

MULTI COQUES

Depuis 1985

N°198 décembre 2019/janvier 2020

MAG

Guide d'achat 2020

Toute la production mondiale
200 MULTIS voile & moteur

Essais

- ✓ **Excess 12**
- ✓ **Dazcat 1495**
- ✓ **Iliad 50**

Croisières

Antigua
Les Caraïbes en musique
Nosy Sakatia - Madagascar

Votez pour le
Multihull of the Year 2020 !



BEL/LUX: 8,50€ - CH 12FS - IT 8,90€ - DOM/S 9,90€
POL/S 1600 CFP - NCAL/S 1500CFP - CAN 16,99CAD

L 17476 - 198 - F: 7,90 € - RD



Excess 12

LE PLAISIR DE NAVIGUER RETROUVÉ !

Annoncée il y a un peu plus d'un an, la nouvelle marque de catamarans Excess vient de présenter ses deux premiers modèles, le 12 et le 15.

C'est le premier que nous vous dévoilons ici. Un nouveau concept plus axé sur les performances et le plaisir de naviguer, le tout sans renier le confort : l'Excess 12 tient-il ses promesses ?



Lieu de l'essai : Port Adriano, Majorque, Espagne

Vent : 10 à 17 nœuds de sud-ouest
Mer : peu agitée

Les deux premiers Excess ont été présentés pour la première fois au public au Cannes Yachting Festival ; c'est peu dire que ces deux catamarans étaient très attendus ! Le simple fait que le groupe Bénéteau, leader mondial de la plaisance, lance une nouvelle marque de multicoques est un événement en soi. Reste à comprendre ce choix : Lagoon occupe pratiquement la moitié du marché, alors pourquoi tenter ce pari ? Précisément parce que Lagoon peut difficilement faire mieux, à en croire les experts du marketing..., d'où l'idée de proposer des catamarans plus orientés performances sous une autre marque, destinée à séduire un public directement issu du mono-coque et/ou plus jeune, adepte de sports nautiques variés. Précisons-le d'emblée : c'est bien l'équipe Lagoon qui est aux manettes du projet. Et, nous le verrons plus loin, de nombreux éléments de l'Excess 12 ont été empruntés au Lagoon 40. En revanche, le réseau de distribution est différent.

Nacelle plus courte et deux postes de barre

Amarrés côte à côte à Cannes, l'Excess 12 et le Lagoon 40 affichent deux nettes différences : le nouveau modèle adopte une nacelle plus courte et présente deux postes de barre – un sur chaque coque. Pour le reste,



les Excess sont restés fidèles au gréement reculé et au foc autovireur. De nombreux éléments sont communs aux deux modèles, à commencer par le moule de fond de nacelle et des carènes, et – pour partie – celui du pont. Les deux autres moules, ceux des bordés extérieurs des coques, sont nouveaux. Ils présentent une nervure marquée et une toniture de pont plus prononcée. Le design du rouf est lui aussi inédit. Comparé au Lagoon 40, l'Excess est un peu plus léger et plus toilé – en version Pulse Line. Nous disposons à Port Adriano, au sud-ouest de Majorque, du même modèle que celui qui était présenté à Cannes. Soit un Excess 12 full options – climatisation, générateur, winches électriques, spi asy, genacker, etc. Les moteurs sont ici des 45 CV – contre 29 CV en standard.

Boosté par le gréement Pulse Line

Ces deux blocs moteurs plus puissants sont plutôt silencieux, et facilitent les manœuvres de port : les rotations en inversant les gaz sont encore plus franches. En vitesse de croisière, on atteint sans forcer les 7/8 nœuds. Les commandes électriques sont ramenées sur chaque poste de barre – tout serait parfait si le système pour prendre la main d'un poste à l'autre était plus intuitif, et donc plus rapide. Avec la batterie de winches électriques dont nous disposons, l'envoi de la grand-voile est une formalité. Les manœuvres sont réparties sur trois zones : cockpit tribord, cockpit bâbord, et poutre arrière pour les deux palans d'écoute



A partir de 15 nœuds de vent, l'Excess 12 affiche un bon cap au près.

