



Excess

Promesses tenues ?



Le monde du catamaran de croisière évolue à toute vitesse. Devant la concurrence ardente des différents acteurs, il s'agit non plus de répondre à la demande des utilisateurs, mais de l'anticiper. Avec Excess, le groupe Beneteau entendait proposer une marque un poil plus sportive, plus jeune, plus fun que son champion Lagoon. Alors, promesses tenues ?

Texte) **Quentin Mayerat**
Photos) **Christophe Launay**

Rappelons-nous que l'essor de la plaisance sur deux coques ne remonte qu'au début des années 2000 : « Nous faisons face à un marché qui devient mature », expose Yann Masselot, directeur général de Construction Navale Bordeaux et aux manettes du lancement de la nouvelle marque de catamaran du groupe Beneteau. « Nous nous sommes aperçus que de nombreux propriétaires achetaient déjà leur deuxième ou leur troisième catamaran et que ce faisant, ils avaient une idée plus précise de leur usage », poursuit-il. D'après ce dernier, il existe un vide dans le marché du catamaran. Un vide que le groupe Beneteau entend combler : « Le marché se divise en deux grands groupes : 90 % de catamarans de croisière où la priorité est donnée au confort et à l'habitabilité et 10 % de catamarans à dérives, plus performants, mais aussi plus complexes et contraignants », explique Yann Masselot. Avec Excess, le groupe leader mondial de la voile s'est donc mis en quête du compromis idéal, à savoir proposer un bateau où l'on prend du plaisir à naviguer, à barrer, régler ses voiles, etc. sans pour autant hypothéquer le confort et l'art de vivre qui va de pair avec l'esprit du multicoque.

Retrouver le feeling

Le pari est osé, car le postulat est audacieux. Le catamaran d'aujourd'hui concentre ses efforts sur les équipements de confort – climatisation, multiples frigos, machines à glaçons, plancha, bains de soleils, flybridge – et a donc tendance à s'éloigner de sa vocation première : naviguer ! La promesse d'Excess ? Justement retrouver le plaisir de barre, les sensations, la finesse des réglages, débrancher son pilote automatique plus souvent, mettre les voiles plus que le moteur... Ce postulat reposerait donc sur l'existence d'une clientèle en quelque sorte "décroissante", qui ne chercherait pas sans cesse à ajouter davantage d'équipements

à bord, mais qui se contenterait de moins, car sensible à la notion de performance.

Dans les faits

Nous avons donc tiré des bords à Majorque sur les deux premiers Excess – le 12 et le 15 – pour mieux vérifier si le groupe Beneteau avait tenu ses engagements et afin de comprendre en quoi cette nouvelle marque se distinguerait de ses compagnons sans dérives. Pour être franc, à première vue, la différence ne saute pas aux yeux. C'est sur l'eau et seulement sur l'eau qu'il faudra juger ! Si un effort de design évident a été apporté sur les bateaux pour leur donner un look plus sportif, c'est sur des critères plus tangibles que nous souhaitons forger notre opinion. Il suffit d'abord de regarder en l'air pour constater que le mât du 15 – dans sa version performance nommée "Pulse Line" est bien haut perché avec ses 25 mètres. À titre de comparaison, nous retrouvons à peu près les mêmes dimensions sur le dernier Gunboat 68 ! Voile en tête, la GV à corne est assez impressionnante, elle en impose par la puissance de ses 116 m².

Nous sortons du port, nous nous installons au poste de barre reculé juste au-dessus des safrans – pour une transmission plus directe





via des drosses en dyneema – et constatons en effet que la maniabilité du bateau s'en ressent, que le pilotage est plus précis, plus fin qu'avec les traditionnelles transmissions hydrauliques opérées depuis un flybridge. Nous déroulons le code 0, 117 m² de toile supplémentaire sous le capot. Une barre noire d'une vingtaine de nœuds pointe le bout de son nez, nous gardons toute notre toile. À 95° du vent apparent le bateau devient très ardent, il accélère. Nous décidons de le pousser raisonnablement... et il tient le coup ! Nous montons à 12 nœuds de vitesse surface... pas mal pour un cata! La barre devient dure, vraiment très dure, signe qu'il est temps de réduire la toile. Un signal évident dans notre configuration, mais qui l'aurait peut-être moins été sur une unité laissant moins de place au feeling et aux sensations! Avec moins de toile, le bateau s'assagit. Au près, il se cale franchement sur sa coque sous le vent. Le cap n'est pas fantastique, mais la

DEPUIS LES POSTES DE BARRE REÇULÉS, LE SKIPPER A UNE EXCELLENTE VUE SUR LES VOILES, AINSI QUE SUR L'ENSEMBLE DU BATEAU.



vitesse est bonne et l'on prend du plaisir. Pour 16 nœuds de vent réel, nous marchons à 8,5 nœuds, à 60° du vent réel et 45° de l'apparent. Le retour des postes de barre à l'arrière est une excellente nouvelle pour ceux qui apprécient jouer avec leur bateau. De là, on est plus proche de l'eau, des vagues, on est plus alerte et attentif. La vision sur l'ensemble du bateau est excellente, en particulier la diagonale entre le poste de barre et l'avant du flotteur sous le vent, chose difficile à réaliser sur un catamaran. Petite innovation signée Excess, la casquette de cockpit en textile se rétracte à la manière d'un toit ouvrant. C'est d'ailleurs suffisamment rare sur un catamaran pour être noté, on aperçoit parfaitement la grand-voile depuis la barre!

Naviguer, mais pas que...

Avec cette nouvelle marque, le groupe Beneteau ne s'est pas cantonné à développer une énième gamme, mais propose une nouvelle identité. Des bateaux de croisière, certes, mais plus toniques, plus sportifs, destinés à une clientèle plus jeune, plus active, plus sportive. Une clientèle également tournée vers le multi-usage, qui utilise le catamaran comme un support, comme un vecteur vers d'autres activités : sports de glisse, plongée, pêche, randonnée, etc. Le risque était de proposer des bateaux trop similaires aux Lagoon, le leader incontesté sur le marché, également propriété du groupe. Si le lien de parenté est évident – les bateaux partagent assurément des formes et éléments en commun –, les sensations en navigation sont bien différentes. Petit à petit, Excess devrait surfer sa propre vague et affirmer de plus en plus sa différence en se démarquant du reste du marché. Pour le vérifier, nous attendons avec impatience la sortie de l'Excess 11 lors du Salon nautique de Düsseldorf qui positionnera la marque sur le segment du catamaran de moins de 40 pieds.