

# MARES

Nº59 - 8€ - CANARIAS 8,20€  
WITH ENGLISH TEXT

NAUTICAL MAGAZINE

## Clase A

Pershing GTX 70  
Pearl 63

## En portada

Aventura 38 SC

## Puertos

Port de Sitges  
50 aniversario

## Viajes

Turquia en Goleta



## Barcos

Guinea 56 | Leopard 46 | Prestige F4.3 | Fountaine Pajot 41 | Weelcraft 38 TT  
Makai 37 | Renier R10 Cabin | Zephyr 800 Classic | Nuva M8 Cabin





# FONTAINE PAJOT 41

La eslora que todos quieren



El nuevo Fountaine Pajot 41 llega para redefinir el equilibrio entre elegancia, prestaciones y confort en el mar. En un segmento muy competitivo — los catamaranes de entre 40 y 43 pies —, este modelo se alza como una propuesta que no solo responde a las expectativas de navegantes privados y del charter, sino que además marca un paso adelante en diseño y eficiencia energética.



**A** primera vista, el FP 41 transmite esa sensación de equilibrio que convierte a los buenos barcos en iconos. Con sus 41 pies de eslora (12,10 m) y una manga de 6,91 m, las líneas horizontales se han estirado con maestría para dotar al casco de una elegancia poco habitual en este rango. Bajo vela, la embarcación combina velocidad y facilidad de maniobra: ágil cerca de la costa, pero con capacidad de alargar la estela en largas travesías.

El doble puesto de mando, ya característico de la gama, se enriquece con una consola mejorada, mientras que la tripulación encuentra nuevos espacios de relax: desde el solárium sobre el bimini hasta la ingeniosa zona de solarium en el casco de popa a babor.

### NAVEGACIÓN MÁS INTELIGENTE

La comunicación entre el puesto de gobierno, la bañera y el salón es perfecta, gracias a las puertas de popa de 2 metros de ancho, que permiten una circulación perfecta entre estas zonas.

Fountaine Pajot ha introducido un nuevo bauprés de fibra de carbono totalmente integrado para alojar el gennaker, mientras que el molinete se ha desplazado hacia delante para simplificar las maniobras de fondeo. El puesto de gobierno está dividido en dos secciones: una para la gestión de las velas y otra para la navegación, con una consola ergonómica que integra el equipo electrónico. Dispone de un reposabrazos acolchado y un cómodo respaldo para las largas vigilancias nocturnas.





Esloza: 12,10 m
Manga: 6,91 m
Desplazamiento: 12,7 toneladas
Altura total: 20,06 m
Calado: 1,34 m
Vela mayor: 65 m <sup>2</sup>
Génova: 35 m <sup>2</sup>
Gennaker: 110 m <sup>2</sup>
Depósito de agua dulce: 2×300 l
Depósito de gasóleo: 350 l

[www.catamarans-fontaine-pajot.com](http://www.catamarans-fontaine-pajot.com)



## HABITABILIDAD AMPLIADA

El confort a bordo ha sido rediseñado con un enfoque funcional y moderno. La bañera de popa (17,7 m<sup>2</sup>) y el salón (13,5 m<sup>2</sup>) ofrecen espacios amplios y luminosos, conectados gracias a un ventanal de tres hojas que abre completamente el interior al exterior. Un gran panel móvil une la cocina con el salón de proa, creando un flujo natural entre las zonas sociales.

## LA BAÑERA: UN CONFORTABLE ESPACIO VITAL

La bañera, de 17,7 m<sup>2</sup>, es espaciosa y acogedora, con la posibilidad de añadir un sofá opcional a babor. En popa, un gran banco oculta un espacioso armario. La mesa de bañera, con 8 plazas de serie, puede ampliarse para acoger hasta 10 invitados gracias a una extensión opcional.

También se ha integrado una plancha en el lado de estribor, junto con una nevera de bañera de 75 litros, ideal para mantener frías las bebidas en los calurosos días de verano. En términos de seguridad, hay un espacio dedicado bajo el asiento del timón para guardar la balsa salvavidas. La gran plataforma trasera eléctrica puede elevar un tónder de 150 kg.

El resultado es un barco que se siente más grande de lo que sus medidas indican, con la ventaja añadida de una modularidad pensada para distintas configuraciones: versión Maestro (suite de armador) o Quatuor (cuatro camarotes dobles).

• **Versión Maestro Alojamiento.** El casco de babor alberga una gran suite del armador, compuesta por un espacioso camarote principal con una cama ligeramente inclinada para maximizar el espacio, bañado en luz natural gracias a una gran ventana. El cuarto de baño dispone de ducha



y WC separado. A estribor, dos camarotes dobles ofrecen la posibilidad de elegir entre un gran cuarto de ducha independiente o dos cuartos de baño privados con ducha y aseo.

• **Versión cuarteto.** Esta configuración ofrece cuatro camarotes dobles idénticos, con la posibilidad de elegir entre un gran cuarto de baño compartido o dos cuartos de baño más pequeños, cada uno equipado con ducha e inodoro.

### UN PASO ADELANTE EN SOSTENIBILIDAD

Uno de los grandes atractivos del FP 41 está en su apuesta por la autonomía energética. Disponible en versión térmica o híbrida, integra un generador a bordo, paneles solares de hasta 2.300 Wp y la posibilidad de hidrogenación en navegación

### CONSTRUCCIÓN Y RENDIMIENTO

La infusión de resina viniléster en el casco y la inyección de doble molde

RTM en la cubierta aseguran un laminado regular, resistencia a la ósmosis y un peso controlado, el FP 41 apuesta por un comportamiento vivo y ligero para una mejor navegación a vela.

En el plano de maniobra, tres winches Harken 46, junto a un acceso ergonómico y bien pensado, facilitan la navegación con seguridad. Aunque carece de un flybridge elevado, la claridad en la separación entre gobierno y maniobra refuerza la confianza del patrón.

### PARA ARMADORES Y PARA CHÁRTER

El FP 41 está disponible en distintas versiones que responden tanto a propietarios privados como a flotas de chárter. La suite del armador en la versión Maestro ofrece privacidad y amplitud, mientras que la versión Quatuor multiplica la capacidad sin renunciar al confort.

En definitiva, el Fountaine Pajot 41 se sitúa en el centro de un mercado competitivo con argumentos sólidos: diseño elegante, habitabilidad generosa, eficiencia energética y un comportamiento marino que inspira confianza. Una eslora que, sin duda, muchos querrán tener bajo sus pies.

# Voile magazine

# SPECIAL NOUVEAUTES

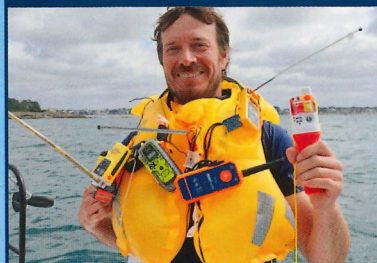
**5 ESSAIS EN AVANT-PREMIERE**

BENTE 28, TRICAT 8.50, LAGOON 38,  
FONTAINE PAJOT 41, BOREAL 56

**CANNES - LA ROCHELLE**

20 BATEAUX A NE PAS MANQUER  
AUX SALONS D'AUTOMNE

**EQUIPEMENT**



**10 BALISES  
INDIVIDUELLES  
TESTEES AVEC LA SNSM**



7,20 € - N°357 H - SEPTEMBRE 2025

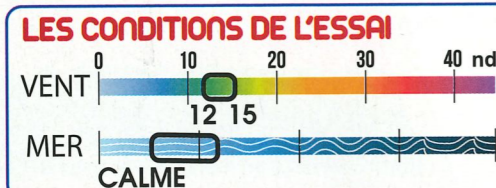
**EXPLOIT  
PAR LES TROIS CAPS EN CONTESSA 32**



DOM 8,20 € - BEL 8,20 € - CH 11,60 CHF - CAN 12,99 CAD - TUN 26 TND  
ESP/GRC/ITA/PRT 8,20 € - LUX 8,20 € - MAR 86 MAD - NCL 1130 XPF

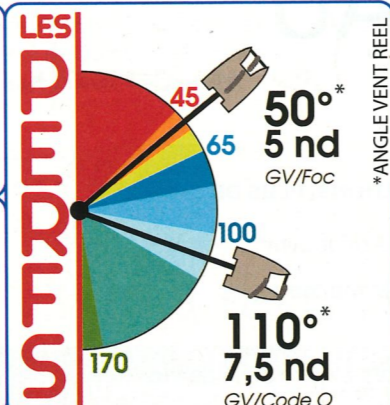
# FONTAINE PAJOT 41

## Il a tout pour réussir



**NOTRE AVIS**  
PROGRAMME : CROISIERE

La nouvelle entrée de gamme de Fountaine Pajot se positionne clairement dans le haut du panier avec un design très soigné et des options de haut vol, au premier rang desquelles une version électrique (ODsea) certes coûteuse, mais très aboutie.



