

YACHTS

F R A N C E



COLUMBUS SPORT 40S HYBRID

MODERNE,
DISCRET ET
"ECOLO"

DOSSIER

LA PRÉSTIGE 750 FACE
À SES 16 CONCURRENTS
PARI GAGNÉ !

PROJETS 2014

DES YACHTS À
COUPER LE SOUFFLE

ESSAIS : MAGELLANO 53', PERSHING 62', ABSOLUTE 64' FLY ET CDM DARWIN 96'

N° 154 - JANVIER-FÉVRIER 2014 - JANUARY-FEBRUARY 2014 - 9 Euros

ANDORRE 9 € • BELGIQUE, LUXEMBOURG, DOM 9,5 € • CANADA 15,99 CAN\$
GRÈCE, PORTUGAL 9,3 € • MAROC 100 MAD • SUISSE 15 CHF • TOM 1400 XPF

Une publication
LuxMedia
Group

M 08460 - 154 - F: 9,00 € - RD



| Essai



NAVIGUER DANS LE CONFORT EN TOUTE DISCRÉTION

COLUMBUS SPORT

40S HYBRID



Attendu avec une impatience non feinte de la part des amoureux de design moderne et de technique propre, le Sport 40S Hybrid a fait sa première apparition au salon de Monaco 2013. Amarré, déjà il impressionne, une fois au large on admire son profil contemporain dû à Sergio Cutolo. Moderne, il veut aussi l'être au travers de ses aménagements spacieux. Propulsé par une motorisation hybride, il peut devenir très discret en mode électrique, mais son autonomie transatlantique est assurée par les diesels traditionnels.

Texte: Alain Brousse Photos: Thierry Ameler

YACHTS
17173



Les dirigeants du chantier ne cachaient pas leur fierté lors

La meilleure façon pour les passagers de profiter du confort intérieur et de la vue extérieure depuis le salon : une large ouverture de chaque bord avec la possibilité de rabaisser une partie du flanc pour obtenir un balcon.

YACHTS

74 | 75

de la présentation de leur dernier-né, le Sport Hybrid 40S au dernier salon de Monaco. C'est le premier yacht de cette longueur à recevoir la classification Green Plus (Y) ce qui signifie qu'il a été construit en fonction de normes respectant l'environnement, une philosophie adoptée par le constructeur napolitain, Palumbo. Cette approche écologique concerne bien des phases de fabrication et d'installation de l'équipement. Ainsi la peinture du yacht tout comme les bois sélectionnés pour la décoration intérieure sont certifiés "éco". Pour mettre une touche finale à cet objectif d'unité "propre", le Sport Hybrid 40S est doté de moteurs hybrides. Dans sa cale presque immaculée où tout est rangé avec un soin méticuleux, nous apercevons deux diesel traditionnels MTU 12V2000M94 de 1 920 ch chacun accouplés à des lignes d'arbre mais aussi à des moteurs électriques Siemens, soit 2 x 60 kW. Ces derniers sont alimentés en énergie par des générateurs (2 x 80 kW Kohler, le troisième de même puissance étant réservé au service du bord). Il est bien évident que le mode électrique revêt un premier avantage et non des moindres, le silence de fonctionnement. Par exemple : le sonomètre enregistre 45



dbA dans le salon et à peine 40 dans la master. Il faut tendre l'oreille pour percevoir le ronronnement des deux générateurs chargés de fournir l'énergie nécessaire. En revanche il faut oublier la performance et aimer les petites allures, entre 6 et 8 nœuds sans limite de temps ou presque puisque les engins électriques sont alimentés par les générateurs, des thermiques qui disposent d'une grosse capacité de réservoir, 44 600 l. Plutôt qu'un train de sénateur, optons pour une vitesse de croisière plus entraînante, soit 15 nœuds et pour cela reposons-nous sur la motorisation traditionnelle, soit 2 x 1 920 ch MTU pour une consommation de 270 l/h au total. L'autonomie se monte à 2 400 milles, de quoi programmer une transatlantique depuis la Méditerranée avec une escale aux Açores. Certes le niveau sonore n'est plus le même mais il oscille entre 54 et 60 dbA, pas de quoi se protéger les tympans. Installés dans la timonerie qui jouit du même niveau de finition que les autres volumes du yacht, nous apprécions l'ergonomie du tableau de bord qui se contente de trois écrans et des commandes. Point de superflu. L'esthétique est sauvée avec une barre à roue très design et un siège de type "leaning



