

LE LEADER DE LA PRESSE BATEAU À MOTEUR

MOTEUR BOAT

M A G A Z I N E

HORS-BORD

Un bracket,
pour quoi faire ?

À L'ESSAI

Nordkapp 760 Noblesse
Eolo 590 Day

Bénéteau

Swift Trawler 34

Deux cabines, six couchages
il a tout d'un grand !

Première mondiale !

SPÉCIAL VACANCES

Quatre manières de naviguer

- Rase-cailloux en open en Corse
- Camping en bateau ponton sur le lac du Bourget
- Croisière en trawler autour des îles vendéennes
- Baroud en pneu autour du Danemark

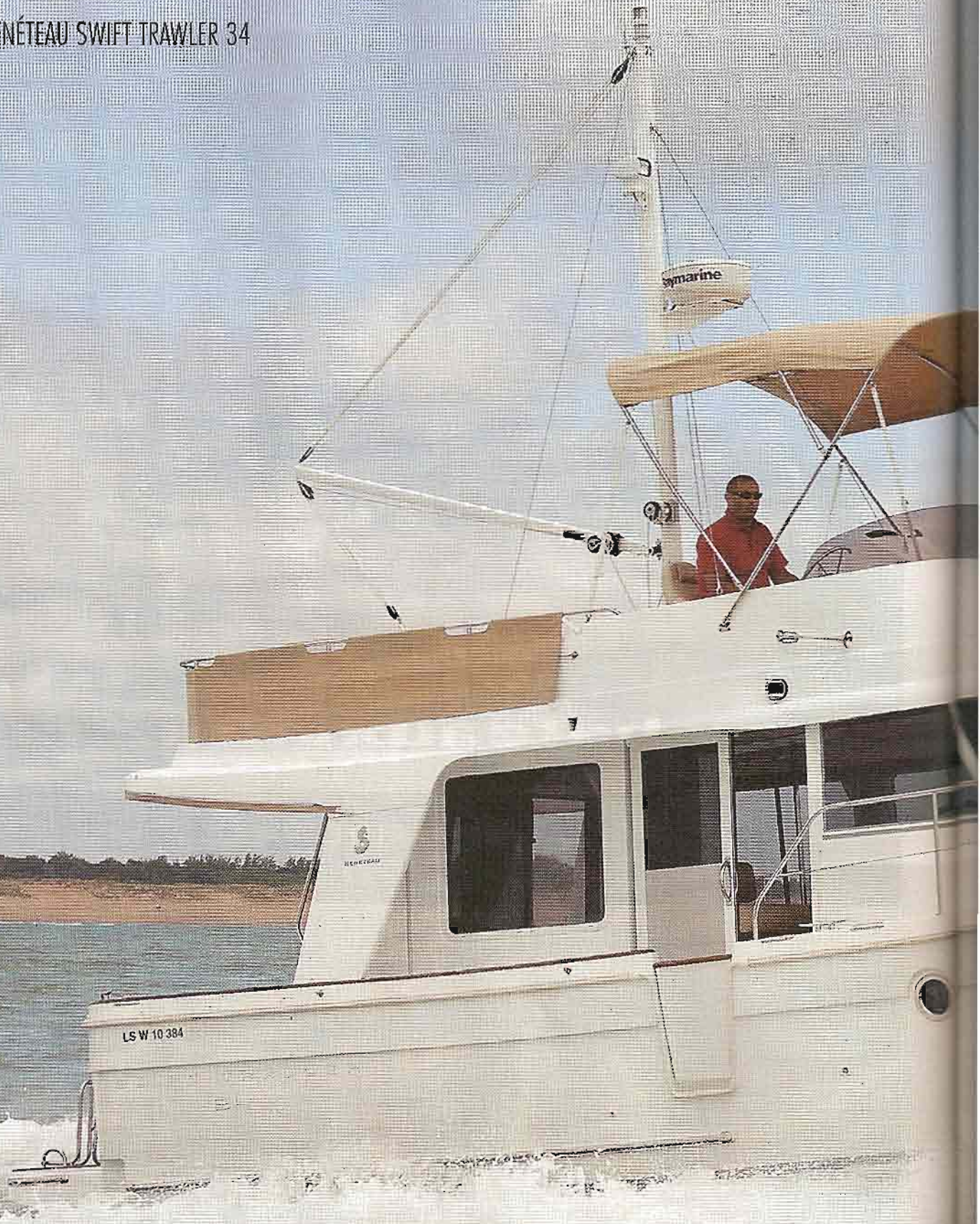


L 19831 - 236 S - F. 5,50 € - RD



5,50 €
 MENSUEL
 N° 236 S
 AOÛT 2009
 DOM : 6,30 €
 BEL/UK : 7,10 €
 CH : 12,30 €
 PONT CONT : 7,38 €
 *MAB : 65 MAD
 Nouvelle CAL : 76 + 810 XPF
 Nouvelle CAL/A : 1 350 XPF
 POK : 75 + 900 XPF
 POL/A : 1 200 + PF
 TUN : 16,20 TND

Editions Lestakere



VITESSE MAXI (à 3 000 tr/min)

21,6 nœuds

AU RÉGIME DE CROISIÈRE
(2 600 tr/min)

VITESSE
(en nœud)

