

S.E.R.N.A.S. - VOILES ET VOILIERS

Tél. 01 44 87 87 85

Fax 01 44 87 87 79

21, rue du Faubourg-St-Antoine

75550 PARIS CEDEX 11

N° 264

Février 1993 -

5 «SIX METRES» SUR LE GRILL

ESSAI COMPARATIF

Par ces temps de basse mer économique, il semble judicieux de (re)découvrir une catégorie de voiliers qui a beaucoup évolué ces dernières années, celle des croiseurs côtiers transportables. Ils se nomment Saxo 22, Etap 22i, Sun Way 21, Feeling 226 et First 210. Sur le papier, leurs caractéristiques sont tellement proches que nous avons voulu les comparer lors d'un week-end sur les eaux rochelaises... Par Jean-Luc Gourmelen, Daniel Allisy et Hervé Hillard, photos Jean-Luc Gourmelen et Didier Ravon, illustrations Robert Das et Claude Kirner.

Dans des conditions météo
réellement peu clémentes, nos cinq
«petits» transportables - Saxo 22,
First 210, Feeling 226, Sun Way 21
et Etap 22i - ont démontré
de formidables qualités marines...



ESSAI COMPARATIF

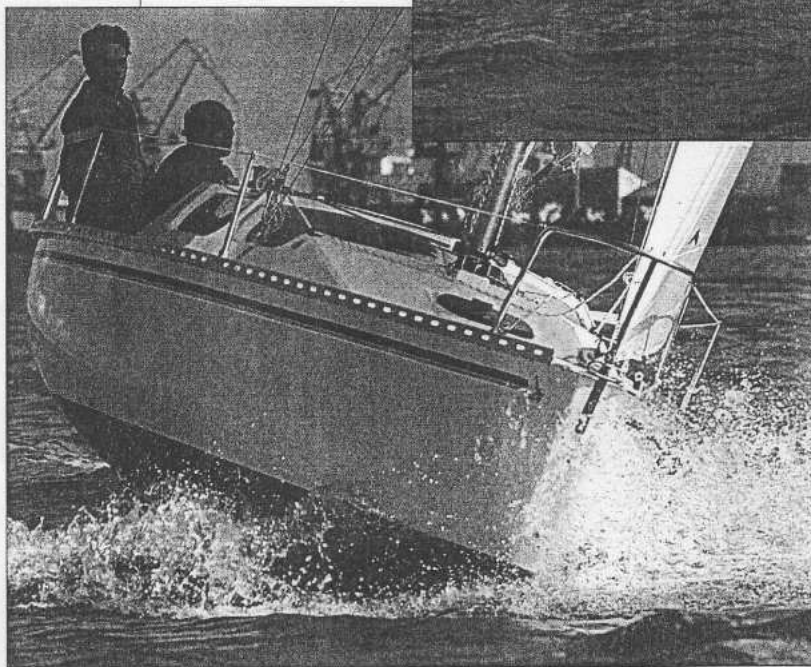
Retour aux sources pour les uns (qui n'a pas navigué sur un Mousquetaire ou assimilé dans les années 70 ?), ou porte d'entrée vers la plaisance pour d'autres («*Tout véliplanchiste qui devient chef de famille est appelé à faire partager sa passion de la voile à ses proches*», comme le dit Eole...), cette catégorie de voiliers a décidément le vent en poupe ces temps-ci, après quelques années de vaches maigres. La preuve ? Les «gros» chantiers s'y mettent aussi, soit en relookant un modèle déjà au catalogue, tel Kirié avec le Feeling 226, qui est en fait une extrapolation du fameux Kelt 6,20, soit en lançant un bateau complètement inédit et novateur tel Bénéteau avec le First 210.

Ces cinq croiseurs côtiers et transportables ont beau avoir des caractéristiques très proches les unes des autres, leur philosophie, ou plutôt leur approche de la mer, reste assez différente, comme nous avons pu le constater lors de cette navigation comparative. Notre but n'étant pas de régater autour de trois bouées, la barre entre les dents et les poids lourds au rappel maximum, nous avons privilégié la sécurité, la facilité des manœuvres, ainsi que le confort à bord dans nos appréciations. Pour la petite histoire, nous avons d'ailleurs utilisé les services du personnel «non-navigant» de *Voiles et Voiliers* puisqu'il s'agit des deux maquettistes, Christophe n'ayant jamais tenu de barre franche de sa vie malgré deux transats à son actif, et Caroline ne possédant qu'une modeste et déjà lointaine expérience de la voile légère.

Au près

Une des sorties s'est déroulée par temps couvert et vent d'ouest-nord-ouest qui montait jusqu'à 20-25 nœuds sous les grains, levant un clapot vicieux et peu évident à négocier avec ce genre de voiliers aux déplacements légers puisqu'ils dépassent à peine une tonne légère. Pas de doute, il faut réduire de la toile sur l'avant, ce que les heureux possesseurs d'enrouleurs (le First 210 et le Sun Way 21) effectuent en un rien de temps et sans bouger du cockpit, alors que les autres doivent ramper sur le pont pour désendraitiller le génois et l'échanger contre un foc, comme au bon vieux temps des écoles de croisière... A tirer des bords vers le pont de l'île de Ré, la première observation est que notre flottille reste étonnamment groupée dans ce type de conditions météorologiques, progressant à près de 4 nœuds dans les eaux vertes et agitées du chenal. Mais, si les vitesses de ces cinq voiliers au près sont assez semblables, les différences de cap se font sentir dès que l'on serre le vent de plus près, le Sun Way 21 et l'Etap 22i affichant 5 à 10 degrés de moins que le reste de la bande. Assez prononcée, la gîte est sensiblement la

même pour tous si l'équipage reste dans le cockpit et ne monte pas au rappel. En revanche, l'agrement à la barre est très différent avec cette gîte prononcée, le safran du Sun Way 21 ayant tendance à décrocher le premier, suivi de près par celui du Feeling 226, puis par ceux du Saxo 22 et de l'Etap 22i, alors que le double safran incliné du First 210 n'a jamais été pris en défaut, l'immergé (sous le vent) tra-



Marins, vivants, agressifs même parfois, à l'image du Saxo et du Feeling croisant comme des Class America (ci-dessus), nos cinq croiseurs côtiers se sont fort bien comportés dans la brise musclée. A tel point que Caroline, pourtant novice, s'est régalée à la barre du First 210 (ci-dessous) ! Un grand bon point pour tous ces «petits»...

vaillant toujours dans des conditions idéales, et la barre restant douce et précise.