COLUMBUS SPORT 435 HYBRID



post" qui ne l'est pas moins. Un bureau de petite taille et un salon avec une banquette 3 personnes et une table basse agrémentent la timonerie qui ne bénéficie pas d'une visibilité exemplaire : trop de montants imposants consolident le pare-brise. De chaque bord, une porte s'ouvre sur le passavant qui rejoint un pont portugais et là, surprise, le rouf en espalier a été aménagé pour offrir un espace de relaxation. Soit dans l'ordre un jacuzzi et en contrebas un salon comprenant une banquette en U et une table, le tout convertible en solarium. Au niveau de l'étrave, le pont avant

Dans la master, comme d'ailleurs dans à peu près tous les volumes, on retrouve une décoration homogène avec des contrastes doux entre le beige et le gris taupe. Si dans le salon le plancher est en eucalyptus, celui des cabines est recouvert d'une moquette moelleuse.

présente une zone technique qui accueille le canot de sauvetage et une grue. Open hard-top, le Columbus 40S Hybrid n'en possède pas moins trois ponts dont le supérieur qui offre une immense terrasse sur l'arrière. Celle-ci, garnie de teck, accueille un salon face à un bar et beaucoup de place pour installer des transats. On peut aussi la protéger du soleil avec un système de toile et de piquets. La salle à manger extérieure, prévue pour une dizaine de convives, se trouve sur le pont principal, dans le cockpit. La casquette du pont supérieur la recouvre presque totalement. Enfin,



COLUMBUS SPORT 40S HYBRID

toujours à l'extérieur, cap sur la poupe qui n'est pas en reste en matière de confort puisqu'elle a été aménagée en beach club grâce au tableau arrière qui s'abaisse et augmente alors la surface "plaisir" avec en sus un bar, une douche et des toilettes de jour. Contiguë à la cloison du beach club, le garage, qui s'ouvre latéralement sur bâbord, contient le tender, un semi-rigide Novurania de 5 mètres de long. Il possède un atelier également sur tribord. Vient ensuite en toute logique la salle des machines qui regorge d'équipements, à commencer par les deux MTU de 1920 ch mariés

à des Siemens de 60 kW, les 3 générateurs Khoeler de 80 kW, les armoires électriques de contrôle, 2 dessalinisateurs Idromar pour ne citer que les organes principaux. L'installation a incontestablement été réalisée par des professionnels. Le gros volume de la coque a permis d'installer au centre deux cabines VIP et deux guest, dotées chacune d'une salle de bains. L'avant est le domaine réservé de l'équipage (7 personnes) qui dispose d'un mess avec cuisine et de quatre cabines dont celle du capitaine. Dans l'étrave, un espace comprend des réfrigérateurs et des

congélateurs. Grimons d'un niveau pour la visite très attendue du pont principal. La conception des aménagements révèle une maîtrise certaine dont on retiendra surtout l'ergonomie mais aussi l'ouverture vers l'extérieur grâce aux baies vitrées latérales qui apportent un plus indéniable au niveau du salon, la vue mer et, mieux encore, à ce niveau une partie du flanc s'abaisse électriquement pour former un balcon. Cela n'a rien de révolutionnaire mais c'est tellement agréable. Dix convives prendront place autour de la table de la salle à manger. La coursive bâbord





