



EXCESS 12

Le plaisir retrouvé

Premier maillon de la nouvelle gamme lancée par Bénéteau, l'Excess 12 ne révolutionne pas le monde du catamaran, mais il renoue avec le plaisir de naviguer à la voile, en offrant autant de confort et plus de simplicité.

CONDITIONS DE L'ESSAI : Majorque, 15 à 18 nœuds de Nord-Ouest, mer peu agitée à agitée.

Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Lorsque nous l'avions découvert au Salon de Cannes, l'Excess 12 nous avait un peu déçus. Sa jolie décoration de coque (signée Isabelle Keller), ses bordés élégamment travaillés et son allure de jeune sportif, accentuée par la couleur orange de ses selleries n'avaient pas suffi à nous faire oublier à quel point il ressemblait à un Lagoon. Après un an de teasing et d'es-

quisses lâchées au compte-gouttes, on espérait une rupture plus franche de la part de cette nouvelle marque de catamarans lancée par le groupe Bénéteau. Mais il fallait lui laisser une seconde chance, et notre essai à Majorque nous en a donné l'occasion. Aidé, il faut le préciser, par une météo parfaite – 15 à 18 nœuds de vent – l'Excess 12 a eu la bonne idée de nous surprendre une deuxième fois. En mieux.

Commençons par éclaircir ce point : la ressemblance de ce plan VPLP avec un Lagoon n'est pas fortuite. D'accord, les hublots ne sont plus tout à fait verticaux, les bordés extérieurs et les étraves ont été redessinés, tout comme le profil du rouf, mais les bordés intérieurs et le dessous de la nacelle – la fameuse « aile de mouette » – sont bien issus du Lagoon 40. C'était donc cela ! Pourtant, cet essai nous le prouve, il suffit parfois de peu de choses pour modifier le caractère d'un bateau.

PLAISIR SOUS VOILES

En lançant cette nouvelle gamme (après le 12 et le 15 sortis cet automne,

viendra un Excess 11, qui lui sera entièrement nouveau, puis un 14 et un 13), le groupe Bénéteau ne cherche pas à aller sur le terrain des catamarans rapides ni à renchérir dans la veine du luxe où se sont engouffrés tous les autres. Il fait le pari qu'il existe une place pour des catamarans qui seraient sur la ligne médiane entre performance et confort. Avec moins de luxe, mais plus de plaisir sous voiles. Les efforts du cabinet VPLP ont d'abord porté sur le gréement et se concrétisent par une grand-voile à corne en standard, un mât plus haut, une bôme courte mais rabaissée. Le mât reste très reculé, comme sur les Lagoon, ce qui permet de proposer un foc autovireur de bonne taille. Au final, le plan



de voilure est à peine plus généreux (plus 70 centimètres carrés !) mais il est plus élancé, donc plus efficace. On peut gagner encore un peu de puissance et 5 mètres carrés de surface de toile avec la version «Pulse», qui est celle de notre voilier d'essai. La nacelle a été un peu raccourcie et l'utilisation du bois dans les aménagements, réduite pour gagner du poids, mais la différence avec un Lagoon n'est pas significative (environ 500 kilos de moins que le 40).

Ce qui change vraiment, ce sont les deux barres à roue sur les coques. Cette idée de reculer les postes de barre pour retrouver une proximité avec l'eau et se rapprocher des sensations du monocoque, d'autres l'ont déjà eue avant – on pense à Nautitech, bien sûr, aux Outremer et aux Catana – et même Lagoon l'avait adoptée sur ses premiers modèles. La

difficulté de l'exercice est d'offrir au barreur une bonne visibilité sur l'avant et ce 40 pieds y parvient assez bien : les vitrages de la nacelle sont sans teinte et leur hauteur a été calculée de telle façon que l'on voit tout sur 350 degrés. Reste un petit angle mort (à 11 heures ou 13 heures) sur l'arête de la nacelle qui nous gênera un peu au moment de sortir du port, puis se fera totalement oublier. Et à l'inverse, c'est bien plus commode pour les manœuvres de port, alors que depuis un poste de barre à mi-hauteur, le bimini masque la jupe arrière opposée. La grand-voile hissée, sans effort grâce au winch électrique livré en standard, nous ne déroulons pas le foc autovireur mais optons pour le code zéro sur emmagasineur, amuré sur le bout-dehors. Comme nous avons replié la partie centrale du bimini, la vue sur le plan de voilure est presque



Confort. Les formes de coque et de la nacelle sont celles d'un voilier offrant beaucoup de volume, mais les deux barres à roue, placées très en arrière des coques, changent tout en navigation.



