

MULTI COQUES

N°205 février / mars 2021

Depuis 1985

MAG

Essais

Overboat

Astus 14.5

Bali 4.6

Long Island 78

Occasion

Heavenly Twins

TECHNIQUE

Réparer ses voiles

Aménagement
des soutes avant

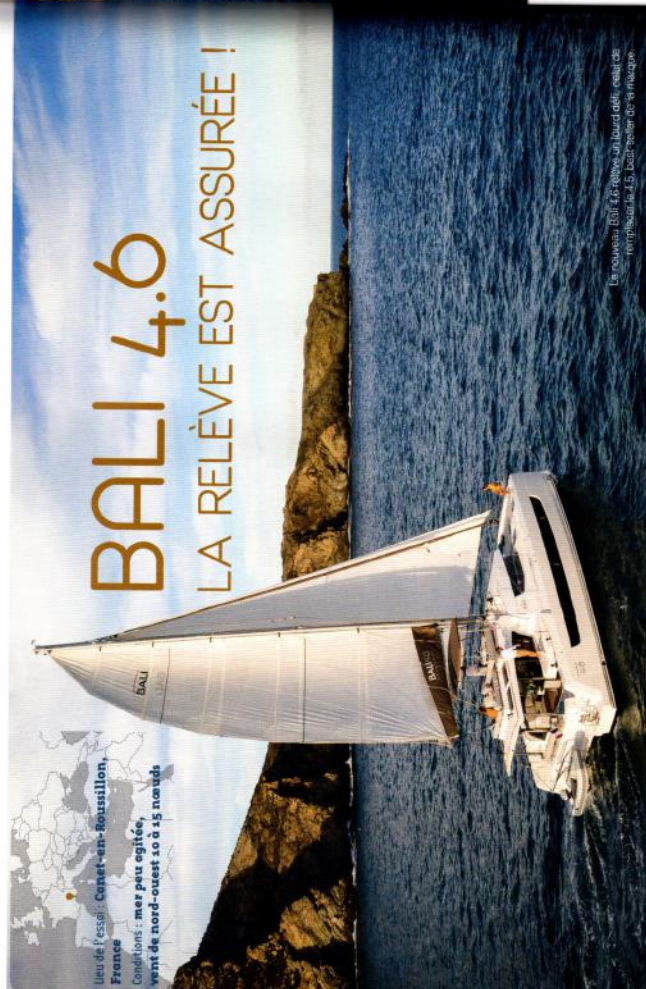
GRAND VOYAGE

Australie
Tonga

BEL/LUX: 7,90€ - CH 11FS - IT 7,90€ - DOM/S 8,90€
POL/S 1500 CFP - NCAL/S 1400 CFP - CAN 16,99 CAD

L 17476 - 205 - F: 6,90 € - RD



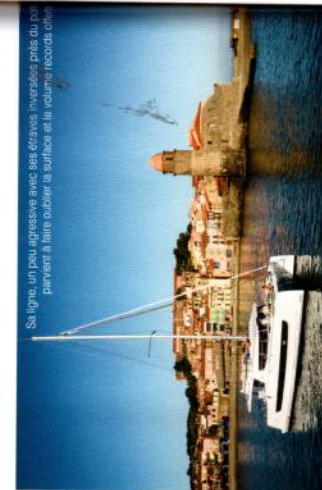


Lieu de l'essai : Connet-en-Roussillon, France
Conditions : mer peu agitée, vent de nord-ouest 10 à 15 nœuds

La nouvelle Bali 4.6, à l'ancre, à bord d'un catamaran. Elle mesure 11,5 mètres pour 4,6 mètres de largeur.

Bali, avec son concept de l'open space et de la plage avant rigide, a participé à une évolution forte du catamaran de croisière. Avec succès, le constructeur continue de faire évoluer les modèles de sa gamme. Le tout nouveau 4.6 que nous avons essayé à Connet-en-Roussillon prend la relève du 4.5, le premier modèle de la marque, lancée en 2014.

Depuis plusieurs années, Bali Catamarans offre une lecture ingénieuse et complexe du cahier des charges des catamarans de croisière à usage familial ou de charter. L'un des objectifs assumés est de rechercher toujours plus d'espace pour la même surface sur l'eau. Mais, au-delà d'idées qui peuvent paraître aussi simplistes que radicales, le constructeur est bien plus réfléchi qu'il n'y paraît. Après une analyse précise de la concurrence, Olivier Poncin et son équipe notent les



Sa ligne, un peu agressive avec ses étraves inversées près du pont, parvient à faire oublier la surface et le volume records offerts.



