

Hunter 340

10,20 m 772 880 F

Océanis 351

10,40 m 681 500 F

Dufour 35 Classic

10,45 m 688 900 F

Ovni 345

10,60 m 795 960 F

Sun Odyssey 36.2

10,65 m 695 800 F

Cinq croiseurs tout confort

L'Ovni (qui cache le Sun Odyssey), le Dufour, l'Océanis et le Hunter se placent sur la ligne de départ pour un test au louvoyage par force 6.

Tailles proches, mais programmes différents pour ces cinq voiliers résolument confortables. Théoriquement armés pour la navigation au grand large, ils restent cependant, pour la plupart, axés sur la croisière estivale près des côtes.

PHOTOS GILBERT LE COSSEC

Portrait-robot de ces 10,50 m modernes : une carène volumineuse pouvant loger quatre à six personnes, des cockpits plus typés navigation tranquille que course-croisière et un accastillage le plus dis-

cret possible (parfois au détriment de la facilité) au service de plans de voilure modérés.

Beaucoup de nuances ensuite d'un voilier à l'autre. Dans le matériau, d'abord : un seul modèle préfère l'aluminium au polyester, l'Ovni 345. Le

Bateau de l'année 1998 se distingue également par des ambitions plus hauturières. Divergences de style enfin : le Dufour 35 a choisi de perdre un peu en volume et en espace sur le pont pour séduire une clientèle plus classique.

Et même les trois « gros volumes » de l'essai (Océanis 351 Clipper, Hunter 340 et Sun Odyssey 36.2) ont des personnalités bien à part. En témoigne cet essai « musclé » réalisé dans la brise rochelaise. O.L.C. ►



L'Ovni est le plus confortable grâce à des mouvements très doux, apanage des dériveurs intégraux dont le lest est bien centré.

Plus que la vitesse, l'aisance du bateau est déterminante en mer

Agrément de navigation

A l'épreuve de la gîte et des vagues

La brise est un révélateur impitoyable, confirmant que des conceptions trop orientées sur le "confort à plat" peuvent s'avérer désagréables sur l'eau.

Beaucoup préfèrent le petit temps aux brises musclées. Nos bateaux d'essai n'ont cependant pas échappé à celles-ci, entretenues par la première dépression de l'automne qui nous a accompagnés tout au long de ce comparatif. Mais une fois

Pouvoir se caler à la gîte

admis qu'un ris, voire deux pour le Hunter, et un génois en partie enroulé, au moins au près, était la voilure normale, il faut admettre que la navigation sur ces croiseurs de bonne taille, tous en première catégorie, s'est faite dans la sérénité, même si le port d'un bon ciré était de rigueur.

Pour le rendement du bateau, une barre à roue nécessaire, en dehors d'une bonne

vision vers l'avant qui condamne les capotes à être repliées, un équilibre parfait du barreur. Celui-ci doit être capable de dissocier totalement les efforts qu'il fait pour main-

tenir son équilibre de ceux imprimés à la roue pour diriger le bateau. A ce niveau, nos cinq croiseurs n'étaient pas équivalents, avec un avantage aux cockpits relativement étroits recouverts de teck de l'Ovni ou du Dufour, sur ceux plus larges en polyester du Hunter et de l'Océanis. Des coins surélevés en pente pour se caler constituent un plus comme sur le Dufour, alors que le fond de cockpit du Sun Odyssey, s'il est bien recouvert de lattes de teck, est trop

large, avec des coins relevés un peu trop timides.

L'agrément de conduite est aussi un ingrédient essentiel du plaisir de navigation, même sur des bateaux qui ne

sont a priori pas destinés à réagir. Sur ce point, les systèmes de barre sont satisfaisants sur nos cinq bateaux, avec un petit avantage au Dufour pour sa vivacité de réac-

Equipé du lest court, le Sun Odyssey préfère le largue, et il faudra s'appliquer au près pour maintenir l'angle de remontée le plus efficace.



tion; ou sur un autre plan à l'Ovni pour sa douceur et son équilibre de route.