**SURPRISE** à l'approche du ponton rochelais, où se trouve amarré le tout nouveau Fountaine Pajot, nom de code New 41 : quel volume pour sa taille ! Et pourtant rien n'entrave sa ligne élégante servie par un dessin des hublots de coques et une casquette de rouf joliment profilés. Dès les premiers pas à bord, on voit bien que ce design fluide n'a pas empêché de multiplier les espaces de détente. A commencer par cette banquette arrière de 2,50 m de long qui recèle de beaux rangements. Une méridienne jouxtant la jupe bâbord, une seconde nichée en contrebas du siège de barre, toutes deux orientées vers le

sillage, complètent les possibilités de farniente. Et puis, occupant tout l'espace à bâbord, le coin repas avec sa table en teck capable d'accueillir facilement huit convives. Notons au passage que l'une de ses banquettes peut abriter un second radeau de survie qu'une astucieuse trappe permet de larguer à la mer sans effort. Bien vu... Point d'orgue de cette zone entièrement dédiée à la convivialité, la présence d'une plancha située à tribord, une signature du chantier Dufour aujourd'hui propriété du groupe Fountaine Pajot.

### UNE PLATEFORME ARRIERE ROYALE

Attention cependant aux projections de matières grasses à l'utilisation de cette plancha... Nous terminons notre tour du cockpit par la royale plateforme de baigns hydraulique (« tender lift ») digne d'une bien plus grande unité. Cette dernière s'immerge et reçoit une annexe et son hors-bord à concurrence de 150 kg. Tout l'enjeu de l'aménagement d'un cata comme celui-ci est d'assurer la continuité des espaces extérieurs et intérieurs. Naturellement, d'autres se sont essayés avec succès à « connecter » cockpit et carré, à l'image de Nautitech et sa série Open ou encore des Excess. Est-ce l'effet de l'ouverture intégrale de plus de 2,50 m ? De l'îlot central séparant la cuisine à bâbord de l'espace dédié à la navigation et à la gestion de l'énergie autour duquel on évolue sans

aucun encombre ? D'une vision à 360° particulièrement réussie ? Toujours est-il que le sentiment d'espace, les perspectives, sont ici tout à fait épatants. Mais un bateau est avant tout un compromis. C'est pourquoy, si le carré en U est une invitation à s'y prélasser ou y refaire le monde, ne comptez pas y dîner, pas même y petit-déjeuner. Dans la version standard, la table basse est en effet assez minimaliste. Une option cumulant table et couchage double supplémentaire est cependant au catalogue. Nous relevons par ailleurs au plafond la belle lucarne vitrée de forme rectangulaire. La vue sur la grand-voile est parfaite et le puits de jour, et donc de chaleur, peut s'obstruer. La surface du hublot ouvrant situé à bâbord de la table du carré est considérable. Outre une ventilation soignée, l'ouverture est un véritable passe-plats, passe-coussins ou encore passe-crème solaire car en avant de la nacelle se trouve un bain de soleil de 3,80 m<sup>2</sup> ! Mais c'est dans les coques que la restitution des volumes est la plus remarquable. La lumière entre à profusion par les hublots sans teint, les bois clairs sont

un plaisir pour les yeux et les rangements nombreux. Les deux cabines arrière sont quasi identiques avec leur lit en diagonale offrant des dimensions de 2,05 m de long par 1,60 m aux épaules. L'unique différence tient dans la hauteur sous barrots, supérieure au-dessus du lit tribord en raison de l'absence de coffre de cockpit. Deux hublots (standards) assurent une ventilation on ne peut plus correcte et, là aussi les rangements abondent. La cabine bâbord relève de la coque propriétaire, on ne sera donc pas surpris d'y trouver un bureau ou encore une machine à laver soigneusement dissimulée dans un meuble. La salle de bains, très cossue avec ses vasques et sa grande douche à l'italienne vue mer via le hublot de coque et naturellement séparée du WC électrique, se taille la part du lion dans cette moitié avant. Cependant, une soule est accessible par l'intérieur et par le pont et se prolonge par une rassurante « crash box ». Dans la cabine avant tribord nous découvrons un emplacement de lit pertinent car orienté vers l'arrière. Ainsi, la largeur aux épaules atteint 1,40 m, pour 2 m de long.

« Toujours plus d'espace à bord, mais la silhouette reste élégante. »



▲ Un plan de voilure élancé pour animer ce cata forcément lourd... Le confort a un prix.



▲ Un bel espace et des rangements malins, notamment sous la banquette centrale pour le radeau.



Avec le New 41, fini donc les cabines avant réservées aux enfants ou que les couples en location prennent soin d'éviter ! Mais quid de ses qualités véliques ? Propulsion électrique oblige, le départ du ponton et la sortie du chenal s'opèrent dans un silence absolu. Sur le pertuis d'Antioche souffle un vent de 13 nœuds et son orientation est nous gratifie d'une mer belle.

## UN PLAN DE PONT PLEIN DE BON SENS

Le poste de barre avec sa confortable assise accueillant deux ou trois personnes, la distribution du piano et, d'une façon générale l'ergonomie des manœuvres, sont frappées au coin du bon sens. En un rien de temps, le winch électrique envoie en tête la grand-voile à corne de 65 m<sup>2</sup>. Le bateau abat, cap sur le port du Douhet, situé sur l'île d'Oléron. Les moteurs sont coupés. Un bruit attire derechef notre attention. Nous le pistons

jusque dans le carré, puis dans les coques. Au bourdonnement s'ajoute une vibration notoire : ce sont les hélices hydrogénératrices, données pour produire 2,5 A à la vitesse de 7 nœuds. Un gain discutable eu égard aux nuisances sonores produites... De retour à l'air libre, nous observons l'envoi du gennaker. Ainsi toilé, la vitesse du New 41 atteint la vitesse de 7,5 nœuds à 110° du vent. Le plan de pont est une réussite, on chemine en sécurité le long des passavants, entre les hautes filières et les mains courantes fixées au rouf. Le circuit des drisses, des écoutes, des ris ainsi que du chariot de GV est judicieusement dissimulé dans un tunnel. Le flybridge est recouvert de panneaux solaires souples d'une puissance de 2 000 W (en option) auxquels peuvent s'ajouter 2 x 150 W. Bien pensée aussi, la hauteur de la bôme, parfaitement accessible au quidam. La partie arrière du fly est dédiée au farniente comme en témoignent les presque 4 m<sup>2</sup> de coussins. Sur la plage avant, la surface des trampolines a réduit de moitié comparativement à des modèles plus

anciens pour laisser la place aux bains de soleil évoqués plus haut. Ainsi, le chemin de mouillage est masqué par le rostre et il faudra se pencher au-delà de la poutre avant, télécommande en main, pour visualiser la bonne remontée de l'ancre. Au moment de rouler le gennaker, le bout de la galette d'emmagasineur ne va guère au-delà du rouf, impliquant de fait deux équipiers à la manœuvre, l'un affecté au susdit emmagasineur, l'autre au choqué d'écoute. Cette dernière, justement, revient bâbord amure au piano via une poulie frappée à l'arrière de la coque. L'écoute constitue alors un obstacle peu aisé à enjamber pour qui veut gagner le poste de barre depuis le passavant tribord. La barre est douce, l'électronique dans cette version « Gaming 3 », ultra complète. Le vent a molli, faute de temps nous remettons le cap sur La Rochelle avec en tête l'envie d'une découverte plus poussée que cette escapade matinale sur une mer plate. Disons-le tout net, cette version proposée à 816 000 €, soit le double du tarif standard, fait

## EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	12,10 m
LARGEUR	6,91 m
TIRANT D'EAU	1,35 m
DEPLACEMENT	12 700 kg
SV AU PRES	100 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	65 m <sup>2</sup>
GENOIS	35 m <sup>2</sup>
CODE 0	70 m <sup>2</sup>
GENNAKER	90 m <sup>2</sup>
MATERIAU	sandwich verre/PVC
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	2 x 20 ch Yanmar (ODsea 2 x 25 kW option)
RESERV. CARBURANT	350 l
RESERVOIRS EAU	2 x 300 l
ARCHITECTES	Berret/Racoupeau
DESIGN INTERIEUR	Isabelle Racoupeau
CONSTRUCTEUR	Fontaine Pajot
CATEGORIE CE	A/8 personnes
PRIX DE BASE	<b>485 280 € TTC</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>979 412 € TTC</b>
<b>Principales options :</b>	
<b>Pack élec. ODsea (171 786 €), clim. (36 000 €), pack électronique Garmin (25 088 €), pack Confort (38 616 €), voiles Offshore (26 880 €), simili teck jupes-cockpit (23 070 €)...</b>	



## Le New 41 en 7 points

1. Le couchage de la cabine avant mesure 2 x 1,40 m avec une largeur aux pieds de 1,10 m.
2. La hauteur sous barrots dans la nacelle est de 2,10 m.
3. Les assises en U du carré mesurent 3 m pour une profondeur de 50 cm.
4. Le lit de la cabine arrière mesure 2 x 1,60 m pour une largeur aux pieds de 1,10 m.
5. La banquette en L sur bâbord mesure 1,40 m avec un retour de 1,55 m pour une profondeur de 60 cm. La table peut accueillir jusqu'à dix convives.
6. La hauteur sous barrots dans le cockpit est de 2,10 m.
7. L'assise arrière du cockpit légèrement dissymétrique mesure 2,50 m pour une profondeur allant de 44 à 70 cm.



