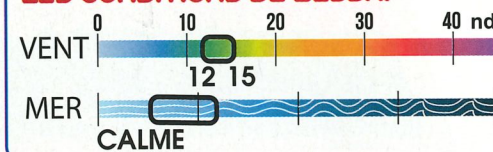


FONTAINE PAJOT 41

Il a tout pour réussir

LES CONDITIONS DE L'ESSAI

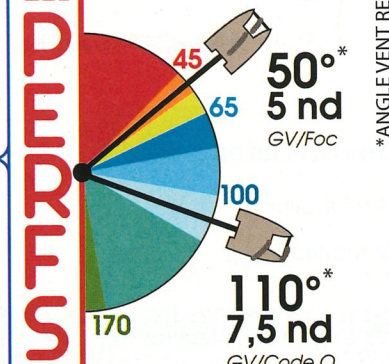


NOTRE AVIS

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.

LES PERFORMANCES



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 bains 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 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 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 m² ! 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 cosue 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 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.

« 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 frappés 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

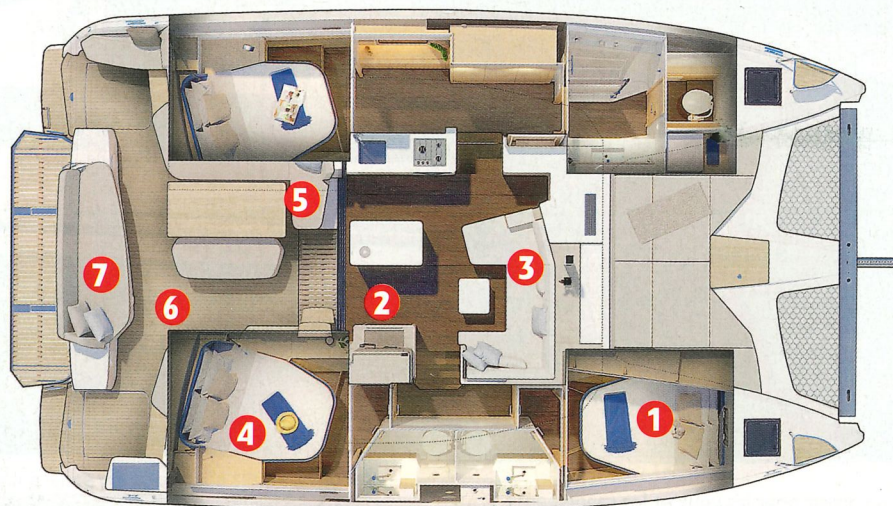
jusque dans le carré, puis dans les coques. Au bourdonnement s'ajoute une vibration notoire : ce sont les hélices hydrogénéatrices, données pour produire 2,5 A à la vitesse de 7 nœuds. Un gain discutable eu égard aux nuisances sonores produites... De retour à l'air libre, nous observons l'envoi du gennaker. 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 écouteurs, 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 m² 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 ²
GRAND-VOILE	65 m ²
GENOIS	35 m ²
CODE 0	70 m ²
GENNAKER	90 m ²
MATÉRIAU CONSTRUCTION	sandwich verre/PVC infusion
MOTORIZATION	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
CATÉGORIE CE	A/8 personnes
PRIX DE BASE	485 280 € TTC
PRIX BATEAU ESSAYE	979 412 € TTC

Principales options :
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 €)...



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.

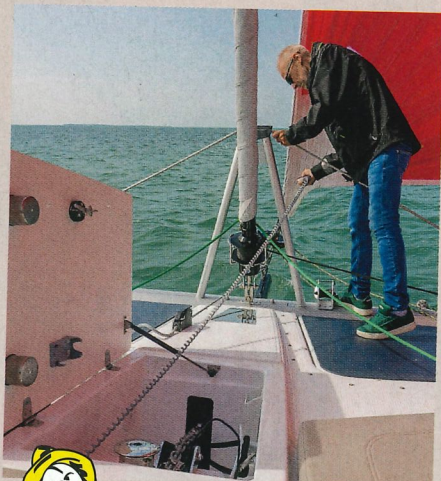
un catamaran bien dans son époque, avec également une longue liste d'options plus anecdotiques mais souvent tentantes et très qualitatives à l'image de l'éclairage sous-marin multicolore et/ou dans le mât et la bôme, des plaques à induction, la plateforme arrière hydraulique... Un catamaran dans son 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 !



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 fonctionne à merveille. Toutes les manœuvres reviennent à tribord où l'on dispose de belles bailles à bouts.



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



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



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