accède directement à la cuisine principale équipée de marques réputées comme Gaggenau et Miele. Enfin, la partie avant du "main deck" a été conçue pour l'armateur et sa femme et uniquement pour eux, avec tout d'abord une suite aux dimensions raisonnables décorée avec des matériaux très clairs et éclairés par des gros hublots rectangulaires latéraux, mais point de vue panoramique sur 200 degrés par exemple, comme c'est le cas sur d'autres unités. Les propriétaires ont à leur disposition une salle de bain généreuse en volume et de très belle facture, l'espace pour madame comprenant une baignoire. Il est séparé de celui réservé à monsieur par une douche indépendante aux des parois de verre et deux pommeaux dits de pluie encastrés dans le plafond. Le vaste dressing est quant à lui commun. L'antichambre de cette suite fait office de bureau et de coin lecture avec un petit sofa en L. Le hard-top du Columbus 40S Hybrid protège une zone de détente, un salon où règne une symétrie qui pour certains symbolise tout à fait l'ambiance zen, à fortiori avec une décoration minimaliste qui peut très bien s'enrichir de quelques objets. Ce salon avec

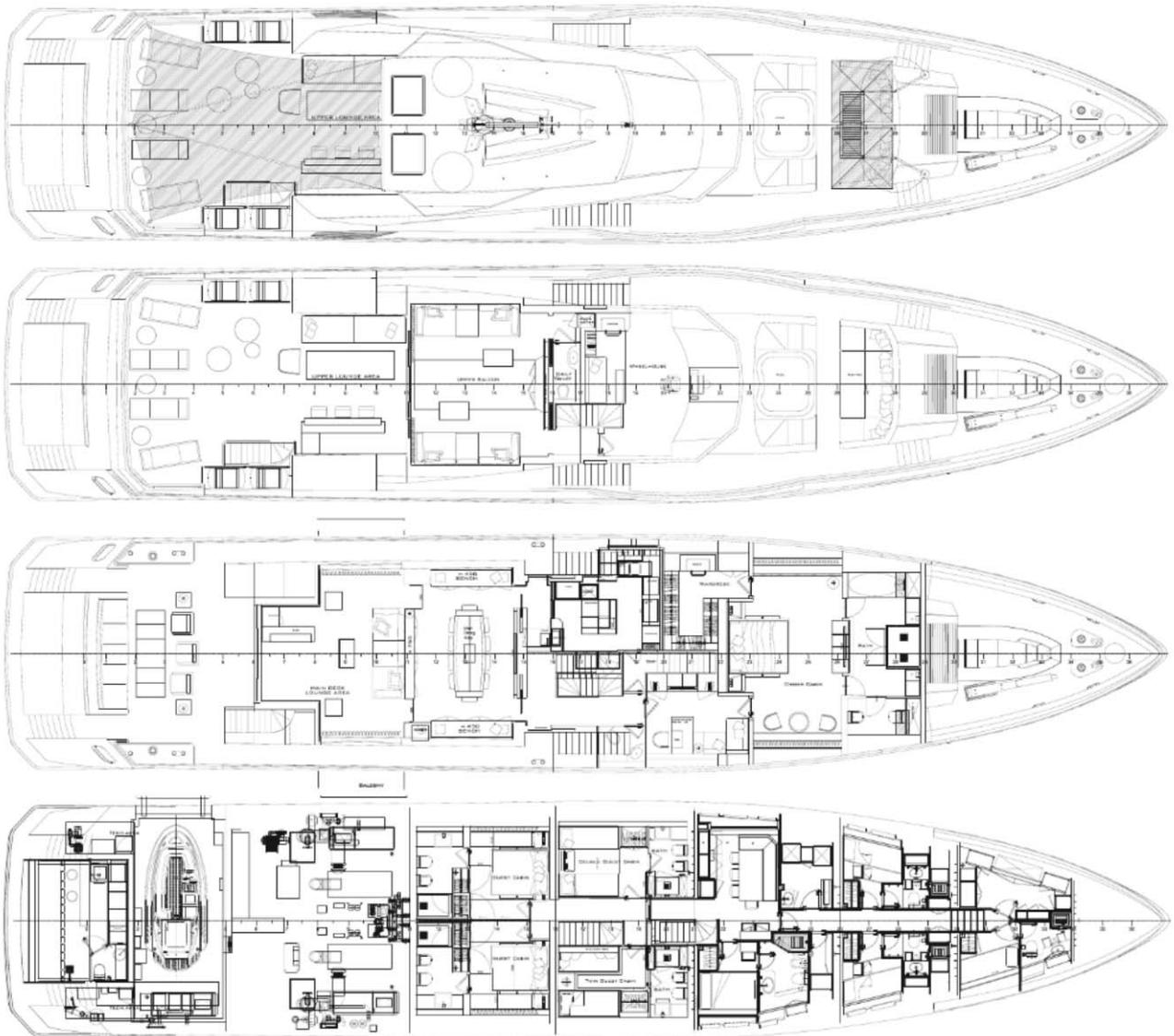
son écran géant fera le bonheur des cinéphiles et en plus il s'ouvre complètement sur la grande terrasse et son bar. Adossé à la timonerie, il n'en demeure pas moins à l'écart de toute promiscuité.