▲ La cuisine est au cœur de l'espace de vie et comporte tous les rangements nécessaires.



▲ Les cabines arrière étonnent avec leurs lits doubles désaxés, une solution originale.



▲ La salle de bains centrale de la coque tribord fait la part belle à une douche de bon gabarit.

de ce 41 pieds de série l'un des plus onéreux du marché. Soulignons cependant qu'il s'agit d'un modèle de démonstration équipé de toutes les options possibles afin de les tester, notamment le fameux pack OD Sea (coût : 143 145 €), lequel apporte une solution hybride à la propulsion. Les moteurs électriques sont ainsi couplés à un générateur thermique, le tout relié à un système optimisé de gestion d'énergie. L'autonomie à pleine puissance est renseignée pour deux heures, le double à puissance moyenne.

La fort bien dotée version Confort (winch de GV et guindeau électriques, pack vidéo, sellerie extérieure complète, etc.) mais aussi les voiles offshore, la climatisation intégrale, le groupe électrogène de 9 kW, le dessalinisateur de 180 l/h, le pack électronique Garmin 3 ou encore, excusez du peu, les deux caméras arrière, mais aussi pléthore d'équipements domestiques (lave-linge, WC électriques... qui vous feront oublier que vous n'êtes pas à la maison) participent également à ce tarif salé. Cette palette d'options fait du New 41



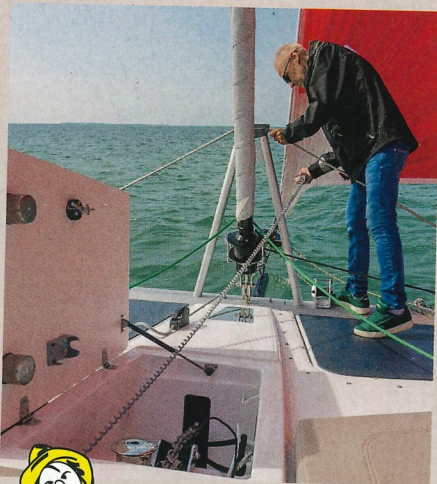
▲ C'est au mouillage que la qualité de vie d'un catamaran prend tout son sens.

un catamaran bien dans son époque, avec également une longue liste d'options plus anecdotiques mais souvent tentantes et très qualitatives à l'image de l'éclairage sous-marin multicolore et/ou dans le mât et la bôme, des plaques à induction, la plateforme arrière hydraulique... Un catamaran dans son époque enfin car usant des derniers outils marketing à l'image du configurateur Web 3D immersif à disposition des futurs propriétaires. Aménagements intérieurs, équipements,

couleurs : nous avons fait le test, l'outil est redoutable d'efficacité et vous restitue quasi instantanément vos desiderata, une façon bien sentie de vous conduire dans l'enthousiasme au bas du bon de commande ! De toute évidence, le New 41 s'ancre pleinement dans l'évolution architecturale des catamarans de grande série alliant grand confort, justesse des choix techniques et simplicité d'emploi. Et il a tout pour réussir !

**Texte : Fabien Clauw. Photos : Jean-Marie Liot.**

# A voir ... et à revoir !



**PRATIQUE** Le câble de la commande de guindeau pourrait être un peu long.



**PRATIQUE** Le poste de barre surélevé cher à toutes les unités du chantier rochelais fonctionne à merveille. Toutes les manœuvres reviennent à tribord où l'on dispose de belles bailles à bouts.



**PRATIQUE** Les vitrages avant ouvrants facilitent la communication et la libre circulation des plateaux !



**PRATIQUE** Sur le roof, les mains courantes ne font pas défaut et elles sont pile à la bonne hauteur.



**PRATIQUE** La pantoire du mouillage s'ajuste automatiquement avec ce mousqueton.

# MULTI COQUES

N°231 juin / juillet 2025

MAG

## Spécial Essais

Autour du monde  
La Tasmanie

### Voile

Dragonfly 36 Performance

C-Cat 38

Fountaine Pajot New 41

Excess 13

### Moteur

Dracan 42

Aquila 46 Coupe

BGM75



Multihull of the Year

Les résultats 2025

MULTIHULL  
OF THE YEAR

2025  
WINNER

MultihullOfTheYear.com

MULTI COQUES  
MULTI SHOW



Lieu de l'essai : La Rochelle  
Conditions : vent de 5 à 12 nœuds, petit clapot

On connaîtra le « vrai » nom du New 41 quand ce nouveau modèle sera officiellement dévoilé au public en septembre prochain lors du Cannes Yachting Festival.

# New 41

## Un catamaran séduisant qui se veut accessible

Ce nouveau modèle remplace l'Isla 40, mais il offre un volume équivalent à celui de l'Astréa 42, le tout pour un prix relativement serré... Vous l'avez compris, le New 41, dont on connaîtra le vrai nom bientôt, se positionne d'emblée comme un sacré challenger au sein des 40 pieds. Nous avons pu l'essayer pour vous en exclusivité entre La Rochelle et l'île d'Aix.



Avec un ratio voilure/poids de 7,87 m<sup>2</sup>/t, le New 41 privilégie le confort - sans toutefois faire l'impasse sur les performances.



La grand-voile à corne et le génois à recouvrement permettent de totaliser 100 m<sup>2</sup> de surface de voile au près.

Cette vue met en évidence l'importante surface réservée aux panneaux solaires ; notez également la grande plateforme arrière équipée de bers basculants. Il est possible de la plonger à 30/40 cm sous la surface de l'eau.



Avec ce nouveau modèle d'abord imaginé comme un 39 pieds, le constructeur Fountaine Pajot s'intéresse opportunément à son entrée de gamme – au même moment, Lagoon, le leader mondial du secteur, lance d'ailleurs un 38 pieds. Et du côté de Nautitech, un 41 S Line est annoncé pour remplacer le 40 Open... Bref, le segment des 40 pieds est bien en effervescence, la faute à des demandes qui se sont d'abord sensiblement contractées après l'euphorie post-Covid, pour devenir attentistes au vu des turbulences qui secouent les marchés. La forte hausse des prix de nos catamarans depuis 2022 n'a rien arrangé ; c'est pourquoi les constructeurs corrigent le tir de façon très nette. Ce New 41, qui propose le même volume que l'Astréa 42, est proposé à 404 400 € HT, soit 108 600 € HT de moins que son grand frère.

### Motorisation thermique ou hybride

Côté design, on ne change pas une équipe qui gagne : le cabinet Berret/Racoupeau a signé des lignes très proches de celles des autres modèles de la gamme. Pas de révolution, donc, mais une silhouette qui reste plaisante et valorisante pour l'acheteur.

Les appareils de mouillage et le davier ont été avancés de sorte qu'il soit possible de voir la chaîne et l'ancre télécommande en main.

Coques, pont et cloisons structurelles sont construits grâce au procédé de l'infusion sur une âme de balsa, mousse PET ou mousse PVC. La résine employée pour les coques est anti-osmotique. Les deux quillons sont rapportés dans des puits en composite puis collés afin de prévenir les risques de voies d'eau en cas de talonnage. Lors de notre essai, le pont nous a semblé rigide et exempt de grincements. Du côté de la propulsion électrique, le constructeur conserve une belle longueur d'avance – notre modèle d'essai était d'ailleurs équipé du pack ODSea + 55, qui intègre deux moteurs de 25 kW et une



Un faux-pont permettrait aux manœuvres de ne pas porter d'ombre sur les panneaux solaires et de réduire les salissures.

Pas de flybridge mais un lounge deck pour profiter du soleil – de préférence au mouillage la bôme est volontairement très basse.



batterie de 27 kWh. Cette propulsion innovante assure une autonomie en mode full électrique de 110 minutes à 6 nœuds. Si la batterie descend à 20 % de charge, le groupe électrogène de 16 kW démarre – avec les 350 litres de carburant, l'autonomie est de l'ordre de 1 000 milles. Le vrai avantage de cette motorisation hybride, en

plus de proposer un multicoque plus respectueux de l'environnement, est de pouvoir recharger la batterie grâce au puissant parc de panneaux solaires (2 ou 2,3 kWc) et à l'hydrogénération, particulièrement efficace dès lors que le catamaran atteint 8 nœuds sous voile. Le seul bémol à mon sens est le tarif de cette option, qui

représente tout de même un surcoût de 35 % en prenant en référence le prix de base hors-taxe – on attend encore un effort du constructeur sur ce sujet ; l'avenir de la transition énergétique dépend en effet pour partie de son accessibilité. Autre point à améliorer : le rendement des panneaux solaires pourrait être encore meilleur si les drisses couraient sous un faux pont, et non au-dessus des cellules photovoltaïques.