Même dans le petit temps, la pelle au vent ne pose absolument aucun problème, bien qu'elle ne soit qu'à moitié immergée... mis à part le bruit clapoteux et inhabituel qui se produit lorsqu'une vague la prend par le travers. Etonnant, le First 210 et le Sun Way 21 sont les seuls à ne pas avoir troqué les filières du cockpit pour des sangles, quand même beaucoup plus agréables lorsque l'équipage doit se caler sur les hiloires. Malgré le molleton des cirés, les côtes flottantes en prennent un sacré coup !

Au portant

Après un regroupement effectué sous le vent de l'île de Ré, et mis à profit pour vérifier le principe de la cape courante pour certains (grand-voile bordée plat, foc à contre et barre sous le vent... ça marche d'ailleurs très bien !) et pour faire un peu de ménage dans





régatier, s'essayent même à taquiner les départs au surf. A cette allure, le Saxo 22, avec sa belle grand-voile entièrement lattée et ses fonds plats, fait jeu égal avec le First 210, talonné par le Feeling 226 qui tire le meilleur parti de son grand génois.

Sous spi dans la brise, et malgré des conditions un peu «limite», ces trois bateaux resteront longtemps bord à bord, mais il faut noter que le double safran du First 210 permet alors de contrôler toute velléité de départ au lof ou à l'abattée d'un simple coup de poignet, ce qui n'est pas le cas des autres voiliers, qui nécessitent une attention du barreur plus soutenue.

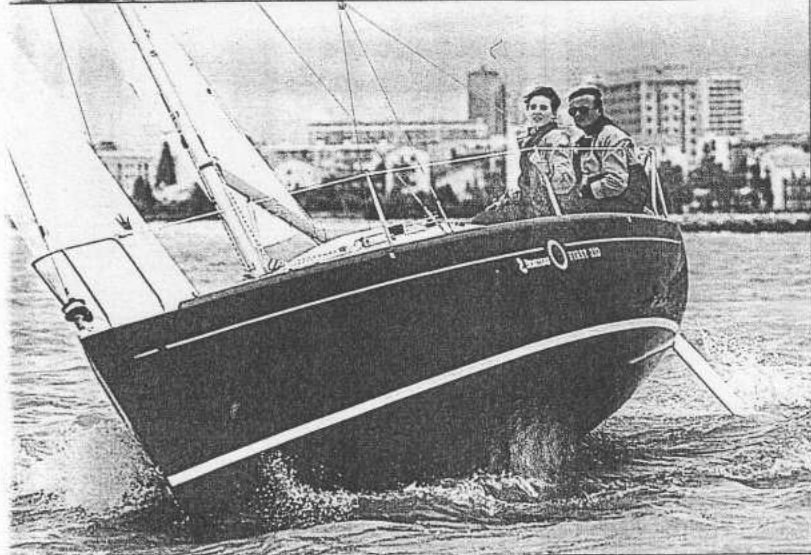
Manœuvres

Seul l'Etap 22i possède une barre d'écoute de grand-voile, les autres devant se contenter d'une simple cadène située au milieu du cockpit —

mais est-ce forcément un handicap ? Le palan-coinceur de cette écoute n'est d'ailleurs pas toujours facile à employer, notamment sur le Saxo 22 (le chantier a d'ailleurs promis d'y remédier au plus vite en inversant le sens de la mâchoire) et le Feeling 226, ce qui est ennuyeux lorsqu'il s'agit de choquer en grand lors d'une survente imprévue. Pour ce qui est de l'accastillage de pont, la simplicité est de mise sur tous les modèles avec les drisses qui reviennent sur les deux winches placés sur le rouf, de chaque côté de la descente (seul l'Etap 22i possède deux winches supplémentaires pour les écoutes de génois ou de spi sur les hiloires du cockpit).

C'est suffisant pour la majorité des manœuvres puisque tous les focs, et même les génois quand il n'y a pas trop de vent, peuvent être bordés à la volée, mais un peu juste quand il s'agit de brasser le spi dans la brise.

Sur ces unités dont le maître-bau est limité à 2,50 mètres, gabarit routier oblige, il ne faut pas s'attendre à pouvoir danser la polka sur les passavants... mais ceux-ci sont toutefois d'une largeur suffisante pour que les sacs à voiles y circulent facilement.



les intérieurs pour d'autres (le jus de pomme ne se serait pas vidé dans les fonds, par hasard ?), nous voici repartis au portant vers Fort-Boyard. Au petit largue sans spi, les assiettes des bateaux se stabilisent pendant que l'on remise les cirés... Pas de doute, cette allure est de loin la plus agréable, tant pour les hommes que pour leurs montures. Ces dernières allongent d'ailleurs la foulée jusqu'à frôler la barre des 6 nœuds, et certaines fines barres, qui ont du mal à réprimer leur esprit

Vie à bord

Vu les modestes dimensions de l'intérieur de ces croiseurs côtiers, inutile d'y chercher une cabine de propriétaire avec salle de bains contiguë ! Le but étant d'y loger quatre personnes qui sont censées manger, dormir et faire la navigation pendant plusieurs jours d'affilée, les architectes et les chantiers doivent rivaliser d'ingéniosité pour y parvenir. Prenons l'exemple de la table : c'est bien agréable pour manger «comme à la maison», mais ça prend beaucoup de place. Sur le Saxo 22 comme sur le Feeling 226, elle est amovible et peut donc servir de table à cartes ou encore être montée dans le cockpit avec son embase — malin. Sur le Sun Way 21, Jeanneau a préféré la faire coulisser le long de l'épontille, afin qu'elle puisse se coller contre le plafond lorsque l'on n'en a pas besoin. Encore plus radical, Bénéteau a carrément choisi de ne pas la faire figurer dans l'inventaire standard du First 210. Cordons bleus et amateurs de croisières gastronomiques risquent d'être frustrés par la simplicité et le dépouillement des coins-cuisine, puisque seul l'Etap 22i dispose d'un réchaud à deux feux (mais fixe), tous les autres se contentant d'un seul feu, à cardans uniquement sur le Feeling 226 et le Saxo 22. Pour ce qui est des couchettes, il n'existe aucune différence de conception entre les cinq modèles, puisque tous possèdent une double couchette en V dans le triangle avant et deux simples à l'arrière. En revanche, la décoration des aménagements intérieurs témoigne de leur personnalité, que ce soit le style dépouillé du First 210 qui contraste avec celui beaucoup plus cosy de l'Etap 22i, ou encore le modernisme éclairé du Saxo 22 qui s'oppose au classicisme du Feeling 226 et du Sun Way 21. Bref, il y en a pour tous les goûts, sans oublier qu'il n'est pas très difficile de changer soi-même les rideaux et les housses des matelas...

