

BALI 4.0/4.1

Vive l'open space !



Le 4.0, le plus petit des Bali, a poursuivi sa carrière sous le vocable 4.1. Au total, plus de 300 unités construites depuis 5 ans. Le marché de l'occasion s'ouvre désormais à ce best-seller, dont la production vient tout juste de s'arrêter.

Dans la famille Bali, je demande le petit frère ! Le Bali 4.0 a été lancé en septembre 2015 ; ce catamaran plutôt typé location en version quatre cabines a tout de même été décliné en version Propriétaire. 154 exemplaires ont été produits jusqu'en avril 2018 - jusqu'à la relève du Bali 4.1. Cette seconde version a cohabité un temps avec la première, avant de s'imposer. Quoi de neuf ? Tout d'abord, une plateforme arrière fixe entre les deux jupes arrière. Le Bali 4.1 rejoint avec cette modification l'idée d'exploiter toute la surface de pont disponible - un concept adopté par tous les derniers Bali. Du coup, le 4.1 gagne une banquette arrière. Dans la nacelle, un peu de changement, avec un carré en L en lieu et place de la table plus traditionnelle des premiers 4.0. 150 Bali 4.1 ont été livrés - la production de ce modèle vient donc d'être stoppée. La relève est assurée par le Bali Catspace et le 4.2.

Un catamaran novateur

Malgré le franc-bord élevé, la silhouette de face et de profil passe plutôt bien. Les entrées d'eau à la flottaison sont fines, surplombées d'un élégant redan déflecteur. Ce dernier 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. Le sommet des étraves est subtilement brisé par une courte arête inversée. Le tour de force architectural réside sans doute dans l'intelligente intégration du pontage avant en dur : entre les coques, on retrouve une large spatule particulièrement favorable à un comportement sain par grosse mer de l'arrière. Le dessin du rouf, avec sa paupière protectrice, est particulièrement réussi - elle protège la nacelle des rayons les plus verticaux et reprend la ligne identitaire des autres modèles Bali. En revanche, vu de l'arrière, le Bali est moins élégant : la nacelle semble particulièrement imposante.

Loin d'être ridicule sous voile

L'excellente surprise que réserve le plus petit des Bali, c'est qu'il marche plutôt pas mal globalement ! Certes, son franc-bord important et la faible profondeur des quillons (1,12 m) ne permettent pas de remonter vaillamment au près : le cap se limite à 50/55° du vent réel et la vitesse est limitée à 5/6 nœuds, à condition que la brise soit au rendez-vous et la



mer maniable. Dans le cas contraire, la mise en route d'un moteur améliorera considérablement le rendement pour 2 litres à l'heure... Mais, dès que les écoutes sont un peu débridées, le Bali s'anime franchement. Lors de notre essai - avec des hélices repliables, précisons-le -, nous l'avions trouvé très vivant dès 12 nœuds de vent à 100° de l'apparent. Sous solent et GV haute, le catamaran s'est révélé dynamique. Avec son spinnaker asymétrique, il glissait entre 9 et 10 nœuds par 15 nœuds réels - pointe à 10,2 nœuds. Une bonne performance pour un multicoque de taille raisonnable plus orienté farniente que sport. Au cours de notre essai, la vitesse moyenne s'était établie à 7,2 nœuds sur 25 milles, mélangeant 1/3 de navigation sous spi et 2/3 au près sous GV et solent. Pas impressionnant, mais très honorable !

Plan de pont simple et intuitif

Le Bali 4.0 et le 4.1 ne sont pas encore passés à la génération flybridge des tout nouveaux modèles. Le poste de barre se contente d'être surélevé ; il est confortable, agrémenté d'une élégante barre à roue très directe - transmission par câbles. La position debout comme assise est possible. Peu d'embruns à craindre, ce catamaran mouille peu grâce à son franc-bord conséquent et à son pontage avant en dur. Le changement des moteurs (Volvo

à la place des Nanni) a permis de supprimer les clés de contact, très exposées. La qualité de l'accastillage (Antal-Rutgerson) permet des manœuvres fluides et aisées, même en solitaire ; soulignons la souplesse de fonctionnement du gros chariot de travailler Rutgerson. Les passavants et leurs marches d'accès sont larges et bien dégagés. Le pont avant devient une terrasse aménagée capable d'accueillir de nombreux invités. A 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 du 4.1 est confortable ; les trois coffres intégrés offrent un espace de rangement XXL adapté aux pare-battages, amarres, moteur hors-bord et matériel de plongée.