#### Facile à mener

Un multicoque de moins de 15 tonnes reste de manière générale aisément maîtrisable en équipage réduit ; cela se vérifie lors des manœuvres de port, d'autant que notre modèle d'essai est servi par un fardage plutôt modéré. Quant au couple très puissant offert par la motorisation électrique, il permet à Erwan de Vuillefroy, responsable marketing produit, de placer les étraves avec précision, sans forcer sur les watts... Idem pour l'envoi des voiles ; on hisse la GV à la volée jusqu'à mi-hauteur depuis le mât, on finit le job au winch, et le génois est déroulé



À l'arrière bâbord, on peut opter pour une méridienne ; à tribord, il est possible de s'équiper d'une plancha.

La connexion entre la nacelle et le cockpit est assurée par une ouverture particulièrement large.



Après l'Aura 51, c'est le New 41 qui réhabilite l'ilot central – mais toujours pas une vraie table de carré.

Cette grande ouverture frontale permet d'aérer très efficacement la nacelle.

dans la foulée en un tournemain. Trop facile ! L'unique poste de barre/manœuvres encore d'actualité sur l'Isla 40 est désormais remplacé par la configuration double à mi-hauteur déclinée sur tous les modèles Fountaine Pajot jusqu'à l'Aura 51. En clair, les manœuvres reviennent sur un poste avant, tandis que la barre et l'instrumentation (désormais présentée sur une console XXL) sont regroupées sur un autre poste, juste en arrière. On profite d'un double accès (cockpit et pont extérieur). Dans la pratique, cela fonctionne parfaitement en équipage ou en double... mais également en solitaire, où le pilote automatique prend la relève.

Avec 7 à 8 nœuds de vent, on relève 4,3 nœuds au près à 55° du vent réel ; on sent bien que le New 41, dans ces conditions légères, est freiné par ses grandes hélices adaptées à la motorisation électrique et à l'hydrogénération. Des hélices repliables adaptées à l'exercice sont d'ailleurs à l'étude. Par belle brise, le New 41 fait bonne figure, puisque les équipages d'Erwan ont relevé une vitesse de 9,5 nœuds avec 15 à 18 nœuds de vent. Un gennaker et/ou un spi asy nous aurait bien sûr permis de gagner deux nœuds de plus.

Le plan de pont est très clair, avec un vaste cockpit bien doté en rangements et surtout en assises, avec une table extérieure de 164 par 84 cm, un mini canapé bien protégé derrière le poste de barre et une longue banquette arrière de 2,50 m. On peut même gagner deux belles méridiennes tout à l'arrière, à l'extérieur des coques, face au sillage. Un combo méridienne à bâbord, plancha à tribord est également proposé. Entre les deux jupes arrière, une plateforme hydraulique de 3,50 m est en place. Elle est équipée de bers basculants afin de stocker l'annexe. Les passavants, jamais inférieurs à 69 cm, mènent à un pontage avant doté de bains de soleil réglables pour la tête



Les instruments du coin navigation ont migré sur cette façade proche du cockpit.

Les plans de travail comme celui de la cuisine sont réalisés grâce à des matériaux recyclables.

et surtout conçus pour ne pas gêner l'ouverture des coffres. Le coffre à mouillage et le davier ont été avancés afin que l'ancre et la chaîne soient plus visibles depuis le pont. Tout à l'avant, on retrouve deux assises intégrées aux balcons. En option, les trampolines cèdent la place à des panneaux en dur prévus pour supporter des panneaux solaires supplémentaires. Sur le rouf, un lounge deck avec matelas réglables a été aménagé – mais il ne s'agit pas d'un vrai flybridge. La bôme reste d'ailleurs très basse afin de faciliter l'accès au lazy bag et autres bosses de ris.

### Des aménagements lumineux et bien finis

Le constructeur a veillé à assurer une communication fluide entre le cockpit et la nacelle, avec un passage de plain-pied et une grande ouverture de 187 cm de haut par 200 de

large augmentée par une découpe ouvrant de 45 cm supplémentaires sur bâbord. On mesure à l'entrée de la nacelle 2,05 m de hauteur sous barrot – cette dernière est partout supérieure à 1,91 m. On remarque immédiatement l'ilot central – relativement imposant, puisque le plateau offre 101 par 61. Cette configuration avait déserté la Tanna 47, avant de revenir en force à bord de l'Aura 51. A bâbord, une cuisine complète est aménagée avec force rangements (on compte 2 m<sup>3</sup> de volume utile dans la nacelle), complétés par une desserte, le panneau électrique et un grand frigo à l'entrée, sur tribord. L'ambiance est gaie avec des matériaux et des boiseries clairs. Les plans de travail ont été réalisés à partir de matériaux recyclables. Quant à la finition générale, elle très soignée,



avec des ajustements précis. L'aération naturelle peut être boostée par un grand panneau ouvrant frontal de 95 par 63 cm. Cette ouverture peut également faire office de passe-plat. Le carré se limite à une banquette en L assez réduite et surtout une minuscule table basse de 49 par 43 cm. Je recommande vivement l'option « table de carré convertible en lit ».

Chaque coque est accessible en empruntant quatre marches – on se retrouve précisément à 1,12 m en dessous du niveau de la nacelle. Les aménagements se déclinent en trois ou quatre cabines avec des salles d'eau communes ou non ; nous disposons pour cet essai de la version Maestro avec trois cabines. Le constructeur a opté pour des couchages légèrement désaxés pour accroître le sentiment d'espace –

Tous les couchages, comme celui de la cabine Propriétaire, sont légèrement désaxés par rapport à la route.



Vous cherchez un endroit pour travailler ? Il y a un vrai bureau dans la cabine Propriétaire auquel il ne manque plus qu'un vrai fauteuil.



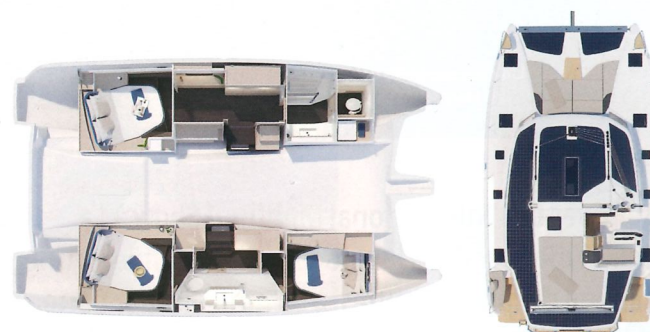
et ça fonctionne plutôt bien. Les couchages font tous deux mètres de longueur ; la largeur (maximum) varie de 1,60 m pour les matelas arrière à 1,50 m à l'avant (merci aux redans !). La hauteur sous barrot est généreuse, avec 1,93 m partout, on compte de nombreux rangements et l'aération n'a pas été négligée. Changement d'ambiance à bâbord dans la coque réservée au Propriétaire, où on profite d'un vrai luxe grâce à un vrai bureau (100 par 40 cm), à une immense salle d'eau à l'avant et à de très nombreux placards et tiroirs en coursive. La cabine peut être isolée de la nacelle grâce à un panneau coulissant qui obture la descente.

### Conclusion

Le modèle que nous avons découvert à La Rochelle en exclusivité s'est révélé doux à la barre, très plaisant à vivre et facile à manœuvrer. La silhouette élégante se révèle très « FP » ; c'est plutôt dans les détails qu'on déniche des innovations intéressantes, comme l'intégration du double poste barre/manœuvres cher à la marque, la découpe d'un énorme hublot ouvrant à l'avant de la nacelle et l'adoption de couchettes arrière légèrement angulées. Le New 41 sera présenté lors des Open Days organisés par le constructeur fin juin à La Rochelle, puis officiellement lancé en septembre lors du Cannes Yachting Festival.



Les moteurs de 25 kW se cachent sous la coque dans des pods ; du coup, la salle des machines paraît presque vide !