Performances

Bien que ce comparatif soit axé sur le confort en mer et la facilité des manœuvres, il ne faut pas négliger que les performances d'un voilier sont une des composantes de sa sécurité. Si le First 210 reste l'incontestable vainqueur de cette confrontation amicale, il faut toutefois noter que le Saxo 22 fait jeu égal dans la brise au portant et marche fort bien au près. Mais la plus grande surprise nous vient de la plus ancienne carène de la bande, celle du Feeling 226, puisqu'il s'est accroché au sillage du First et du Saxo dans presque toutes les configurations de météo et d'allures, avec cependant une petite faiblesse au près par petit temps. Les performances de l'Etap 22i et du Sun Way 21 sont par ailleurs similaires et légèrement en deçà des trois autres, surtout quand Eole souffle à moins de 10 nœuds de vent réel. Notons aussi que l'insubmersibilité n'est plus synonyme de modestes performances, puisque le First 210 est agréé selon les normes de la Marine marchande, tout comme l'Etap 22i et le Sun Way 21.

COMPORTEMENT

ETAP 22i



Un vrai petit grand bateau, cet Etap. Avec le principe de la quille relevable, utilisé avec succès par le chantier Etap depuis maintenant plus de dix ans, le couple de rappel est tout à fait efficace et les sensations de barre très saines. La monture est cependant fouguese : dès que le vent dépasse 15-20 nœuds, il faut se garder de crocher trop sur la barre, de peur que le bateau ne passe dessus.

Avec une lame relativement étroite, il arrive que le safran ventile si le voilier est un peu surchargé de toile. Mais le barreur un peu inattentionné qui ne prendrait pas garde à anticiper la survente (cas de la croisière familiale où l'on ne pense pas toujours à son cap) trouve vite la parade en accompagnant un tout petit peu le bateau dans son lof avant de reprendre fermement son cap en main.

Assis dans le cockpit ou au rappel sur l'hiloire, la position de barre est toujours agréable, d'autant que l'accastillage vient toujours bien sous la main : la barre d'écoute située devant la descente est efficace et les manœuvres de voile ne posent aucun problème. Et le moteur hors bord que nous avons conservé tout au long de cet essai ne s'est jamais révélé être un frein par rapport à nos concurrents. Il est vrai que l'embase est cerclée par un très astucieux joint en caoutchouc qui évite les traînées et remous habituels des moteurs montés dans des puits.

On ne le redira jamais assez : un bon voilier de croisière est d'abord un tout. Et, sur ce plan, l'Etap 22i n'a vraiment rien à envier à ses petits frères. Et certainement pas les performances... D.A.

FEELING 226



Lorsqu'on découvre le Feeling 226 amarré au ponton, l'impression de déjà vu, sans être évidente, existe bien. Se pose alors une question : certes, l'ex-Kelt 6,20 – fort apprécié en son temps – du chantier de Gilles Le Baud a vu son pont et son gréement modernisés, mais sa carène, dessinée en 1974 par Philippe Harlé et Alain Mortain, n'a-t-elle pas vieilli ? La réponse ne s'est pas fait attendre...

Première surprise : en sortant au près dans du médium, le grand génois bien coupé nous permet de nous maintenir gaillardement au milieu de la flottille. Portant toute sa toile, le Feeling 226 accuse alors une importante gîte si l'équipage ne monte pas au rappel pour corriger l'assiette. Il faut d'ailleurs remarquer que cette position reste confortable, même pour le barreur, qui peut utiliser le stick télescopique.

Placé sur le tableau arrière, le safran a des réactions saines, mais assez pointues, et il ne faut pas hésiter à barrer à la lame, comme sur un dériveur. Moyennant quoi, le Feeling 226 reste à quelques longueurs seulement du First 210 et du Saxo 22.

Dans la brise, la barre devient parfois plus difficile à tenir, et il faut rester attentif pour qu'elle ne décroche pas. Il est vrai que la météo du jour était assez extrême...

Les mêmes remarques sont valables pour le comportement sous spi, pour éviter les départs au lof, mais – et c'est la deuxième surprise –, le Feeling 226 garde sa place dans le groupe de tête. Ce qui prouve que cette carène Harlé-Mortain n'a pas pris une ride – ce qui, franchement, ne constitue qu'une demi-surprise... J.L.G.

FIRST 210



La silhouette du First 210 détonne par rapport à ses concurrents, avec son arrière très large et, surtout, son double safran.

Première question : ces deux pelles sont-elles efficaces ? Eh bien, sous grand-voile seule, c'est un réel plaisir d'évoluer au centimètre près entre les pannes du port des Minimes – quelle impressionnante manœuvrabilité ! Dès que son génois à faible recouvrement est déroulé, le First 210 pointe son étrave presque droite dans le vent en réalisant le meilleur cap du lot avec une gîte qui paraît importante, voire incongrue, vue de l'extérieur, mais dont on ne se rend absolument pas compte une fois dans le cockpit.

Avec plus de 20 nœuds de vent établis et deux tours dans le génois, la gîte reste quasiment la même avec l'équipage confortablement assis sur l'hiloire au vent, tandis que le barreur, aussi néophyte soit-il, peut contrôler le bi-safran sans effort. Pas de danger qu'il passe sur sa barre, même si le bateau est surtoilé au près, ni qu'il parte au lof de façon rédhitoire lorsque la bulle est en l'air. Quel plaisir, alors, de se lancer au surf sur la moindre vague – et sans la moindre appréhension !

Malgré un stick légèrement sous-dimensionné, ce First 210 reste indéniablement le voilier de ce comparatif le plus facile et le plus amusant à barrer, quelles que soient les conditions de vent et de mer. Ce plaisir tient aussi, il faut le signaler, à la qualité sans reproche de l'ensemble de l'accastillage.

En résumé, le First 210, c'est la maniabilité d'une bicyclette alliée aux performances d'une petite GTI. Un régal ! J.L.G.

SOUS VOILES

SAXO 22



Le Saxo 22 est décidément surprenant. Lors du Grand Pavois de La Rochelle, voici deux ans, il nous avait tout de suite séduits par son esthétique et ses emménagements modernes. Restait à étudier, sur l'eau, le comportement d'un voilier signé Jean-Pierre Villenave, habituellement tourné vers des unités de croisière plus que de performances – sans que cela ait un quelconque caractère péjoratif.