16

CONSO
(gasoil en l/h)

52,4

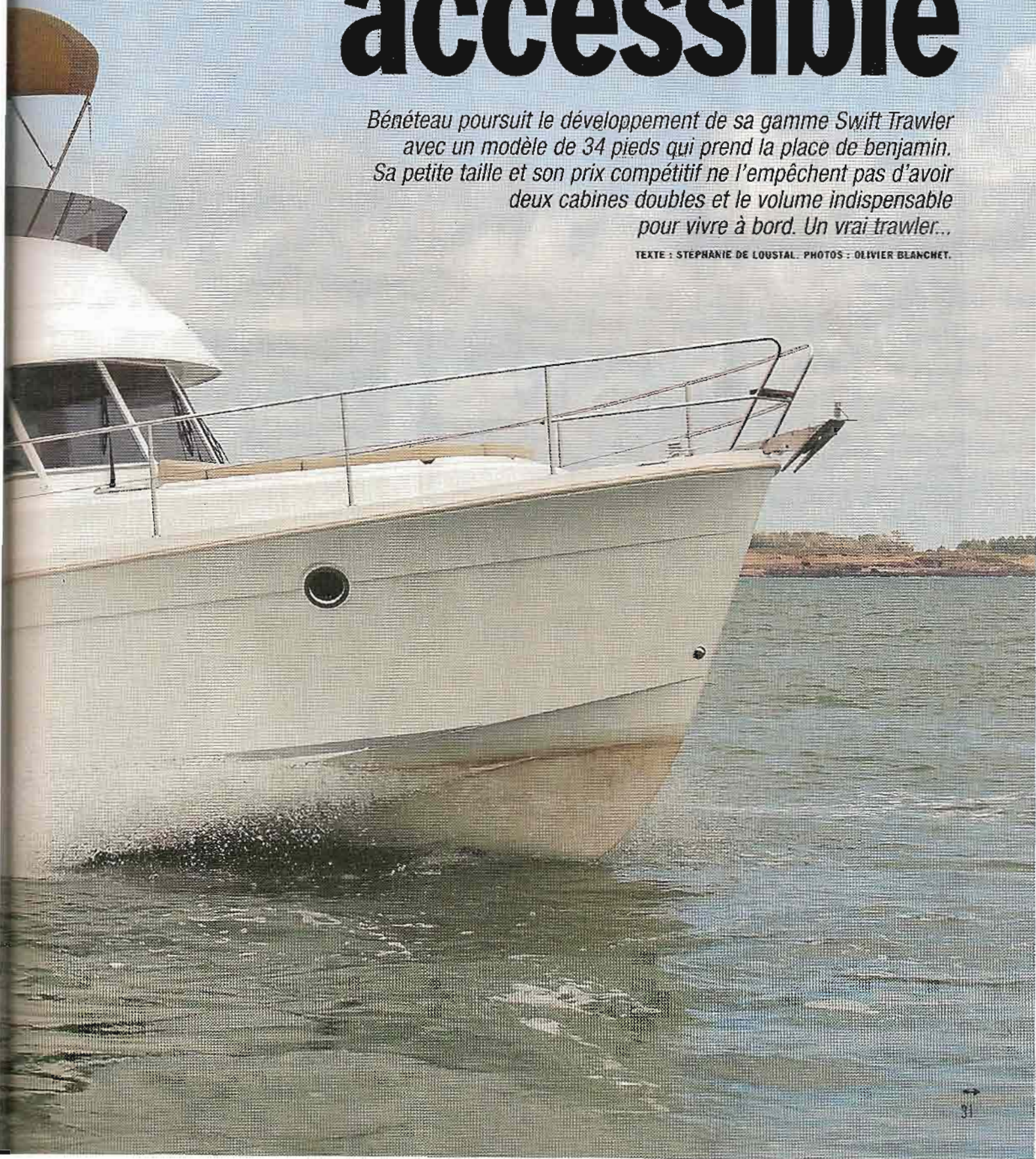
218 868 €

AVEC 425 CH CMD QSB 5.9

Le trawler accessible

Bénéteau poursuit le développement de sa gamme Swift Trawler avec un modèle de 34 pieds qui prend la place de benjamin. Sa petite taille et son prix compétitif ne l'empêchent pas d'avoir deux cabines doubles et le volume indispensable pour vivre à bord. Un vrai trawler...

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : OLIVIER BLANCHET.



Quand, en 2003, le chantier Bénéteau sort le Swift Trawler 42, rien ne laisse supposer que ce bateau serait le premier d'une gamme qui, aujourd'hui, compte trois modèles. Le lancement de ce trawler de 42 pieds répondait alors à une volonté de François Chalain, à l'époque directeur général adjoint de Bénéteau, de proposer à une clientèle d'anciens voiliers une unité très habitable au comportement marin exemplaire. Le bureau d'études de Bénéteau, en collaboration avec l'architecte rochelais Michel Joubert, a ainsi conçu un trawler de 12 mètres de long dont la particularité était de disposer d'une carène semi-planante capable d'atteindre, avec une « grosse » motorisation, les 26 nœuds en pointe – caractéristique inenvisageable avec une carène à déplacement dont la vitesse est rapidement limitée même avec de la puissance. La sortie du 42 pieds de Bénéteau correspond à une période où le monde du trawler, pourtant fermé, est en pleine évolution. De plus en plus, l'idée qu'un trawler puisse être un peu plus rapide fait son chemin dans l'esprit de tous, architectes et concepteurs autant que plaisanciers. Adopter la carène semi-planante permet de s'adresser à une nouvelle clientèle un peu plus « pressée », mais aussi de conserver celle adepte du trawler « pur et dur », selon le principe de « qui peut le plus peut le moins ».