+ + + Catamaran élégant et polyvalent  
+ + + Nombreuses astuces qui facilitent la vie à bord  
+ + + Prix attractif

### Descriptif technique

Constructeur : Fontaine Pajot  
Architectes : Berret/Racoupeau Yacht Design  
Longueur : 12,10 m  
Largeur : 6,91 m  
Tirant d'eau : 1,34 m  
Déplacement : 12,7 t  
Grand-voile : 65 m<sup>2</sup>  
Génois : 35 m<sup>2</sup>  
Motorisation thermique : 2 x 20/30 ch  
Carburant : 350 l  
Eau : 2 x 300 l  
Motorisation électrique : 25 kW  
Cabines : 2 à 4  
Salles d'eau : 2 à 4  
Catégorie CE : A/8 – B/12 – C/15 – D/20  
Prix : à partir de 404 400 € HT  
Principales options en € HT :  
Pack Océanique : 15 000  
Pack Confort : 32 180  
Pack ODSea+ 55 : 143 165  
Batterie 1 x 27 kW : 7 838  
Chargeur rapide : 13 585  
2 moteurs Yanmar 3JH40 : 5 930  
Hélices repliables : 2 475 à 2 578 suivant moteurs  
Tente de cockpit : 4 940  
Bimini fixe poste de barre : 3 999  
Plateforme avant rigide : 1 678  
Teck synthétique jupes et cockpit : 19 225  
Plancha gaz : 2 448  
Aménagement pointe avant : 1 870  
Pack Garmin No 3 Smart Cruising : 20 907  
Enceintes et système Bose : 2 140  
Lave-linge : 1 886  
Chauffage complet : 13 146  
Éclairage sous-marin multicolore : 5 885  
Dessalinisateur 180 l/h : 18 878  
Voiles off shore : 22 404  
Gennaker : 5 942  
Tangon et accastillage de gennaker : 7 133  
Plateforme annexe : 20 147  
Winch électrique génois : 2 506  
Annexe 3,10 m et moteur 15 ch : 10 411

- - - Option motorisation électrique très coûteuse  
- - - Pas de vraie table dans la nacelle en version standard  
- - - Les drisses passent au-dessus des panneaux solaires



# N&Y

## NÁUTICA Y YATES



### SUPERYATES

Pardo Endurance 72  
Pearl 63

### PRUEBAS MOTOR

Cap Camarat 12.5 WA  
Merry Fisher 895 SS2  
Bayliner Trophy 24CC  
QS Activ 805 Cruiser  
QS 605 -705 Open

### PRUEBAS VELA

Fountaine Pajot 41  
Lagoon 38  
Leopard 46

### SALONES DE OTOÑO

Primera mirada

- Mini Globe Race · Mini-Transat
- Barcelona-Menorca en patín · Clase Imoca
- Les Sables-Horta-Les Sables: Pep Costa, segundo



**SOCÉANOS** El lenguaje secreto de los cetáceos



Diego Yriarte - Fotos: Jean-Marie Liot / Fontaine Pajot

# Cuando navegas sin dejar huella

El nuevo Fontaine Pajot 41 es elegante, sobrio, de gran habitabilidad y con un diseño que estiliza las líneas con carácter deportivo. La simetría solo se expresa en los cascos, mientras que el diseño interior se beneficia de las formas asimétricas para aprovechar el espacio y la circulación. Esta unidad equipa un sistema híbrido, que reduce el ruido y minimiza las emisiones.

**E**l nuevo 41 es un catamarán de 12,10 metros de eslora por 6,92 de manga, con un excelente equilibrio entre superficie vélica y peso, lo que le permite desarrollar un buen rendimiento en navegación sin sacrificar comodidad interior. Los cascos se han diseñado para reducir la superficie mojada y han aumentado el calado de las quillas, lo que mejora su rendimiento en ceñida.

Sin lugar a dudas, el espacio habitable de la bañera, en perfecta conjunción con el salón, es el sitio donde pasar la mayor parte del tiempo: navegando, fondeados... siempre con sombra y buena visibilidad. Podremos estar protegidos del sol, con buena circulación de aire y una generosa distribución para relajarse de todas las formas posibles: sentados, recostados, mirando a proa o a popa, en soledad o compartiendo un área social. En el interior de cada casco encontramos el confort de una ducha y camas con vistas al entorno, en un esquema de volúmenes bien compensados.

## De las regatas al confort

El año próximo se cumplirán 50 años desde que dos regatistas de alto nivel, Jean-François Fontaine e Yves Pajot, decidieron trasladar el conocimiento adquirido en los campos de regata a la navegación de crucero, con un claro criterio: rápido, pero cómodo. Desde La Rochelle (Francia), el regatista olímpico y su socio apostaron por los multicascos desde el inicio. Desde los primeros modelos, contaron con la aprobación del público particular y de chárter, y

**1.** Sus cascos, diseñados para reducir la superficie mojada, y el mayor calado de las quillas mejora su rendimiento en ceñida.

**2.** La proa ofrece espacio para tomar el sol, al igual que el techo de la bañera.







3

## La unidad probada equipaba el sistema OD Sea+, un sistema completo híbrido-eléctrico que abastece de toda la energía requerida a bordo.

poco a poco vencieron el estigma de la inseguridad, debido a que lo conocido hasta el momento eran los catamaranes de vela ligera: muy rápidos, pero con tendencia a volcar, especialmente en una época en la que los monocascos lideraban claramente el mercado.

Hacia finales de los 80, las virtudes de los Fontaine Pajot para la navegación de crucero se habían afianzado y comenzó su expansión hacia nuevos mercados. En la actualidad, después de haber lanzado más de 40 modelos, exporta cerca del 80 % de su producción y la marca está decidida a dar un paso más hacia la sostenibilidad.

El Fontaine Pajot 41 que hemos probado en La Rochelle está equipado con el sistema OD Sea+, una propulsión híbrido-eléctrica desarrollada por una empresa del mismo grupo. No se trata solo de un motor eléctrico, sino de un sistema completo que abastece toda la energía a bordo. Está integrado por paneles solares, pods

**3.** La obra viva minimiza la superficie mojada; el pantoque aumenta la manga y el volumen interior.

—que además de propulsar el barco permiten la hidrogenación mientras se navega a vela—, un software de gestión automática y un generador que amplía significativamente la autonomía cuando es necesario. Por supuesto, también existe la opción de equipar motores térmicos convencionales.

Para el interior, existen dos versiones: la versión Maestro, que es la que probamos e incluye tres cabinas con dos o tres baños; y la versión Quatuor, con cuatro camarotes y dos o cuatro baños.

El espacio de la bañera es, sin duda, el lugar por excelencia para pasar el día, comer o descansar con vistas al mar, a la sombra y en conexión directa con el salón y la cocina. Pero si lo que buscamos es sol, la proa ofrece una amplia superficie acolchada que rodea una superficie rígida multifuncional —utilizable como mesa—, con portavasos integrados, que en realidad es la tapa de la caja de anclas. También se dispone de un solárium sobre el techo de la bañera, muy cerca del puesto de gobierno.



5

**5.** Con tres winches se controla toda la maniobra y los cabos quedan bien recogidos.

**6.** En la cámara de motores se ha ganado espacio útil. A la derecha, la One Box: el "cerebro" de la gestión híbrida.



6



7



4

Con el nuevo 41, Fontaine Pajot ha dado un paso de gigante. En una eslora contenida, de tan solo 12 metros, ha conseguido combinar rendimiento y confort de forma excepcional.

### ¿Cómo quieres descansar?

La bañera y el salón, en un mismo nivel, se funden en un constante dentro-fuera, si bien las puertas acristaladas pueden cerrar completamente el salón y ofrecer abrigo y buena visibilidad del entorno. Un mueble en isla, muy funcional a la hora de gestionar las comidas, también actúa como separador en una doble circulación. Por estribor, es posible bajar desde el puesto

**4.** La plataforma de popa sumergible expande la bañera y conecta con el mar. Puede alojar una auxiliar de hasta 150 kg.

**7.** En proa no hay red. Las dos placas solares, que pueden cubrirse con cojines, añaden 150 kW adicionales.

## FOCO EN



### Puesto de gobierno relajado

Posiblemente, la máxima expresión del confort sea el asiento del puesto de gobierno: caben cómodamente dos personas o una estirada como en una hamaca de playa.

### Especial teletrabajo

La felicidad tiene muchas formas, y una de ellas es llevar la oficina a bordo. La posibilidad de contar con un espacio de escritorio no está nada mal.



### Aire, palabras y platos

Una gran escotilla permite la ventilación y más: posibilita comunicarse con quienes están en proa, ya sea tomando el sol o maniobrando. También permite pasar platos directamente desde la cocina sin rodeos.

### Aislamiento acústico

El generador de 16 kW del sistema OD Sea está situado en la parte de proa del casco de babor y, en estribor, el depósito de combustible de 350 l (igual que en la versión con motores térmicos).



### Panel de navegación interior

En lugar de una mesa de navegación, se ha dispuesto un panel con espacio para una pantalla de plotter de gran tamaño, radio VHF y pantalla táctil para el control eléctrico a bordo, con información clara y accesible.

### Balsa salvavidas

Hay dos balsas salvavidas: una visible bajo el puesto de gobierno y otra oculta dentro del asiento longitudinal de la bañera, próxima a la línea de crujía, con apertura inferior y un sistema que la deja caer directamente al mar, sin necesidad de manipularla.





8



10



11

## La arquitectura naval de Berret Racoupeau refuerza una habitabilidad bien aprovechada por el interiorismo de Isabelle Racoupeau.

de gobierno y acceder directamente al panel de navegación, que incluye un gran plotter y una pantalla para el control del sistema híbrido. Por babor, la circulación conduce a la cocina, en contacto directo con una mesa en la que caben cómodamente entre 8 y 10 comensales.