Force est de constater que ce 22 pieds, propulsé par une superbe grand-voile lattée et un inter bien coupé, placé sur des rails par une dérive acérée, guidé par un safran profond et précis, a fait mieux que tenir ses promesses ! Certes dominé par le First 210, ce voilier à l'étrave volontaire et volumineuse a, le plus souvent, exhibé son tableau arrière ajouré à ses petits camarades.

Au près, assurant un très bon cap, d'un comportement très doux dans le clapot haché des pertuis, le Saxo 22, malgré des claques à 30 nœuds et une grand-voile réduite à un ris seulement, n'est passé qu'une fois sur sa barre. Au portant sous spi, le voilier se contrôle sereinement, toute velléité de dérapage étant aisément maîtrisée par un safran qui, même s'il vibre parfois à cette allure et au surf, reste toujours précis.

En résumé, une carène formidablement évolutive (même sous grand-voile seule, louver entre les pontons des Minimes est rapidement devenu un jeu pour le moins excitant), vivante, précise et rapide, servie par un accastillage impeccable, à la fois bien dimensionné et bien placé. Le Saxo 22 ? Un bel instrument à vent !

H.H.

SUN WAY 21



Premier-né des 6 mètres nouvelle génération, le Sun Way 21 est aussi celui qui affiche le plus son caractère familial. Difficile, au premier abord de déceler la différence. Le tirant d'eau court (75 petits centimètres, alliés à une paire d'ailettes à la *Australia II*) de notre Sun Way 21 cache bien son jeu. Il le cacherait d'autant mieux s'il ne s'agissait pas d'un comparatif. A la barre, la vitesse est honorable, les mouvements doux et jamais vicieux. Mais...

En regardant nos concurrents, insensiblement, la différence se forge : trois degrés de moins en cap (dus en partie à nos voiles trop creuses) et surtout un petit dérapage à chaque vague. Un peu comme si notre - trop-petit lest était occulté par la carène à la gîte.

Au près, la dérive est indéniable. Si bien qu'après un bord d'une heure où nous étions partis au vent de la flotte, nous nous retrouvons sous le vent de tout le monde. Cette fois, le miracle n'aura pas eu lieu, la sanction tombe inexorable : à vouloir trop en faire, on est arrivé à rogner un peu trop sur les qualités de remontée au près.

Il n'en reste pas moins que ce petit voilier de croisière familiale est homogène et bien conçu. Pas de barre d'écoute, peut-être, mais un plan de pont cohérent qui veut avant tout faciliter la navigation plutôt que de favoriser les humeurs régatières. A toutes les allures, il sait rester vivant, ne passe pas sur sa barre, même dans les surventes, et se comporte tout à fait honorablement aux allures portantes, où il a fait jeu quasi-égal avec ses confrères.

La force tranquille, quoi...

D.A.

MÂTAGE ET DÉMÂTAGE : BRAVO ETAP !

Vu le nombre de voies d'eau intérieures que possède la Belgique, il est normal que le chantier Etap ait pensé aux plaisanciers du plat pays qui doivent démâter leurs voiliers dès que le tirant d'air est insuffisant, comme pour passer sous un pont, par exemple. Simple et rapide, la technique mise au point par ce chantier n'oblige pas à dégréer toute la grand-voile, mais seulement à enlever les coulisseaux en laissant les bosses de ris à poste :

- enlever la balancine à l'aide du coinqueur et défaire le nœud d'arrêt ;
- défaire la manille quart de tour de l'écoute de grand-voile et la frapper sur la cadène de hale-bas ;
- défaire la manille quart de tour de la poulie de hale-bas et la frapper sur la cadène d'écoute de grand-voile ;
- enlever l'axe excentré avec anneau brisé sur le vit de mulet ;
- frapper la drisse de génois sur la cadène d'étai et étarquer, ce qui permet de défaire la latte ridoir à bec pélican de l'étai, et aussi de conserver les mêmes réglages pour les haubans ;
- fermer la descente, tenir la drisse d'une main et laisser descendre le mât par rotation sur l'axe des jumelles, jusqu'à ce qu'il repose soit sur le capot, soit sur un axe spécial posé sur l'aiguillon du safran ;



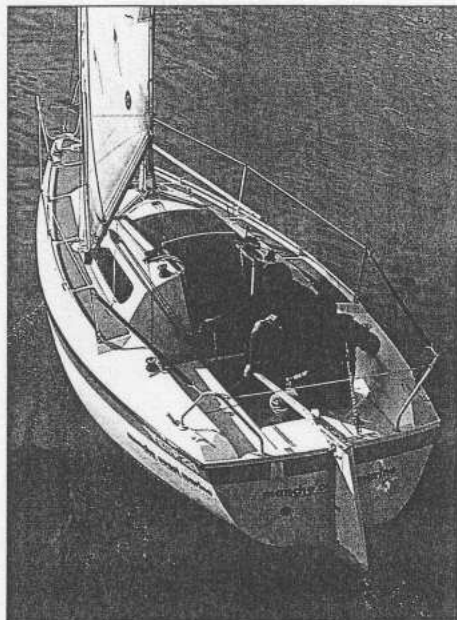
- jusqu'ici, l'opération s'est déroulée sans outils, mais il faut maintenant se munir de deux clefs plates de 17 pour enlever l'axe du pied de mât :

- faire coulisser le pied de mât vers l'avant jusqu'à ce que le trou situé juste au-dessus des barres de flèche soit positionné sur l'embase, où l'on refixe l'axe, ce qui permet de le bloquer pour le transport. Cette opération de démâtage ne dure qu'une dizaine de minutes et il n'est pas nécessaire d'être taillé comme Schwarzenegger ni de louer les services d'une équipe de déménageurs ! Bien évidemment, pour remâter il suffit d'effectuer cette opération dans le sens inverse.

Le First 210 sera prochainement doté d'un système basé sur ce même principe des jumelles de pied de mât, alors que le bureau d'études du chantier Kirié est en train de mettre au point un arceau repliable et en inox frappé sur les cadènes des haubans du Feeling 226. Jeanneau propose une paire d'élingues qui permet d'utiliser le tangon de spi comme levier sur le Sun Way 21, alors que le constructeur du Saxo assure que deux personnes suffisent pour les opérations de mâtage, sans système particulier.