de la grand-voile. Un réseau de goulottes mène les drisses et autres bouts du pied de mât aux bloqueurs du cockpit. Le tout fonctionne parfaitement, mais les deux parties rigides du bimini masquent le plan de voilure ; on doit se déplacer encore à l'extérieur pour voir ce que l'on fait. Au près, il est difficile d'espérer mieux que 55 à 60° du vent si ce dernier est inférieur à 10 nœuds. Verdict du GPS : 5 nœuds à 50° du vent, mais déjà 6 à 60°. L'Excess 12 préfère un vent un peu plus fort pour un louvoyage plus pointu. A partir de 15 nœuds de vent, il pointe à 55° et stabilise sa vitesse à 7 nœuds. A condition que la mer ne soit pas trop agitée : l'aisance de l'Excess 15 (essai complet dans un tout prochain numéro) tout proche de nous démontre que la longueur, et c'est encore plus vrai sous charge, est décidément LE facteur de performance no 1 !

A noter : la plupart des équipements lourds – réservoirs, batteries – de l'Excess sont bien centrés. Virer de bord est une simple formalité :

l'Excess 12 pivote franchement sur l'autre bord, sans qu'on touche aux écouteurs. L'envoi du gennaker équivaut à déclencher le turbo : les 8 nœuds sont vite dépassés. Avec le grand spi asymétrique, à la faveur d'un effet de cap, on taquine les 9 nœuds. Là, on goûte à une vraie sensation de glisse. L'examen des polaires permet d'établir que le gréement Pulse Line, avec ses 5 % de surface de voilure en plus, offre un gain moyen de 0,3 nœud dans pratiquement toutes les conditions. C'est toujours ça de pris, mais ce gap reste inférieur à celui de nos hélices repliables vs les hélices fixes d'origine. A bon lecteur...

Un bimini ouvrant pour le cockpit !

Le barreur, généralement installé au vent, se régale : la barre est précise, et la vue sur le plan de voilure et le plan d'eau n'est que partiellement masquée par le rouf. Un mini bimini assure une protection contre les rayons du soleil les plus verticaux – et la pluie si le vent n'est pas trop fort. Un système de sièges rabat-

tables a été mis en place. Assis, on y est bien installé – et même à deux, puisque les assises font 1,50 m –, d'autant que des cale-pieds sont prévus. Les charnières sont un peu agressives, présentent du jeu, et les dossiers se rabattent tout seuls au large – des points à améliorer. Le point fort du cockpit, outre sa très grande surface, est son bimini ouvrant : une grande toile fait office de capote. La facilité de mise en place est parfaite, mais le plaisir de naviguer « décapoté » quand les conditions le permettent est indéniable. Une (excellente) idée piquée à la gamme monocoque Sense. L'accès à la bôme reste possible par les côtés du bimini, sans jouer les acrobates. En option, le constructeur propose un jeu de toiles pour abriter complètement le cockpit ; idem pour les postes de barre. La table extérieure mesure 160 cm par 55 cm. La banquette arrière, quant à elle, fait 175 cm. Le rouf présente sur l'extérieur une saignée, laquelle fait office de main courante. La circulation vers les grands trampolines est donc parfaitement sécurisée – d'autant que la largeur des passavants excède toujours 65 cm.



Des aménagements gais et fonctionnels

L'entrée de la nacelle, à l'instar des Lagoon, ne cède pas à la tendance Open : le vitrage vers l'arrière, d'accord, mais l'entrée de plain-pied reste classique avec 62 cm de largeur en bas et 140 cm en haut. La hauteur sous barrot est généreuse, avec ses 2,10 m. Bien que moins profonde que celle du Lagoon 40, la nacelle conserve un beau volume avec une table de carré de 116 cm par 74 cm et un coin navigation travers à la marche – le plateau mesure 84 cm par 58 cm. La cuisine en L est très complète et bien pourvue en rangements. On peut opter pour un réfrigérateur ou un congélateur supplémentaire, et même un écran multifonction qui disparaît dans son meuble. La coque bâbord de notre modèle d'essai est dédiée au propriétaire – grand couchage facilement accessible, bureau, rangements, salle de bains. La coque tribord accueille deux cabines. Toutes sont bien aérées par trois panneaux ouvrants à l'arrière et deux à l'avant. L'Excess se décline en quatre cabines et deux salles de bains ou quatre pièces d'eau – cette dernière version conviendra parfaitement au charter, mais sacrifie quelque peu la largeur des couchages avant. A l'intérieur, la lumière abondante, les tissus de

