

MOTEUR BOAT



HORS-BORD

Ça bouge
en milieu
de gamme !

N° 324 S - Décembre 2016 www.moteurboat.com



ÉQUIPEMENT

Les grandes
tendances
pour 2017

EXCLUSIF!

200 milles
à bord de
la **Leader 30**

SPÉCIAL SALON

- **30** nouveautés du millésime **2017**
- **36** essais en avant-première
- Plus de **2 000** bateaux et moteurs référencés avec leurs caractéristiques et leurs prix...

7,50 €
MENSUEL - N° 324 S
DÉCEMBRE 2016

BEL/LUX : 8,20 €
DOM S : 8,80 €
ESP/PORT/CONT/IT/GRÈCE : 8,70 €
SUISSE : 13,60 CHF - POL S : 1 290 CFP
CAL S : 1 180 CFP - CAL A : 1 990 CFP
MAROC : 93 MAD - TUNISIE : 16,7 TND
ÎLE MAURICIE : 8,70 €

L 19831 - 324 S - F: 7,50 € - RD

Éditions L'Espresso

MOTEUR BOAT



HORS-BORD

Ça bouge
en milieu
de gamme !

N° 324 S - Décembre 2016 www.moteurboat.com



ÉQUIPEMENT

Les grandes
tendances
pour 2017

EXCLUSIF!

200 milles
à bord de
la **Leader 30**

SPÉCIAL SALON

- **30** nouveautés du millésime **2017**
- **36** essais en avant-première
- Plus de **2 000** bateaux et moteurs référencés avec leurs caractéristiques et leurs prix...

7,50 €
MENSUEL - N° 324 S
DÉCEMBRE 2016

BEL/LUX : 8,20 €
DOM S : 8,80 €
ESP/PORT/CONT/IT/GRÈCE : 8,70 €
SUISSE : 13,60 CHF - POL S : 1 290 CFP
CAL S : 1 180 CFP - CAL A : 1 990 CFP
MAROC : 93 MAD - TUNISIE : 16,7 TND
ÎLE MAURICIE : 8,70 €

L 19831 - 324 S - F: 7,50 € - RD

Editions L'Avanture

200 milles en Leader 30

Convoyer une des grandes nouveautés de 2017 sur 200 milles, ça ne se refuse pas ! Encore moins quand c'est en Espagne au mois d'octobre... Récit.

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



Le village de Peniscola au sud du delta de l'Ebre est tout simplement magnifique avec ses fortifications et son château des Templiers. C'est l'un des rares « beaux » endroits sur la côte entre Barcelone et Valence.



Sur les premiers milles de notre convoi, la côte plate et rectiligne ne présente pas d'intérêt particulier.



Départ du port Vell de Barcelone : le temps est brumeux, mais la mer belle et la température très douce.

Pour cette navigation de deux jours, nous avons fait une halte à Sant Carles de la Rapita, situé à peu près à mi-chemin sur notre parcours.

Le Leader 30, exposé sur le Salon de Barcelone, doit rejoindre Valence pour un nouveau salon nautique. C'est une magnifique occasion pour essayer ce nouveau bateau, vivre à bord et découvrir la côte espagnole. La Costa Brava entre la frontière française et Barcelone est bien connue, moins la Costa Dorada et la Costa del Azahar qui se suivent jusqu'à Valence. Nous avons deux jours pour parcourir ces quelque 200 milles et nous serons accompagnés sur une partie du parcours par la Prestige 630 qui doit elle aussi être exposée à Valence. Nous avons prévu de faire une escale à Sant Carles de la Rapita dans le delta de l'Èbre situé à mi-chemin.

Une navigation sans grandes difficultés

Après avoir préparé le bateau, vérifié son bon fonctionnement et rangé nos affaires, nous quittons le port Vell de Barcelone vers 10 heures ce lundi matin. Notre petit gabarit nous permet de sortir de la Darsena Nacional où le bateau était amarré sans avoir à attendre que le pont s'ouvre. Notre réservoir n'est qu'à trois quarts plein ; pour faciliter nos calculs de consommation, nous nous dirigeons vers



Le château de Tamarit a été construit au milieu du XI^e siècle sur l'un des rares promontoires de la côte méridionale catalane à quelques milles au nord de Tarragone.

la pompe du port pour ajouter les quelques litres qui nous manquent, mais la foule ne nous encourage pas à attendre. Tarragone étant à une cinquantaine de milles, nous nous y arrêtons pour faire le plein. Le ciel est voilé, mais la température est étonnamment douce et la mer belle. Une très légère houle nous pousse pendant toute cette première journée, et nous nous mettons au régime de 4 500 tr/mn pour

une vitesse d'environ 26 nœuds, le trim au neutre et avec un peu de flaps pour compenser une légère gîte due à une petite brise latérale. La navigation pour rejoindre Tarragone n'est pas très compliquée, encore moins avec le Raymarine Hybrid Touch dont est équipée notre monture. La côte est rectiligne, les fonds sont réguliers et l'eau est assez profonde sous la coque. Il est donc possible de longer la côte

sans risque, à condition d'éviter les casiers et les filets nombreux. La navigation de nuit doit être plus périlleuse... Le paysage n'est pas beau et consiste en une succession de plages de sable doré – ou supposé tel, ce qui vaut à cette partie de la côte son nom de Costa Dorada –, et bordées de barres d'immeubles. Après une heure de route, au sud du port de Torredembarra, la côte change et devient

plus sauvage et sympathique. Les plages ont laissé place à de petites falaises rouges, et de jolis villages ont remplacé les constructions modernes. La cala Jovera offre un charmant mouillage au pied du château de Tamarit, datant du ^x^e siècle. L'arrivée sur Tarragona est annoncée par des cargos qui attendent au large. Cette ville est avec Barcelone l'un des principaux ports de commerce de la Costa Dorada. Le port de plaisance, appelé Esportiu, est au nord et son approche ne pose aucun problème particulier. Nous nous amarrons pour faire le plein à la pompe à carburant placée à l'entrée. Il ne reste plus que 77 litres dans le réservoir ; nous ajoutons 223 litres. Sur ces cinquante premiers milles, nous avons consommé 134 litres, soit une moyenne de 2,7 litres au mille, et un peu plus de deux heures ont été nécessaires en comptant les haltes photos. Le guide de navigation Imray sur la côte méditerranéenne espagnole signale la présence d'un joli petit port naturel et ancien, l'Estany Gras, situé à une trentaine de milles, juste avant la partie nord de l'estuaire de l'Èbre. Nous repartons donc cap au 235 pour découvrir cette petite crique. Le temps est toujours couvert et un petit clapot a remplacé la houle du départ. Mais les conditions sont toujours bonnes et nous naviguons de nouveau à plus de 25 nœuds. Le port de l'Estany est effectivement charmant, même si le soleil n'est pas au rendez-vous.