20 nœuds minimum en pointe

En effet, avec ces nouveaux trawlers, il est possible de naviguer à 18 nœuds aussi bien qu'à 10 nœuds. Si les inconditionnels du trawler de « vieille génération » ont crié au scandale, il leur faut tout de même reconnaître que, sur les modèles actuels, ce supplément de puissance est un avantage en matière de sécurité et de confort ; le roulis, défaut majeur du trawler, étant moins perceptible à vitesse plus élevée. Bref, tout change, le trawler aussi et Bénéteau, avec son Swift Trawler 42, est arrivé au bon moment ! Très vite, le bon rapport qualité/prix, l'habitabilité et les performances de ce bateau lui assurent le succès. Pour preuve, en six ans, quelque 235 bateaux ont été construits, soit environ quarante bateaux par an ou trois par mois. Le succès du 42 pieds a amené le bureau d'études de Bénéteau à s'interroger sur un second modèle plus grand, un 52 pieds, lancé en



La grande baie vitrée s'ouvre aux deux tiers sur le coin salon constitué d'un canapé convertible en un double couchage.



Le côté bâbord de la timonerie reçoit des placards et le bloc-cuisine en U, très fonctionnel.



La cabine avant est occupée par une grande couchette double de 2 mètres sur 1,60 mètre.



Depuis la banquette double du poste de barre, montée sur glissière, la visibilité est parfaite.



La cabine des invités accueille deux couchettes superposées de 1,85 mètre de long.



La salle d'eau tout en longueur comprend une douche et des WC situés derrière la porte.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

COQUE



V évolutif de 15° à l'arrière.

Longueur hors tout 11,14 m
 Longueur de coque 9,99 m
 Largeur 4 m
 Poids 9 466 kg
 Puiss. conseillée 425 ch
 Puissance maxi 425 ch
 Tirant d'eau 1 m
 Tirant d'air 3,62/7,64 m
 Capacité en eau 320 l
 Capacité en carbu 800 l
 Homologation cat. B/8 pers.
 Transmission ligne d'arbre
 Constructeur **Bénéteau (85)**
 Garantie 5 ans

MOTRISATION DE PESSAI

Nbre de moteurs 1
 Marque **CMD**
 Modèle **QSB5.9**
 Type **turbo diesel**
 Puissance réelle 425 ch
 Puiss. admin. 23,60 CV
 Régime 3 000 tr/mn
 Cylindres 6 en ligne
 Cylindrée 5 900 cm³
 Alésage/course 102 x 120 mm
 Rapport de réduction 2,5
 Poids 612 kg
 Garantie 2 ans

EQUIPEMENT STANDARD

Platforme de bain inox, coffre central en fond de cockpit, échelle d'accès au fly depuis le cockpit, porte de coupe tribord, porte de fermeture passavant-cockpit, douche de cockpit mât pivotant alu laqué, siège pilote de fly, salon de fly et table polyester, emplacement annexe et radeau de survie, direction hydraulique et commande moteur électrique, banquette pilote de timonerie 2 places, canapé de carté convertible, évier inox avec mitigeur, réchaud gaz four, 2 feux, réfrigérateur 130 l, couchage double dans cabine avant, grands rangements sous le couchage avant, un panneau de pont ouvrant avec store occultant dans cabine avant, deux couchages superposés dans cabine latérale bâbord, salle d'eau avec WC électriques, réserve rigide WC 88 l, porte latérale coulissante, planchers stratifiés type filet bois noir, menuiserie en alpi teinté, deux batteries moteur 12 V/50 A, une batterie servitude, chargeur de batterie, prise de quai, 3 essuie-glaces électriques, lave-glace

et désembueur, propulseur d'étrave Max power, flaps électriques, une pompe de cale électrique et une manuelle, radio lecteur, 2 haut-parleurs cockpit, rehausseur de plancher au poste de pilotage, table de salon en bois verni réglable en hauteur et basculante

OPTIONS

Finition Avantage (guindeau électrique 1 000 W, projecteur de pont, bôme de charge aluminium laqué blanc, pompe de lavage de pont, prise de quai eau douce avec limiteur de pression, matelas de bain de soleil avant, TV écran plat LCD et lecteur DVD/MP3 dans le carré) : 4 712 €.

Finition Élegance (finition Avantage et écran multifonction GPS C90W, pilote automatique ST70 RV2, répétiteur de pilote au fly) : 16 744 €.

