

Fountain 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

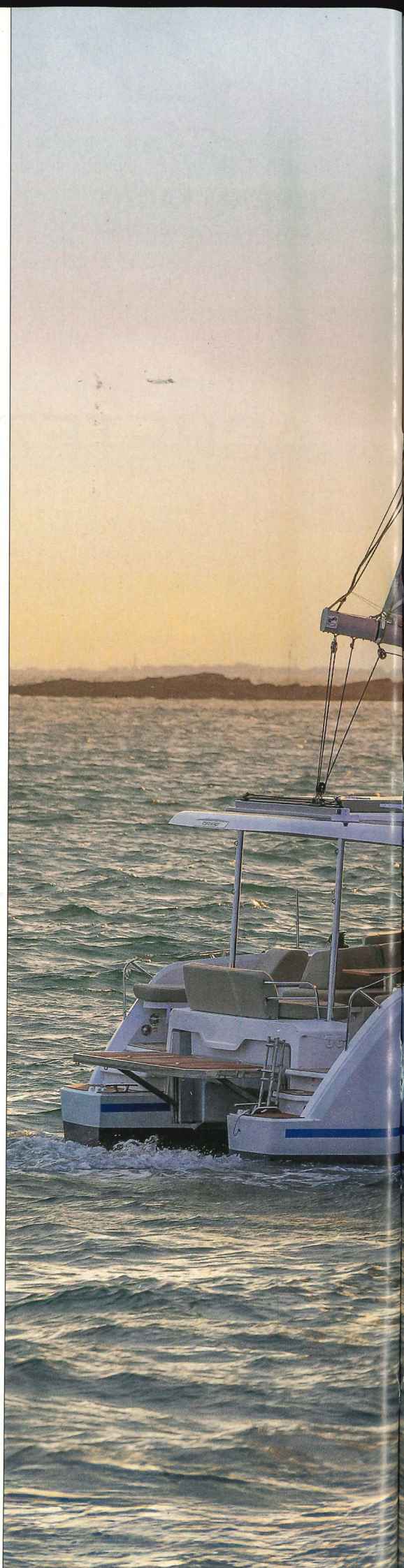
Tandis que nous cheminons sur le port des Minimes, nous doutons avoir emprunté le bon ponton. Et pour cause, amarré le long d'un catway, le tout nouveau Fountain Pajot, nom de code New 41, apparaît singulièrement volumineux pour sa taille ! Une exploitation des volumes poussée certes, mais au deuxième 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'égale 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 joutant 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 Fountain 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 bains 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 m² !

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 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



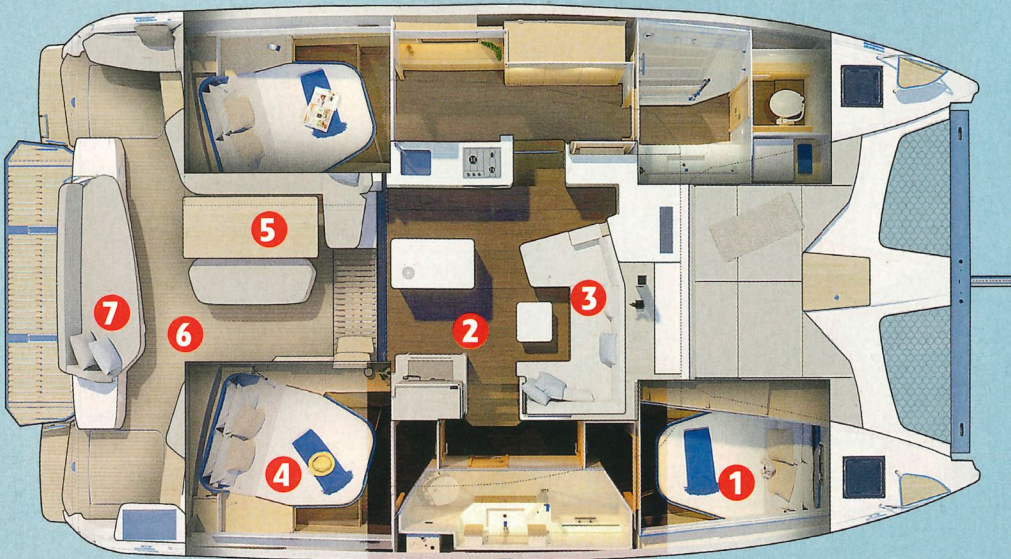
La plateforme hydraulique
s'immerge pour recevoir
une annexe (150 kg maxi).

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

pertuis 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 m². 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.



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.

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 ²
Grand-voile	65 m ²
Génois	35 m ²
Code 0	70 m ²
Gennaker	90 m ²
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 €)...



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 écoutes, 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 m² 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 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



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-

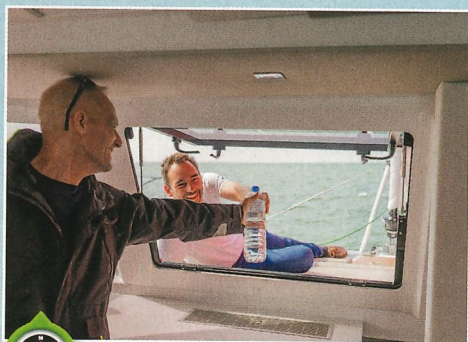
sonnaliser à foison les équipements, les couleurs. Nous avons fait le test : l'outil est redoutable d'efficacité et vous restitue quasi instantanément vos desiderata, une façon bien sentie de vous conduire dans l'enthousiasme au bas du bon de commande !

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.