couleurs gaies et les boiseries claires sont plaisants : on se sent bien à bord. Plusieurs ambiances sont proposées – Work hard play hard, Less is more et Fast and curious. Un clin d'œil à une clientèle moderne et connectée...

Conclusion

L'Excess 12 offre incontestablement plus de plaisir sous voile qu'un Lagoon 40. Barrer et sentir le vent, l'œil sur les penons, on apprécie ! Ce catamaran est également plus élégant sur l'eau avec sa nacelle raccourcie et son franc-bord plus mesuré à l'avant. Pour autant, les performances, même avec le gréement Pulse Line, n'affichent pas un bonus spectaculaire. Rappelons ici que notre modèle d'essai était notablement alourdi par ses nombreuses options. Evoquons le prix : il peut paraître à la première lecture plus élevé que celui du Lagoon 40... mais l'Excess intègre de série de nombreux équipements quasi indispensables – GV à corne, bossoirs, 220 V, chargeur de batteries, etc. – pour naviguer qui restent en option sur le 40. Bravo pour l'esprit des aménagements : plus simples, mais tout aussi confortables. Gageons que l'esprit Excess prendra toute sa mesure avec les prochains modèles – le 11 sera présenté à Düsseldorf.



LE POINT DE VUE DU CONCEPTEUR

Par *Bruno Belmont*

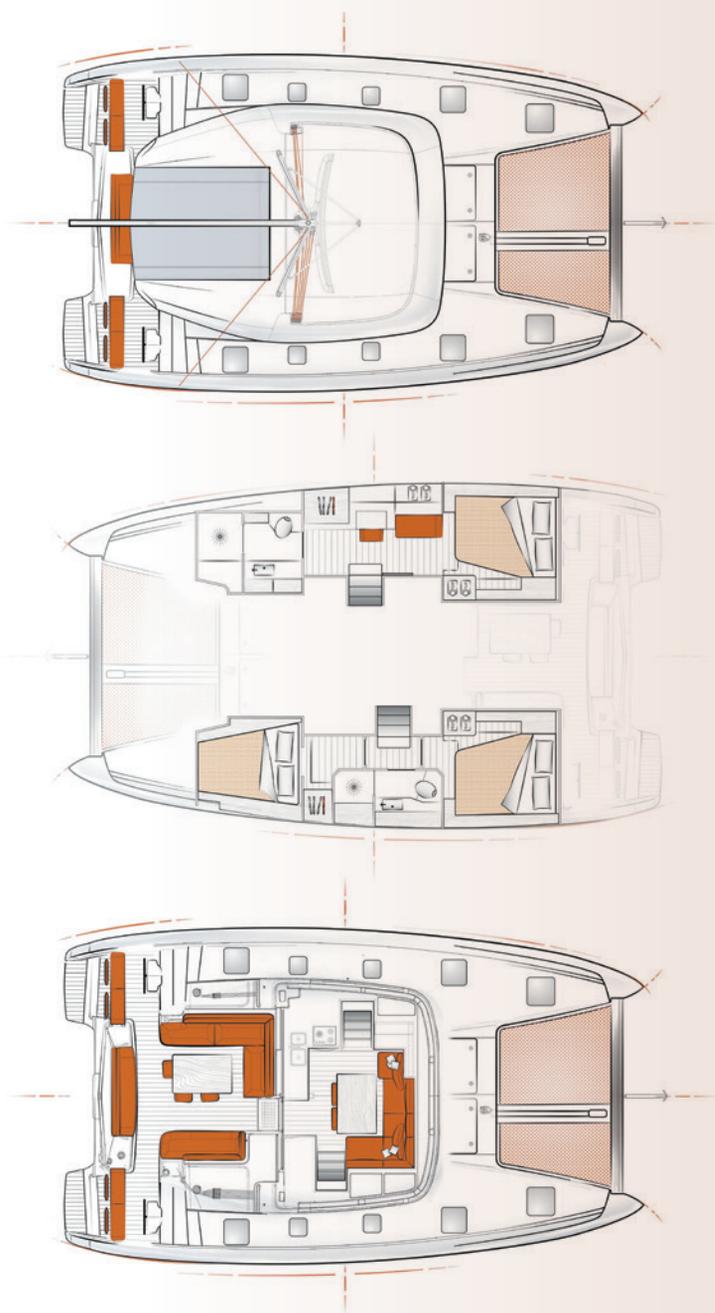


« On a observé à chaque changement de modèle un surcroît de confort, et des concurrents qui nous ont marqué à la culotte. Le créneau représenté par le Nautitech 40, par exemple, nous semble intéressant. Le projet Excess a démarré il y a bientôt quatre ans. Avec cette nouvelle gamme de catamarans, on a envie de parler d'abord de plaisir, plus que de performances. Soit un bel objet, bien adapté aux anciens monocoquistes... qui n'en font plus. Un cata agréable et excitant à barrer, avec vue sur les voiles et le plan d'eau, accès direct aux manœuvres. Pour cette première génération Excess, on reste assez consensuel : la taille des couchettes ne change pas, mais un placard, lui, remplacera une batterie de tiroirs. On est en phase de lancement, et on profite d'une période très favorable : on reprend un peu notre cahier des charges