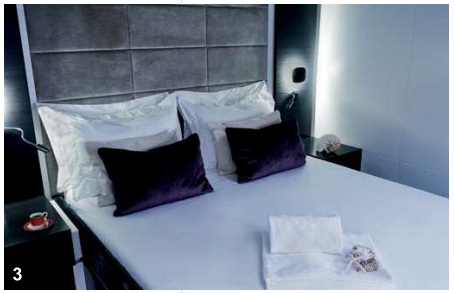
Texte : : Norbert Conchin - Photos de l'auteur et DR

Sunreef 74 – 19th Hole
Le luxe en grande croisière ou en charter











Sunreef Yachts porte de mieux en mieux son patronyme. La preuve avec les nouveaux 74' sur lesquels on sent de plus en plus présente l'influence du Motor Yacht. Mais ce n'est pas tout : le cahier des charges de deux des derniers modèles témoigne aussi de l'expérience acquise par le chantier dans le domaine du charter de luxe.

1 : Pour adapter cette unité aux contraintes du charter de luxe, le chantier a choisi un plan de voilure très simple à utiliser pour un équipage réduit, occupé à d'autres tâches à bord.
2 : L'espace open salon-cuisine est incroyablement volumineux, et surtout adapté à une vision moderne du charter de luxe. La qualité perçue des matériaux met en évidence ici un pur style italien !
3 : Les cabines sont de véritables édens où il fait bon se reposer... Volume et lumière sont ici les maîtres mots.
4 : Les détails sont particulièrement soignés, comme ici la mosaïque des douches, et toujours avec cette élégance intemporelle du style italien...
5 : Le cockpit arrière de 45 m² témoigne de l'aisance que procurent ces grands catamarans, qui rivalisent sans problème avec les plus prestigieux des motor yachts.

Au début des années 2000, le 74' avait marqué les esprits et le début de l'aventure Sunreef. Aujourd'hui, le chantier revient à ses amours de jeunesse en proposant à nouveau un catamaran de 74 pieds. En deux ans seulement, 5 de ces superbes catamarans sont sortis du chantier de Gdansk. Un succès obtenu grâce à la double expérience acquise par le constructeur depuis plus de 15 ans. Pourquoi double ? Parce que Sunreef ne s'est pas contenté de construire des catamarans custom très luxueux, il les a aussi loués via son agence de charter haut de gamme. C'est même par la location (power et voile) que l'aventure Sunreef a commencé, avant de développer ses propres modèles pour répondre aux demandes des clients à la recherche d'unités haut de gamme catamaran. Une expérience qui permet aujourd'hui de bien cerner les désidératas de la clientèle, qu'elle soit armateur voulant faire le tour du monde, ou locataire pour une semaine aux Caraïbes ou en Méditerranée, avec ce que cela sous-entend comme différence de cahier des charges. Sur les cinq nouveaux Sunreef 74, deux sont des sisterships dédiés à un usage quasi exclusif charter – "Bleu Deer" et "19th Hole" –, commandés par une famille italienne expérimentée en navigation et possédant déjà le Sunreef 70 "Anini", dont ils ont tiré de nombreux enseignements.
Nous avons pu tirer quelques bords sur le "19th Hole" pour une prise de contact intéressante...

Une technologie simple, mais aboutie

Les coques et les superstructures sont réalisées en composite fibre de verre sandwich mousse, mais avec de nombreux renforts en carbone. Initiées avec le 80 Carbone Line sorti il y a trois ans, les équipes ont intégré cette technique sur pratiquement tous les nouveaux modèles. Sur le 74, le carbone est utilisé pour les renforts de pied de mât, le bloc soutenant l'épontille et répartissant les efforts vers les cloisons, les cloisons structurelles et les bras de liaison avant et arrière. Cela permet de maîtriser le devis de poids sur des unités toujours suréquipées. L'objectif étant de confier ces unités à des équipages pros, le chantier, avec Adrien Jousset son architecte maison, a conçu un plan de pont et un gréement simples et sécurisants à utiliser en équipage réduit. Par exemple, le chantier a voulu un étai de trinquette amovible évitant d'avoir à rouler le foc pour virer dans la majorité des cas. Les barres de flèche sont très angulées afin d'optimiser la tension de l'étai sans alourdir la compression du mât (fabrication chantier en carbone) qui est déjà à 40 tonnes, ni avoir recours à des outriggers ou autres bastaques. Un gennaker monté sur un enrouleur Reckmann intégré dans la poutre structurelle du bout dehors, un génois 105 % et la grand-voile (qui sur le premier 74' est montée sur bôme enrouleur) sont aisément manipulables à l'aide d'enrouleurs et de winchs électriques, et l'ensemble des manœuvres restent sans effort et à la portée d'un équipage de deux personnes. Pas mal, pour une unité de cette taille !