Une jolie cala signalée par deux tourelles

Une tourelle rouge et une autre verte marquent l'entrée de cette étroite calanque dans laquelle nous nous engageons au ralenti. Heureusement que nous avons un sondeur, car la hauteur d'eau est limitée au point que nous finissons par rebrousser chemin. Mouiller ici pour pique-niquer étant trop risqué, nous mettons le cap sur Puerto del Fangar, dans la partie nord de l'estuaire de l'Èbre, seule aspérité sur cette côte rectiligne qui relie Barcelone à Valence et qui pénètre loin dans la mer. Puerto del Fangar est une vaste étendue d'eau où les fonds oscillent entre zéro et 4 mètres. Il faut donc s'y aventurer avec beaucoup de précaution. Nous nous arrêtons à l'entrée et mouillons pour le déjeuner. Le paysage est décevant, tellement plat que rien n'est visible, d'autant qu'il fait gris. Mais, vu du ciel, ce delta doit être impressionnant ! Après cette petite pause gourmande dans le cockpit de la Leader 30, nous retrouvons la Prestige 630 au niveau du cap Tortosa qui délimite la pointe est de l'estuaire de l'Èbre. À partir de cet endroit, la navigation pour rejoindre Sant Carles de la Rapita demande de rester à environ 1,5 mille de la grande bande de sable qui constitue la côte de l'estuaire. Ce lieu est annoncé comme étant le plus dangereux de la Costa Dorada en raison de ses hauts-fonds qui se déplacent et ne sont pas signalés. Il faut ensuite emprunter le long chenal entre Alcanar et la pointe Corballera pour rejoindre la marina de Sant Carles de la Rapita où nous sommes attendus (voir encadré). Avant de nous amarrer pour la nuit, nous

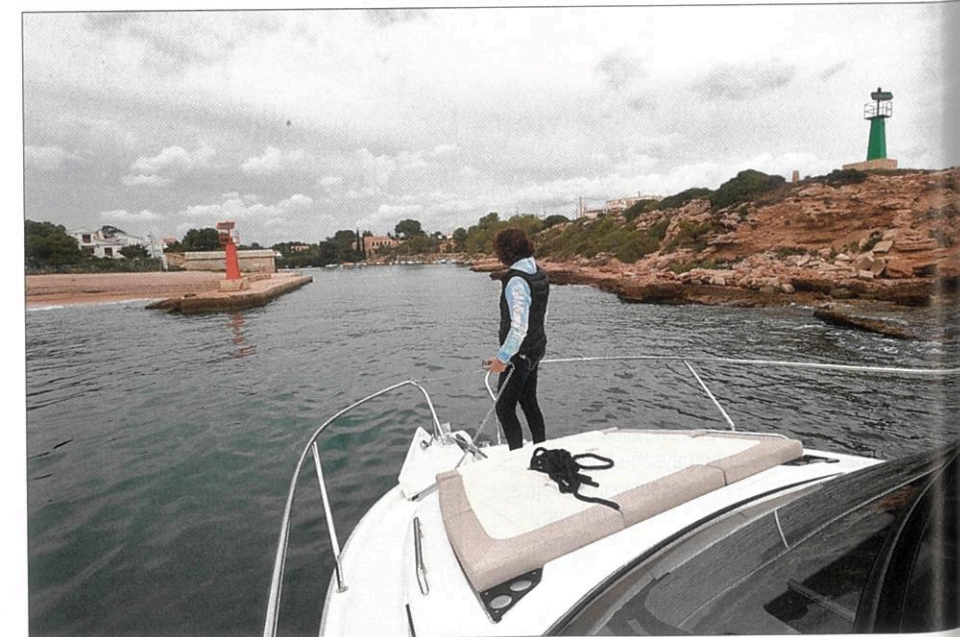


Esportiu est le nom du port de plaisance de Tarragona. Il dispose d'une marina moderne et d'une station-service avec carte bleue ouverte 24 h/24 et située sur la gauche en entrant.



Pause pique-nique dans le cockpit de la Leader 30 au mouillage au nord de l'estuaire de l'Èbre, par un mètre de fond seulement.

L'Estany Gras est un petit port naturel charmant, mais la hauteur d'eau se limite à un mètre. À déconseiller quand il y a de la houle ou du vent du large.



Lumière incroyable quand nous arrivons à Sant Carles de la Rapita. Le soleil jette ses derniers rayons derrière les montagnes alors que le ciel au large est noir...



Le village de Sant Carles de la Rapita est coïncé entre la Serra del Montsia à l'ouest et la baie des Alfacs, partie sud du delta de l'Èbre, à l'est.

SANT CARLES MARINA (40° 34.37' N – 0° 34.34' E)

La tranquillité assurée

Nichée au fond de la baie des Alfacs, sur la partie sud de l'estuaire de l'Èbre, la Sant Carles Marina est une étape incontournable pour tous ceux qui naviguent sur la côte est de l'Espagne. Depuis maintenant huit ans, cette marina de plus de 800 places est venue compléter le vieux Club Nautico de Sant Carles de la Rapita et ses 700 places. Dotée de prestations haut de gamme, elle est aujourd'hui occupée par de nombreux plaisanciers européens – majoritairement des Anglais – qui y laissent leur bateau à l'année. Dans un souci de respect de l'écosystème du delta, la marina est très bien intégrée dans l'environnement. Le bois a été majoritairement utilisé au niveau des infrastructures et les eaux de la marina ne communiquent pas directement avec la roselière de la baie des Alfacs. Les postes d'amarrage sont répartis entre pontons flottants et fixes, et la marina dispose d'un accueillant Club House avec restaurant et piscine. Beaux sanitaires et machines à laver le linge sont également à la disposition des plaisanciers, ainsi qu'une vaste zone technique de plus de 10 000 m² et un élévateur pouvant déplacer des unités jusqu'à 75 tonnes. Sa situation géographique en fait un abri quelle que soit l'orientation du vent. Située à une centaine de milles de Majorque, elle constitue également une belle étape sur la route des Baléares.