d'il y a 20 ans avec de belles perspectives... mais, si la réponse du marché est vraiment bonne, nous proposerons des catamarans plus radicaux. La durée de vie des premiers modèles est de 5/6 ans en moyenne, contre 7/8 ensuite. Nous préparons donc déjà avec VPLP la deuxième génération Excess avec des carènes bien plus fines et des quillons plus profonds. Après tout, on vient du monde de la course ! »



- 1/ Inspiré par les gréements des trimarans de course au large, l'Excess 12 arbore un mât très reculé.
- 2/ La nacelle de l'Excess 12, sensiblement plus courte que celle du Lagoon 40, offre une silhouette très réussie.
- 3/ Les passavants sont si larges que le constructeur s'est permis de rentrer les chandeliers ; la saignée du rouf offre une excellente prise. Quant au pontage avant et aux trampolines, ils se prêtent aussi bien au farniente qu'aux manœuvres de voile de portant.
- 4/ Le cockpit, très vaste, se découvre en partie centrale. Chaque coque est équipée d'un poste de barre.
- 5/ Les angles du bimini masquent le plan de voilure depuis les postes de manœuvres ; il est nécessaire de se décaler à l'extérieur.
- 6/ La nacelle abrite une grande cuisine en L, un carré et une table à cartes travers à la marche.
- 7/ Les couchages des cabines arrière – ici celle du propriétaire à bâbord – sont dotés d'un accès depuis les planchers côté intérieur.
- 8/ Le coin navigation, orienté travers à la route, offre une excellente vision du plan d'eau.

Notre modèle d'essai est la version trois cabines
– la coque bâbord est dédiée au propriétaire.



DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Excess Catamarans
 Architecte : VPLP
 Design extérieur : Patrick Le Quément
 Design intérieur : Nauta Design
 Longueur hors-tout : 11,73 m
 Longueur de coque : 11,46 m
 Largeur : 6,73 m
 Tirant d'eau : 1,35 m
 Tirant d'air standard : 18,27 m
 Déplacement : 10,3 t
 Surface de voile : 82/87 m²
 Grand-voile : 50/52 m²
 Foc autovireur : 32/35 m²
 Code 0 : 67/75 m²
 Motorisation : 2 x 29 CV ou 2 x 45 CV
 Carburant : 2 x 200 l
 Eau : 300 l
 Prix HT : 311 000 € €

Principales options HT :

