



BALI 4.5

UN CATAMARAN CONFORTABLE DE 45', FUTÉ ET BON MARCHEUR

Conditions de l'essai : Un convoyage musclé de plus de 120 milles en Méditerranée avec des vents allant jusqu'à plus de 35 nœuds...

Catana a profondément renouvelé ses modèles au cours des dernières années, et, de 42' à 70', les catamarans du chantier continuent de s'adresser à une clientèle exigeante séduite par des unités haut de gamme. A l'occasion de son 30e anniversaire, Catana Group élargit sa cible commerciale et lance une nouvelle marque de multicoques : Bali. Nous avons profité du convoyage en direction du salon de Barcelone pour tester le 4.5, un catamaran innovant qui vient enrichir une offre internationale toujours en expansion.

programme : propose un espace de vie à bord et des destinations aussi bien aux flottes de vacances qu'à une famille en vagabondage atlantique.

UN CATAMARAN VOLONTAIRE ET INNOVANT

Ce qui surprend lors de la visite du 4.5, c'est d'abord la qualité de la ventilation. Les grandes baies verticales coulissantes (frontale et arrière) s'escamotent totalement dans les cloisons via une cinématique en croisillon assistée d'un vérin inox très souple d'emploi. La circulation de l'air est nettement accélérée sous le roof et cette climatisation naturelle est efficace par vent faible dans les marinas surchauffées. Le design intérieur d'Hervé Couedel est dans le coup, les astuces du bureau d'études (table coulissante de carré bi-positions, par exemple) et la qualité de la menuiserie maison (chez Catana-Bali Group, tout est intégré, les artisans réalisent eux-mêmes le mobilier à partir de fournitures brutes) composent une atmosphère moderne, nette et fonctionnelle. L'idée est d'élargir les zones à vivre en les rendant interactives et complémentaires pour des équipages parfois nombreux. Le cockpit arrière offre l'agrément d'une table d'extérieur généreuse et d'une méridienne qui fera office de couchette de quart par beau temps. La liaison est directe avec le poste de barre. L'espace frontal ouvre un autre grand

cockpit pourvu de deux tables amovibles et de bains de soleil à la surface prodigieuse (les dalots d'évacuation de la série seront à la hauteur : 300 mm !). Le garde-corps tubulaire traduit le souci d'une sécurité renforcée, pour les enfants et les grands ! Une fois le taud de soleil gréé, cette terrasse nautique constitue évidemment un lieu de rendez-vous privilégié, au mouillage comme en navigation. Le 4.5 fonctionne alors comme un loft décloisonné où la convivialité des uns ne nuit pas à l'intimité des autres. Une fois l'annexe libérée, le pavois articulé se comporte comme une passerelle d'accès à l'eau ou au quai, qui ouvre totalement la perspective.

UN ESSAI CONCLUANT

Le 4.5 va vite au moteur (8 nœuds à 2100 tr/min, 9,5 nœuds en pointe). La vitesse de croisière élevée correspond à un niveau sonore confortable et à une fréquence peu agressive. L'équilibre des moteurs et des sailliries génère peu de vibrations. Le vent de surrêt (nous sommes en cours d'épisode cévenol aigu !) monte progressivement à partir de 14 h et atteint rapidement 20 nœuds. Le Bali démarre franchement dans le clapot nerveux,



LAVIS DE L'ARCHITECTE XAVIER FAYT

Un des points essentiels qui singularise les Bali et rend possible la réalisation des objectifs est l'adoption du pontage avant. Car au-delà des avantages évidents en termes de confort qu'il apporte (nouvelle ergonomie avec gigantesque cockpit avant, bain de soleil et chemin de mouillage intégré), ce pontage avant implique également une nouvelle disposition structurelle qui confère à la plate-forme une relative légèreté et surtout une très grande raideur. Et cette raideur de plate-forme sera pour la vie des bateaux, un atout essentiel pour leurs performances, leurs vivacités et leurs comportements, elle sera aussi une garantie de bonne tenue et de longévité pour l'ensemble des composants, du gréement aux aménagements. Tout cela ne va pas sans bousculer quelques préjugés. Certains penseront ; mais cela va taper ! Eh bien non ! Pas plus qu'un autre et même plutôt moins ! Sur un catamaran, quand une vague ou un croisement de vague tape sous la nacelle c'est en général, au niveau, voir un peu en arrière de la cloison de mât. Le fond de nacelle avant n'est que le prolongement naturel vers l'avant d'une surface qui existe déjà sur les autres catamarans "classiques" et ce prolongement se situe globalement bien plus haut que le fond de nacelle sous le mât, là où cela tape. Ce qui importe en réalité, pour ne pas taper, c'est la hauteur du fond de nacelle dans la zone sous le mât et en arrière de celui-ci, et ce critère faisant partie du cahier des charges est volontairement plus haut sur les Bali que ses concurrents directs.