Nous tenons à remercier chaleureusement l'équipe de la Sant Carles Marina, son directeur



Le port de Sant Carles Marina dispose d'une très belle piscine à débordement.

Nicolas Gonzalez ainsi que Jordi Lopez Roig de l'office de tourisme pour la qualité de leur accueil et leur professionnalisme. Toute l'équipe parle anglais, – certains même le français – et la marina est accessible 24 h/24, tous les jours. Enfin, le delta de l'Èbre et ses alentours proposent un nombre considérable d'activités nautiques mais aussi de montagne. Parmi elles, un passage par le Musclarium, restaurant sur pilotis installé au milieu des parcs à huîtres et à moules pour y déguster les coquillages de ce magnifique delta, est obligatoire.

• Infos sur santcarlesmarina.com et par téléphone au 0034 9777 45153

passons par la station de carburant. Nous avons consommé 212 litres et parcouru 70 milles, donc au-dessus des 3 litres au mille, les pilotes cet après-midi ont eu la main lourde... Le lendemain, le ciel est toujours chargé. Il a plu pendant la nuit, mais nous devrions voir quelques rayons de soleil. Pendant que la Prestige attend de régler un problème technique, nous allons nous balader avec notre « petit » bateau dans la Bahia dels Alfacs, ce lac intérieur occupé dans sa partie nord par des parcs à moules (voir encadré). Il n'est pas possible de s'approcher de la rive sud de cette mer intérieure faute de profondeur, mais on imagine aisément que ce plan d'eau plat est très prisé l'été.

Après la Costa Dorada, la Costa del Azahar

La Prestige prête, nous quittons Sant Carles de la Rapita en convoi en direction de Peníscola, qui s'annonce comme magnifique avec son château des Templiers installé en haut d'une falaise. Nous longeons désormais la côte del Azahar (« azahar » signifie « fleur d'oranger »), qui porte son nom en hommage aux grandes plantations d'orangers et de citronniers de cette région. Moins de vingt milles séparent Peníscola de Sant Carles de la Rapita et l'on devine devant nous la pointe rocheuse sur lequel ce petit village, l'un des sites les plus visités de la côte est de l'Espagne, a été construit. Par rapport à la veille, nous

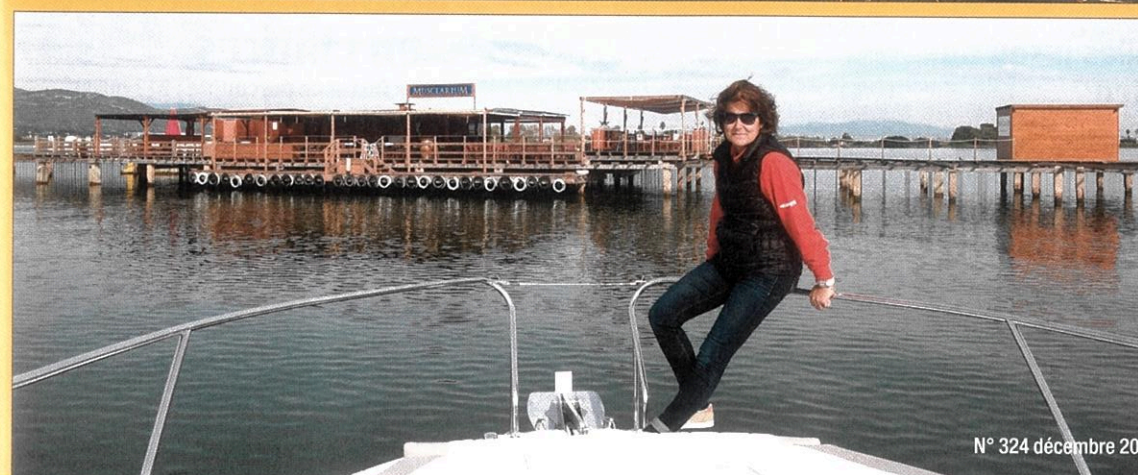
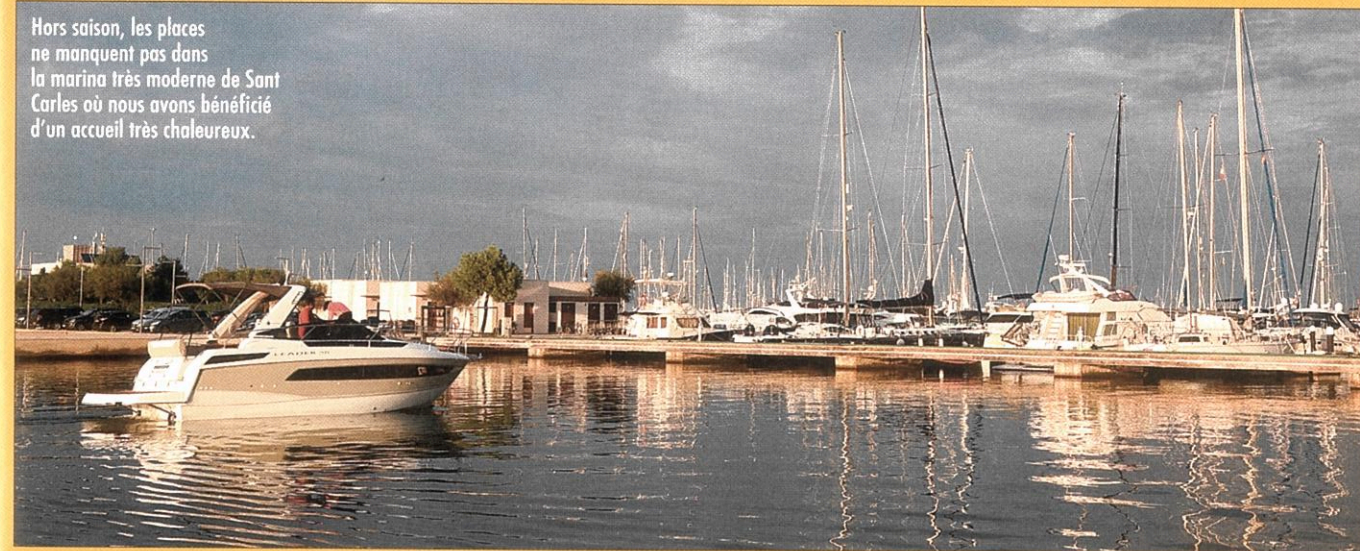


Par moments, heureusement, la côte très bétonnée est remplacée par de belles étendues sauvages.