Version Pulse Line : 17 950 €
 Plus-value pour winch électrique 40.2 arrière
 tribord à la place du standard : 2 950 €
 Accastillage de Code 0 avec tangon et emmagasineur : 5 282 €
 Code 0 mylar plan de voilure standard : 7 400 €
 Code 0 mylar Pulse Line : 8 096 €
 Pack électronique Raymarine : 3 500 €
 Toit ouvrant en toile : 5 554 €
 2e siège poste de barre bâbord : 2 850 €
 Fond de cockpit arrière + jupes en teck synthétique : 6 272 €
 Plus-value pour grande table en teck : 820 €
 Balcon avant et siège composite avec filières avant : 1 041 €
 Réfrigérateur 40 l 12 V dans le cockpit : 1 294 €
 Passerelle carbone 2,60 m repliable avec housse + 2 lyres : 2 750 €
 Motorisation 2 x 45 CV : 4 943 €
 Commandes moteurs électriques aux postes de barre : 9 280 €
 Hélices tripales repliables : 2 420 €
 Générateur Panda 9 kVA 230 V/50 Hz + cocon : 20 294 €
 Batteries AGM à la place des batteries acide standards : 697 €
 Convertisseur 12/230 V – 2 kVA : 2 850 €
 Panneaux solaires sur bossoirs (4 X 120 W) : 8 160 €
 Pack annexe CL290 avec moteur Yamaha 10 CV : 7 750 €
 Prix du modèle essayé : 493 543 € HT

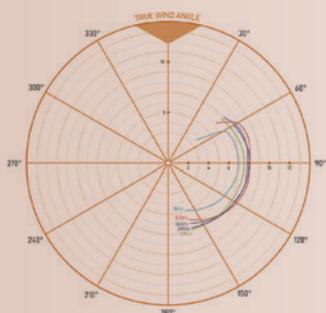
- ◆ Plaisir de barre
- ◆ Cockpit découvrable
- ◆ Foc autovireur



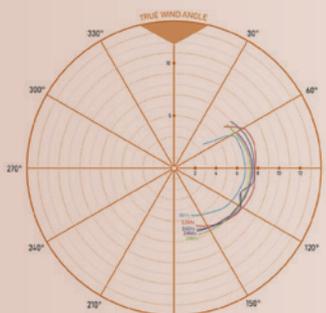
- ◆ Manque de visibilité sur le plan de voilure depuis les zones de manœuvres
- ◆ Sièges de barre rabattables perfectibles
- ◆ Pas facile de prendre la main sur les commandes moteurs d'un poste à l'autre

CONCURRENTS

MODÈLE	Leopard 40	Lagoon 40	Lucia 40	Nautitech 40 Open	Bali 4.1
CONSTRUCTEUR	Robertson/Caine	Lagoon	Fontaine Pajot	Nautitech	Catana Group
SURFACE AU PRÈS EN M2	95,9	81,3	95	91	106
POIDS EN T	9,3	10,8	9,5	8,5	8,9
PRIX DE BASE	319 000 €	272 500 €	306 962 €	308 900 €	323 700 €



PULSE LINE



STANDARD

La version Pulse Line garantit des performances supérieures de 0,3 nœud à toutes les allures.

Le bimini découvrable est une réussite : quand les conditions le permettent, naviguer décapoté est particulièrement plaisant.

Sur chaque bord, le barreur profite d'une vue dégagée sur le plan d'eau et les voiles.

Les manœuvres sont réparties sur trois zones – milieu bâbord du cockpit, milieu tribord, et à l'arrière pour les deux palans d'écoutes de grand-voile.

Larges et bien dégagés, les passavants offrent un accès facile et sûr vers les trampolines.

Les moteurs standards sont des 29 CV – 45 CV en option.

La version Pulse Line, avec son mât plus haut, augmente la surface de voilure au près de 5 m².

Le mât reculé améliore le centrage des poids et permet de profiter d'un foc autovireur de grande surface.

Le rouf de l'Excess 12 est sensiblement plus court que celui du Lagoon 40.

Les deux moules extérieures de coque présentent une nervure marquée et une tonture de pont inversée.

Les robustes ailerons fixes limitent le tirant d'eau à 1,35 m.