jusqu'aux parages du cap Béar, où l'allure devient beaucoup plus dynamique. Le bord au large tribord amure en direction du cap Creus (le bien nommé, son nom signifie croix en catalan !) s'annonce rugueux dans un vent fraîchissant et une mer en formation serrée. Le bateau est vaillant au près sous toute la voilure dans 25 nœuds établis et rafales à 30 ; le 1er ris s'impose ! L'accastillage Rutgerson (chariots, rail, poulies) est bien dimensionné, et l'affaire est rondement menée via la bosse en continu avec retour au poste de manœuvre (l'anneau de chute est à revoir, il agresse le bout). Les réglages de lattes de grand-voile et de point d'amure de solent ne permettent pas d'étaquer parfaitement les profils, pourtant, le 4.5 fait preuve d'un bel équilibre dans ces conditions difficiles. La barre à drosses est agréable, directionnelle sans démultiplication exagérée. À 60° du vent réel pour bénéficier d'une bonne puissance, le cata se montre agile ; il accepte sans rechigner de caper plus, pourtant, le compromis idéal est là, dans ce type de mer. Le vent s'établit à plus de 30 nœuds, souvent 35+, mais nous voulons progresser avant la nuit, les conditions deviennent nerveuses, la hauteur de vague reste modérée, mais la mer est confuse, organisée en trains à la période furieusement courte et énergique. L'amplitude des mouvements de plate-forme reste cependant limitée (un ordinateur portable est posé sur la table du

carré) ; la position assise dans la banquette de barre est confortable et sécurisante. Firmant à l'avant, j'observe les étraves qui négocient les vagues avec finesse et efficacité. La qualité de franchissement dans cette mer désordonnée est remarquable, même si nous sommes généreux avec la surface de voile ! La vitesse reste élevée et régulière, entre 8 et 9 nœuds (vitesses contrôlées par la montre Garmin Quatix). L'agilité de la spatule face aux vagues est étonnante, nous n'embarquons jamais d'eau verte (il faudra pourtant prévoir un amarrage à l'arrière des matelas, les embruns sont réduits et il y a peu de spray au poste de barre. Au cours de cette après-midi tumultueuse, j'ai compté très peu de chocs sous la nacelle, et leur énergie semblait atténuée. Le point d'impact se trouve comme sur tous les cats en milieu de tunnel et pas du tout à l'avant ; le plan anti-dérive est suffisant. Le résultat est là, pas une seule fois

nous n'avons été stoppés ou significativement ralentis. L'inertie du mât comme la tenue intermédiaire (1 étage de barres de flèches avec losange et bas-haubans Dyform repris sur le roof) sont rassurants. Le profil est resté paisible bien que fortement sollicité, la raideur de plateforme contribue sans doute à ce résultat. L'escalade d'Estartit fournit l'occasion d'apprécier les ressources d'un équipement de cuisine d'avant-garde (micro-ondes, four, réfrigérateur américain, compacteur de déchets, lave-vaisselle) et la convivialité du cockpit. Le lendemain matin, nous appareillons au moteur (sacrée Méditerranée !) avant d'aller à la rencontre d'un petit front sous lequel souffle 10 à 12 nœuds de SW. Sous Code 0, le Bali fait preuve de bonnes dispositions malgré une charge importante, et atteint 7,9 nœuds à 70° du réel dans 11 nœuds de vent avant d'accélérer à 9 nœuds dans une petite pression de 15 nœuds ; il vire aisément sous solent.

L'AVIS DE L'ESSAYEUR :

Ce convoyage en forme de cavalcade a été instructif, il a démontré que, dans les conditions du près par force 6 à 7, les réserves potentielles liées à l'acceptabilité du concept de plate-forme avant n'étaient pas fondées. Les contraintes du parcours n'ont pas permis de naviguer vent arrière, mais l'agilité du 4.5 dans l'épreuve du près devrait se transposer dans l'exercice du portant toujours plus favorable aux catamarans de croisière. Les qualités dynamiques sont bonnes, les équipages hédonistes apprécieront aussi au mouillage l'ergonomie fûtée.

