

MULTI COQUES

Depuis 1985

N°197 octobre/novembre 2019

MAG

Essais

Spécial Powercat

Aquila 32

Aventura A10 CS

Fontaine Pajot MY 40

Bali 4.3 MY

Silent 55

Voile

ITA 14.99

Catathai 40

Location

Martinique

British Virgin Islands

Brésil

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

L 17476 - 197 - F: 6,90 € - RD





Le concept Bali décliné au catamaran à moteur

La jeune marque ambitieuse du Groupe Catana fait une incursion dans le segment aussi convoité que difficile du powercat. Coup d'essai, coup de cœur, coup de bluff ?

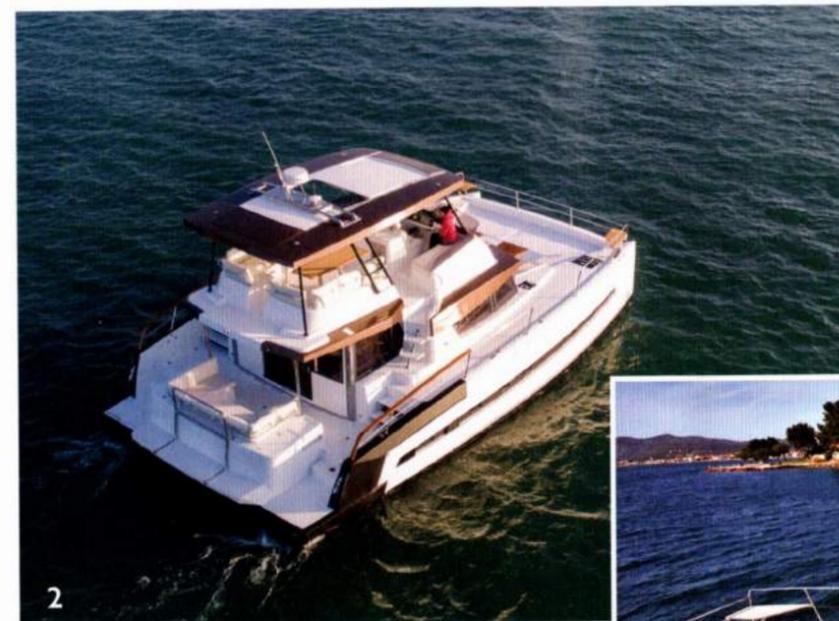
Nous avons voulu en savoir plus après la première présentation de ce 4.3 MY au Salon International du Multicoque en avril dernier...

A l'instar des plus grands constructeurs, Bali s'intéresse à un marché assez large – 40 à 54 pieds pour l'heure, et plus particulièrement au segment 40/45 pieds. Une stratégie qui a réussi dans la gamme voilier ; il est dans ce contexte logique que Bali propose pour ce premier powercat de série une taille (relativement) modeste, soit 43 pieds. Le Bali 4.3 MY s'appuie sur la base – profondément refondue - du 4.3. Les essais d'un premier Bali powercat prototype motorisé par Nanni avaient mis en évidence en 2017 les résultats (performances - économie de consommation) très encourageants des carènes de Xavier Fay. Allons vérifier sur l'eau si le 4.3 MY a bien hérité de cet ADN.

Une silhouette réussie

Deux années de travail ont été nécessaires pour passer du prototype à la version finale, mais l'effort s'avère fructueux. Le design extérieur d'un catamaran à moteur est un exercice difficile : trop typé "trawler", il ne correspond plus à la demande ; trop avant-gardiste, il ne trouvera pas le bon étiage de production. Sur

