

CATANA 47



Le 47' est un catamaran de croisière rapide, élégant et efficace...

A LA RECONQUETE DE SON IMAGE

Le gros temps s'est abattu de plein fouet sur la plaisance pendant l'hiver 2009, malgré cela le segment des multicoques paraît avoir bien résisté et manifeste, toutes tailles confondues, une vitalité réconfortante. Après avoir bataillé dans les remous des difficultés économiques du groupe Poncin, le chantier Catana relance une gamme homogène et revisite son savoir-faire.



Comme tous les Catana, le 47' est plutôt typé médium et brise et passe bien dans la houle résiduelle formée.

■ ■ L'ensemble de la gamme est désormais fabriqué en infusion pour pousser encore plus loin les exigences de qualité et gagner du poids sur les plates-formes. ■ ■



L'ergonomie d'un grand catamaran, des espaces fluides et sécurisants.

UNE COLLECTION 2009 DYNAMIQUE

Après une période de recherche de positionnement ciblé sur les grands bateaux, Catana semble se recentrer sur le segment 40'-50' qui a toujours constitué l'essentiel de ses volumes de production; le succès du 65' ne dément pas cette stratégie, le 92' reste marginal. Le 41' présenté au Grand Pavois 2008 est un catamaran récent dont le développement commence à peine, le 50' vient d'être repensé et allégé, le 65' poursuit sa trajectoire prometteuse (un propriétaire met le sien en

L'ATELIER MENUISERIE REINTEGRE DANS L'USINE DE CANET-EN-ROUSSILLON

Depuis plusieurs années, le chantier sous-traitait la réalisation des modules d'aménagements. Cette évolution avait été rendue possible par la précision des outils numériques ; Catana se réapproprie ce savoir-faire clé, c'est sans doute une bonne décision qui permettra de rassembler sur le même site le composite et l'ébénisterie et de traduire concrètement l'importance que la marque attache à sa "griffe"; c'est un enjeu! lors de ma visite, l'installation

■ ■ En accédant à bord, on retrouve tous les équipements qui ont fait le succès des millésimes précédents, les aficionados de la marque ne seront donc pas déconcertés ■ ■

vente à la suite d'un triangle atlantique et commande une version "custom light" avec pont et appendices carbone, c'est bon signe!. Partons aujourd'hui à la découverte du 47'.

UN PROCÉDÉ DE CONSTRUCTION MODERNISÉ

L'ensemble de la gamme est désormais fabriqué en infusion. Le chantier veut s'appuyer sur cette mutation technologique pour pousser plus loin ses exigences de qualité et gagner du poids sur les plates-formes. Les premières coques, observées en phase de drapage des tissus dans leurs moules femelles, illustrent ce souci. Deux éléments positifs complémentaires méritent d'être notés : l'abandon du Nidoplast dans les cloisons au profit de la mousse d'Airex et le retour du monolithique en fond de coques. Cette dernière disposition rationalise le calage à terre et préviendra les petits délamинages ponctuels liés à ces manipulations, le chantier déconseille tout de même l'échouage volontaire. Le procédé Twaron est conservé, il vise à appliquer du Kevlar dans les zones d'impact afin d'éviter de percer la peau intérieure du sandwich. L'imprégnation de ce tissu (toujours délicate) par la résine vinylester sera d'ailleurs favorisée par l'infusion.

des machines était presque achevée.

47 CONTRE 47!

Le 471 a longtemps été le chouchou des amateurs de la marque et ceux qui le connaissent bien se racontent au coin du feu leurs "surfs de légende", les nombreuses places d'honneur conquises en transats amateurs (Alizés, Passionnés, ...) alimentent d'ailleurs cette image justifiée. Le 47' bénéficie donc du crédit accordé à son prédecesseur, mais se doit d'être à la hauteur du grand ainé. Si on compare précisément les deux bateaux dont les millésimes sont distants de 12 ans, on est vite convaincu qu'au-delà des évolutions de restyling et d'ergonomie les caractéristiques générales et la géométrie sont très proches.