La hauteur de franc-bord est conséquente et le flybridge semble bien haut perché. Cependant, en descendant se fait en toute sécurité, et l'ergonomie participe au confort, partout à bord. Dans la réserve noire des coques, les hublots mélangent d'être plus grands.

Le concept Bali, c'est un salon ouvert sur la mer. Cet espace immense en enfilade concilie salon, cuisine au milieu et coin détente sur la plage avant. Par forte mer, il faudra bien fermer la baie coulissante - derrière le canapé, l'écran peut être vulnerable.

inédits en termes de facilité d'accès. Cet excès de convivialité mêlé de confort terrestre, marinisé à tout d'abord défrayé la chronique, puis a pris sa place sur le marché du catamaran médium de croisière. Bali s'est imposé en quelques années comme notre fabricant de SUV nautiques, et ce grâce à deux concepts majeurs et inédits. Sur le 4.5, le trampoline a tout d'abord été remplacé par une plage avant rigide doublant le traditionnel cockpit arrière d'un solarium XXL. Sur le papier, personne ne misait sur un bon comportement au large - les qualités marines se sont pourtant révélées sans faille dans des conditions de mer difficiles (voir essai MM 168). Passons à l'espace salon-cuisine-cockpit : d'abord décloisonné, il s'est ensuite transformé en espace convertible dedans-dehors à bord du 4.3

puis du 4.0 grâce à cette fa-meuse cloison arrière s'escamotant sous le roof façon porte de garage. Ajoutez à cela une conception - déterminante dès l'origine - et une gestion des consommables et des fonctions s'apparentant plus à ce que l'on trouve dans une résidence estivale. Sans oublier une remarquable facilité d'utilisation ainsi qu'un ratio fabrication/coût optimisé... vous comprendrez alors comment 85 unités de ce premier 4.5 ont été vendues et ont installé Bali au sein du top 5 des principaux constructeurs de catamarans.

Un milieu de gamme traité au mieux

Le 4.6 a donc un double challenge à relever : faire mieux que son prédécesseur le 4.5 et que la rude concurrence dans cette taille. Heureusement pour



lui, entre-temps, le 5.4 puis le 4.8 ont apporté leur lot de nouveautés, certes intronisées par des modèles plus grands, mais adaptables dans ce segment des 14 mètres. Le flybridge avec bain de soleil et mini

salon tout comme la porte donnant accès sur le cockpit avant depuis le carré semblent devenir incontournables pour passer de bonnes vacances sur l'eau - ces deux caractéristiques ont donc fait leur apparition



Sur le fly, un mini pont portugais donne une aisance remarquable pour les phases de manœuvre. On manipule les bords sans gêne pour la barre ou la barre à voile, et toutes les manœuvres reviennent au piano.



L'ensemble des manœuvres est gérable depuis la passerelle avant, ne gênant jamais le barreur et encore moins les adeptes du salon de pont ou du familiale au soleil. Bravo !

sur ces modèles.

Le 4.6 que nous découvrons au chantier de Canet en novembre dernier prétend compiler toutes ces améliorations ergonomiques. Au premier abord, la similitude avec le 4.8 nous interroge sur le positionnement.

Boris Compagnon, le directeur des ventes, nous explique les enjeux de cette longueur clé de 46 pieds - le cœur du marché aujourd'hui - et de l'effort quant à l'accessibilité réalisé par le constructeur. Boris précise que six cabines et autant de salles de bains, avec des lits king size dans le sens perpendiculaire, ne sont possibles qu'avec ces deux pieds en moins - pas trois, et encore moins quatre. Les aménagements de notre 4.6, le prototype de la série, comprennent quatre cabines. La cabine Propriétaire occupe tout le flottage tribord avec une suite dressing-toilette menant à la salle de bains avant et une partie lounge-bureau et lit vers l'arrière. Cette cabine est immense et on lui reprochera juste un petit manque de clarté, nous y reviendrons. Le flottage bâbord, quant à lui, est pourvu de trois cabines. La plus grande est indépendante, avec un accès depuis le cockpit arrière. Les deux autres, en bas de la descente du carré, se partagent une salle de bains commune. Celle du milieu est équipée de lits Pullman dans le sens perpendiculaire et l'articulation avec la cabine double avant est parfaite pour une famille. Les différentes versions voient le nombre varier de trois à cinq cabines avec au maximum quatre salles d'eau. L'ensemble des aménagements, avec de petites niches bibliothèque et des stores, est très cosy.

