


Fabrizio Iarrera (au centre), entre les designers Carlo Nuvolari et Dan Lenard, qui réaliseront les prochains catamarans.

Fabrizio Iarrera a pris les rênes de la marque Silent Yachts en avril 2023. Ce manager italien possède une expérience de plus de 20 ans dans le milieu nautique. Il commence sa carrière au sein d'Azimut Atlantis avant de rejoindre Monte Carlo Yachts, la marque de yachts créée au début des années 2010 par le groupe Bénéteau. Il devient le directeur général de l'usine MCY de Monfalcone (près de Trieste), jusqu'à l'arrêt de la marque en 2021. Avec Silent Yachts, Iarrera organise l'installation de la nouvelle usine à Fano (Italie). En novembre dernier, il signe un contrat avec le fameux cabinet de design vénitien Nuvolari Lenard, avec qui il travaillait déjà sur les Monte Carlo Yachts. Les deux designers réaliseront les prochains catamarans.



Une porte au milieu du parebrise permet d'accéder, depuis l'intérieur, à l'immense plage avant aménagée.





La vie se passe plutôt sur le flybridge dans cette version 3-Deck. L'espace est grandiose avec salon, cuisine, coin repas, bain de soleil et timonerie.

► culièrement vaste, empiétant légèrement sur le cockpit arrière, de fait un peu étroit; il sera difficile d'y organiser des diners à plus de six personnes. Le grand fly demeure ainsi l'espace privilégié pour réunir les passagers, où tout est prévu pour de belles soirées.

Des matériaux plus qualitatifs

Dans les flotteurs, quatre cabines doubles, avec des lits queen size, permettent d'héberger les invités avec un standard de confort tout à fait correct. Celles de l'arrière ne possèdent pas de lit en îlot, mais sont toutefois disponibles aussi avec des lits jumeaux. Toutes les cabines ont leur salle d'eau pri-

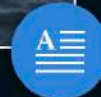


Le design plus travaillé du 62 3-Deck préfigure l'orientation yacht de luxe souhaitée par le chantier.



La cuisine du flybridge n'a presque rien à envier à celle du carré. Très bien équipée, elle présente des plans de travail immenses, qui servent aussi de bar.

rive, comme c'était déjà le cas sur le précédent modèle. L'évolution provient plutôt de la décoration intérieure, en net progrès par rapport aux matériaux et aux coloris un peu austères auxquels la marque nous avait habitués jusqu'ici. Les tons et les teintes utilisées sont mieux harmonisés, les matériaux plus qualitatifs, épousant les tendances du yachting de luxe. À cet effet, la plateforme arrière hydraulique, à qui l'on doit les deux pieds supplémentaires, est bien dimensionnée pour recevoir des transats ou des matelas, à l'ins-▶



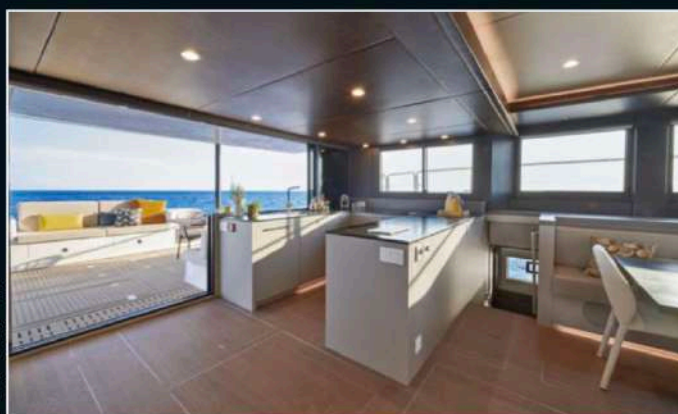


► tar d'un beach club de yacht. Précisons qu'une cabine est aménageable dans l'une des pointes avant pour un marin ou un skipper. Un aménagement un peu léger dans le cadre d'un programme charter.