Une nacelle ouverte

Le 4.0 propose des volumes étonnants et une organisation de nacelle innovante avec une large baie frontale ouvrante - un panneau plexi coulisse verticalement avec trois positions - combinée à la cloison arrière mobile et des baies ouvrantes latérales. La zone de vie peut ainsi être complètement ouverte, brouillant la frontière entre nacelle et cockpit. Par beau temps, cloison arrière escamotée, le Bali fonctionne comme un catamaran bien plus grand. On pourrait penser que ce concept Open ne fonctionne que dans les pays chauds et l'été



1 & 2/ Le poste de barre surélevé et l'accastillage prévu par le chantier se prêtent parfaitement à la gestion en solitaire et en équipage réduit.
3/ Le cockpit avant des Bali : les équipages l'adorent, mais il y a beaucoup de sellerie dehors...

dans les zones plus tempérées... Au final, les retours d'expérience mettent en évidence la bonne adaptabilité de la formule - à condition de vous offrir un petit chauffage à air pulsé.

A bord du 4.1, le carré en large L autour d'une grande table pour huit convives est différent des huit premiers exemplaires de son prédécesseur : l'implantation d'un meuble bar multi-usages optimise réellement l'usage de la cuisine. Le design intérieur de Samer Lasta est réussi. La qualité de fabrication des aménagements (menuiserie Catana) renforce le sentiment d'une finition simple mais soignée.

En version propriétaire, le flotteur bâbord offre une belle pers-



FICHE TECHNIQUE

Constructeur : Bali Catamarans
Architecte : Xavier Fay
Concepteurs : Olivier Poncin et Yves Chabaud
Design intérieur : Lasta Design
Matériau : sandwich mousse/verre/polyester (infusion)
Longueur : 12,35 m
Largeur : 6,72 m
Tirant d'eau : 1,12 m
Déplacement : lège 8,9 t/en charge maxi 11,8 t
Hauteur du mât : 17,85 m
Surface de voileure au près : 81 m ²
GV : 48 m ² ou 50 m ² (à corne)
Solent autovireur : 33 m ²
Motorisation : 2 x 20/2 x 40 CV
Eau douce : 800 l
Fuel : 400 l
Prix occasion : à partir de 240 000 € HT



pective. L'emploi de matériaux contemporains participe à une atmosphère claire, confortable et fonctionnelle. Les deux 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 catamaran, sous le plancher du carré. L'accès aux trois coupe-circuits principaux est aisé.

Conclusion

Le Bali 4.0 - et son évolution le 4.1 - est un choix très pertinent pour un projet de croisière ou d'année sabbatique ; ce catamaran convient parfaitement à un couple et deux enfants, et propose un volume habitable inhabituel dans cette taille. Idem pour les surfaces exploitables offertes par le plan de pont. Au large, sa longueur limitée n'offrira pas le même confort qu'une unité de 5 pieds de plus, mais la facilité de manœuvre est au rendez-vous. Autre bonne surprise : un coût d'entretien sensiblement moins élevé.

Catamaran vivant dès le débridé

Barre très agréable



Aération naturelle très efficace

Modularité des espaces bien pensée

Espace dans la cale machine et installation du parc batteries

Esthétique du bimini de barre



Beaucoup de sellerie à stocker

Surfaces vitrées complexes à remplacer

Perception visuelle de l'arrière un peu lourde



Le concept Open fonctionne grâce à la multitude d'ouvertures possibles.



Avec 265 litres de capacité froid (réfrigérateur + congélateur), le plus petit des Bali ne prend pas la gestion des repas à la légère !

LES POINTS À VÉRIFIER

L'espérance de vie d'un voilier de plaisance est de 40 ans – en intégrant les fortunes de mer diverses : c'est dire si un catamaran de 5 ans à peine est encore tout frais ! Les modèles qui sortent tout juste de location peuvent avoir un peu souffert d'un usage intensif. Voiles, moteurs et périphériques, électroniques et circuit électrique méritent une bonne inspection. A priori, sauf catamaran cyclonné, pas de souci de structure à craindre au vu de la construction « monobloc » plutôt bien échantillonnée. A contrôler : le système de relevage de l'annexe est bien pensé, mais les tubes inox sont de diamètre un peu faible. Quant à la porte basculante, elle réclame parfois un réglage pour parfaitement se positionner – en haut comme en bas.