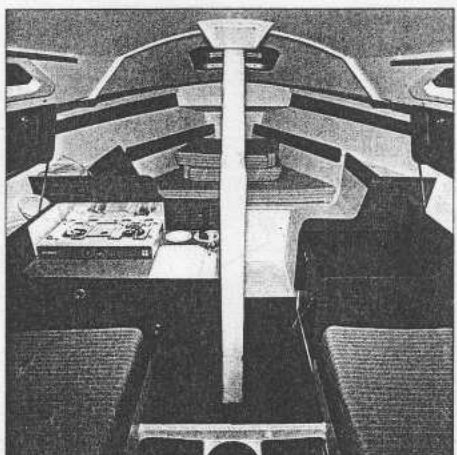
CONFORT À

ETAP 22i

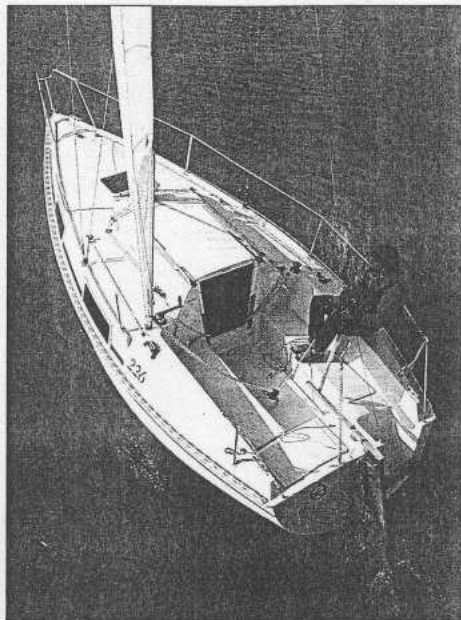


Extérieur. Voilà un cockpit qui ressemble à celui d'un voilier de taille plus grande. D'ailleurs, c'est le seul à avoir deux winches et leurs taquets sur les hiloires, ainsi qu'une barre d'écoute digne de ce nom. Les filières avec des sangles dans le dos ainsi que les bancs et les côtés anatomiques du cockpit contribuent au confort et à la sécurité de l'équipage. Ici encore, le sens du détail soigné fait plaisir à voir...

Intérieur. Le plus marin et le mieux conçu de tous ces 21 pieds, grâce à son rouf élevé et ses aménagements en teck à la fois chaleureux et fort bien finis. Notons aussi que l'Etap 22i est le seul à proposer un WC marin (en option, certes), une ventilation efficace quel que soit le temps et une table à cartes fixe située en face de la cuisine. Indiscutablement le plus «croiseur» des cinq bateaux essayés...

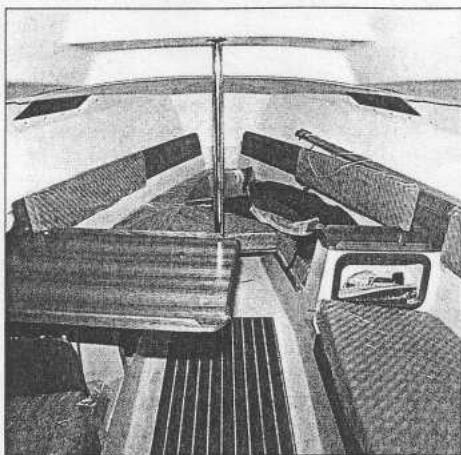


FEELING 226

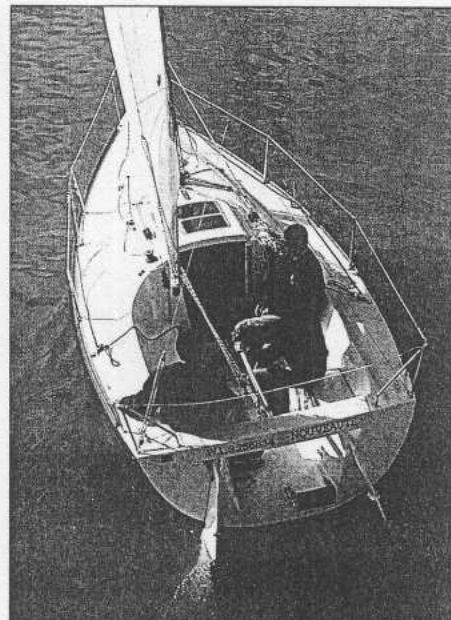


Extérieur. Quatre personnes peuvent se tenir à l'aise dans ce grand cockpit et le dessus des hiloires permet de barrer confortablement dès que la gîte se fait sentir, mais à condition d'avoir coché l'option «stick télescopique». Contrôle efficace et rapide de l'écoute de grand-voile en utilisant le réglage de l'orientation de la poulie. L'accès au moteur hors-bord ainsi qu'au coffre tribord arrière est très facile – un bon point en croisière familiale.

Intérieur. Simple, très clair et d'un agencement classique, avec sa table orientable et son coin-cuisine sur bâbord. Des vide-poches pratiques courent le long de la coque et les rangements se trouvant sous le cockpit disposent d'un grand volume où les sacs et les duvets trouveront facilement à se loger. Mais où peut-on suspendre les cirés trempés ?

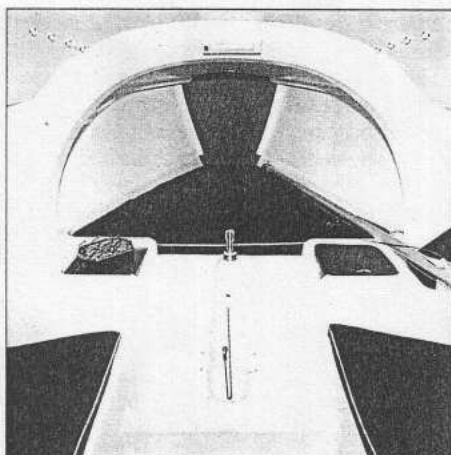


FIRST 210



Extérieur. Le barreur bénéficie d'une excellente position, quelle que soit l'allure : l'absence de rouf proéminent permet de surveiller les penons du génois même si l'on barre assis. Les cale-pieds en acajou verni sont aussi beaux que pratiques à la gîte, mais le stick est un peu sous-dimensionné. Au mouillage, le tableau arrière semi-ouvert et dégagé des safrans facilite l'accès à la mer.

Intérieur. Clair et volumineux pour sa taille, cet intérieur est assez dépouillé et un peu froid. Le coin-cuisine est réduit à sa plus simple expression – une cuvette, c'est tout. Si l'emplacement du réchaud est bien prévu, celui-ci ne figure pas sur la liste des équipements standards. Bon point pour le capot de descente pivotant qui évite d'avoir à se plier en quatre à chaque déplacement.



