

MULTI

Depuis 1985

COQUES

Hors-Série n°13 - Été 2019

MAG

Spécial Essais

22 MULTIS TESTÉS

Voile
Moteur
Multiyacht

Votre multicoque :

Nos conseils pour choisir
Le financement



FRANCE METRO: 8,50€ - DOM/S: 9,90€ - NCAL/S: 1900 CFP
POL/S: 1900 CFP - BE/IT: 9,50€ - CANADA: 15 CAD

L 17479 - 13 H - F: 8,50 € - RD



BALI 4.1

Un catamaran futé qui sait évoluer

Deux ans après son lancement réussi et 140 unités vendues, le Bali 4.0 se transforme en version 4.1 (la version 4.0 reste disponible). Ce catamaran novateur redistribue les volumes disponibles. Nous avons profité de la mise à l'eau du premier exemplaire pour redécouvrir ce multicoque plein de ressources.

Une architecture innovante

De face, la silhouette passe bien, les lignes ont de l'allure. La découpe du pare-brise est habile, l'arête supérieure bien marquée se prolonge vers l'avant en paupière protectrice, et confère sa signature au roof du Bali 4.1 ; cet élément identitaire est réussi. La perception visuelle de l'arrière et de la forme cubique du salon de pont est plus rugueuse, mais elle est fonctionnelle. Les entrées d'eau à la flottaison sont fines, surplombées d'un joli redan déflecteur qui crée du volume et atténue la verticalité du franc-bord. Le haut du bordé est habilement souligné d'une nervure sous le livet ; une réservation longitudinale intègre les hublots et caractérise le style. Le sommet de l'étrave est subtilement brisé par une courte arête inversée. Le tour de force réside probablement dans l'adroite conception de la spatule avant, et l'effet de tunnel engendré. Le poste de barre en semi-flybridge est confortable, agrémenté d'une élégante barre à roue ; le changement des moteurs (Volvo à la place des Nanni) a permis de supprimer les clés de contact, très exposées.

Une organisation de nacelle transformée

Le 4.0 nous avait fait découvrir des volumes étonnants et une organisation de nacelle innovante avec une large baie frontale ouvrante (un panneau plexi coulissant verticalement avec 3 positions d'arrêt, la manipulation assistée est souple), dont l'efficacité, conjuguée avec celle de la

cloison arrière mobile (l'autre innovation du bateau), rend inutile toute climatisation. Cette disposition "passe-muraille" décloisonne la communication vers l'avant du navire, tandis que les baies ouvrantes latérales et l'effacement de la porte arrière dévoilent un véritable "semi open cat" convertible ! Le carré en large L autour d'une grande table pour huit convives est



1



2

TOUTE LA SURFACE DISPONIBLE ENTRE LES COQUES EST DÉSORMAIS EXPLOITABLE

complètement différent de celui de son prédécesseur, et l'implantation d'un meuble bar multi-usages optimise réellement l'usage de la cuisine. Par beau temps, cloison arrière escamotée, le 4.1 fonctionne comme un bateau plus grand tout en restant compact et facile à utiliser. Le cockpit avant devient une terrasse aménagée capable d'accueillir de nombreux invités ; les passavants et leurs marches d'accès sont sécurisants et agréables ; à bâbord, un escalier indépendant permet de se rendre sur le bain de soleil du bimini sans déranger la manœuvre ou la barre. La nouvelle banquette arrière est superbe et élégante grâce à une architecture futée et à une sellerie performante et confortable ; les 3 coffres intégrés offrent un espace de rangement XXL adapté aux pare-battages, amarres, moteur hors-bord et matériel de plongée. La modularité créative du Bali permet de s'adapter à toutes les conditions extérieures (froid, chaleur excessive, embruns). Le design intérieur de Samer Lasta est pertinent, la qualité de fabrication des aménagements (menuiserie Catana), de très bonne facture. En version propriétaire, le flotteur bâbord offre une belle perspective, l'emploi de matériaux contemporains et le soin apporté aux finitions composent une atmosphère claire, confortable et fonctionnelle. Les 2 cabines doubles à tribord séparées par le cabinet de toilette-douche sont vastes et intimes, seule la circulation entre le couloir central et la cabine arrière s'avère un peu exiguë à l'usage. Le parc à batteries est logé au centre du navire sous le plancher du carré, et l'accès aux 3 coupe-circuit principaux est juste parfait.

Un catamaran spacieux et vivant

Il fait froid en février sur le plan d'eau rochelais, la neige était même présente la veille de notre essai ! Paradoxalement, ces conditions rudes offrent des sensations différentes, et permettent d'appréhender la navigation et le

bateau sous d'autres angles. Les deux jours passés à bord mettent en évidence la bonne adaptabilité du concept Maxi Lounge ; modularité des espaces, ouverture sur l'extérieur, lumière traversante et vision panoramique ciblent à l'évidence une utilisation estivale ; pourtant, ces caractéristiques associées aux qualités isolantes du sandwich prédestinent également le bateau à une utilisation toutes saisons moins conventionnelle. Le multicoque, pour découvrir les charmes de la navigation hivernale ? Un petit chauffage à air pulsé achèvera de vous convaincre. Les prises de vue extérieures confirment la bonne vitesse du Bali 4.1 : dans 12 nœuds de vent à 100° de l'apparent (sous solent et GV Elvström), ce catamaran exprime de l'agilité ; la vague d'étrave, toujours ourlée, souligne le dynamisme et l'aisance du bateau. Sous spinnaker asymétrique, il glisse

LES ESSENTIELS

NOUVEL AMÉNAGEMENT DE NACELLE RÉUSSI (CARRÉ, BAR, BANQUETTE ARRIÈRE)
AGRÈMENT D'UTILISATION ET BONNES PERFORMANCES



3

1 : Le 4.1 : une petite machine futée, polyvalente, agréable à la voile et si accueillante !