Les pics avant indépendants peuvent être aménagés avec une cabine et/ou toilettes au besoin. Le morceau de choix reste cet espace de vie ouvert sur le pont principal qui compose une suite en enfilade. Deux tables - une dans le cockpit avant et une très grande, dans la partie arrière sous le fly - encadrent une très grande cuisine qui sert de dégagement pour les cabines et de coin navigation. Un centre névralgique dans lequel on circule aisément, tout comme sur l'ensemble du pont principal de plain-pied, sans seuil ni marche. En tout, une centaine de mètres carrés sont utilisables, un record pour la catégorie.

Une silhouette haute sur l'eau

Avant de prendre la barre du 4.6, on me propose de sortir sur une vedette pour faire quelques clichés. L'occagion de se faire une idée plus précise du design : les étraves droites au sortir de l'eau s'inversent à la moitié de la

- +++ Espace et ergonomie sur tous les ponts
- +++ Navigation facile et confortable
- +++ Condensé d'innovation, surtout l'aménagement en enfilade du pont principal

- +++ Manque de luminosité dans les cabines
- +++ TV encastrable à protéger
- +++ Un peu bruyant au moteur



L'espace de dégagement au centre du catamaran est très grand car dépourvu de table. Il accueille une cuisine XXL, une table à cartes et un frigo américain énorme.

hauteur selon une tendance actuelle, mais l'on remarque tout de suite une hauteur de franc-bord importante. Ceci donne une hauteur de nacelle intéressante et place haut la plate-forme avant - ce qui garantit une bonne tolérance pour le passage en mer formée. Une réserve concave dans le bordé, déjà élargie avec un fort redan, permet de dissimuler les sabords et hublots de coque (un peu petits, toujours par rapport à la tendance, et expliquant le manque de luminosité dans les cabines) dans une peinture noire. La casquette de roof couvre les deux tiers de la longueur, et le fly-bridge qu'elle abrite rehausse la silhouette avec un bimini semi-rigide. La bôme culmine à cinq mètres de hauteur et le fly à plus trois mètres. De l'extérieur, on a l'impression qu'il s'agit d'un perchoir, mais nous constaterons en montant à bord qu'il n'en est rien.

Une ergonomie de pont excellente

L'accès à bord est très facile. Depuis le quai, un pas me suffit à embarquer aisément - je prends donc pied sur la jupe arrière, gravis les quelques marches, et tombe immédiatement sous le charme de cet espace qui s'ouvre jusqu'à la plage avant. L'aération est surprenante et dispense de tout air conditionné (sauf pour les cabines). La vision traversante est très agréable. Avec ces rayons d'autonne bas, le soleil illumine le salon-salle à manger arrière. On se croirait dans

nous voila au près serré avec quatorze nœuds de vent réel, quelle aisance ! Passer à la cuisine et sur le pont avant se fait sans encombre, même nous oblige à fermer la cloison arrière hydro-électrique, et dans cette ambiance chaleureuse, on s'attacherait volontiers. Pourtant, à l'extérieur, Boris a renvoyé le solent autovireur et



La cabine twin à lits Pullman et la cabine double se partagent une salle de bains à douche séparée. C'est une disposition idéale pour une famille.

La cabine Propriétaire qui occupe le flottage entier est pourvue de tous les atouts attendus : dressing, bureau, toilettes, et même une petite piscine. Elle n'est cependant pas très lumineuse.

Bali, une marque exotique,
mais une fabrication rationnelle



Olivier Poncin,
PDG de Catana Group

Olivier Poncin, croisé dans les couloirs du chantier, nous livre son choix de nom pour cette marque à part entière – l'idée était de se distinguer complètement de Catana. « Je ne voulais pas avoir à trouver un nom pour chaque modèle, comme cela se fait chez nos concurrents, mais bien avoir une marque générique à forte image, non dépréciée par l'appellation numérique des modèles. Bali, fle indonésienne située entre Java et Lombok, justifie selon les dialectes locaux bien-être, art de vivre. Un paradis, par extension qui porte chance. Cela semble être le cas pour la clientèle qui apprécie la douceur de vivre à bord de nos catamarans. » Mais cette apparente décontraction est due à un travail rigoureux. Les concepteurs, Xavier Fay et Lasta Design, repoussent toujours plus loin l'exploitation du moindre cm² disponible tout en étudiant de nouveaux concepts innovants. Côté fabrication, trois usines différentes interviennent en fonction de la taille des modèles. Les 4,8 et 5,4 sont produits au chantier historique de Canet-en-Roussillon où un immense savoir-faire a été acquis sur les grandes unités Catana. Les petits modèles – Catspace, 4,1 et 4,2 –, où la maîtrise des coûts de production est primordiale pour rester compétitif et rentable, sont produits dans l'usine de Haco, en Tunisie. Quant aux témoins de la gamme, les 4,3 et 4,4, ils sont produits sur le site de Marans, près de La Rochelle, un site doté d'un outillage moderne.



double porte. En rejoignant les navigateurs, je passe devant le barbeque intégré au passavant, la gastronomie est décidément prise très au sérieux !