Élancé. Le gréement mise sur une grand-voile à corne haute et étroite, facile à manier mais puissante, et de grandes voiles d'avant. Dans la version «Pulse» (comme ici), le mât est un peu plus haut.

aussi dégagée que sur un monocoque. Dans une mer légèrement formée et une belle brise de 15 à 18 nœuds, la vitesse de l'Excess 12 oscille entre 7,5 et 8,5 nœuds, au travers comme au bon plein, et il avance sans taper ni s'arrêter dans la vague. À la barre, la transmission directe, en Dyneema, est ferme et le bateau, ardent juste ce qu'il faut, réagit à chaque variation de vent ou de cap. On retrouve immédiatement des sensations, de la vivacité, du répondant : bref, on fait de la voile !

CONFORT ET SIMPLICITÉ

L'aménagement du cockpit est classique, avec une grande table, quatre longues banquettes et un frigo d'extérieur. Dans le carré, on trouve l'essentiel : une table pour les repas, une cuisine qui communique avec le cock-

pit et une table à cartes. Le confort et le volume sont sensiblement les mêmes que sur un Lagoon, mais l'Excess a été expurgé de tout le superflu et oppose au luxe de ses cousins une simplicité très rafraîchissante. Pour une fois, on n'aura pas peur de salir les coussins ! Cet esprit se retrouve aussi dans les cabines, dont la décoration sobre et moderne, mariant le gris et le blanc avec quelques touches de bois seulement, donne une belle sensation d'espace et de lumière. En revanche les rangements, chasse au poids oblige, sont limités, en particulier dans la cabine arrière tribord dont le seul placard est un coffre sous le lit. Mais tout compte fait, l'Excess 12 nous semble bien avoir atteint son objectif de renouer avec une façon de vivre en mer plus simple et plus en prise avec les éléments. On ne va certainement pas s'en plaindre. ■



1

L. MADELINE



2



3

CE QUI NOUS A SÉDUITS

Le bimini ouvrant et la position de barre remettent le plaisir de naviguer au centre et l'équipage en contact avec les éléments.

- ▶ La facilité de circulation sur le pont.
- ▶ Très vivant à la barre et réactif.
- ▶ La simplicité et la luminosité des aménagements.
- ▶ L'ergonomie des postes de barre et du plan de pont.



4

1 - A l'essentiel. Le carré, très simple et sobrement décoré, ne manque de rien : table pour les repas, table à cartes et cuisine en «L» communiquant avec le cockpit.

2 - Stratégiques. Depuis les postes de barre, on accède à toutes les manœuvres et on reste en contact aussi bien avec la mer qu'avec le reste de l'équipage.

3 - Patte-d'oie. Le réglage de la grand-voile se fait sans chariot mais avec un système de double écoute sur la cloison arrière, qui permet de contrôler la chute. On ne peut le manœuvrer que depuis le poste de barre tribord.

4 - Toit ouvrant. La partie centrale du bimini est repliable. C'est moins commode pour fermer le lazy-bag (il faut décaler la bôme), mais tellement mieux pour voir ses voiles ou profiter des ciels étoilés. Un must, malheureusement en option.

CE QUI NOUS A DÉPLU

La trop grande proximité avec la gamme de catamarans Lagoon, pour une marque dite nouvelle.

- ▶ L'absence de retour d'écoute de grand-voile sur bâbord.
- ▶ Le manque de rangements.
- ▶ Les sièges barreur articulés, peu esthétiques et un peu rudimentaires avec les fixations saillantes.



1



2



3

1 - Lumière et sobriété. La suite propriétaire est très lumineuse et presque dépouillée. Elle dispose d'une grande salle d'eau avec douche séparée, d'un petit sofa, d'un bureau et de rangements. L'Excess 12 est aussi disponible avec quatre cabines et deux à quatre salles d'eau.