BORD

CINQ «SIX MÈTRES» SUR LE GRILL

SAXO 22



Extérieur. Ce très vaste cockpit permet d'accueillir facilement six personnes, que ce soit en navigation ou au mouillage ! Le barreur peut se placer confortablement et efficacement sur l'hiloire ergonomique quelle que soit la gîte, tout en contrôlant d'une main l'écoute de grand-voile. L'accès à la mer est facilité par la jupe arrière ouverte et ses arceaux en aluminium. Très réussi...

Intérieur. Généreusement éclairé par les hublots de rouf et les panneaux de pont, l'intérieur du Saxo se distingue de celui de ses concurrents par l'intelligence et la simplicité de ses aménagements. On y trouve une vraie penderie à cirés ainsi qu'une grande table à cartes qui se transforme en cuisine, des dossiers en mousse relevables et un nombre impressionnant d'équipements et de rangements en tout genre.

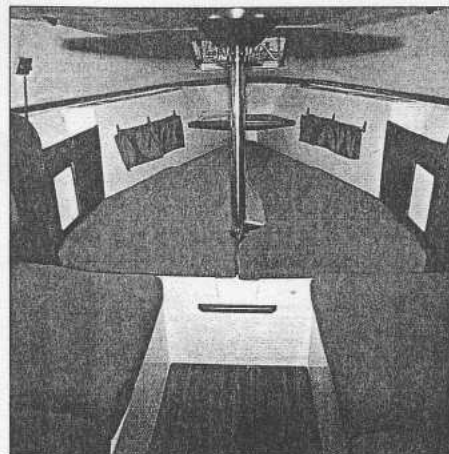


SUN WAY 21



Extérieur. Ergonomique et muni de deux grands coffres, le cockpit du Sun Way 21 est aussi conçu pour profiter des plaisirs de l'eau avec sa jupe ouverte sur l'arrière. Le rouf protège des embruns, mais l'équipage peut aussi s'asseoir confortablement à la contre-gîte sur les hiloires. A la fois vaste et convivial, ce cockpit reste l'un des plus séduisants de ce comparatif...

Intérieur. Efficacement agencé et agréablement décoré, le volume intérieur du Sun Way 21, traité dans l'esprit d'un «grand», rend les croisières côtières tout à fait envisageables grâce, notamment, au bloc cuisine placé sous la descente et à la grande table qui coulisse verticalement le long de l'épontille – bien vu. Après celui de l'Etap 22i, un des intérieurs les plus chaleureux...



TRANSPORT ET MISE À L'EAU : QUELQUES POINTS À PRÉCISER

Comme nous l'avons déjà souligné précédemment, l'un des principaux intérêts de ces petits croiseurs côtiers réside dans le fait qu'ils peuvent être transportés sur différents plans d'eau selon les désirs de leurs propriétaires. Néanmoins, ils ne sont pas tous logés à la même enseigne par rapport aux opérations de remorquage et de mise à l'eau.

Contrairement à ce qui se passe pour les bateaux à moteur d'une taille équivalente, très peu de «packages», comprenant le bateau plus une remorque et un petit moteur hors-bord, par exemple, sont proposés aux plaisanciers par les chantiers eux-mêmes, et la seule solution consiste alors à négocier avec le concessionnaire le plus proche, qui possède habituellement des accords avec un revendeur de remorques.

A ce sujet, il faut noter que deux types de remorques sont proposés, celles de mise à l'eau et celles de transport : ces dernières ne sont en fait que des bords roulants qui obligent le plaisancier à trouver (et à payer !) une grue pour toute sortie ou mise à l'eau, supprimant de fait les multiples possibilités de mise à l'eau «sauvages» qui existent sur nos rivages. Les remorques avec mise à l'eau permettent évidemment de s'affranchir de ces contraintes, mais leur prix est aussi plus élevé puisqu'il faut compter entre 22 et 25 000 francs pour une remorque à double essieux toute équipée... ce qui représente tout de même près du quart de la valeur d'un 21 pieds !

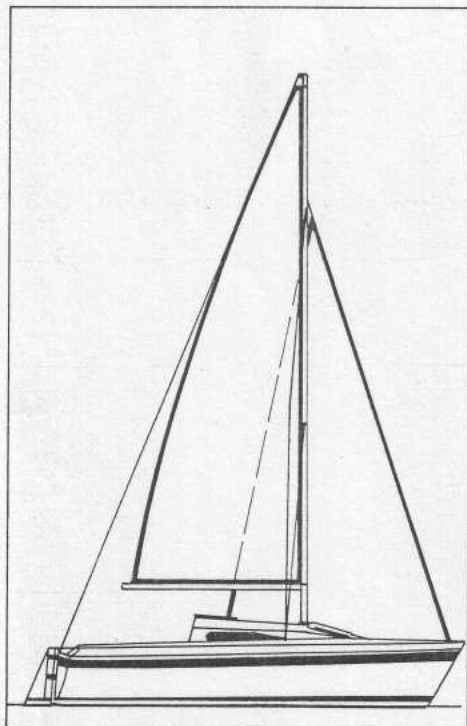
Un dériveur intégral comme le Saxo 22 ou l'Etap 22i peut alors être mis à l'eau sur une plage à faible pente, alors que dans le cas d'un quillard comme le Sun Way, il faudra trouver une cale beaucoup plus pentue si l'on ne veut pas immerger les essieux. Bien sûr, si vous comptez n'utiliser votre remorque que deux fois par an, une fois pour le mettre à l'eau au printemps et l'autre pour le sortir à l'automne, cet achat n'est sans doute pas indispensable. Comme nous l'a confié le constructeur du Saxo, la version dériveur peut très bien être posée sur deux bastinges placées sur un plateau «normal» et coincée entre quelques vieux pneus lorsque la distance à parcourir reste faible.

Rappelons par ailleurs la réglementation actuellement en vigueur : une remorque doit posséder un frein à inertie si son poids total en charge dépasse 750 kilos ou la moitié du poids de la voiture à vide. Le permis E (qui consiste en une visite médicale) est obligatoire à partir de 750 kilos de PTC, sauf dans les deux cas suivants :

- si le PTC de la remorque est inférieur ou égal au poids à vide du véhicule tracteur,
- si le total des poids autorisés en charge de l'ensemble (véhicule tracteur + remorque) est inférieur à 3 500 kilos.

Acheter un transportable ouvre certes bien des horizons, mais oblige par ailleurs à ne pas négliger son indispensable complément : la remorque...