Monter et descendre du fly dans le sens de la marche est facile et super sécurisant – idéal pour accéder à un mini pont portugais (un passage extérieur parfaitement protégé) qui regroupe les manœuvres de pied de mât. Juste en arrière, le poste de barre, puis un coin salon et enfin un beau bain de soleil. De ce deck bridge, on peut corriger le cap tout en manœuvrant. Les écouteles de grand-voile et de solent autovireur sont à portée de main. On peut même faire revenir (via les winchs de pont) les bosses d'enroulement et les écouteles de gennaker ou de spi sur les deux winchs électriques. L'ensemble des manœuvres est donc gérable depuis cette passerelle, ne gênant jamais le barreur, et encore moins les adeptes du salon de pont ou du farniente au soleil. Bravo !

Naviguer comme à la maison

Séduit par cette disposition autorisant de s'amuser à la voile ou de se détendre, me voilà parti pour quelques bords afin de jauger des aptitudes nautiques du 4,6. Un bon clapot s'est levé avec les quinze nœuds de vent au large du Canet-en-Roussillon. Dans cette mer hachée, nous remontons au près à 30° du vent apparent à 6 nœuds de vitesse avec le solent. Abattant à 60°, la vitesse augmente d'un nœud. Pour démontrer à quel point les coques passent en souplesse dans la mer, je ferme puis ouvre à nouveau la cloison arrière en navigation – aucun problème. Idem du côté de la cuisine : on s'y installe tranquillement. La rigidité procurée par la plate-forme avant est très palpable. Elle participe à un confort « actif » très agréable. Après quelques virements qui permettent de constater la douceur du système de barre, nous envoyons le gennaker. Bosses et écouteles sont renvoyées au piano de passerelle, nous déroulons et réglons très facilement. Dans un vent mollissant à 13 nœuds puis à 10, cette voile nous propulse à une moyenne de 7,5 nœuds, puis 6,5 nœuds – ce qui est très honorable. A bord, tout est très facile et intuitif. Au moteur, le rythme de croisière des Yanmar de 57 CV (option) s'établit à 7 nœuds également, on peut pousser plus, mais le bruit devient franchement

dérangeant. Plus d'isolation, s'il vous plaît !

Conclusion

Le bilan de cette navigation est très positif, on en redemande ! Les déplacements à bord s'opèrent avec une fluidité remarquable, et la sécurité offerte est réelle. On se sent accueilli, attendu – l'équipage prend ses aises. La convertibilité de ce magnifique espace de pont rend même la croisière jubilatoire pour dix ou douze personnes. Ce Bali 4,6 place la barre très haut dans le domaine de l'agrément en navigation pour cette catégorie. Son tarif, sa fabrication et sa qualité de finition – en hausse comparée à celle du 4,5 – en font un concurrent redoutable chez les catamarans de croisière de 14 mètres.

DESRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Bali Catamarans
Concepteur : Architecte : Olivier Poncin - Xavier Fay
Design intérieur : Lasta Design Studio
Longueur hors tout : 14,28 m
Longueur de flottaison : 13,96 m
Largeur : 7,66 m
Trant d'eau (quillons) : 1,22 m
Déplacement léger : 13 600 kg
Déplacement en charge : 19 000 kg
Moteurs : 2 x 45/57 CV Yanmar
Grand-voile (ford de chute) : 77,60 m²
Forc autovireur : 44,20 m²
Gennaker : 85 m²
Spiraker : 135,50 m²
Eau douce : 800 l
Carburant : 800 l
Froid : jusqu'à 615 l
Prix de base avec moteurs 45 CV : 489 300 € HT
Prix du modèle essayé : 548 640 € HT
Pack excellence : 52 940 € HT
Pack élégance : 17 400 € HT
Pannaux solaires 400 W : 4 800 € HT
Bôme canot àu avec lods : 10 830 € HT
Groupe ONAN 9 kW : 20 900 € HT



Concurrents

Modèle	Leopard 45	Saona 47	Lagoon 46
Longueur	13,72 m	13,94 m	13,99 m
Déplacement	14,9 t	14,7 t	15,77 t
Surface de voile	112,4 m²	129 m²	127 m²
Prix € HT	489 000	542 867	433 000