Une halte s'est imposée à la pompe à carburant de Puerto Siles, située à une vingtaine de milles seulement de Valence.

Hors saison, les places ne manquent pas dans la marina très moderne de Sant Carles où nous avons bénéficié d'un accueil très chaleureux.



Le Musclarium, situé à moins d'un mille de Sant Carles de la Rapita au milieu des parcs à huîtres et à moules de la baie des Alfacs, est un restaurant accessible uniquement en bateau. Il est très prisé l'été pour la fraîcheur de ses produits et le dépaysement qu'il procure.



L'arrivée sur Valence était signalée par la présence d'énormes porte-conteneurs en attente devant le port de commerce.

avons un peu « levé le pied » et nous sommes à 4 000 tr/mn pour une vitesse de 23 à 24 nœuds. La mer est un lac, et nous bénéficions même d'un peu de lumière. Peníscola est une petite merveille ; en passant au pied de la falaise aux eaux claires, on se sent tout petit.

Nous mettons ensuite le cap sur Castellon de la Plana à 30 milles au sud où nous envisageons de remettre un peu d'essence, car nous craignons d'en manquer pour rallier Valence. La côte après Peníscola est très sauvage pendant quelques milles, puis le rythme des grandes plages bordées d'immeubles reprend. Nous ne nous arrêterons en fait pas à Castellon de la Plana, ses abords industriels n'étant pas très engageants, et il existe d'autres ports avec du carburant. Nous poursuivons notre route à la recherche d'un endroit où mouiller-pour déjeuner et choisissons le port de Burriana, qui manque de charme et n'est pas très bien abrité.

Les derniers milles jusqu'au Real Club Nautico...

Nous repartons peu après ; en fin de journée, vers Valence, l'horizon devient tellement gris que la démarcation entre la mer et le ciel est difficile à percevoir. Nous naviguons à moins de 20 nœuds pour les derniers milles, les yeux rivés sur la jauge. Il est urgent de remettre un peu de carburant si nous ne voulons pas être remorqués par la Prestige 630. C'est finalement dans le petit port de Siles, juste avant Sagunto, que nous nous ravitaillons.



Photo souvenir devant le bâtiment de la Guardia Civil à l'entrée du Real Club Nautico de Valence.

Il était temps, car il ne restait que 32 litres auxquels nous ajoutons 53 litres, afin d'arriver à bon port. Valence est à moins de 20 milles. La mer est tellement plate que nous ne résistons pas à accélérer. D'énormes porte-conteneurs nous signalent l'entrée du port de commerce. Le nôtre étant au sud, nous devons contourner l'America's Cup Marina, longer la grande digue du port de commerce avant de ralentir devant l'entrée du Real Club Nautico. Il nous reste 31 litres, il était temps d'arriver. Le concessionnaire Jeanneau de Valence nous attend au bout du quai. Les deux bateaux seront bien là pour le prochain salon de Valence. Mission accomplie. ■

Notre convoi en chiffres

- ▶ Distance parcourue : 212 milles
- ▶ Temps de navigation : 14 h
- ▶ Carburant consommé : 668 l
- ▶ Vitesse moyenne : 15 nœuds
- ▶ Conso moyenne : 47,7 l/h
- ▶ Rendement : 3,1 l/mille
- ▶ Budget carburant : 830 €
- ▶ Place de port à Sant Carles de la Rapita : 19,90 € en basse saison, 21,85 € en haute saison.

GILET SL 180 PoWerboating

SMART AND SERIOUS !

Avec une coupe confortable et ergonomique, des matières innovantes et souples, le gilet SL 180 est vraiment *taillé pour la performance* !

**SL^{PW}
180**

**MADE BY
PLASTIMO**

FLOTTABILITÉ

Catégorie 150 N, flottabilité réelle 180 N.

LÉGER ET INTUITIF

Se porte comme un vêtement et se fait oublier !

RÉGLAGE FACILE

Sangle dorsale pour ajuster la hauteur. Boucle inox à réglage rapide à la taille.

POCHE ZIPPÉE

pour balise ou accessoire.

Gilet SL 180 : sélectionné par l'élite de la voile pour accompagner leurs exploits en toute sécurité. La version SL 180 PoWerboating est idéale en dayboat, coque open, vedette, semi-rigide ou catamaran à moteur.



Boucle textile pour le coupe-circuit.

PLASTIMO
la mer vous sourit



Entrez dans la gamme...

Benjamin de la nouvelle gamme Leader, et fruit d'une nouvelle collaboration entre Michael Peters et Garroni Design, ce 30 pieds reprend le concept de ses aînés avec une belle optimisation des volumes intérieurs comme extérieurs. Une bonne manière d'entrer dans la gamme...

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.



VITESSE MAXI (à 5 200 tr/mn)	
33,5 nœuds	
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (4 000 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
20,2	61
144 000 €	
AVEC 350 CH MERCRUISER	

Quand on s'appelle Leader, il faut rester en tête et le chantier Jeanneau le sait bien. En 2009, il décide de séparer les modèles Prestige de la gamme Jeanneau pour en faire une marque à part entière, et d'associer le nom de Leader au concept de la vedette « Express ». Ce segment du bateau Open ou avec Sportop se place en deuxième position sur le marché des unités de croisière, juste après celui du Fly. En réorganisant ainsi ses gammes, le constructeur des Herbiers occupait tous les secteurs du marché de la vedette de croisière : celui des Express avec les modèles Leader, et ceux des Fly et Coupé avec la marque Prestige.