Pack Electronic (radar digital, VHF Raymarine) : 5 143 € Kit mouillage complet (1 004 €), fermeture arrière de cockpit (2 189 €), bimini de fly et cagnard (2 740 €), passerelle hydraulique (8 659 €), matelas de bain de soleil avant (1 052 €), lave-vaisselle 4 personnes (970 €), climatisation (1 184 €), coque bleu acier (1 614 €), antenne TV (729 €)

PRIX

218 868 € avec 425 ch CMD

CONDITIONS DE L'ESSAI



Bateau : 5 personnes, plein carburant et eau, équipement de sécurité, antifouling



Météo : mer belle, vent force 2-3, T° air : 20 °C, T° eau : 17 °C

LES PERFORMANCES

avec 425 ch QSB 5.9 CMD

Type de l'hélice : quatre pales ZF
 Diamètre et pas de l'hélice : 26 x 27,5

| Régime en tr/mn | Vitesse en nœud | Conso en l/h | Rend. en millier |
|-----------------|-----------------|--------------|------------------|
| Ralenti | 4 | 2,8 | 1,43 |
| 1 000 | 6,5 | 4,8 | 1,35 |
| 1 500 | 8,6 | 14,5 | 0,59 |
| 2 000 | 10,6 | 29,6 | 0,36 |
| 2 600 | 16 | 52,4 | 0,31 |
| 3 000 | 21,6 | 75,9 | 0,28 |

LES CONSOMMATIONS À VITESSE STABILISÉE

| Vitesse en nœud | Conso en l/h | Autonomie en milles |
|-----------------|--------------|---------------------|
| 8 | 10 | 640 |
| 10 | 29,6 | 286 |
| 14 | 44 | 255 |
| 20 | 75 | 213 |

NOS APPRÉCIATIONS



- Deux cabines
- Volume habitable
- Silhouette sympathique



- Placard électrique mal placé
- Retour d'embruns dans le cockpit à plus de 15 nœuds
- Isolation moteur insuffisante

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

BUDGET

FRANCSATION

| | |
|----------------------|-------|
| DROITS SUR LA COQUE | 223 € |
| DROITS SUR LE MOTEUR | 648 € |
| TOTAL | 871 € |

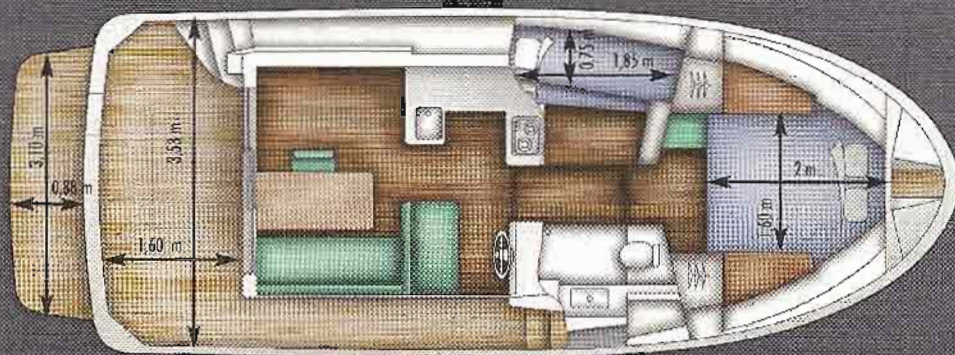
ASSURANCE

| | |
|-------------------|-------------|
| LA PRIME ANNUELLE | 1 426,30 €* |
| FRANCHISE | 900 € |

* CHEZ FRANCE ASSURANCE PLAISANCE

NOS MESURES

| | |
|-------------------------|---------------|
| HSB timonerie | 2,02 m |
| HSB cabine avant | 1,94 m |
| HSB cabinet de toilette | 1,94 m |
| Bain de soleil avant | 1,96 x 1,51 m |
| Banquette de fly | 1,64 x 1,20 m |
| Passavant bâbord | 0,27 m |
| Passavant tribord | 0,39 x 0,75 m |





Si le mât de charge est en série, la bôme, indispensable pour remonter l'annexe, fait partie des options.



Le pack Avantage comprend, entre autres, un épais matelas de bain de soleil avant.



Pour le mouillage, on profite d'une baille profonde et d'un guindeau électrique proposé en option.

septembre 2007 et fabriqué depuis à vingt-cinq exemplaires. L'idée d'une gamme est née à ce moment-là. Mais après un 42 et un 52 pieds, que valait-il mieux faire ? Développer la gamme par le haut avec un 64 pieds ou au contraire offrir une entrée de gamme moins impressionnante que le premier avec ses 13,60 mètres de long ? C'est vers la seconde solution que le chantier s'est orienté en décidant de proposer un trawler accessible aussi bien par la taille que par le prix.

Deux cabines doubles, pas moins !

Michel Joubert et le bureau d'études de Bénéteau se sont donc attelés à la difficile tâche (voir encadré) de réaliser un petit trawler qui aurait tout d'un grand.