Des prestations hôtelières contemporaines

Les deux bateaux ont le même plan d'aménagement intérieur, mais avec des ambiances différentes. Passé le cockpit de 45 m² agrémenté d'une table bar pour l'apéritif ou un rapide café et d'une table pour 10 convives, on pénètre dans un espace loft comprenant un salon et une cuisine ouverte, un peu à la manière de certains nouveaux restaurants étoilés où l'on peut admirer le travail du chef tout en dégustant ses préparations. La décoration est mise en exergue avec des cuirs, tissus et revêtements améthyste, cobalt et bleu. On mesure la capacité des équipes du chantier à composer avec les goûts du client et à faire disparaître des éléments techniques tels que l'épontille dans une ambiance architecturale design. Pour préserver l'intimité des passagers, les cabines pour quatre membres d'équipage sont accessibles depuis le cockpit et la plage avant. Ils disposent, en complément de la cuisine, d'un véritable cellier-buanderie, comprenant chambre froide et congélateur, et même des ustensiles aussi incroyables qu'une machine à couper le jambon de Parme. Les quatre cabines invités, 2 VIP et 2 twin avec couchettes supplémentaires enfants, dont les velours et tissus sont déclinés dans la même ambiance que le salon, bénéficient d'une vue panoramique, car les hublots de coque verticaux ont été allongés jusqu'au niveau du lit. Leur équipement multimédia avec écran géant pop-up et la qualité des mosaïques des salles d'eau sont dignes des prestations hôtelières des beaux établissements de la Côte d'Azur. Mais il fait aussi référence aux plus belles unités du moteur yachting de luxe, tout comme les immenses bains de soleil du flybridge et l'armada de cooler et autre freezer disponibles un peu partout. Pour parfaire le séjour des invités, la soute avant est assez grande pour recevoir les jouets nautiques et une grande annexe Williams, qui est bien sûr de rigueur.

Maniement aisé

Dès les premiers milles et à la vitesse de croisière de 9 nœuds, on remarque que le bruit des deux Yanmar de 240 CV est à peine perceptible. L'insonorisation des cales moteur, bien isolées derrière la cabine équipage et un cellier, est excellente. La consommation de 2 fois 15 l/h permet d'envisager de très longues traversées tenant compte des 6 000 litres des réservoirs. A la voile, les manœuvres s'effectuent depuis la timonerie sur le flybridge où tout est regroupé et d'où la vision sur le plan d'eau est exceptionnelle. Une forte houle d'est, à la sortie des îles de Lérins, vient contrarier un léger vent d'ouest de 8 nœuds. Pas l'idéal pour tester un engin de ce poids. Pourtant, à 60° du vent, nous atteignons les 5 nœuds, ce qui est fort raisonnable compte tenu des conditions. Par mer plate et avec le gennaker, l'architecte nous précise qu'il est possible de gagner 2 nœuds et de se rapprocher de la vitesse du vent. Le 74' n'est de toute manière pas un bateau qui doit vous faire taquiner les 20 nœuds. A son bord, les moyennes régulières de 9 à 11 nœuds dès que la brise atteint une quinzaine de nœuds sont la norme.

Conclusion

Dès que l'on monte à bord, on est frappé par la qualité et la mise en œuvre des matériaux. En navigation, le Sunreef 74' offre des performances honorables et un confort très haut de gamme. Le tout en étant relativement simple à faire fonctionner. Un catamaran qui est en concurrence totale avec les yachts, qu'ils soient à voile ou à moteur.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Chantier	Sunreef Yachts
Architecte	Sunreef Yachts
Design intérieur	Sunreef Yachts
Longueur ht	22,50 m
Largeur max	10,50 m
Tirant d'eau	2,20 m
Déplacement lège	55 t
Grand-voile	160/180 m²
Génois	130 m²
Motorisation	2 x 240 CV
Carburant	2 x 3 000 l
Cabines	4 + 2 (10 personnes plus 3 équipiers)
Eau douce	1 000 l