La gamme Leader comprenait alors trois modèles de 8, 9 et 10 mètres, dont les deux plus grands étaient des réminiscences d'anciennes Prestige. Il fallait donc les renouveler. Fin 2013, Jeanneau demande à l'architecte américain Michael Peters de s'occuper des carènes des futurs Leader. Pour la ligne et les aménagements, il reste fidèle au cabinet de design italien Garroni avec lequel il collabore depuis des années. Le nouveau modèle dévoilé au Salon de Paris 2013 s'appelle Leader 38 et deviendra l'année suivante Leader 40. Le ton était donné ! En trois ans, la gamme Leader a entièrement changé et comptera au prochain Salon de Paris cinq bateaux (30, 33, 36, 40 et 46). Si le modèle présenté ici est l'entrée de gamme, le 33 pieds (10 m) – qui fera ses débuts au Nautic – est un modèle intermédiaire qui deviendra le plus petit Sportop de la gamme, le 30 n'étant proposé qu'en version Open.

Optimiser les espaces à bord

De ses aînés, le Leader 30 reprend le concept du bateau de croisière associant le mieux possible grands espaces extérieurs et belle habitabilité. Sur une unité de seulement 7,76 mètres de longueur de coque, l'exercice de style est forcément plus délicat que sur un bateau de 10 mètres.

Néanmoins, le Leader 30 parvient à relever le défi. Son immense plage de bain arrière de 1,10 mètre de long offre de l'espace à bord et constitue, au mouillage, un bel espace de vie, d'autant qu'elle peut en option recevoir une plancha au gaz. Depuis cette plateforme, deux marches – dont une un peu haute – mènent directement au passavant



Le cockpit reçoit une banquette en U avec une table pour transformer le tout en bain de soleil. Le pied télescopique est une option.

de bâbord, et un petit portillon sur tribord s'ouvre sur le cockpit. Ce dernier accueille sur bâbord un carré en U avec une table repliable convertible en option en un beau bain de soleil. En face, un bloc-cuisine composé en standard d'un évier et en option d'un réfrigérateur

et d'un meuble de rangement est installé derrière le poste de barre. Celui-ci est doté d'un siège baquet à l'extrémité de l'assise repliable, ainsi que d'une planche surélévée pour les petits gabarits. Un peu grande sur le prototype de nos essais, et donc difficile à replier car

venant buter contre le siège pilote, elle sera raccourcie sur les prochains modèles. Le Leader 30 est disponible avec ou sans arceau en polyester (une option facturée 5 880 €), sur lequel se fixent un cabriolet avec des joues latérales et une casquette de cockpit.



En face du carré, derrière le poste de pilotage, un bloc de cuisine est équipé en standard d'un évier. Le réfrigérateur de 42 litres est une option.



Le poste de barre assure une bonne position de conduite avec son siège à l'assise relevable et réglable et la planche pour surélever les petits gabarits.



En version monomoteur, le bloc est à l'aise dans la cale. L'ouverture du capot se commande électriquement depuis le tableau de bord.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	9,23 m
Longueur de coque	7,76 m
Largeur	2,98 m
Poids	3 700 kg
Puiss. conseillée	350 ch
Puissance maxi	2 x 250 ch
Tirant d'eau	0,60 m
Tirant d'air	2,94 m
Capacité en eau	100 l
Capacité en carbu	300 l
Homologation	cat. B/7 pers.
Transmission	Z-drive
Constructeur	Jeanneau
Distributeur	réseau
Garantie	5 ans

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	1
Marque	MerCruiser
Modèle	6.2 Mag 350 DTS
Type	essence catalyseur
Puissance réelle	261 kW (350 ch)
Puiss. admin.	26,5 CV
Régime maxi	5 400 tr/mn
Cylindres	8 en V
Cylindrée	6 200 cm ³
Alésage/course	101,6 x 95,25 mm
Poids	467 kg
Garantie	2 ans

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Commandes électriques moteur, tableau électrique, compas, feux de navigation, pompes de cale électrique et manuelle, ferrure d'étrave pour ancre à poste, puits à chaîne autovideur, carré de cockpit en U, plateforme de bain fixe avec échelle, table de cockpit en bois, coffre à annexe, coffre de cockpit, eau sous pression, évier, finition intérieur Moabi, lit double avant, WC manuels, lit double cabine arrière, plaque de cuisson gaz, réfrigérateur 65 l, prise 12 V...

► OPTIONS

Finition Première (7 152 €) : guindeau électrique, aménagement du meuble de cuisine de cockpit, fonction douche, circuit 220 V, pack ambiance, table de cockpit repliable de luxe, chauffe-eau.
Pack Confort (1 404 €) : taquets d'amarrage croisés, WC électriques eau douce, assise sur les toilettes, dossier de banquette de navigation mobile
Autres : arceau polyester (5 880 €), cabriolet avec joues pour version arceau (2 340 €), table de cockpit en teck avec pieds télescopiques pour bain de soleil (3 084 €), bain de soleil avant (2 706 €), chaise longue avant avec dossier relevable (4 092 €), propulseur d'étrave (4 680 €), réfrigérateur de cockpit de

42 l (1 464 €), four micro-ondes (465 €), ensemble moquette amovible dans carré et cabines (1 194 €), flaps électriques (2 352 €), pack Electronique (3 552 €)...

► PRIX (sans options)

144 000 € avec 350 ch MerCruiser ess.
 150 600 € avec 260 ch D4 Volvo diesel
 156 000 € avec 300 ch D4 Volvo diesel
 156 480 € avec 380 ch MerCruiser ess.
 169 320 € avec 2 x 250 ch MerCr. ess.

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 3 pers., antifouling, 3/4 eau, 3/4 essence, matériel de sécurité.
 Météo : mer belle, pas de vent, T° : 20 °C.