Le Swift Trawler 34 présenté ici en avant-première mondiale et à bord duquel nous avons eu la chance de pouvoir naviguer deux jours (voir la navigation en trawler dans ce même numéro) mesure moins de 10 mètres de longueur de coque et n'est disponible qu'avec un seul moteur in-bord couplé à une ligne d'arbre, en l'occurrence un CMD QSB 5.9 de 425 chevaux. Il affiche un air de famille certain avec son aîné le 42 pieds, par sa silhouette mais aussi par sa volonté d'offrir du volume. Le 34 présente en effet le grand avantage de proposer deux cabines doubles, du jamais vu sur un trawler monocoque de cette taille (voir encadré sur la concurrence). Et effet, à la traditionnelle cabine de propriétaire installée dans la pointe avant et occupée par un grand lit double,

s'ajoute une autre latérale à bâbord avec deux lits superposés de 1,85 mètre de long. Placards et penderies équipent chacun de ces deux espaces, celui du propriétaire étant naturellement mieux loti en rangement grâce à la présence d'un immense coffre compartimenté auquel on accède en soulevant aisément le sommier assisté d'un vérin hydraulique. La cabine avant peut également recevoir une télévision à écran plat.

Un bon volume général

Un unique cabinet de toilette est installé en longueur sur tribord, en face de la cabine des invités. Il affiche des dimensions généreuses et reçoit d'un côté des WC électriques, de l'autre une douche et un lavabo. Là aussi on apprécie



Actuellement, il manque une main courante sur la casquette au niveau du passavant bâbord.



L'échelle de fly paraîtra un peu raide aux plaisanciers plus âgés.



M. Joubert, travaille depuis 2003 sur les Swift Trawler.

QUESTIONS À MICHEL JOUBERT

« Pas facile de faire un petit trawler ! »

MBM : Est-ce difficile de faire un petit trawler ?

M. Joubert : Très, car le trawler est un bateau fait pour vivre à bord. Cela implique du volume, de la hauteur sous barrots, des dégagements. C'est ce qui fait la différence avec une vedette et, sur un petit bateau, c'est plus délicat d'arriver à montrer cette différence.

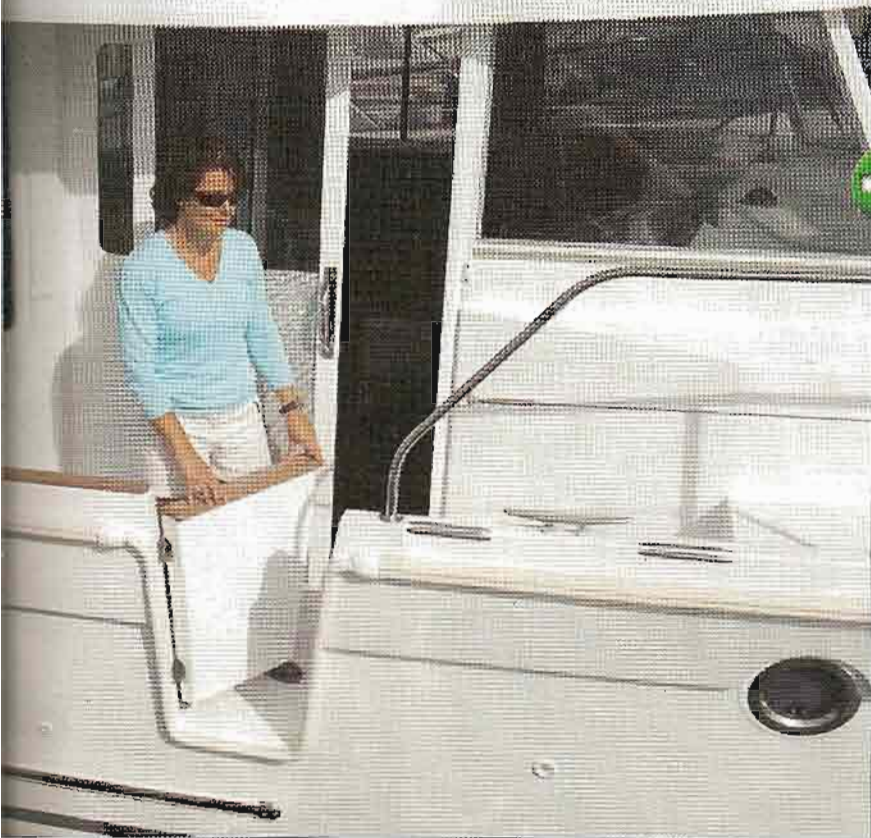
MBM : Quelles sont justement les difficultés auxquelles vous avez dû faire face ?

M. J. : La principale difficulté s'est située au niveau de l'équilibre du bateau. Avec Maud Tronquet du bureau d'études Bénéteau nous avons passé de longues heures à faire des calculs d'équilibrage. Car sur un petit bateau, dès que vous ajoutez des options,

il peut y avoir presque une tonne d'écart. Pas facile ainsi de trouver le bon équilibre. Mais nous y sommes arrivés !

MBM : Quels sont pour vous les points forts du 34 ?

M. J. : C'est un des rares trawlers de cette taille à offrir deux cabines sans que ce soit au détriment des autres volumes intérieurs.



+ La porte de coupé dans le franc-bord tribord ainsi que la porte coulissante qui s'ouvre directement dans la timonerie sont bien vues et très pratiques pour débarquer sur un catway.



La coursive bâbord s'isole du cockpit par une porte. Un bon moyen d'éviter les courants d'air.