2 : Un dessin réussi pour un catamaran confortable et vélocé, notez la spatule avant à effet de sol.

3 : Le cockpit avant des Bali a suscité quelques réserves, mais les équipages l'adorent ! Notez la baie frontale coulissante en position ouverte.

entre 9 et 10 noeuds par 15 noeuds réels, et il faut mettre les gaz pour suivre avec le tender photo. A bord, toute la sellerie extérieure est en place, nous pourrions pourtant la stocker sans avoir à la faire sécher. Il n'y a pas d'embruns, malgré la dizaine de bords de près enchaînés pour le retour de l'île d'Aix. A la barre, je retrouve les sensations directes de la transmission par câbles, la jolie barre à roue composite est agréable à utiliser, et la position assise ou debout est cohérente. L'implantation en semi-flybridge gomme l'impression désagréable d'élévation excessive, et l'équilibre du bateau amplifie ce ressenti favorable. Sous spi asymétrique (North Sails), le catamaran est réellement vivant, facile à régler et vélocité : 10,2 noeuds de vitesse de pointe pour 15 noeuds réels avec les pleins (hélices repliables) ! Une bonne performance pour un multicoque de taille raisonnable plus orienté farniente que sport. Un relevé partiel montre une moyenne de 7,2 noeuds sur 25 milles mélangeant 1/3 de navigation sous spi et 2/3 au près sous GV et solent, pas impressionnant, mais très honorable. La qualité de l'accastillage (Antal-Rutgerson) permet des manœuvres fluides et aisées ; soulignons la souplesse de fonctionnement du gros chariot de travellier Rutgerson, une

des meilleures de la catégorie et un point fondamental en catamaran. En route sous spi, nous effectuons un essai d'ouverture de la cloison arrière ; la cinématique a été optimisée (2 petits vérins assistent la fermeture finale), la précision de fonctionnement est remarquable, sans points durs. Cette disposition astucieuse, combinée avec le design de la "petite maison arrière", les ouvertures latérales (vues seulement sur quelques rares unités : TAG 60, MC52) caractérisent le Bali 4.1, et lui permettent de tirer habilement son épingle du jeu auprès des utilisateurs, propriétaires ou locataires. De retour au port, nous avons procédé au test de mise à l'eau et de remontée de l'annexe : bravo au bureau d'études qui a su allier simplicité et efficacité ; couplée au winch électrique de la navstation, cette cinématique est absolument remarquable.

Conclusion

Cette évolution restylée permet au 4.1 d'exprimer tout son potentiel. La qualité de fabrication est là, le design renouvelé amplifie l'atmosphère séduisante. Le Bali 4.1 reste vivant, agréable à faire marcher, simple à manœuvrer, et les innovations qu'il propose sont pertinentes et fort bien mises en œuvre.



- ◆ Qualités dynamiques
- ◆ Barre très agréable
- ◆ Climatisation naturelle étonnante
- ◆ Modularité des espaces remarquable, et pertinence du nouvel aménagement de nacelle
- ◆ Espace dans la cale machine et installation du parc batteries

- ◆ Position biomécanique de winch d'écoute de solent perfectible
- ◆ Esthétique du bimini de barre
- ◆ Beaucoup de sellerie à stocker
- ◆ Surfaces vitrées complexes à remplacer
- ◆ Perception visuelle de l'arrière un peu lourde

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Bali Catamarans
 Architecte : Xavier Fay
 Concepteurs : Olivier Poncin et Yves Chabaud
 Design intérieur : Lasta Design
 Matériau : Sandwich mousse/verre/polyester process infusion
 Longueur : 12,35 m
 Largeur : 6,72 m
 Déplacement : léger 8,9 t/en charge maxi 11,8 t
 Hauteur du mât : 17,85 m
 Surface de voilure au près : 81 m²
 GV : 48 m² ou 50 m² (à corne)
 Solent autovireur : 33 m²
 Motorisation : 2 x 20/2 x 40 CV Volvo
 Eau douce : 800 l
 Fuel : 400 l
 Prix : 294 800 € HT



4 : Les lits island d'un 40' Bali 4.1.
 5 : Le concept Maxi Lounge : une lumière abondante, une modularité d'espaces complémentaires adaptés à toutes les saisons et à tous les climats (notez la cloison arrière stockée en position ouverte au plafond du roof).
 6 : La nouvelle banquette arrière du 4.1 constitue un élément de confort appréciable, elle recèle des volumes de rangement insoupçonnés. Notez les bossoirs-berceau à la cinématique simple et futée.



BALI 5.4
 OPEN SPACE

www.bali-catamarans.com