LES CONCURRENTS

Modèle	Leopard 44	Helia 44	Lagoon 450	Catana 42	Seawind 12,50
Chantier	Leopard Catamarans	Fontaine Pajot	Lagoon	Catana	Seawind
Poids en t	12,6	10,8	9,2	8,9	8
SV au près en m2	177	115	98	112	85
Prix de base HT	345 000 €	378 000 €	374 700 €	378 890 €	485 775 US\$



- 1/ Le cockpit avant doté de 2 tables amovibles et d'un immense bain de soleil inaugure un nouvel espace de convivialité
- 2/ Annexe à l'eau, pavois arrière et baies coulissantes ouverts, le Bali 4.5 favorise la transparence des volumes et l'accès à l'eau
- 3/ Le poste de pilotage en semi-fly de la version essayée est agréable, la barre à roue composite procure de bonnes sensations grâce à une transmission par câbles efficace.
- 4/ Le roof bénéficie d'une vraie vision panoramique et d'une ventilation exceptionnelle. Le carré surélevé est accueillant et confortable, il bénéficie d'une table coulissante bi-positions (repas ou navigation)
- 5/ Le design et le choix des matériaux sont dans l'air du temps. Bureau, banquette, alvéoles de rangement, penderies, éclairage et ventilation soignés composent une atmosphère confortablement tendance
- 6/ La superbe saie d'eau de la cabine propriétaire !

ET EN OCCASION ?

Pas facile de connaître les chiffres de prod', on est très discret, chez Catana - on peut estimer à une vingtaine les commandes depuis la présentation du Bali 4.5 à Cannes, en septembre dernier. Mais à ce jour, toujours pas de bateaux proposés sur le marché de l'occasion. Si vous êtes fan de cette nacelle aérée et du cockpit avant, le plus simple est sans doute de louer un 4.5 en attendant que les choses bougent... Ou alors craquez pour un neuf !

Le mât Sparcraft aluminium est pourvu d'un étage de barres de flèches et de bas haubans repris sur le roof. Le solent autovireur est efficace dans le temps léger et tolérant dans la brise.

Le design des flotteurs est élégant et fonctionnel, nervure, redan et oméga porte-hublots (installés en creux, ils peuvent rester ouverts dans les grains) raidissent aussi les panneaux de bordés.

Ici, la timonerie de la version semi-fly, le Bali 4.5 existe aussi en version hybride.

Un immense bain de soleil prolonge le cockpit avant et recouvre l'emplacement des trampolines. Les garde-corps inox tubulaires sécurisent efficacement cette zone.

Le davier de chaîne intégré dans la structure est positionné sur l'avant, il permet de retarder l'utilisation de la patte d'oie.

Les étraves au design contemporain sont efficaces dans la mer formée. La spatule rigide bien dégagée de l'eau est agile dans la mer formée.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Catana Catana et Rouvillon (France)
 Concepteur : Olivier Poncin
 Architecte : Xavier Fay
 Designer d'intérieur : Hervé Couedel
 Longueur : 13,60 m
 Flottaison : 13 m
 Largeur : 7,42 m
 Déplacement légal : 11,6 t
 Déplacement en charge maxi : 16,5 t
 Matériau : Sandwich mousse verte polyvinylester
 Motorisation : 2 x 30 CV Nanni diesel avec le pack power
 Surface GV : 72 m² (74 avec l'option à corne)
 Solent : 39 m²
 Code 0 : 78 m²
 Spi asymétrique : 152 m²
 Tirant d'air : 20,80 m²
 Mât : Aluminium Sparcraft 1 étage de losange
 Tirant d'eau : 1,22 m
 Plan anti dérive : Alderson
 Eau : 800 l
 Cassis : 800 l
 Eau noire : 2 x 60 l
 Prix de base HT : 389 500 euros



Les caractéristiques hydrodynamiques des flotteurs sont pertinentes, entrées d'eau assez fines, arrières porteurs bien équilibrés, sections semi-circulaires tolérantes à la charge : un bon compromis.

Le pare-brise intégral autorise une vision panoramique, les baies coulissantes (frontale et postérieure) favorisent une véritable climatisation naturelle.

La poutre avant en tant que structure identifiée est supprimée, remplacée par un pontage raidisseur fortement caissonné.

La suppression de la poutre tubulaire avant, de ses fixations et de la martingale va dans le sens d'une simplification bienvenue. Les fixations d'acier et de Code 0 s'effectuent sur un bout dehors à l'échantillonnage généreux.

- ◆ Construction sérieuse et solide
- ◆ Performances intéressantes
- ◆ Climatisation naturelle efficace
- ◆ Espaces de vie innovants
- ◆ Bloqueurs inefficaces
- ◆ Absence de transparent sur le toit du poste de barre, console instruments du semi-fly massive
- ◆ Jeu de voiles proto perfectible
- ◆ Blocage de porte du réfrigérateur indispensable

CAT&GO

Catamaran expert



Concessionnaire Atlantique
Fountain
 CATAMARAN



PLACES DE PORT DISPONIBLES. CONTACTEZ-NOUS !



« Au-delà de mon métier, c'est une passion qui dure depuis 30 ans. Plus qu'un concessionnaire, je veux apporter à mes clients un service complet. Les conseiller, les accompagner et les aider à préparer leurs voyages ».

« Beyond my job, it's a 30 years-long passion. More than a concessionaire, I want to provide a full service to my customers. To advise them, to assist them and to help them to prepare their journeys ».

Philippe Meunier

CAT&GO