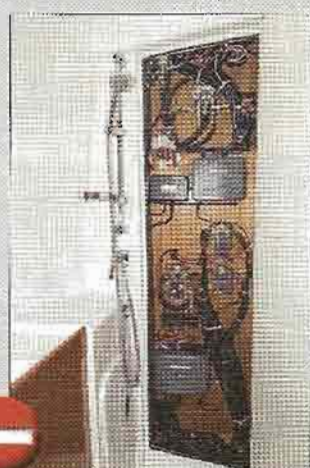
+ En position de conduite debout, les personnes de taille moyenne peuvent rabattre une planche qui les surélève, leur assurant ainsi une bonne visibilité sur l'avant.

Les fenêtres coulissantes du carré et de la cuisine sont à la fois grandes et très pratiques. Grâce à elles, la timonerie est bien aérée.



+ Le grand coffre compartimenté, dissimulé sous le lit de la cabine avant, offre une belle capacité de rangement et son ouverture est très facile grâce à deux vérins.

La proximité de la douche et du placard électrique est très étonnante et nécessite que l'étanchéité soit vraiment parfaite pour éliminer tout risque de court-circuit.



Les détails qui font la différence...

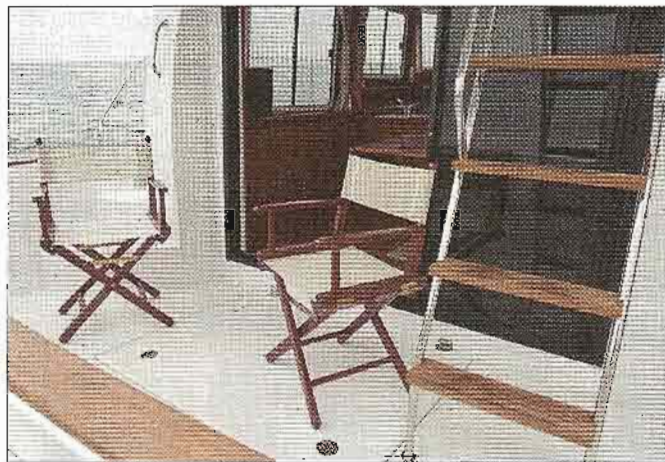


L'avant du fly reçoit le poste de barre et un coin salon avec une banquette en L et une table un peu petite.

ses nombreux rangements et son volume. En revanche, la présence du local électrique à proximité de la douche et séparé par une simple porte de style placard est assez aberrante. Le chantier nous a assurés avoir prévu des portes étanches sur les prochains modèles et c'est le minimum obligatoire pour ne pas avoir à choisir entre la propreté du capitaine et la sécurité de l'équipage. Outre le fait que l'étanchéité doit être absolument parfaite, il convient de prévoir un système de fermeture de cette porte plus sûr et moins accessible que celui en place actuellement.

Un intérieur très lumineux

À l'intérieur, la hauteur sous barrots n'est jamais inférieure à 1,94 mètre et les volumes sont agréables. Les nombreuses baies vitrées grandes et coulissantes du carré apportent de la lumière et permettent une bonne aération. Le carré reçoit dans le même espace le coin salon, la cuisine et le poste de barre. Le Swift Trawler 34 présente une particularité extérieure dont les avantages se ressentent à l'intérieur. Ainsi, ses passavants sont doublement asymétriques. Celui de bâbord ne mesure en effet que 27 centimètres de large et n'est pas creux, alors que celui



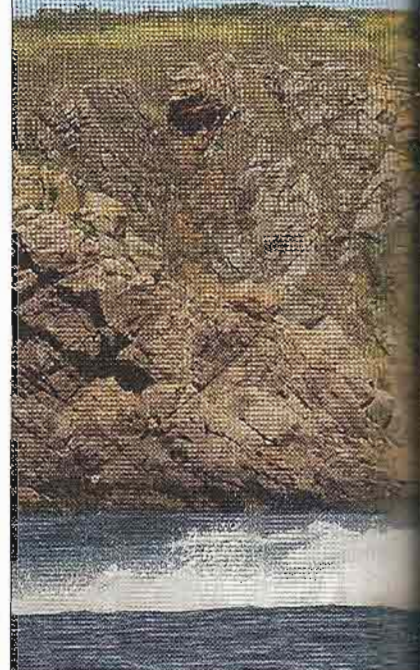
Le cockpit est profond, mais pour s'y asseoir il faudra prévoir des sièges qui pourront également servir dans le salon.

de tribord est en fait une course de 39 centimètres de large pour 75 de profondeur. Depuis le poste de pilotage, une porte coulissante s'ouvre sur ce passavant, et même sur la porte de coupé prévue dans la coque à ce niveau pour faciliter les embarquements et les débarquements par le côté. Cette asymétrie permet de gagner de la place pour les aménagements intérieurs. Ainsi, au niveau du salon, accessible depuis le cockpit par une grande baie vitrée qui s'ouvre aux deux tiers, le côté bâbord du bateau est occupé par des placards bas, installés en face

du canapé convertible en un double couchage et de la table qui peut s'abaisser. Plus en avant, la cuisine en L est fonctionnelle et bien équipée en électroménager et en placards. Elle fait face au poste de barre et à sa grande barre à roue. Le tableau de bord est grand, l'instrumentation moteur bien lisible et les appareils électroniques bénéficient de beaucoup de place.

Les passagers de taille moyenne profitent d'une planche rabattable qui les rehausse en position de conduite debout et leur assure une bonne visibilité sur l'avant du

Avec sa carène semi-planante, le Swift Trawler 34 déjauge mais sans cabrage excessif.