ETAP 22i



DÉRIVEUR INTÉGRAL

Architecte : Jac de Ridder

Constructeur : Etap Yachting, Steenovenstraat 2, B-2150 Malle, Belgium, tél. (03) 312.44.61

Dimensions

Longueur coque : 6,25 m
Longueur flottaison : 5,76 m
Bau maximum : 2,48 m
Tirant d'eau : 0,40/1,25 m
Déplacement : 0,975 t
Voilure : 23 m²

Prix : 143 402 F ttc

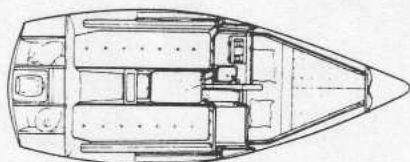
Options : électricité (batterie, feux tricolore, tableau, néon), 3 351 F ; spi + accastillage + tangon, 6 300 F ; béquilles, 3 150 F ; capote rabattable avec fenêtre, 4 332 F ; WC marin avec vannes rapides, 2 950 F.

POINTS FORTS

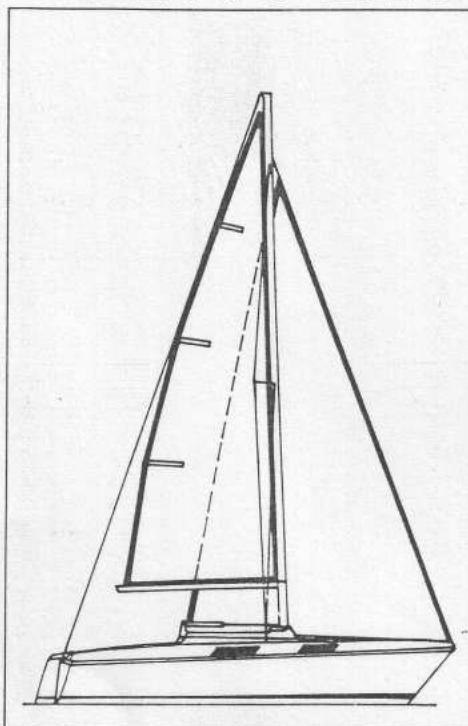
- Mise à l'eau, transport et mâtage simplissimes.
- Confort à la mer.

POINTS FAIBLES

- Performances un peu moins pointues.
- Une certaine raideur à la barre.



FEELING 226



VERSION QUILLARD

Architectes : Harlé-Mortain et B.E. Kirié

Constructeur : Kirié, route de La Rochelle, 85100 Les Sables-d'Olonne, tél. 51.21.18.83

Dimensions

Longueur coque : 6,20 m
Longueur flottaison : 5,20 m
Bau maximum : 2,48 m
Tirant d'eau : 1,05 m
Déplacement : 0,95 t
Voilure : 25 m²

Prix : 99 960 F ttc

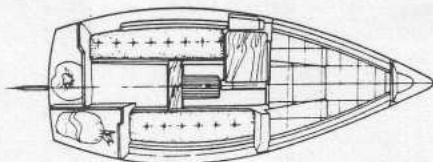
Options : génois enrouleur, 4 597 F ; spi + accastillage, 7 645 F ; électricité, 4 706 F ; stick de barre, 968 F ; échelle de bain, 2 129 F ; rideaux de hublots, 2 359 F ; béquilles latérales, 2 843 F ; pompe manuelle d'assèchement, 1 483 F.

POINTS FORTS

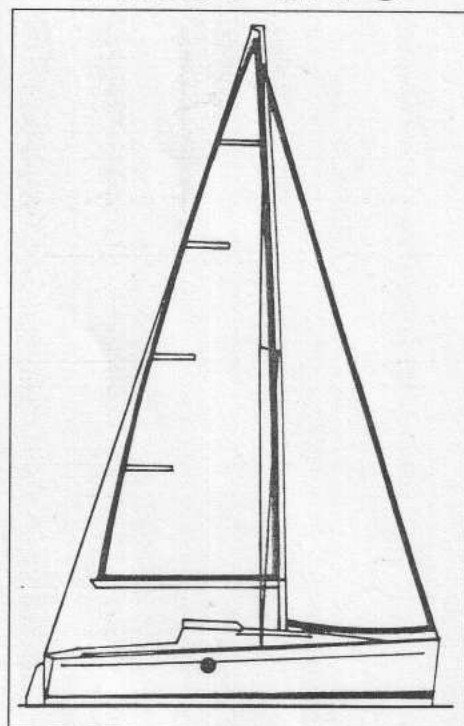
- Bonnes performances générales.
- Programme cohérent.

POINTS FAIBLES

- Gîlard au près.
- Barre un peu volage.



FIRST 210



QUILLE PIVOTANTE

Architecte : Groupe Finot

Constructeur : Bénétteau, ZI des Mares, BP 66, 85270 Saint-Hilaire-de-Riez, tél. 51.55.53.82

Dimensions

Longueur coque : 6,20 m
Longueur flottaison : 6 m
Bau maximum : 2,48 m
Tirant d'eau : 0,70/1,80 m
Déplacement : 1,1 t
Voilure : 25,2 m²

Prix : 99 700 F ttc

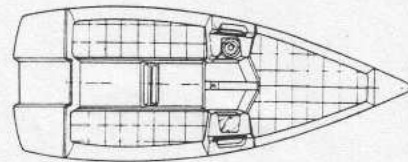
Options : kit confort intérieur (réchaud, WC chimique et table), 2 556 F ; spi + tangon + accastillage, 9 700 F ; chaise hors-bord, 1 064 F ; prédisposition quatrième catégorie, 2 567 F ; béquilles + cadènes, 2 621 F.

POINTS FORTS

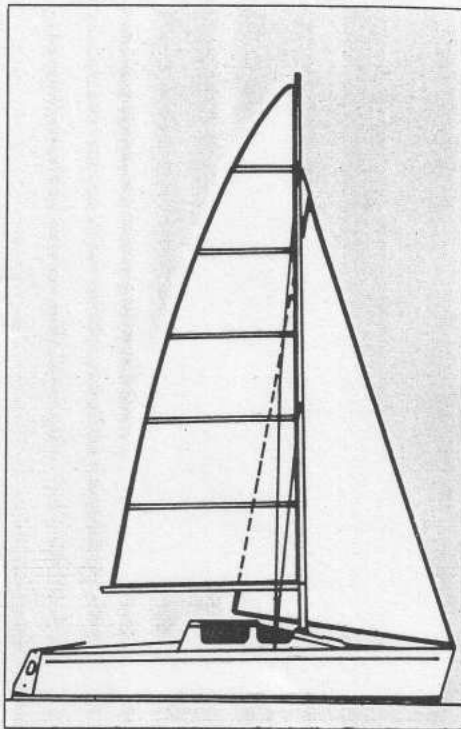
- Esthétique générale.
- Douceur et précision de la barre.