Si le marché italien du yachting s'est accordé une pause, les designers et chantiers transalpins continuent de créer et de construire, misant sur l'export pour leur survie. Avec un modèle comme le Columbus 40S Hybrid, Palumbo fait mieux, il gagne en notoriété.

Le tableau arrière se baisse pour former un beach club tandis que l'annexe est mise à l'eau par le bâbord. Autre lieu de détente très prisé : le pont avant doté d'un jacuzzi et d'un salon convertible en solarium.







Longueur hors-tout : 40 m
Largeur : 8,20 m · **Tirant d'eau :** 1,75 m
Carburant : 44 600 l · **Eau :** 5 700 l
Déplacement à pleine charge : 203 t
Gross Tonnage : 395 GT
Motorisation maxi : 2 x MTU 12V2000M94
Puissance nominale : 1 920 ch (1 432 kW)
Nombre de cylindres : 12 en V
Cylindrée : 22,3 l · **Poids :** 3 270 kg
Moteurs électrique : 2 x 60 kW Siemens
Régime maxi : 2 450 tr/mn
Vitesse maxi : 23 nds
Vitesse croisière : 15 nds
Consommation croisière : 250 litres
Autonomie : 2 500 miles
Vitesse en mode électrique : 6-8 nds
Prix : 16 500 000 euros HT
Architecte naval : Sergio Cutolo Hydro Tec
Design extérieur : Sergio Cutolo Hydro Tec et Palumbo
Design intérieur : Hotlab Yacht and Design et Palumbo
Constructeur : Columbus Yachts Palumbo (Naples - Italie)

COLUMBUS SPORT 40S HYBRID



Palumbo : une évolution impressionnante

Depuis sa date de création en 1967, le chantier, qui a débuté dans la réparation, est devenu aujourd'hui un véritable groupe rassemblant trois sites : Naples, Messine et Malte. Ce dernier intervient dans plusieurs secteurs d'activité : réparation, reconversion, construction et peinture pour des unités principalement dédiées au commerce (ferries, porte-conteneurs, pétroliers, etc.) de 20 à 400 mètres. En 2008, le groupe décide un transfert de ses nombreuses compétences technologiques vers le domaine du yachting de plaisance et crée la marque Columbus avec des projets s'échelonnant entre 25 et 100 mètres. Outre le Sport 40S Hybrid, désormais livré, un modèle identique est en construction ainsi que deux autres, de 55 et 60 mètres.

VERS DE NOUVEAUX HORIZONS CANTIERE DELLE MARCHE DARWIN 96' EXPLORER

Le lancement du Darwin 96' Explorer constitue, pour l'architecte Sergio Cutolo et le chantier Cantiere delle Marche, l'aboutissement d'une longue réflexion. Ce modèle se destine à la croisière hauturière dans un confort indéniable. Avec une autonomie de 6 000 milles,

Texte: Luc Blanchard photos D.R.







L'histoire de ce jeune chantier créé en 2010 dans une époque économique

Le vaste volume du pont principal rassemble le grand salon et la salle à manger. La porte centrale ouvre sur le poste d'équipage et la cuisine.