LES PERFORMANCES

avec 350 ch MerCruiser essence

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3,2	3,9	0,82
1 000	3,8	5,9	0,64
1 500	6,1	9,8	0,62
2 000	7,3	13,7	0,53
2 500	8,3	21,5	0,39
3 000	9,5	36	0,26
3 500	14,2	55,1	0,26
4 000	20,2	61	0,33
4 500	26	84,5	0,31
5 000	31	96	0,32
5 200	33,5	106	0,32

BUDGET

► FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	77 €
DROITS SUR LE MOTEUR	924 €
TOTAL	1 001 €

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	906 €
FRANCHISE	864 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Habitabilité
- ▲ Qualités marines
- ▲ Convivialité du cockpit

- ▼ Autonomie trop juste en version essence
- ▼ Fixation arrière du bimini dans le passavant bâbord

Comportement	★★★★
Volume de rangement	★★★★
Finition	★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★
Performances	★★★★
Esthétique	★★★★
Pilotage assis	★★★★
Pilotage debout	★★★★
Déplacement à bord	★★★★
Équipement standard	★★★★
Note globale	★★★★



Avec le carré avant transformable, le Leader 30 offre quatre couchages.



Le carré est lumineux grâce aux longs hublots de coque. En version couchage, il offre un lit double de 1,90 sur 1,81 mètre. Une penderie est placée sur tribord.

Depuis le cockpit, l'accès au pont avant se fait de préférence par le passavant de tribord facilement accessible et bien défendu par un haut balcon qui mériterait une filière intermédiaire. Le pont avant reçoit en option un bain de soleil classique de 1,30 sur 1,55 mètre, ou un solarium intégrant des dossiers rele- vables pour une position « chaise longue ». La baïlle à mouillage est profonde et le guindeau électrique avec sa télécommande fait partie du niveau de finition Première, facturé 7 152 € et comprenant des équipements indispensables pour un bateau de cette taille et de ce programme.

Grande capacité de rangement

L'une des exigences d'une unité de croisière est d'avoir une bonne capacité de rangement ; sur ce point, le chantier n'a pas lésiné. Le cockpit comprend deux coffres dans le plancher (un grand et un plus petit dont le capot sans charnière n'est pas très pratique), ainsi que d'autres rangements sous les assises du carré. Une mention très bien peut être attribuée à celui installé sous la banquette arrière pour son accessibilité depuis le cockpit et depuis la plage de bain, ce qui le rend parfait pour le radeau de survie, les bouts et les pare-battage.



La cuisine intérieure en L dispose de rangements hauts, placés au-dessus de l'évier et des deux feux à gaz.

Le cabinet de toilette affiche de belles dimensions et ses placards sont très pratiques. Le capot au-dessus des WC est une option.



À l'intérieur, les rangements ne manquent pas non plus. D'une hauteur sous barrots de 1,88 mètre, la cabine est surtout étonnante par sa luminosité octroyée par de grands puits de lumière installés sous le pare-brise et par les longs hublots latéraux habillant la coque. La porte coulissante en Plexiglas fumé participe à cette luminosité mais, en contrepartie, elle n'assure pas beaucoup d'intimité la nuit. Au pied

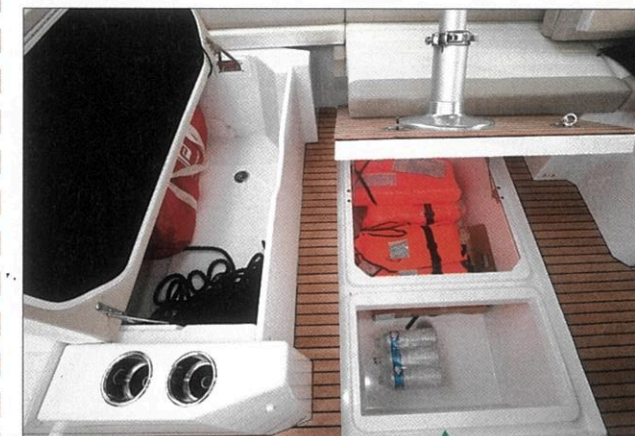
de la descente, sur bâbord, la cuisine en L est assez fonctionnelle. Outre un évier et une plaque de cuisson au gaz, un réfrigérateur de 65 litres ainsi que des rangements en haut et en bas constituent son équipement de série. En face, une porte s'ouvre sur un cabinet de toilette assez spacieux pour un bateau de cette taille et équipé en standard de WC manuels, d'un lavabo et de rangements très pratiques. Le

chauffe-eau et la douche sont compris dans le niveau de finition Première ; quant au pack Confort, il propose l'assise de douche sur les toilettes ainsi que les WC électriques. La pointe est occupée par un carré en V sous les coussins duquel sont installés des coffres. Les capots sont de simples planches en bois dépourvues de charnière et donc peu pratiques à remettre en place. En option, des

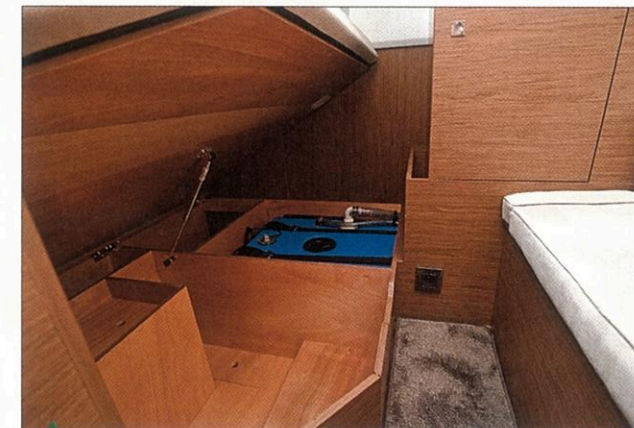
Les détails qui font la différence



▲ Dans le cockpit, l'idée de cette assise vers l'avant ou vers l'arrière est bonne, mais l'inclinaison du dossier est à revoir.



▲ Le cockpit est particulièrement bien fourni en coffres facilement accessibles.