80 kW d'énergie solaire par jour

Depuis 2017, plusieurs motorisations électriques et génératrices de différentes puissances se sont succédé dans les cales des Silent Yachts. Le bon compromis semble aujourd'hui avoir été trouvé avec deux moteurs Danfos de 180 ch sur ligne d'arbre. Le groupe électrogène de 143 kWp est un moteur Hyundai recouvert d'un coqueron isolant. Le parc de batteries lithium de 286 kWh est centré sous les planchers de la nacelle. Elles sont maintenues à la bonne température de fonctionnement grâce à un circuit de refroidissement liquide. Les 42 panneaux solaires d'une puissance de

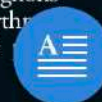
L'espace du carré traversant est très bien distribué avec une circulation en croix. Ce plan ergonomique a fait le succès du 60.



La cuisine, à l'entrée du carré très large, sert idéalement de bar pour prendre une collation à toute heure.

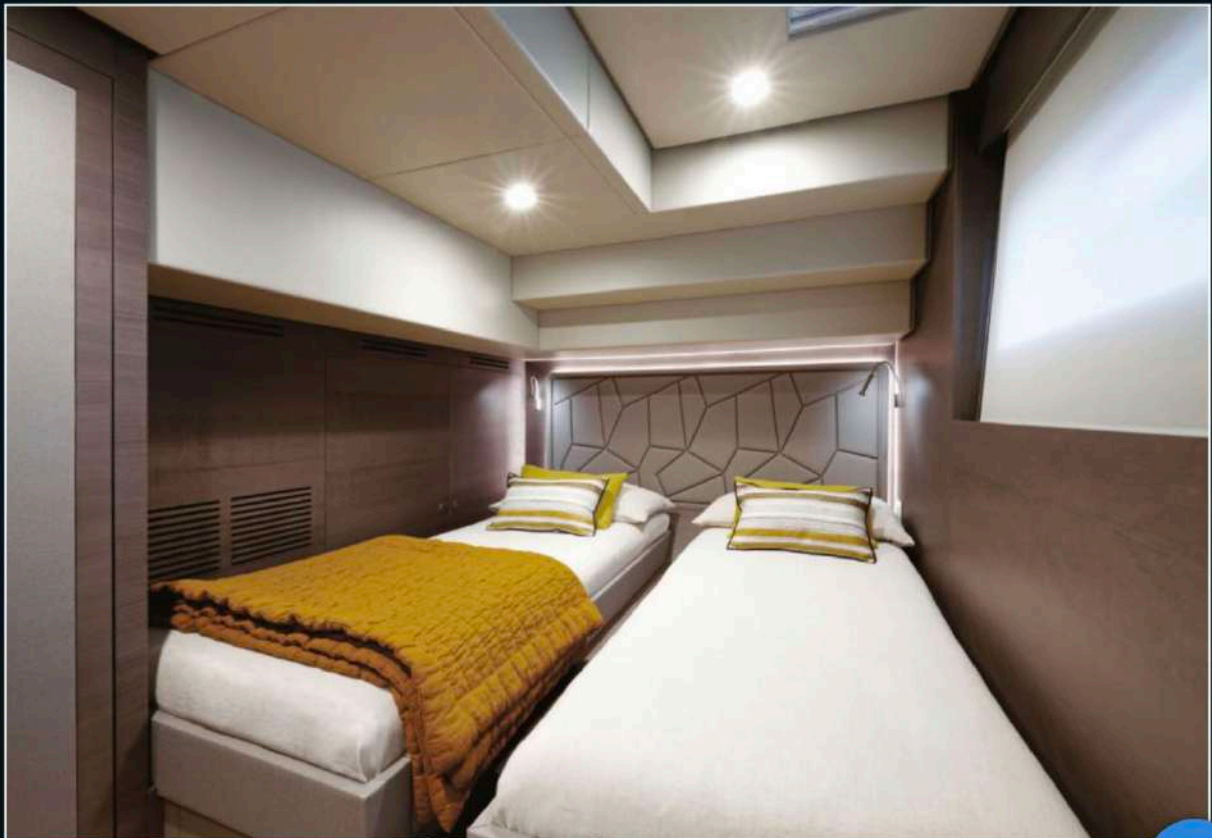
16,8 kWp peuvent fournir, par de très belles journées, une moyenne quotidienne de 80 kW, ce qui couvre de larges besoins. Le montage des moteurs en série est manifestement au point avec l'interface de contrôle développée en interne. Pour autant, les performances n'évoluent pas, car l'embonpoint du 62 se traduit par plusieurs tonnes supplémentaires par rapport à la trentaine affichée sur la

balance de l'ex-60. Les deux consoles de pilotage, dans le carré et sur le fly, sont identiques. Une barre à route est disponible au catalogue, mais notre modèle équipé d'une barre franche hydraulique miniature permet de manœuvrer précisément sans encombrer le tableau de bord. Au large de Cannes et par mer plate, nous atteignons 11 nd à plein régime. À ce rythme il faut moins d'une heure





Une cabine double arrière présente un lit travers à la marche pour compenser la faible largeur des coques.