YACHTS

84 | 85

particulièrement incertaine est parfaitement exemplaire. Ni miracle, ni conte de fées pour le directeur du marketing Vasco Buonpensiere, mais la confirmation de la pertinence du concept basé sur une nouvelle approche de la croisière hauturière. Ainsi depuis sa mise à l'eau, le premier Darwin, le 86' Percheron a accompli plus de 12 000 milles en 12 mois sur toutes les mers du globe, sans aucun souci et pour la plus grande joie de son propriétaire. Son successeur, présenté aujourd'hui, ainsi que le 115' attendu prochainement, sont bien les héritiers du Percheron, mais l'architecte, au vu de l'évolution du dessin et des améliorations apportées, les baptise Darwin Class 2.0. Au fil des rencontres avec les armateurs potentiels et des enseignements apportés par les premiers yachts, la nouvelle ligne Darwin a vu ses superstructures redessinées pour afficher un style Explorer moins extrême. Outre ces améliorations tant esthétiques que consensuelles, la nouvelle génération Darwin bénéficie d'améliorations techniques sans rien perdre de ses qualités originelles. Ces yachts sont destinés à parcourir de longues croisières dans le plus grand confort afin de profiter de chaque jour et chaque nuit en mer. Quoi de plus relaxant que de naviguer sans se soucier de la pro-



CANTIERE DELLE MARCHE DARWIN 96 EXPLORER

chaîne. L'autonomie prend ici une place significative, reléguant la vitesse au second plan, sans pour autant perdre de vue que les 300 milles parcourus en 24 heures offrent des perspectives de navigation nouvelles.

Envisager de longues périodes en mer sans sacrifier aux habitudes et au plaisir du confort que nous connaissons au quotidien implique de disposer d'un bateau disposant d'aménagements variés, permettant de se sentir à l'aise, à l'extérieur comme à l'intérieur. C'est dans ce domaine que les concepteurs du Darwin 96 ont particulièrement œuvré. Contrairement aux aménagements généralement présents à bord des yachts modernes, la partie avant du pont principal est le domaine de l'équipage. À l'aplomb de la timonerie, le quartier de ce dernier est particulièrement confortable, disposant de trois cabines doubles, d'un mess et de la cuisine, tous deux ouvrant sur les passavants tribord et bâbord. La partie centrale de ce pont constitue un vaste séjour d'une grande clarté, comprenant un confortable salon et une salle à manger, sobrement décorée, de style contemporain, ouvrant sur le pont arrière protégé du soleil et des intempéries par le pont supérieur.

Accessible par une échelle en inox débouchant dans ce

cockpit, ce pont est parfaitement aménagé, dans sa partie centrale, pour les amateurs de soleil qui trouveront sur le sundeck un espace plus intime. La partie arrière est réservée à l'annexe et à la grue de mise à l'eau. La présence d'un autre bain de soleil et d'une banquette en avant de la timonerie confirme que la vocation d'Explorer peut parfaitement s'accommoder d'aménagements dédiés aux croisières fami-

liales dans les régions ensoleillées. Cette seconde vocation n'a pas échappé au propriétaire de Stella di Mare qui a sillonné la Méditerranée avec femme et enfants durant cinq mois avant de re-

Parfaitement adaptés à la vie en mer, les aménagements du pont principal bénéficient d'une grande clarté et d'une vision idéale sur la mer.

rejoindre le Salon de Cannes. D'un volume moins important que celui du pont principal, le salon du pont supérieur se veut plus intimiste tout en permettant de rester en contact avec la réalité maritime en rejoignant la timonerie. Ici, les vitres inversées propres à ce type d'unités confirmer sa personnalité, un sofa permet de partager des moments de navigation avec le capitaine, et une descente à tribord rejoint le carré de l'équipage.



Située à l'avant du pont inférieur, la cabine VIP bénéficie d'un confort identique à celle du propriétaire.



