



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 m²/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 m² 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 bords 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 Fountain 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 équipes 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'îlot 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. À bâbord, une cuisine complète est aménagée avec force rangements (on compte 2 m³ 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 claires. 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.

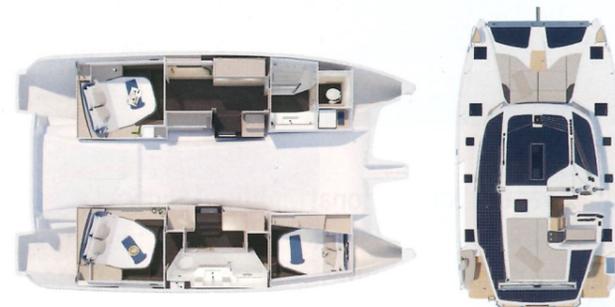
Changement d'ambiance à bâbord dans la coque réservée au Propriétaire, où on profite d'un vrai luxe grâce à un vrai bureau (100 par 40 cm), à une immense salle d'eau à l'avant et à de très nombreux placards et tiroirs en coursive. La cabine peut être isolée de la nacelle grâce à un panneau coulissant 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 m²
- Génois : 35 m²
- 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
- Eclairage 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