**8.** El mueble en isla amplía la superficie de trabajo, mejora la estiba, conecta el salón con la bañera y organiza la circulación.

En la unidad que hemos probado, el casco de babor corresponde a la cabina principal. Apenas descender la escalera, se ha dispuesto un escritorio funcional. La popa, iluminada por la luz natural de las ventanas del casco, destina una gran superficie a una cama doble dispuesta en diagonal, para aprovechar mejor el espacio y mejorar el ángulo de visión hacia el exterior. En la sección de proa, una ducha tipo italiana se beneficia de la parte de mayor manga del casco y, más hacia proa y separado por una puerta, se ha instalado el inodoro.

En el casco de estribor se han dispuesto los camarotes para los invitados, uno a popa y otro a proa,

**9.** El puesto de gobierno reúne toda la maniobra y la instrumentación con excelente visibilidad.

separados por los baños que ocupan la parte central.

Si bien la obra viva es estrecha y minimiza la superficie mojada, un marcado pantoque aumenta el volumen interior, que también se aprovecha para la estiba. Nada de esto es fruto del azar: el estudio de arquitectura naval de Berret Racoupeau, el interiorismo de Isabelle Racoupeau y el departamento de diseño del astillero lo han planificado cuidadosamente.

### Navega de forma simple y efectiva

El Fontaine Pajot 41 navega en silencio, tanto a vela como a motor. A vela, cuenta con un triángulo de proa potente. Se ha descartado el uso de un foque autovirante porque un génova no es tan complicado de manejar —sin necesidad de abandonar el puesto de gobier-

no— y se necesita potencia en proa. Esto permite tener una menor altura de palo, ya que, aunque la mayor es de tope cuadrado, al repartir la superficie vélica entre ambas, esta no necesariamente ha de ser tan grande. Además, la mayor de tope cuadrado permite que el tope se abra más, desventando el tercio superior en los ángulos más cerrados, y resulta más efectiva con vientos ligeros.

El asimétrico, con 110 m<sup>2</sup>, tiene más superficie vélica que la mayor (65 m<sup>2</sup>) y el génova (35 m<sup>2</sup>) juntos. El Código 0 también es una vela muy válida, con un rango de uso muy amplio e ideal para ceñidas con vientos muy flojos.

Durante la prueba realizada en La Rochelle tuvimos entre 10 y 17 nudos de viento real. Teniendo en cuenta que es un catamarán de

tan solo 12,10 metros de eslora por 6,92 de manga, mantener una velocidad estable por encima de los 7,5 nudos navegando con el viento por la aleta, a 120 grados, es más que razonable. Lo mismo

**10.** La cocina conecta directamente con la bañera cuando las puertas “desaparecen”.

**11.** La bañera ofrece múltiples formas de descanso, aprovecha la asimetría de los asientos para ganar espacio de estiba y propiciar una circulación fluida.

ocurre al ceñir a 55 grados y mantener seis nudos con 10 nudos de viento real. El barco reacciona con agilidad en las rachas y, a estas velocidades, es capaz de hidrogenar. Si es necesario, el sistema que gestiona el consumo y la producción eléctrica a bordo —de forma automática o manual— aprovecha el giro de las hélices para generar energía, y en estas condiciones hemos llegado a producir más de 1,5 kW por motor.

El sistema controla continuamente el flujo de energía entrante a las baterías y el consumo a bordo. De este modo, gestiona la energía generada por las placas



12

**12.** La camá de cabina principal está situada en diagonal para optimizar el espacio y mejorar las vistas al exterior.

# Fontaine Pajot 41

## LA OPINIÓN DE N&Y

### Diseño

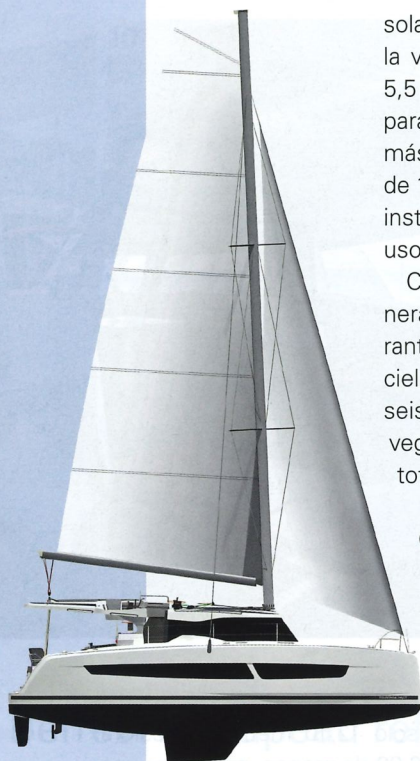
- + Formas de la obra viva.
- + Estética general.
- + Aprovechamiento del espacio.
- + Sistema OD Sea (híbrido-eléctrico).

### Habitabilidad

- + Comodidad en el puesto de gobierno.
- + Formas asimétricas de los asientos de bañera.
- + Isla en la cocina.
- Ausencia de mesa de navegación.
- Anchura de los pasillos interiores en casco de babor.

### Maniobra

- + Maniobra centralizada en el puesto de gobierno.
- + Buena disposición del puesto de gobierno.
- + Cabuyería bien organizada.



solares y, si es necesaria mayor producción y la velocidad del barco lo permite (a partir de 5,5 nudos puede hidrogenerar), activa los pods para que entren en acción. Si aún se requiere más energía, se pone en marcha el generador de 16 kW. También es evidente que se pueden instalar aerogeneradores y reducir aún más el uso del generador térmico.

Con los dos pods de 25 kW cada uno, el generador solo sería necesario para navegar durante muchas horas a motor, de noche o con cielo nublado, y a velocidades superiores a los seis nudos. A pleno sol, el nuevo 41 podría navegar sin coste energético a cuatro nudos, en total silencio, sin olor ni aceite.

El sistema, diseñado por Fontaine Pajot y OD SeaLab (empresa perteneciente al mismo grupo), ha hecho que navegar de forma sostenible en un catamarán sea un poco más posible. Aunque todavía queda mucho camino por recorrer, es importantísimo que se den pasos como este.

## CARACTERÍSTICAS

Eslora total:	12,10 m
Manga:	6,92 m
Calado:	1,34 m
Desplazamiento:	12,7 t
Sup vélica en ceñida:	110 m <sup>2</sup>
- Mayor:	65 m <sup>2</sup>
- Génova:	35 m <sup>2</sup>
- Spinnaker asimétrico:	110 m <sup>2</sup>
Capacidad de combustible:	350 l
Capacidad de agua:	300 l + 300 l
Motorización:	Yanmar 3JH40 20 Hp
Opcional:	OD Sea + Pack (2 x Pod 25kW - 2 Baterías LFP 21 kWh - generador de 16 kW)
Arquitectura naval:	Berret Racoupeau Yacht Design
Diseño interior:	Racoupeau Design
Certificación CE:	A-8 /B-12/C-15/ D-20
Precio:	a partir de 404.400 euros, sin impuestos.
Constructor:	Fontaine Pajot, catamarans-fontaine-pajot.com
Importador:	Red de distribuidores Fontaine Pajot.

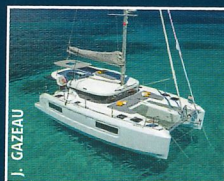
**13.** El aparejo es potente, con una mayor de tope cuadrado que permite liberar o aprovechar el tercio superior según las condiciones.



## MULTICOQUE

by **Voile**  
magazine**EXCESS 13**LE COMPROMIS  
IDEAL POUR  
LA CROISIERE ?**APPRENDRE**

Mieux régler votre cata de croisière et encaisser la brise en sécurité

**NOS ESSAIS**

Lagoon 38, FP 41, Dragonfly 36, Tricat 8.50, Excess 13, Léopard 46...

**NOUVEAUTES**

Cannes Yachting Festival: les tendances et les nouveautés à ne surtout pas rater

L 19649 - 33 - F - 8,50 € - RD



# Fontaine Pajot New 41

## Il a tout pour réussir

Cette nouveauté de 12 m du chantier rochelais est très fidèle à l'esprit de la marque, laquelle soigne le confort des équipiers à la manœuvre, tout en multipliant les zones de détente.