CANTIERE DELLE MARCHE DI RIVINI 06 EXPLICIT

C'est au pont inférieur, endroit le plus stable du navire par mauvais temps, que sont aménagées les quatre cabines doubles. Au pied de la descente menant au salon, une cour-sive centrale dessert les cabines dont la décoration se veut aussi sobre et claire que dans les deux salons. Deux ca-bines pour les invités sont aménagées de part et d'autre de la coursive, chacune disposant de deux lits simples et de leur propre salle de bain. Trois marches mènent à la VIP à l'avant bénéficiant de l'entière largeur de la coque. L'es-pace et le volume sont sensiblement identiques à ceux de la cabine du propriétaire située au centre de la coque. Celui-ci dispose d'une vaste chambre, d'un coin bureau et d'une spacieuse salle de bain avec douche et toilettes sé-parées. Le dressing installé contre la cloison arrière consti-tue une réelle protection contre les bruits et les vibrations pouvant provenir de la salle des machines. Dans ces ca-bines ainsi que dans les autres secteurs du navire, la sen-sation de volume est bien réelle, tant la hauteur sous barrots est importante. En conformité avec les règles de sécurité liées à la navigation hauturière, les hublots des cabines situés un mètre au-dessus de la flottaison sont de petite taille, mais l'éclairage électrique bien pensé diffuse une lumière parfaitement adaptée à ces lieux de repos. À l'arrière de la salle des machines, un vaste local technique



A proximité immédiate de la timonerie, le salon du pont supérieur se veut plus intimiste que le grand salon du pont principal.





Depuis le pont supérieur bien protégé par la superstructure, un escalier rejoint le sundeck réservé aux baignades.

permet de stocker le matériel et les différents jouets indispensables pour le sport et les loisirs lors des escales. La plage arrière recouverte de teck offre une confortable surface pour les amateurs de bains ainsi que pour embarquer à bord de la grande annexe. Depuis cette plage arrière, deux descentes larges et bien protégées mènent au pont principal.

À l'occasion de cet essai au large de Cannes, Stella di Mare a fait le plein de journalistes et de clients potentiels, soit une trentaine de personnes qui ont pu constater que les trois ponts constituent un large choix d'emplacements pour apprécier la navigation, et que la circulation d'un pont à l'autre se fait aisément, à l'extérieur comme à l'intérieur. La rituelle intervention du plongeur pour dégager les mouillages effectuée, le capitaine extrait sans problème le yacht de 220 tonnes de sa place à l'aide du puissant propulseur d'étrave. Les deux MTU se montrent aussi discrets qu'efficaces et les stabilisateurs hydrauliques absorbent les mouvements provoqués par le gros clapot. La montée en régime n'entraîne