POINTS FAIBLES

- Transport et mise à l'eau.
- Intérieur dépouillé.



SAXO 22



VERSION DÉRIVEUR

Architecte : Jean-Pierre Villenave
Constructeur : Chantier de La Vêrine, ZA de Loiré, 17540 Vêrines, tél. 47.37.50.14

Dimensions

Longueur coque : 6,50 m
 Longueur flottaison : 5,90 m
 Bau maximum : 2,49 m
 Tirant d'eau : 0,29/1,45 m
 Déplacement : 1,12 t
 Voilure : 25 m²

Prix : 112 000 F ttc

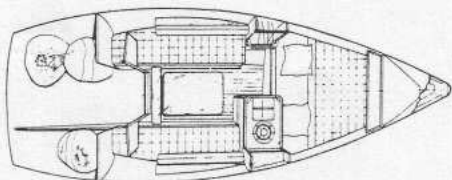
Options : spi + accastillage, 5 200 F ; chaise moteur, 850 F ; génois enrouleur, 5 300 F ; électricité, 4 500 F ; eau douce, 2 900 F ; kit mâtage, 700 F.

POINTS FORTS

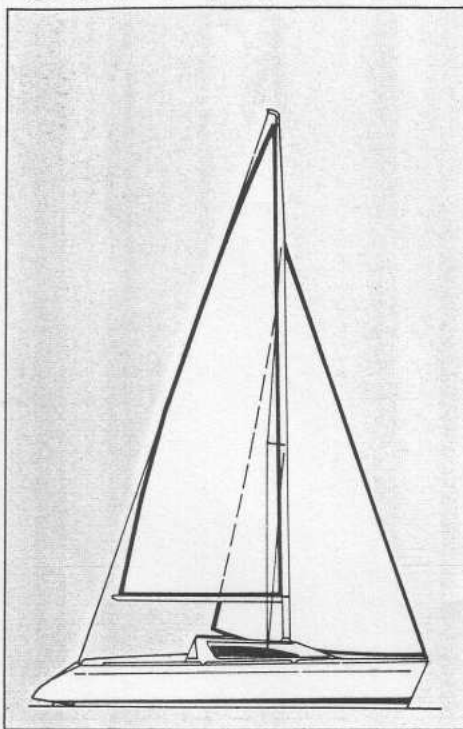
- Esthétique très réussie.
- Performances à toutes les allures.

POINTS FAIBLES

- Palan de grand-voile peu commode.
- Quelques vibrations dans le safran au portant.



SUN WAY 21



VERSION QUILLARD

Architecte : J and J
Constructeur : Jeanneau, BP 83, 85503 Les Herbiers Cedex, tél. 51.64.20.20

Dimensions

Longueur coque : 6,30 m
 Longueur flottaison : 5,45 m
 Bau maximum : 2,49 m
 Tirant d'eau : 0,75 m
 Déplacement : 0,84 t
 Voilure : 23 m²

Prix : 110 600 F ttc

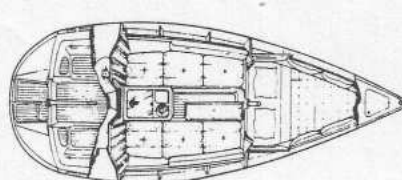
Options : kit de mâtage + gréement de spi + tangon, 2 550 F ; accastillage pour kit de dématage, 1 950 F ; caillebotis teck + table, 8 500 F ; capote de descente, 4 000 F.

POINTS FORTS

- Jupe et cockpit très bien conçus.
- Décoration intérieure chaleureuse.

POINTS FAIBLES

- Performances sous voiles.
- Quille à ailettes peu efficace au près.



Conclusion

Fin, les anneaux de quai aux tarifs prohibitifs, les convois longs et fastidieux vers de nouvelles zones de navigation ainsi que les week-ends obligatoires passés à poncer et à repeindre les chers dessous de ces croiseurs de taille familiale ! Optez plutôt pour la facilité de manœuvre, la simplicité de mise en œuvre et d'entretien... et la santé de votre portefeuille avec un de ces cinq «petits» voiliers ! D'autant qu'il y en a pour tous les goûts, puisque chacun de ces 21 pieds possède une personnalité et une approche de la mer bien spécifiques.

A tout seigneur, tout honneur : le First 210, élu fort logiquement «Bateau de l'Année» (voir *Voiles et Voiliers* n°263, janvier 1993), s'avère être un petit bijou bleu, à la fois élégant et performant. Vivant à la barre, rapide à toutes les allures et tout à fait manœuvrable par un équipage peu expérimenté, le plan Finot n'a vraiment pas beaucoup de défauts !

Si vous êtes tenté par la croisière côtière avec un peu plus de confort et un intérieur douillet, mais des performances un peu plus sages, optez pour l'Etap 22i, qui bénéficie d'une foule de détails très bien pensés et de solutions techniques éprouvées : insubmersibilité, système de mise à l'eau et de mâtage éprouvé et fiable, compteur de tirant d'eau au pied de mât, moteur hors-bord encastré dans un puits, etc. Autant d'atouts qui facilitent et agrémentent la navigation !

Si vous aimez les performances sous voiles dans une coque à l'esthétique moderne et réussie, le Saxo 22 vous conviendra parfaitement, soit dans sa version quillard pour régater à la journée, soit dans sa version dériveur intégral pour apprécier sa facilité de transport et l'accessibilité à toutes les petites criques, grâce aux 30 centimètres de tirant d'eau. Des aménagements astucieux (penderie, table de carré qui se transforme en table à cartes et en table de cockpit) et originaux, faciles d'entretien et lumineux, complètent ce tableau flatteur.

De facture plus classique, malgré un plan de pont et un gréement modernisés, le Feeling 226 reste un compromis tout à fait réussi entre le day-boat performant et le croiseur côtier, au confort certes succinct, mais convivial. Carène éprouvée et toujours aussi rapide, finition soignée, équipement complet font de ce petit croiseur une unité fort attachante.

Tout aussi polyvalent dans sa conception, le Sun Way 21 ne bénéficie hélas pas d'un plan de dérive suffisamment efficace, surtout dans la version quille à ailettes. Reste qu'il a montré la voie avec brio. Indéniablement, cette valeur sûre constitue sans nul doute un premier pas sécurisant pour la petite croisière...

Repoussez donc à plus tard l'achat de votre nouvelle voiture et partez explorer les milliers de milles de nos côtes hexagonales, voire européennes. Si l'aventure vous tente, avec ces cinq voiliers, c'est possible ! □