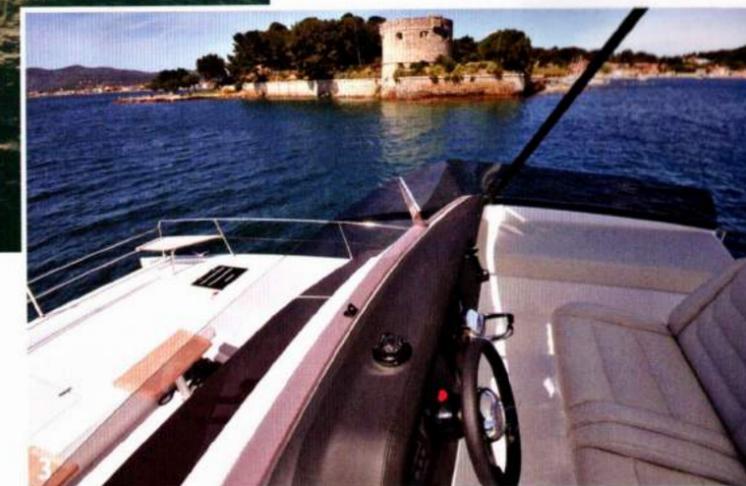
le 4.3 MY, la nacelle avant rigide s'exprime pleinement, et le tunnel élevé et bien dégagé constitue un atout maître pour la navigation dans la mer formée. La transformation de la version voilier d'origine en 4.3 MY constitue une véritable mutation du produit, pour aboutir à un tout nouveau bateau qui épouse parfaitement les codes du genre tout en conservant une grande partie de l'outillage de fabrication - sauf le tiers arrière de la carène. La greffe du flybridge, du poste de pilotage et du bimini rigide suspendu est une réussite ergonomique et esthétique, bravo ! Le garde-corps rigide qui ceinture le pont contribue à la conversion motonautique aussi bien qu'à la sécurité. La main courante en bois qui surplombe les jupes est aussi pratique et agréable au toucher que visuellement pertinente. Le puits de lumière qui accueille les hublots latéraux ouvrants est joliment intégré dans le bordé, et participe à une perception tendue des lignes. La décoration extérieure - adhésifs de couleur sur les champs du bimini, hauts de bordés arrière, jupes, montants métalliques noirs satiné - est très réussie ; elle bouscule élégamment la silhouette comme il convient pour être attractif dans ce créneau.



1 : Les étraves droites avec un léger effet d'inversion sont gracieuses et efficaces ; elles surplombent des entrées d'eau fines mais porteuses qui ne donnent jamais le sentiment d'engager dans la mer.

2 : Le design général du roof hérité de la version voilier est complètement et adroitement transformé. Une recherche stylistique pertinente (formes et wrapping) transforme la plate-forme d'origine en un powercat efficace.

3 : Sous le robuste bimini top suspendu, le second poste de pilotage.



- ◆ Economie de fonctionnement et autonomie à vitesse de convoyage
 - ◆ Comportement et confort dans la mer formée
 - ◆ Prestations intérieures et extérieures séduisantes
- 😊
- ◆ Consommation à haut régime
 - ◆ Prix de l'option porte basculante
- 😞

Aménagement : ouverture vers l'extérieur

La philosophie Bali en matière d'aménagement, c'est la transparence, l'ouverture sur l'extérieur, la fusion entre indoor et outdoor. Pour cela, il fallait maîtriser de nouvelles modularités encore peu explorées par la concurrence - pontage avant rigide (capable d'accueillir un cockpit et un solarium), pare-brise ouvrant, cloison arrière basculante électriquement, panneaux latéraux coulissants, etc. Ces innovations ont repoussé les limites habituelles, et, en seulement 43 pieds, Bali fait le tour de la question. Le carré du pont supérieur est spacieux et confortable, le poste de pilotage parfaitement réalisé, la mini wet kitchen est positionnée avec intelligence. Le toit en partie escamotable du bimini est une réussite et l'implantation structurelle super solide. En bas, une cuisine en L est installée à l'avant de la nacelle, juste à bâbord du poste de pilotage intérieur. La table est assez grande pour accueillir 12 convives. La perception de qualité est évidente, le design intérieur de bon goût et le soin apporté aux détails manifeste. Lumière, vaigrages, ventilation et ébénisterie progressent encore, comparés aux standards auxquels nous sommes habitués Bali. Le Bali 4.3 MY est disponible en trois versions : 2, 3 ou 4 cabines.