Texte Fabien Clauw Photos Jean-Marie Liot

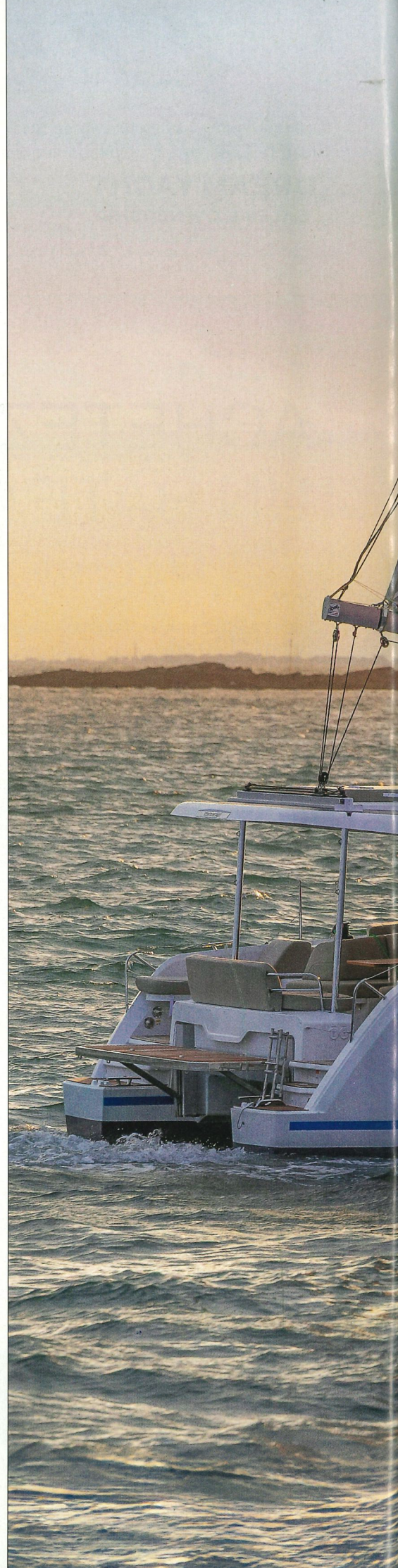
Tandis que nous cheminons sur le port des Minimes, nous devons avoir emprunté le bon ponton. Et pour cause, amarré le long d'un catway, le tout nouveau Fontaine Pajot, nom de code New 41, apparaît singulièrement volumineux pour sa taille ! Une exploitation des volumes poussée certes, mais au deuxième coup d'œil, rien qui n'entrave une ligne élégante servie par un dessin des hublots de coques et une casquette de rouf joliment profilés. Concessionnaires étrangers, photographes, personnel du chantier, nous ne sommes pas les seuls à arpenter le cockpit dont la fluidité n'a d'égal que le nombre d'assises et autres baignades de soleil. A commencer par cette banquette arrière dissymétrique de 2,50 m de long qui recèle des possibilités de rangements à l'avenant. Une méridienne jouxtant la jupe bâbord, une seconde nichée en contrebas du siège de barre, toutes deux orientées vers le sillage, complètent les possibilités de détente. Et puis, occupant tout l'espace à bâbord, le coin repas avec sa table en teck assujettie d'une assise en L de 2,40 m de long et son retour de 1,50 m. La banquette en vis-à-vis mesure 1,55 m de long, autant dire que huit convives ne s'y gêneront nullement. Notons au passage que cette dernière banquette peut abriter un second radeau de survie qu'une astucieuse trappe permet de larguer à la mer sans effort. Bien vu... Point d'orgue de cette zone entièrement dédiée à la convivialité, la présence d'une plancha située à tribord, une si-

gnature du chantier Dufour aujourd'hui propriété du groupe Fontaine Pajot. Cependant, au mouillage et donc exposée au vent, les projections de matières grasses risquent de souiller les marches en bois de la jupe en contrebas. Nous terminons notre tour du cockpit par la royale plateforme de baignades hydraulique (« tender lift ») digne d'une bien plus grande unité.

### Espaces de détente et plateforme hydraulique

Cette dernière s'immerge et reçoit une annexe et son hors-bord à concurrence de 150 kg. Tout l'enjeu de l'aménagement d'un cata comme celui-ci est d'assurer la continuité des espaces extérieurs et intérieurs. Naturellement, d'autres se sont essayés avec succès à « connecter » cockpit et carré, à l'image de Nautitech et sa série Open ou encore des Excess. Est-ce l'effet de l'ouverture intégrale de plus de 2,50 m ? De l'îlot central séparant la cuisine à bâbord de l'espace dédié à la navigation et à la gestion de l'énergie autour duquel on évolue sans aucun encombre ? D'une vision à 360° particulièrement réussie ? Toujours est-il que le sentiment d'espace, les perspectives, sont ici tout à fait épatants.

Mais un bateau est avant tout un compromis. C'est pourquoi, si le carré en U est une invitation à s'y prélasser ou y refaire le monde, ne comptez pas y dîner, pas même y petit-déjeuner. Dans la version standard, la table basse est en effet assez minimaliste. Une option cumulant table et cou-





Le gennaker est une voile  
essentielle pour bien  
faire marcher ce New 41.



On ne compte plus la surface des baignades de soleil !

chage double supplémentaire est cependant au catalogue. Nous relevons par ailleurs au plafond la belle lucarne vitrée de forme rectangulaire. La vue sur la grand-voile est parfaite et le puits de jour, et donc de chaleur, peut s'obstruer. La surface du hublot ouvrant situé à bâbord de la table du carré est considérable. Outre une ventilation soignée, l'ouverture est un véritable passe-plats, passe-coussins ou encore passe-crème solaire car en avant de la nacelle se trouve un bain de soleil de 3,80 m<sup>2</sup> !

## Les coques disposent de volumes remarquables

Mais c'est dans les coques que la restitution des volumes est la plus remarquable. La lumière entre à profusion par les hublots sans teint, les bois clairs sont un plaisir pour les yeux et les rangements nombreux. Les deux cabines arrière sont quasi identiques avec leur lit en diagonale offrant des dimensions de 2,05 m de long par 1,60 m aux épaules. L'unique différence tient dans la hauteur sous barrots, supérieure au-dessus du lit tribord en raison de l'absence de coffre de cockpit. Deux hublots (standards) assurent une ventilation on ne peut plus correcte et, là aussi les rangements abondent. La cabine bâbord relève de la coque propriétaire, on ne sera donc pas surpris d'y trouver un bureau ou encore une machine à laver soigneusement dissimulée dans un meuble. La salle de bains, très cossue avec ses vaques et sa grande douche à l'italienne vue mer via le hublot de coque et naturellement séparée du WC électrique, se taille la part du lion dans

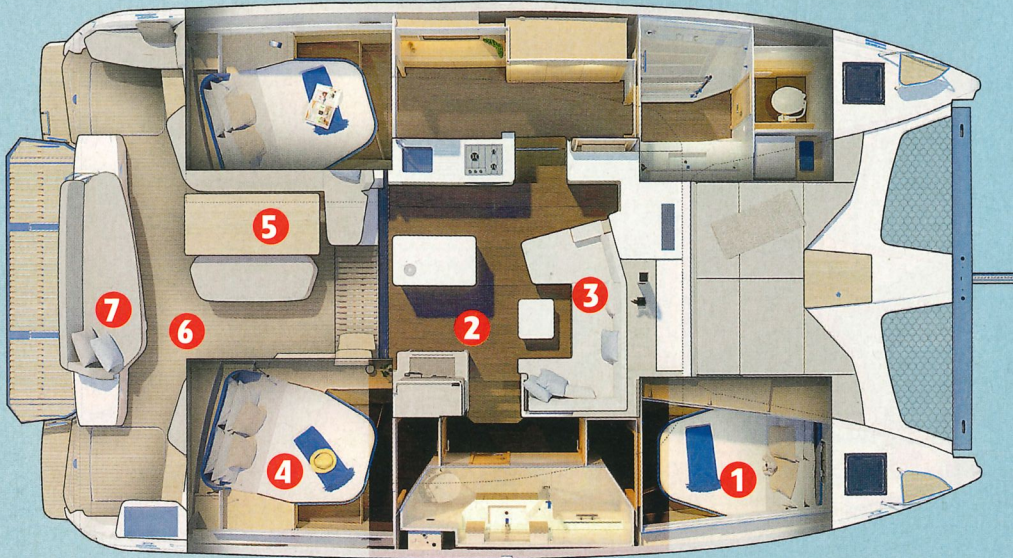


La plateforme hydraulique s'immerge pour recevoir une annexe (150 kg max).

cette moitié avant. Cependant, une soute est accessible par l'intérieur et par le pont et se prolonge par une rassurante « crash box ». Dans la cabine avant tribord nous découvrons un emplacement de lit pertinent car orienté vers l'arrière. Ainsi, la largeur aux épaules atteint 1,40 m, pour 2 m de long. Avec le New 41, fini donc les cabines avant réservées aux enfants ou que les couples en location prennent soin d'éviter ! Vous l'avez compris, le New 41 est une invitation à vivre sur l'eau. Mais quid de ses qualités véliques ? Propulsion électrique oblige, le départ du ponton et la sortie du chenal s'opèrent dans un silence absolu. Sur le

perthus d'Antioche souffle un vent de 13 nœuds et son orientation est nous gratifie d'une mer belle. Le poste de barre avec sa confortable assise accueillant deux ou trois personnes, la distribution du piano et, d'une façon générale l'ergonomie des manœuvres, sont frappées au coin du bon sens. En un rien de temps, le winch électrique envoie en tête la grand-voile à corne de 65 m<sup>2</sup>. Le bateau abat, cap sur le port du Douhet, situé sur l'île d'Oléron. Les moteurs sont coupés. Un bruit attire derechef notre attention. Nous le pistons jusque dans le carré, puis dans les coques. Au bourdonnement s'ajoute une vibration notoire : ce sont les hélices hydrogénéra-

# Le Fountaine Pajot New 41 en 7 points



- 1 Le couchage de la cabine avant mesure 2 x 1,40 m avec une largeur aux pieds de 1,10 m.
- 2 La hauteur sous barrots dans la nacelle est de 2,10 m.
- 3 Les assises en U du carré mesurent 3 m pour une profondeur de 50 cm.
- 4 Le lit de la cabine arrière mesure 2 x 1,60 m pour une largeur aux pieds de 1,10 m.
- 5 La banquette en L sur bâbord mesure 1,40 m avec un retour de 1,55 m pour une profondeur de 60 cm. La table peut accueillir jusqu'à dix convives.
- 6 Hauteur sous barrots dans le cockpit : 2,10 m.
- 7 L'assise arrière du cockpit légèrement dissymétrique mesure 2,50 m pour une profondeur allant de 44 à 70 cm.