La grande soute dans le cockpit offre une bonne capacité de rangement.

bateau. Une grande banquette double montée sur glissière permet également de piloter assis dans de bonnes conditions. Sous le plancher du salon se trouve la cale moteur, insuffisamment insonorisée à notre goût. Sur ce bateau amené à naviguer pendant de longues heures, il est important pour les passagers que le niveau sonore ne soit pas trop élevé. L'accessibilité mécanique est cependant facile. Il en est de même des déplacements à bord qui sont bien pensés et bien sécurisés par un haut balcon avant avec filière. Le rouf de la cabine principale est recouvert par un épais et grand bain de soleil, et le cockpit entièrement dépouillé peut être

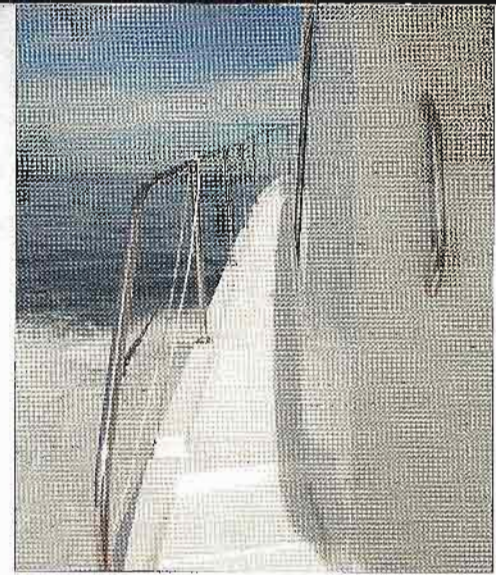
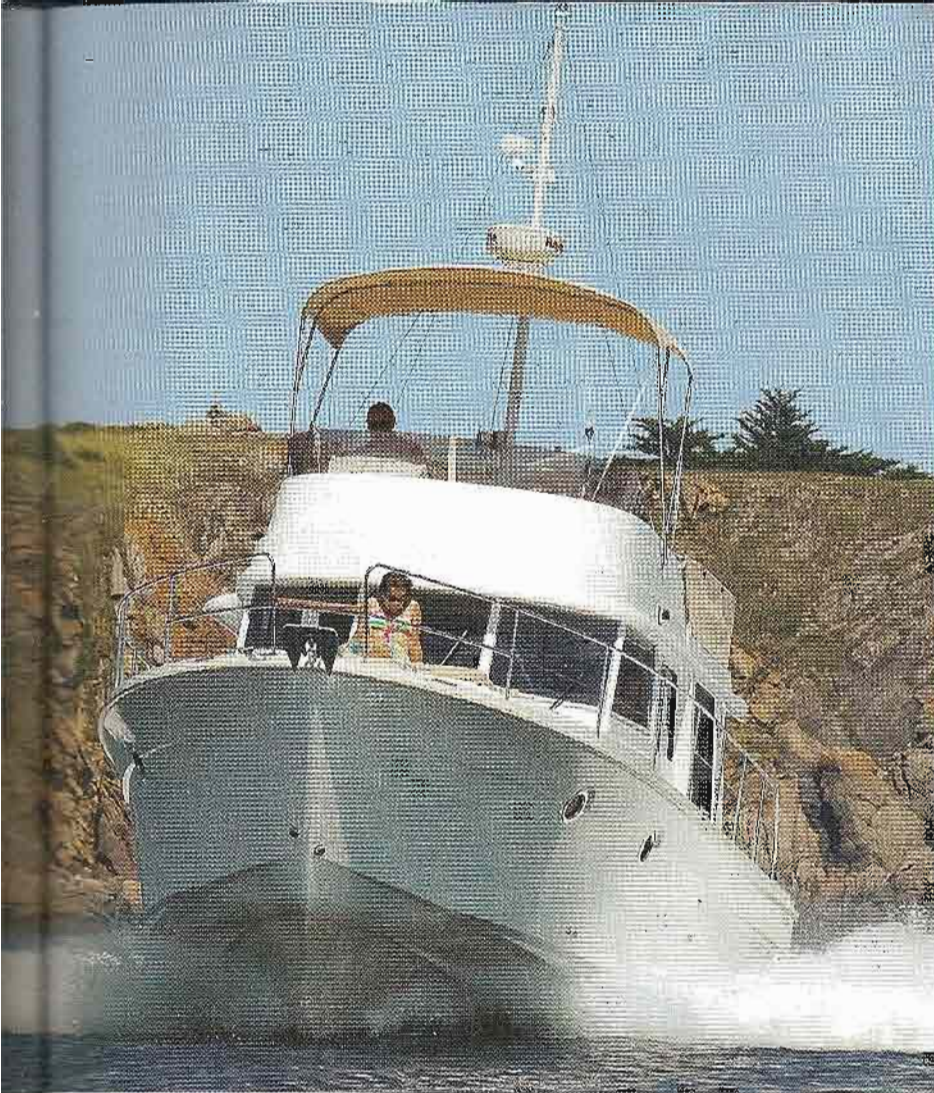
AIDE À LA MANŒUVRE