2 - Priorité au lit. La cabine arrière tribord s'offre un grand lit double avec accès latéral. En revanche, pour ranger ses affaires, on doit se contenter des rangements souples (absents ici) et d'un coffre accessible en soulevant le lit. Pas très pratique.

3 - Conviviale. La petite cuisine ouverte sur le cockpit est complétée sur tribord par un plan de travail et un frigo. Les rangements hauts sont plus que bienvenus.

EXCESS 12 Le plaisir retrouvé

NOS MESURES

COCKPIT

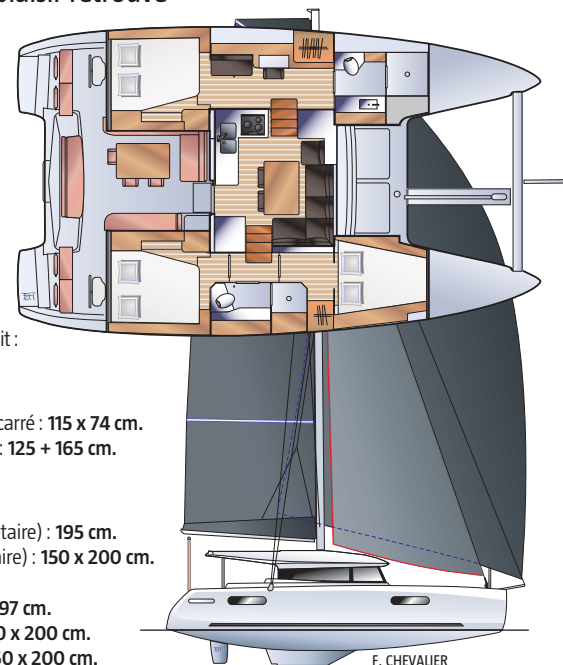
- Largeur cockpit : 3 m.
- Longueur cockpit : 2,85 m.
- Table cockpit : 160 x 85 cm.
- Longueur banquettes cockpit : 210 + 145 + 164 + 176 cm.

CARRÉ

- HSB carré : 211 cm.
- Table carré : 115 x 74 cm.
- Longueur banquettes carré : 125 + 165 cm.
- Table à cartes : 85 x 58 cm.

CABINES

- HSB cabine bâbord (propriétaire) : 195 cm.
- Lit cabine bâbord (propriétaire) : 150 x 200 cm.
- HSB salle d'eau : 197 cm.
- HSB cabine avant tribord : 197 cm.
- Lit cabine avant tribord : 160 x 200 cm.
- Lit cabine arrière tribord : 150 x 200 cm.



F. CHEVALIER

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	EXCESS 12	NAUTITECH OPEN 40	LUCIA 40
Longueur coque	11,46 m	11,98 m	11,73 m
Largeur	6,73 m	6,91 m	6,63 m
Tirant d'eau	1,35 m	1,35 m	1,20 m
Déplacement	10 300 kg	8 500 kg	8 900 kg
Surface voile au près	82 m ² (Pulse : 87 m ²)	91 m ²	95 m ²
Grand-voile	50 m ²	63 m ²	58 m ²
Génois	32 m ²	28 m ²	37 m ²
Matériau	sandwich balsa	sand. verre-PVC	sand. verre polyester balsa
Architecte	VPLP	Marc Lombard	Berret-Racoupeau
Chantier	Excess Catamarans	Nautitech	Fontaine Pajot
Prix TTC	373 200 €	370 680 €	349 754 €

Constructeur : Excess Catamarans, www.excess-catamarans.com

PRIX DE BASE TTC 373 200 €

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ 592 251 €

PRINCIPALES OPTIONS

Pulse Line (gréement et voiles performance, accastillage code zéro, tangon et emmagasineur, décoration de coque) 21540 €

Bimini ouvrant 6 664 €

Code zéro (plan de voilure standard) 8 880 €

Spi asymétrique avec chaussette 6 912 €

CONCLUSION

Plus simple à l'intérieur et plus sportif à l'extérieur qu'un Lagoon, l'Excess 12 s'en démarque surtout par les barres à roue reculées sur les coques et le bimini ouvrant, deux éléments qui font vraiment la différence. En changeant la vision sur l'environnement et la position à bord, ils modifient totalement la perception que l'on a en navigation, et l'on retrouve le plaisir de faire de la voile. C'est plus qu'appréciable.