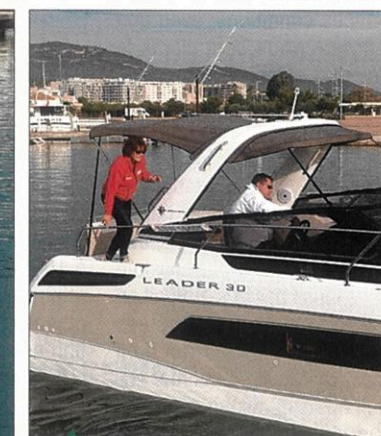


▲ Rangement toujours... Le grand coffre avec vérin dissimulé sous la couchette de la mid-cabine s'ajoute à la penderie.



▼ Le passavant de bâbord n'est pas pratique à utiliser : la marche d'accès est trop haute et la sangle du bimini fixée en plein milieu est gênante.

▲ Le pont avant peut être recouvert d'un bain de soleil de 1,30 sur 1,55 mètre intégrant en option une position « chaise longue ».



▲ Un haut balcon défend les passavants, mais il mériterait une filière.

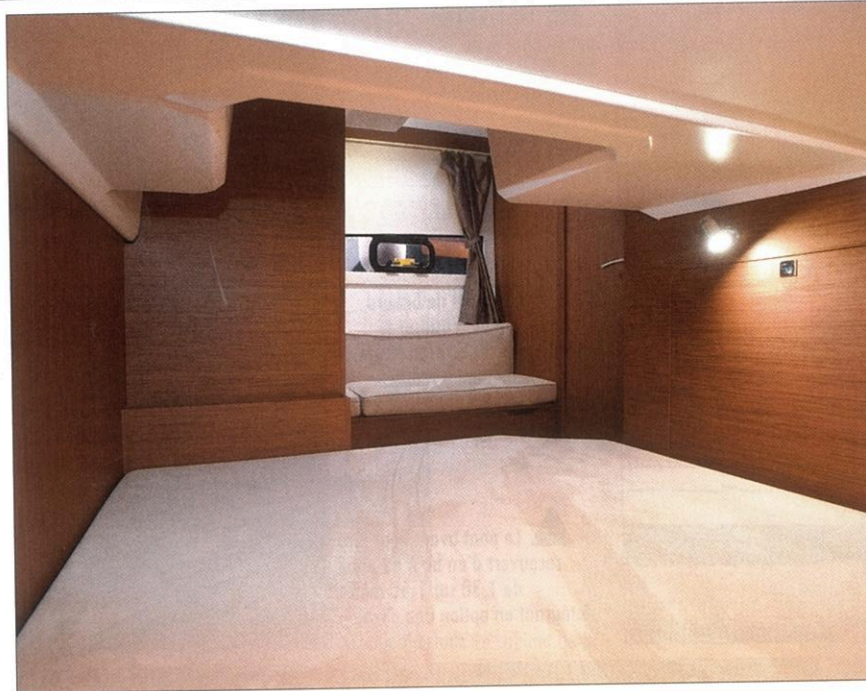
▲ Le coffre sous la banquette arrière du cockpit est accessible depuis la plage de bain.



rangements hauts se placent au-dessus des hublots de coque. La possibilité de transformer ce carré en un double couchage de 1,90 mètre sur 1,80 mètre est également une option qui intègre les rideaux de courtoisie isolant cet espace du reste de la cabine. La mid-cabine placée à l'arrière sous le cockpit occupe toute la largeur du bateau. Elle affiche une hauteur sous barrots de 1,90 mètre à l'entrée et de 55 centimètres au-dessus de la couchette double. Un grand coffre situé dessous vient s'ajouter à une penderie.

Mono ou bimoteur, essence ou diesel

Au cours des 200 milles que nous avons parcourus à bord du Leader 30, nous avons bénéficié de très bonnes conditions, avec une houle arrière et un petit clapot le premier jour et une mer plate le second. Il est donc difficile de juger les capacités de ce bateau dans la mer formée. Néanmoins, la carène nous semble très prometteuse. En allant jouer dans les vagues de sillage de la Prestige 630 qui nous accompagnait, nous avons constaté qu'elle ne tapait pas et retombait en douceur. Le bateau est dans ses lignes et réagit bien au trim qu'il n'est pas nécessaire de monter au-delà du neutre, au risque de provoquer un mouvement de tangage rythmique. Les flaps électriques, malheureusement optionnels, redressent parfaitement l'assiette latérale du bateau lorsque l'orientation de la mer ou du vent provoque une légère gîte sur un bord ou sur



L'arceau en polyester permet de fixer une casquette sur l'avant, un bimini sur l'arrière, ainsi que des joues latérales et un pare-brise en cas de mauvais temps.

La mid-cabine occupe toute la largeur du bateau et dispose à l'entrée d'une petite banquette. Son couchage mesure 1,90 mètre sur 1,33 mètre de large.

l'autre du fait de l'embonpoint du bateau. Équipé d'un moteur essence MerCruiser de 350 chevaux, le Leader atteint 33,5 nœuds en vitesse de pointe pour une consommation de 106 l/h. Il lui faut 9 secondes pour parvenir à 15 nœuds, et 14 secondes pour atteindre 20 nœuds, son allure la plus économique. Sa consommation est alors de 61 l/h, mais son réservoir de 300 litres sera trop juste pour effectuer une navigation d'une centaine de milles, un aller vers la Corse par exemple. Pour une croisière comprenant des traversées, cette motorisation nous paraît inadaptée car trop gourmande. Il serait alors plus judicieux de s'orienter vers un bloc diesel.

Le Leader 30 est d'ailleurs proposé avec différentes motorisations, dont deux diesels, un D4 de 260 ou de 300 chevaux, ou bien des bimoteurs essence MerCruiser jusqu'à 2 x 380 chevaux. Avec un 300 chevaux diesel, son prix de base par rapport à la version essence est majoré de 12 000 €, mais sa consommation à 20 nœuds étant de 40 l/h, son autonomie sera bien meilleure.