Dans l'autre cabine arrière, des lits jumeaux sont proposés. Le style de la décoration est plus luxueux et classe qu'auparavant.



Essai yacht **Silent Yachts 62 3-Deck**

► épuiser le parc de batteries. La vitesse de croisière tourne autour de 7 nd, évitant ainsi que les moteurs ne deviennent des dévoreurs insatiables de watts. Selon les conditions de vent, l'autonomie s'établit entre 5 et 10 heures en tout électrique, un peu plus si le soleil est de la partie, sachant que l'énergie solaire sert aussi à alimenter les batteries de service en 24 V.

Croisière côtière sans bruit sans CO₂

Pour une croisière côtière, c'est amplement suffisant pour rallier une destination distante de 30 à 60 milles sans bruit et sans émettre le moindre gramme de CO₂. Il faut toutefois garder à l'esprit que le vent de face peut doubler la consommation. Une navigation au vent portant est, comme pour les voiliers, agréable et économe. Pour des traversées plus conséquentes, le groupe Hyundai vient à la rescousse. À régime de



La silhouette de ce 3-Deck fait plus motor yacht. On sent bien qu'avec le grand flybridge, l'espace est démultiplié à bord.

2600 tours, il est capable de produire 130 kW à l'heure en ne consommant que 3 litres. 24 heures de navigation à 7 nd s'effectueraient en faisant tourner le groupe 7 heures, ce qui fait 21 litres pour parcourir 168 miles par jour. Considérant que les ré-

servoirs de carburant ont une capacité totale de 1900 L, le Silent a suffisamment de réserve pour parcourir en théorie jusqu'à 12000 milles nautiques. Avec une marge de sécurité de 20%, c'est l'équivalent d'un grand tour de l'Atlantique sans avoir à refueler. ■

SILENT YACHTS 62 3-DECK

VITESSE MAX

11
nd

CONSO à 10 nd

140
L/h

RENDEMENT

14
L/mille

LE TEST NEPTUNE

Danfoss - 2 x 180 kW - Générateur - Hyundai 143 kW

Conditions de l'essai: vent force 2, mer belle, 36% carburant, eau 33%, 15 personnes à bord

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (L/mille)	Autonomie électrique* (heures)
200	3,5	4	1,1	57
300	5	10	2	23
400	6	24	4	9,6
500	7	36	5,1	6,3
630	8,9	100	11,2	2,3
700	9,9	140	14,1	1,6
840	11	280	25,4	0,8

* Avec 20% de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors-tout/largeur	18,86/8,99 m
Tirant d'eau	1,26 m
Poids lège	46,6 t
Transmission	ligne d'arbre
Moteurs électriques	2 x 180 kW continus
Puissance solaire	16,8 kWp
Générateur	142 kWp/100 kW continus
Batteries	286 kWh
Carburant/Eau douce	1900/2000 L
Cabines/couchettes	4-6/8-12
Catégorie CE	A/12 pers.



Les jupes allongées améliorent la glisse, et, couplées à la plateforme, octroient un espace détente à la façon d'un beach club de yacht.

Sur la droite du carré, on peut disposer soit d'une commode aux rangements XXL, soit d'un beau canapé. Question de programme.

Le salon avant peut être remplacé par une cabine propriétaire qui implique une extension de timonerie et la suppression du poste de pilotage interne.

Les passavants sont larges, hébergent une banquette latérale fort agréable et donnent accès à la très vaste plage avant, salon et bain de soleil.

CONTACT

Chantier
Contact

Silent Yachts
silent-yachts.com



PRIX

2 500 000 € HT avec 2 x 180 kW continus