UNE STRATÉGIE COMMERCIALE EN MOUVEMENT

En consultant les archives, on s'aperçoit que le 472 Caligo coûtait 840 000 euro HT en 2000 ! Certes cette version de prestige incluait un ordinateur, des écrans plats et un micro-onde dans son inventaire, mais aujourd'hui, cette panoplie n'impressionne plus personne, un laptop avec Maxsea fait mieux qu'une "tour" marinisée de l'époque et les écrans plats, descendus de leur piédestal de

must technologique, se bradent partout. Le choix de Catana offre une version de base de qualité, dépouillée (sans bimini rigide, groupe, mât carbone, ...). Semble pertinente, elle s'adresse à ceux qui ont un budget à ne pas dépasser et sont prêts à s'investir dans la personnalisation des équipements de leur bateau. Le modèle "Ocean Class" réaffirme le standard Grande Croisière du chantier (électronique complète, mât carbone, dessalinisateur...). Catana offre même une liste d'options "custom" (poutre avant composite verre-carbone, bimini carbone, colonnes de barre et pont du même matériau) visant à produire des unités plus légères et exclusives. Cette stratégie à géométrie variable adossée à un outil de production moderne et souple devrait séduire une clientèle renouvelée.

UNE ARCHITECTURE CLASSIQUE

Le 47' reprend les cotes générales du 471, mais apporte quelques évolutions. Christophe Barreau a su résister à la tentation d'élargir les flotteurs afin de ne pas augmenter la surface mouillée, il a habilement dissimulé dans le bordé un petit redan évolutif qui permet de gagner quelques précieux centimètres à l'intérieur des coques. La nacelle est bien élevée par rapport au niveau de l'eau, les carènes tout à fait typiques de

l'architecte : étraves bulbées et tulipées, entrées d'eau fines... Le restyling du livet de pont et des puits de lumière latéraux améliore la perception des développés de bordés très verticaux de la génération 471. Le roof est dans la tendance actuelle et améliore le volume interne, en restant raisonnable dans ses proportions.

UN BEAU CATAMARAN DE CROISIÈRE RAPIDE

La version Ocean Class, mise à notre disposition, est l'exemplaire n°1 de la série, elle ne sollicite l'indulgence de l'essayeur que sur des points mineurs, il est d'ailleurs étonnant de constater la maturité des designers et constructeurs qui parviennent à livrer des prototypes parfaitement aboutis. La facture design de cet exemplaire de démonstration fait varier les essences foncées et claires (noyer, chêne, érable) et propose des volumes innovants, personnellement j'ai un peu de mal avec les rangements mobiles (sous la table du carré) et les stores métalliques des vaisseliers, mais l'exercice



Postes de barre déportés et console de manœuvres centralisée, les signes distinctifs des cockpits de Catana.

met en évidence une palette de savoir-faire réelle. La lumière est superbe, le carré confortable. La cuisine et les volumes de froid sont parfaits, mais je regrette que le navigateur ne jouisse pas d'un vrai siège relax à la table à cartes d'une unité de cette classe !

LE CATANA 47' SUR L'EAU

En accédant à bord, on retrouve tous les équipements qui ont fait le succès des millésimes précédents, les aficionados de la

marque ne seront donc pas déconcertés ; pourtant, il s'agit d'un bateau complètement différent du 471. Les postes de pilotage déportés à l'arrière des flotteurs sont dotés de sièges rabattables qui offrent un bon niveau de confort et de sécurité. Les barres à roue reliées par renvois d'angles Lewmar à des bielles rigides, constituent un ensemble fiable et agréable à utiliser. La circulation à bord est optimisée par les surfaces de pont dénudées de capots et les faibles différences de niveaux avec le cockpit. Le regroupement des manœuvres dans l'espace central est toujours plébiscité, on regrette seulement l'absence de visibilité verticale sur le volume de la grand-voile. À la barre, le bateau manœuvre aisément sur ses deux moteurs, il y a du couple et de la puissance, bien

Lors de notre essai, réalisé avec vent de sud-est de 11 à 16 noeuds, le 47' a montré un excellent équilibre à toutes les allures.