L'indispensable propulseur de poupe

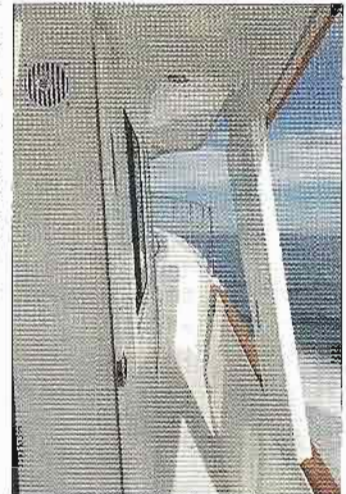
Manœuvrer avec un monomoteur en ligne d'arbre, qui en plus a du fardage, n'est pas une mince affaire et peut en dissuader plus d'un au moment de l'achat. A fortiori à l'époque de l'IPS, Axius et autres Zeus, ces nouveaux modes de propulsion destinés à faciliter la vie du plaisancier et à mettre les manœuvres de port à la portée de tous. Alors, pour qu'entrer dans une place étroite ou attendre devant la pompe à essence avec du vent et du courant ne soit plus une hantise, les constructeurs équipent de plus en plus leurs monomoteurs de propulseur d'étrave (en série sur le Swift Trawler 34), mais aussi de propulseur de poupe (en option sur le 34). L'association des deux donne le même résultat que l'IPS ou le Zeus, et permet de naviguer en crabe, de pivoter ou de rester sur place. Indispensable !



Propulseur de poupe vers la gauche, de poupe vers la droite, et le bateau pivote sur lui-même. Un jeu d'enfant mais attention aux batteries.



L'asymétrie des passavants se traduit par un passage classique sur bâbord (ci-dessus) et par une coursive profonde, plus large et abritée sur tribord (ci-contre).



L'unique moteur est situé sous le plancher du salon, d'où l'importance de l'isolation.

agrémenté de chaises pliantes. Depuis ce dernier, on passe soit sur la grande plage de bain arrière, soit sur le fly. L'échelle qui y mène est un peu raide, mais à l'avantage de prendre peu de place dans le cockpit. Le fly est tout simplement immense. Un mât de charge est prévu pour le levage de l'annexe qui, en navigation, sera stockée sur l'arrière du fly. Le très agréable poste de pilotage et le salon de pont constitué d'une banquette en L et d'une table un peu petite (qui devrait être changée !) bénéficient d'un petit pare-bris saute-vent assez efficace. Avec le 425 chevaux CMD, le Swift Trawler 34 dépasse les 21 nœuds en vitesse

LA CONCURRENCE

Le Bénèteau a un argument de taille face à ses concurrents, il dispose de deux cabines doubles, soit six couchages avec le canapé convertible du salon. Car les autres petits trawlers, comme l'Escapade 36 ou le Mainship 34, n'offrent pas tant de couchages. Seuls les trawlers catamarans, à l'image du Highland 35 de Fontaine Pajot, sont en mesure de proposer de tels volumes habitables, voire trois cabines.



Escapade 36



Highland 35



Mainship 34

| Modèle | Prix avec mat. cons. | Dimensions | Poids | Homologation | Mat. cons. |
|-------------|----------------------|----------------|----------|-----------------|------------|
| Escapade 36 | 251 160 €* | 11,25 x 3,60 m | 9 500 kg | cat. B/12 pers. | 230 ch |
| Highland 35 | 268 382 € | 10,35 x 4,40 m | 6 300 kg | cat. B/6 pers. | 2 x 75 ch |
| Mainship 34 | 283 246 € | 11 x 4,32 m | 9 072 kg | cat. B/10 pers. | 315 ch |

de pointe. Pour la balade tranquille, il peut naviguer au régime de 1 500 tr/mn à 8 nœuds avec une consommation instantanée de 10 l/h, mais sa vitesse de croisière se situe plutôt aux alentours de 12 à 15 nœuds, soit entre 2 200 et 2 500 tr/mn.

10 ou 18 nœuds au choix...

À 18 nœuds, allure de croisière rapide, on note des retours d'embruns dans le cockpit qui disparaissent aussitôt que l'on diminue la vitesse. À l'arrêt ou à pe-

tite vitesse. Le Swift Trawler est incontestablement sur le nez, un choix délibéré des architectes pour limiter le cabrage incontournable à vitesse élevée et la tendance à « naviguer sur les fesses » inhérente à ce type de bateau. Le Bénèteau 34 n'a donc pas le nez en l'air en navigation, son assiette est plutôt horizontale et le pilote profite d'une bonne visibilité sur l'avant. L'unité vire court du fait d'une quille et d'un gros safran, et sans aucun angle de gîte. Comme tous les monoques dotés d'un important fardage, il se montre

très sensible aux flaps et il est indispensable de bien maîtriser leur réglage pour optimiser le comportement et les performances. Côté manœuvrabilité, il est proposé en série avec le propulseur d'étrave, mais celui de poupe est une option (5 525 €) indispensable (voir encadré).

Avec ses deux cabines doubles, ses grands volumes, son prix très compétitif et la possibilité de naviguer à 12 ou à 20 nœuds, le Swift Trawler 34 a de bons arguments pour se faire une belle place sur le marché du petit trawler. Une invitation au voyage accessible ! ■

FULL OPTION