Un pack d'options indispensables

Certes, sa vitesse de pointe se cantonne à 30 nœuds, mais il consomme alors moitié moins à cette allure (55 l/h). Néanmoins,

pour être rentable, ce surcoût à l'achat implique de nombreuses navigations. Le propulseur d'étrave se montre vraiment utile en version monomoteur. Cette option complète la longue liste, à nos yeux incontournable, des équipements nécessaires pour une utilisation optimale. Un budget de 30 000 € environ pour le niveau de finition Première, le pack Confort, le pack Électronique, le propulseur d'étrave, les différents bains de soleil, les flaps, le carré convertible, l'arceau polyester... sont ainsi à ajouter au prix de base de 144 000 €, ce qui place la Leader 30 au-dessus de la Leader 8 qu'elle remplace, et à peu près au niveau des autres Express du marché. ■



YANMAR
FENWICK



Propres



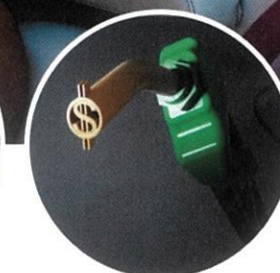
Connectés



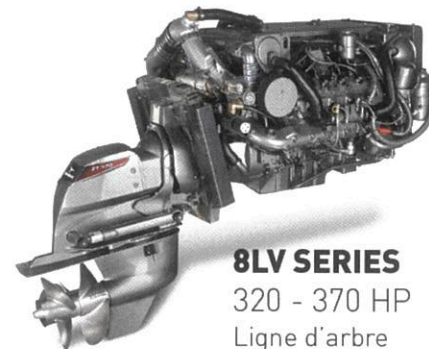
Silencieux



Fiables



Économiques



8LV SERIES
320 - 370 HP
Ligne d'arbre
et SternDrive

nautic
SALON
NAUTIQUE
DE PARIS



Joystick
Ligne d'arbre et SternDrive



NEW
6LY SERIES
400 - 440 HP

FENWICK

Venez nous retrouver au Nautic de Paris et découvrir la gamme de moteurs Yanmar hall 2 stand 2 A 1

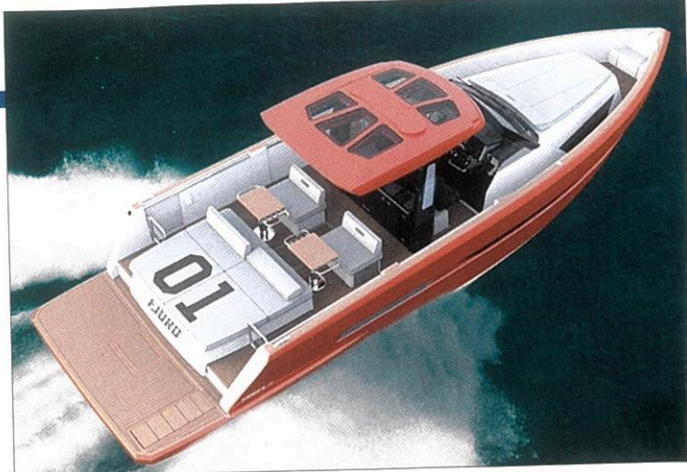
69, rue du Docteur Bauer
93407 St Ouen cedex
www.fenwick.fr

■ FJORD 42 Open

Ce nouveau modèle vient combler un vide qui existait dans la gamme Fjord entre le 40 et le 48 Open. Il se situe dans la lignée de ses aînés avec un plan de pont très ouvert qui accueille un grand bain de soleil central. Un bimini rétractable électriquement recouvre cette zone. L'immense plateforme de bain hydraulique peut accueillir une annexe ; quant au poste de pilotage

très bien équipé en électronique, il est protégé par un T-top. Propulsée par deux IPS 600 de 435 chevaux en motorisation maximale, l'unité revendique 40 nœuds en vitesse de pointe.

• Prix : à partir de 527 880 € avec 2 x 435 ch Volvo Penta – Long. : 12,59 m – Larg. : 4,25 m – Poids : 9 900 kg – Homol. : nc
Mot. maxi : 2 x 435 ch – Distrib. : réseau



■ FOUNTAINE PAJOT MY 44

La nouveauté du chantier Fountaine Pajot ne sera pas présentée à Paris, mais courant 2017 et viendra remplacer le Cumberland 45. Le MY 44 est le fruit d'une première collaboration entre le chantier, Daniel Andrieux et Pierangelo Andreani. Outre une immense plage de bain

en un seul morceau, ce qui est assez original sur un catamaran, il se caractérise par un fly gigantesque de 21 m² comprenant une cuisine, un coin repas et un bain de soleil. La cuisine, placée à l'entrée de la timonerie, est de plain-pied avec le cockpit, et les

aménagements intérieurs proposent deux ou trois cabines. Ce catamaran de croisière sera proposé avec deux motorisations, des Volvo IPS 350 de 260 chevaux pour une vitesse de 20 nœuds et des IPS 600 de 435 chevaux pour une allure espérée de 30 nœuds.



• Prix : à partir de 550 000 € avec 2 x 260 ch Volvo Penta
Long. : 13,40 m
Larg. : 6,61 m
Poids : 14 000 kg
Homol. : B
Mot. maxi : 2 x 435 ch
Constr. : Fountaine Pajot



■ GALEON 360 Fly

Après le 460 Fly dévoilé à Cannes, Galeon exposera en première mondiale à Paris le 360 Fly par l'intermédiaire de son importateur français, la société French Boat Market. Cette vedette de plus de 10 mètres reprend la carène du 365 HTS présentée en essai dans ce numéro, mais elle s'en différencie par ses trois cabines fermées. Elle est équipée de deux moteurs Volvo de 225, 260 ou 300 chevaux.

• Prix : nc – Long. : 11,37 m – Larg. : 3,48 m – Poids : nc
Homol. : cat. B – Mot. maxi : 2 x 300 ch – Import. : French Boat Market



■ JEANNEAU Leader 33

Le constructeur français Jeanneau présentera au prochain Salon nautique de Paris une nouvelle Leader, la 33. Cette élégante vedette se place entre la 30 et la 36, mais

s'apparente plus comme la petite sœur de la 36. Le cockpit, proche de celui de la Leader 30, est en partie coiffé par un sport-top doté d'un toit ouvrant et il dispose

d'un poste de barre sur tribord et d'un grand carré en L face à une kitchenette. Côté habitabilité, la Leader 33 s'approche plus de la 36 et propose deux cabines doubles,

un vaste cabinet de toilette et une cuisine. Comme tous les autres modèles de la gamme Leader, la carène de la 33 est signée Michael Peters.