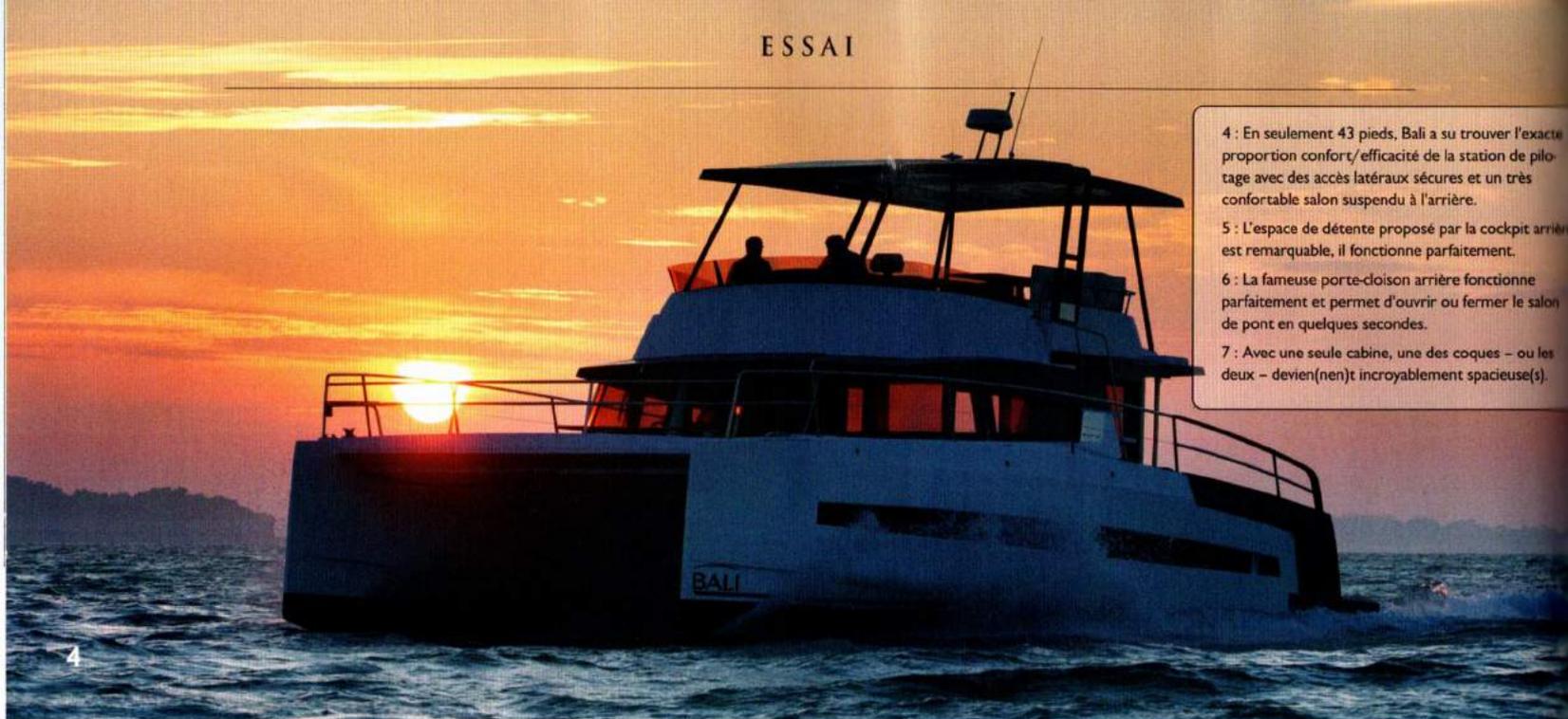
Une motorisation dernière génération

Le secret d'un multicoque réussi, c'est la cohérence entre moteur (vélique ou pas), carènes, appendices et centrage des poids. Pour notre Bali 4.3 MY, c'est le motoriste Yanmar qui a été sollicité avec son tout nouveau 4LV250, un bloc compact 4 cylindres de 2755 cm³ refroidi par échangeur qui développe 250 CV à 3800 tr/min. L'injection est directe par rampe commune et l'admission soufflée par un turbocompresseur basse pression refroidi par un intercooler. Cette mécanique correspond

aux dernières normes environnementales et ne pèse que 384 kg avec inverseur ; la transmission s'effectue bien sûr par l'intermédiaire d'un arbre d'hélice.

Comportement à la mer et fiabilité : la preuve par 2500 milles !

Notre bateau d'essai vient d'effectuer le tour de l'Espagne depuis le chantier de Marans (côte atlantique française) jusqu'à Port Pin Roland (rade de Toulon). Pas de panne, pas de peine : remarquable pour un numéro 1 ! Au bilan, ces 2000 milles ont été accomplis avec une consommation de 48 l/h, soit 24 l/h par moteur à vitesse de convoyage rapide – 12 à 14 nœuds avec des conditions météo agitées. La cale moteur est remarquablement accessible pour un bateau de cette taille, et les opérations de maintenance - contrôle du presse-étoupe flottant refroidi par eau, inverseur, turbine de refroidissement, vidange, filtres air/eau/fuel, vérifications niveaux - pourront se dérouler normalement sans faire appel à un contorsionniste. Pendant le préchauffage, j'écoute ces moteurs en constatant leur étonnante discrétion et l'harmonie de fonctionnement. Les cliquetis, claquements et autres vibrations parasites semblent avoir été éliminés lors de la conception de ces machines ; pas d'odeur de gaz brûlés non plus - les constatations seront identiques à 3000 tr/min en descendant dans la cale. Des horloges high-tech, ces moteurs ! La discrétion de fonctionnement reste surprenante en marche : cloison de cockpit fermée, le bruit moteur est à peine perceptible. Il est possible de parler sans élever la voix et la perception des vibrations est extrêmement faible. Ces caractéristiques associées à une hydrodynamique performante sont les éléments d'un réel confort à la mer. Le mistral souffle à plus de 25 nœuds, la mer est formée, les conditions sont idéales