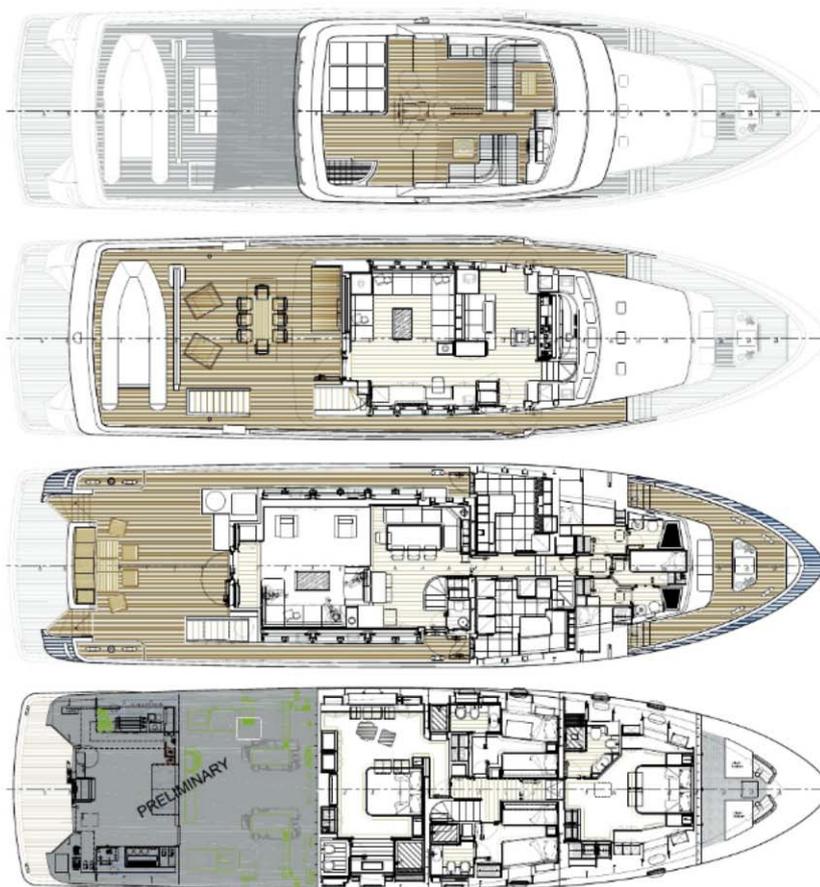
aucune vibration ni bruit intempestif, et une visite dans la suite de l'armateur confirme que l'insonorisation est particulièrement efficace. La vitesse maxi de 13,5 nœuds annoncée est effectivement atteinte à 2 100 tr/m pour une consommation de 360 l/h, la vitesse économique se situant à 8,7 nds pour une consommation de 42 l/h à 1 200 tr/m. À 10 nds, le régime de 1 460 tr/m engendre une consommation de 110 l/h pour les deux moteurs, soit 6 000 milles à cette vitesse sans avitailleur. Cette sortie permet de constater que l'autonomie constitue un des points forts de ce yacht qui se montre parfaitement docile pour se frayer un passage dans le trafic. Le propriétaire expérimenté de Stella di Mare est extrêmement convaincant lorsqu'il évoque les cinq mois de navigation qu'il vient de vivre : "Il répond exactement à ce que j'avais imaginé avant et durant la construction, et sans dénigrer mes bateaux précédents, je considère celui-ci comme notre premier superyacht. Habitué au marché du yachting où la coutume veut que les premiers mois de navi-

gation révèlent quelques problèmes techniques, je me félicite de constater que nous avons là un yacht sans problème et parfaitement fiable". Ces premiers mois de navigation ont définitivement développé chez ce propriétaire un réel appétit pour les voyages au long cours. À la question concernant les modifications qu'il apporterait sur son prochain Darwin, il répond : "Rien, si ce n'est le mettre aux normes Ice Class. Avec un tel bateau, le désir de naviguer et d'explorer augmente de jour en jour, et mon rêve maintenant est d'aller découvrir en famille les hautes latitudes". Définitivement conquis par les capacités de croisières variées que lui offre le Darwin 96, l'homme ne fait pas mystère de son souhait de poursuivre la lignée et d'investir dans un Darwin 110' ou 115' Explorer Ice Class. Outre son aptitude à naviguer dans les glaces, cette plus grande unité permettra de disposer d'un poste d'équipage plus grand doté d'une cuisine indépendante, afin de pouvoir cuisiner en famille, en toute intimité. ■

YACHTS



Cette vue aérienne permet d'apprécier l'homogénéité du Darwin 96 et la surface de pont sur le sundeck et sur le pont supérieur.



CANTIERE DELLE MARCHE D'ARMIN 96 EXPLORER

- Longueur hors-tout : 30,10 m
- Largeur : 7,43 m
- Tirant d'eau : 4 m
- Capacité carburant : 40 000 l
- Eau : 6 000 l
- Déplacement à pleine charge : 215 t
- Motorisation : 2 x MTU 8V 2000 M72
- Puissance nominale : 965 ch (720 kW)
- Régime maxi : 2 250 tr/mn
- Nbre de cylindres : 8 en V
- Poids : 1 980 kg
- Vitesse maxi : 13,5 nds
- Vitesse croisière à 1 460 t/m : 10 nds
- Autonomie croisière : 6 000 milles
- Prix : 7,5 millions d'euros H.T
- Architecture navale : Sergio Cutolo
- Design extérieur et intérieur : Sergio Cutolo
- Constructeur : Cantiere delle Marche (Ancone - Italie)