L'aménagement de la nacelle est convivial avec une circulation sûre vers l'avant et le flybridge.

## Le New 41 en chiffres...

Longueur hors tout	12,10 m
Largeur	6,91 m
Tirant d'eau	1,35 m
Déplacement	12 700 kg
SV au près	100 m <sup>2</sup>
Grand-voile	65 m <sup>2</sup>
Génois	35 m <sup>2</sup>
Code 0	70 m <sup>2</sup>
Gennaker	90 m <sup>2</sup>
Matériau	sandwich verre/PVC
Construction	infusion
Motorisation	2 x 20 ch (ODsea 2 x 21 kW)
Gasoil	350 l
Eau douce	2 x 300 l
Architectes	Berret/Racoupeau
Constructeur	Fountaine Pajot
Catégorie CE	A/8 personnes

Prix de base **485 280 € TTC**

Prix bateau essayé **979 412 € TTC**

**Principales options :** pack élec. ODsea (171 786 €), climatisation (36 000 €), pack électronique Garmin (25 088 €), pack Confort (38 616 €), voiles Offshore (26 880 €), simili teck jupes-cockpit (23 070 €)...



Les lits arrière ont de grandes tables de chevet.



Une salle d'eau spacieuse avec douche séparée.



Une cabine propriétaire spacieuse.



Petit bureau et beaucoup de rangements à bâbord.



La cuisine et un îlot sont au centre de la vie du bord.





## Génois à recouvrement et petit bout-dehors pour le code 0.

trices, données pour produire 2,5 A à la vitesse de 7 nœuds. Un gain discutable eu égard aux nuisances sonores produites... De retour à l'air libre, nous observons l'envoi du gennaker. Ainsi toilé, la vitesse du New 41 atteint la vitesse de 7,5 nœuds à 110° du vent. Le plan de pont est une réussite, on chemine en sécurité le long des passavants, entre les hautes filières et les mains courantes fixées au rouf. Le circuit des drisses, des écoute, des ris ainsi que du chariot de GV est

judicieusement dissimulé dans un tunnel. Le fly-bridge est recouvert de panneaux solaires souples d'une puissance de 2 000 W (en option) auxquels peuvent s'ajouter 2 x 150 W. Bien pensée aussi, la hauteur de la bôme, parfaitement accessible au quidam. La partie arrière du fly est dédiée au farniente comme en témoignent les presque 4 m<sup>2</sup> de coussins.

### Des bains de soleil à l'avant

Sur la plage avant, la surface des trampolines a réduit de moitié comparativement à des modèles plus anciens pour laisser la place aux bains de soleil évoqués plus haut. Ainsi, le chemin de mouillage est masqué par le rostre et il faudra se pencher au-delà de la poutre avant, télécommande en main, pour visualiser la bonne remontée de l'ancre. Au moment de rouler le gennaker, le bout de la galette d'emmagasineur ne va guère au-delà du rouf, impliquant de fait deux équipiers à la manœuvre, l'un affecté au susdit emmagasineur, l'autre au choqué d'écoute. Cette dernière, justement, revient bâbord amure au piano via une poulie frappée à l'arrière de la coque. L'écoute constitue alors un obstacle peu aisé à enjamber pour qui veut gagner le poste de barre depuis le passavant tribord. La barre est douce,

l'électronique dans cette version « Gaming 3 », ultra complète. Le vent a molli, faute de temps nous remettons le cap sur La Rochelle avec en tête l'envie d'une découverte plus poussée que cette escapade matinale sur une mer plate.

Disons-le tout net, cette version proposée à 816 000 €, soit le double du tarif standard, fait de ce 41 pieds de série l'un des plus onéreux du marché. Soulignons cependant qu'il s'agit d'un modèle de démonstration équipé de toutes les options possibles afin de les tester, notamment le fameux pack OD Sea (coût : 143 145 €), lequel apporte une solution hybride à la propulsion. Les moteurs électriques sont ainsi couplés à un générateur thermique, le tout relié à un système optimisé de gestion d'énergie. L'autonomie à pleine puissance est renseignée pour deux heures, le double à puissance moyenne.

La fort bien dotée version Confort (winch de GV et guindeau électriques, pack vidéo, sellerie extérieure complète, etc.) mais aussi les voiles offshores, la climatisation intégrale, le groupe électrogène de 9 kWa, le dessalinisateur de 180 l/h, le pack électronique Garmin 3 ou encore, excusez du peu, les deux caméras arrière, mais aussi pléthore d'équipements domestiques (lave-linge, WC électriques... qui vous feront oublier que vous n'êtes pas à la maison) participent également à ce tarif salé... Cette palette



Les larges passavants sécurisent la circulation vers le pont avant.

d'options fait du New 41 un catamaran bien dans son époque, avec également une longue liste d'options plus anecdotiques mais souvent tentantes et très qualitatives à l'image de l'éclairage sous-marin multicolore et/ou dans le mât et la bôme, des plaques à induction, la plateforme arrière hydraulique, du linge de lit personnalisé... Un catamaran dans son époque enfin car usant des derniers outils marketing, certes employés depuis longtemps dans le secteur du luxe, mais innovants dans le nautisme. Il en va ainsi du configurateur Web 3D à disposition des futurs propriétaires – un concept immersif également proposé par Dufour. Ainsi, libre à vous de visualiser les divers aménagements intérieurs, de per-

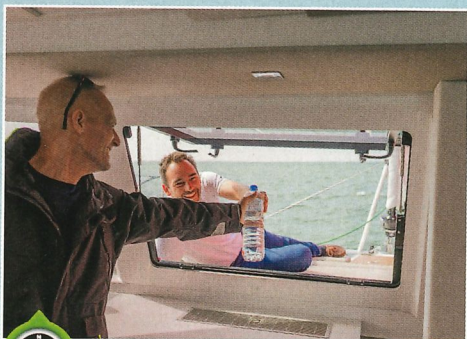
sonnaliser à foison les équipements, les couleurs. Nous avons fait le test : l'outil est redoutable d'efficacité et vous restitue quasi instantanément vos desiderata, une façon bien sentie de vous conduire dans l'enthousiasme au bas du bon de commande !

## Les nouveaux catas de grande série

De toute évidence, le New 41 s'ancre pleinement dans l'évolution architecturale des catamarans de grande série alliant grand confort, justesse des choix techniques et simplicité d'emploi. Une évolution qu'illustrent les fiches techniques des

quatre modèles de 40/41 pieds proposées par le chantier dans les 25 dernières années, à savoir le Lavezzi 40, le Lipari 41, l'Isla 40 et enfin le New 41. Entre le premier et le plus récent de ces modèles, le poids a doublé, passant de 6 200 à 12 700 kg tandis que la surface vélique gagnait... 10 %. Evidemment, les chantiers de grande série comme Fountaine Pajot ne font que répondre aux attentes de leur clientèle, et ils le font bien. Mais ce faisant, ils ouvrent de nouvelles niches dans lesquelles d'autres se faufilent : c'est le propre d'un marché qui se structure en s'élargissant. Grandir avec lui sans se perdre et en maîtrisant l'évolution de sa gamme, tel est l'enjeu pour Fountaine Pajot comme pour ses concurrents. ●

## A voir... et à revoir !



Les vitrages avant basculent pour ventiler et communiquer.



Le câble de la commande de guindeau pourrait être un peu plus long.



Le poste de barre surélevé cher à toutes les unités du chantier rochelais est une bénédiction. Toutes les manœuvres reviennent à tribord où l'on dispose de belles bailles à bouts.



Une méridienne placée sur la jupe bâbord dans l'axe du sillage : au top !



Sur le rouf, les mains courantes ne font pas défaut.



La pantoire du mouillage s'ajuste automatiquement avec ce mousqueton.