On reconnaît la ligne "Catana" du premier coup d'œil.



Cabine avec magnifique vue sur mer...



A l'intérieur la lumière est superbe, le carré confortable et la cuisine et les volumes de froid sont parfaits...



La version que nous avons essayée est un modèle de démonstration... D'où les différentes essences de bois utilisées. On aime... ou pas !

LES CONCURRENTS

MODÈLE	FREYDIS 46'	NAUTITECH 47'	OUTREMER 49'	FAST CAT 455
Architecte :	E. LEROUGE	MORTAIN/MAVRIKIOS	BARREAU/NEUMAN	LA VRANOS
Constructeur :	TOURNIER MARINE	NAUTITECH	OUTREMER	AFRICAN CATS
Surface voiles en m ² :	127	115	132	125
Poids lège en t :	9	11,3	9,5	7
Prix HT en euro :	415 000	440 000	NC	560 00

transmis par les hélices Jprop. Lors de notre essai, réalisé avec vent de sud-est de 11 à 16 noeuds, le 47' a montré un excellent équilibre à toutes les allures. Plutôt typé médium et brise comme tous les Catana, il passe bien dans la houle résiduelle formée. La hauteur de nacelle et la finesse des entrées d'eau confèrent une bonne capacité de franchissement et le plan de voilure généreux reste très maniable (avec les deux winches électriques de la console cockpit). Le gennaker sur enrouleur à poste fixe ajoute un peu de poids et de fardage sur l'avant, mais en croisière, la simplicité de mise en œuvre l'emporte. Le bateau manifeste une belle stabilité longitudinale et latérale, il est possible de lâcher la barre pendant plusieurs dizaines de secondes sans s'écartez de la route. Toutes allures confondues, le Catana 47' est rapide pour une unité de croisière confortable (entre 7 et 11 noeuds dans le range de notre essai). La grand-voile à corne apporte un petit supplément de surface bienvenu et ne présente pas d'inconvénient d'utilisation grâce à l'effacement automatique (par palan textile) dans le lazy bag en fin d'affalage. Il faudra simplement veiller à choquer un peu d'écoute avant le virement pour faciliter le pivotement.

CONCLUSION

Le Catana 47' est un catamaran marin et élégant. Les qualités de la plate-forme sont réelles et lui permettent de talonner son aîné dans la brise et la mer formée du large. La maturité de ce modèle passera par un rééquilibrage du style des aménagements, mais la disponibilité de l'atelier d'ébénisterie comme l'attention générale portée à la fabrication devrait contribuer au succès. La version "custom", simple et plus légère, ne sera pas handicapée par le mât aluminium (d'excellente facture : Maréchal), un winch électrique bien dimensionné sera presque indispensable en équipage réduit sur ce catamaran puissant.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Christophe Barreau
Constructeur : Catana
Matériau : Sandwich mousse/verre/vinylester, renforts Kevlar, Process infusion
Longueur : 14.02m
Largeur : 7.60m
Poids lège : 11t
Plan anti-dérive : dérives sabres
Tirant d'eau : 0.75/2.80m
Tirant d'air : 21m
Surface GV : 88m ²
Génois : 53m ²
Genaker : 80m ²
Mât : 19.50m, aluminium
Maréchal pour la version de base
Carbone pour la version Ocean class
Moteurs : Yanmar diesel 2X39cv
Transmission : Sail drive
Eau : 670 L
Gasoil : 600 L
Eaux noires : 55 L
Prix HT : 529 600 euros en version de base Custom propriétaire avec garantie structure 5 ans
720 175 euros en version Ocean Class (équipement complet de grande croisière)