4 : En seulement 43 pieds, Bali a su trouver l'exacte proportion confort/efficacité de la station de pilotage avec des accès latéraux sécurisés et un très confortable salon suspendu à l'arrière.

5 : L'espace de détente proposé par la cockpit arrière est remarquable, il fonctionne parfaitement.

6 : La fameuse porte-cochon arrière fonctionne parfaitement et permet d'ouvrir ou fermer le salon de pont en quelques secondes.

7 : Avec une seule cabine, une des coques – ou les deux – devient incroyablement spacieuse(s).

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Catana Group
Conception : Olivier Poncin et Yann Chabaud
Architecte : Xavier Fay
Designer intérieur : Samer Lasta
Matériau : sandwich mousse/verre/polyester
Longueur : 12,95 m
Largeur : 7,12 m
Déplacement : 12,7/18,6 t
Fuel : 800 l/221 US gal. (ou 1600 en option)
Eau : 800 l/221 US gal.
Motorisation : 2 x 180 CV ou 2 x 4LV250 Yanmar
Prix HT avec 2 x 250 CV : version 3 cabines - 2 toilettes : 536 500 € / 4 cabines - 4 toilettes : 541 500 €
Options en € HT
Pack Excellence (porte arrière basculante, sellerie extérieure, autonomie électrique renforcée, pare-brise de fly...) : 39 800
Groupe électrogène : de 17 000 à 23 000 € selon puissances (4 à 9 kWA en 220 V ou 110 V)
Climatisation : de 18 000 à 30 000 € selon choix de puissance et de zones
Dessalinisateur 105 l/h : 13 490
Réservoirs supplémentaires de 800 l : 3 850
Moquette carré et cabines : 3 920
Pack électronique : 20 380

pour un test au portant à grande vitesse. Le comportement à 20 nœuds (consommation : 65 l/h) dans les vagues est bluffant, et procure une impression de sécurité étonnante. Le passage des étraves lève peu ou pas de spray. Quant à l'assiette longitudinale, elle est parfaite au surfing et le roulis presque absent. Je noterai 23 nœuds à fond sur mon moucharde Navionics avec 400 l de fuel et 300 l d'eau. Tentons maintenant l'épreuve contre la mer et le vent : à 14 nœuds, notre consommation s'établit autour de 48 l/h et descend à 40 l/h à 12 nœuds, ce qui correspond à une autonomie de 500 milles. Le passage à la mer est tout à fait remarquable à ces vitesses élevées contre une mer agitée. Le ressenti sous les pieds ? Un confort total. Pas de slamming dévastateur ni de chocs ou autres bruits parasites. Bravo Bali ! Coup d'essai, coup de maître...

Conclusion

J'ai découvert un multicoque à moteur étonnant : ce baroudeur a la sagesse de conserver une taille acceptable pour se faufiler dans les marinas. Sa silhouette séduisante est dépourvue d'arrogance ostentatoire. Et pour ne rien gêner, le confort est remarquable - à la mer comme au mouillage. Ce 12,95 m offre les prestations d'un bateau plus grand et il possède de réelles qualités dynamiques confirmées par un tour d'Espagne dans toutes les conditions ; notre essai par mer agitée et vent soutenu nous a transmis beaucoup de confiance et de sérénité.



CONCURRENTS

CONSTRUCTEUR	SINO EAGLE/AQUILA	ROBERTSON & CAINE	FONTAINE PAJOT
MODÈLE	AQUILA 44	LEOPARD 43P	MY 44
MOTORISATION	2 x 225 Volvo	2 x 260 Yanmar	2 X 379 Volvo
POIDS LEGE	15,9	11,7	16,3
CAPACITE FUEL	1 100	1 000	2 000
PRIX HT EN \$ OU € (BASE ET ÉQUIPÉ)	699/950k \$	455/555 k€	à partir de 708 k€