Au près par 25 nœuds de vent, un croiseur de 35 pieds représente une taille suffisante pour bénéficier d'un franc-bord évitant une bonne part des embruns, ce qui participe activement à l'agrément du bateau. En dehors de la position de barre, les réactions des quatre bateaux français étaient très proches, avec juste un petit avantage au Dufour, plus à l'aise pour faire du cap et plus stable de route, avantage à mettre surtout au crédit d'une quille profonde et de son complément naturel, un safran à fort allongement.

Les limites du bimini

Reste le cas du Hunter 340 dont le bimini, plaisant par vent léger et soleil, a montré ses limites. Son repliement le long de l'arceau, même s'il prend du temps, est dans la brise comme la seule solution marine pour surveiller efficacement le plan de voilure. Le conserver à poste est tentant pour protéger l'équipage, mais la perte en rendement risque d'être sensible. R.T.

Les proportions harmonieuses de la coque du Dufour 35 Classic sont appréciées par l'équipage quand il s'agit de louvoyer dans une mer formée.



Bien voilé et d'une raideur à la toile inférieure à ses concurrents, le Hunter reste cependant équilibré à condition de réduire assez tôt.

Conduite agréable pour l'Océanis qui profite d'une transmission douce et précise, mais le barreur a parfois du mal à bien se caier dans la brise.



En détails



Sur l'Océanis 351, l'enrouleur encastré est plus élégant. Mais, si le bout s'emmêle, bloquant le génois, l'intervention au fond de la baille à mouillage est peu confortable dans la mer formée.



Classique par son style, le Dufour 35 est aussi le plus satisfaisant en termes d'agrément de barre, pour la position comme pour les sensations de conduite.



Le grand cockpit circulaire du Hunter abrité, avec bar et table de cockpit, largement ouvert sur une grande jupe, confirme la priorité accordée à l'agrément au mouillage.

Notre préféré

Plus austère au premier coup d'œil, l'Ovni 345 prend l'avantage dès qu'il s'agit de vivre au large. Passage en souplesse dans la mer, stabilité de route supérieure à la moyenne (ce qui permettra de ne pas trop solliciter le pilote automatique), le tout assorti d'une barre agréable, sans jeu ni lourdeur. Des qualités bien adaptées à un bateau au long cours.

Performances

Des vitesses de croisière proches

Les écarts de vitesse enregistrés sont plus marqués au près qu'au portant, en raison d'appendices et surtout de plans de voilure très différents.

Un grand bord de luvoyage par force 6 pour se mettre en train a permis de dégager rapidement une hiérarchie nette avec, en tête, une lutte serrée entre le Dufour 35 Classic et l'Océanis 351 pointée à 15 secondes, quasiment rien après 43 minutes de près. Le VMG calculé s'établit pour les deux bateaux à près de 3,70 nœuds, ce qui est très satisfaisant dans une mer aussi hachée. Derrière arrivent dans l'ordre, avec un retard légèrement supérieur à 5 minutes, l'Ovni 345 et le Sun Odyssey 36.2 ; ce dernier étant un peu délicat à faire marcher dans ces condi-

tions avec son petit tirant d'eau. Enfin, fermant la marche à plus de 20 minutes du groupe de tête, le Hunter 340, handicapé par un mât mal réglé, un étai exagérément mou et une drisse de génois élastique au point que le génois battait beaucoup plus souvent qu'il ne portait.

La longueur de flottaison fait la loi

Le retour au grand largue très arrivé sans spi a permis de vérifier que les écarts sont beaucoup plus faibles. En tête cette fois le Sun Odyssey qui exploite sa grande longueur de flottaison, avec une vitesse de 6,41 nœuds calculée sur la distance, l'Océanis qui devance maintenant avec un

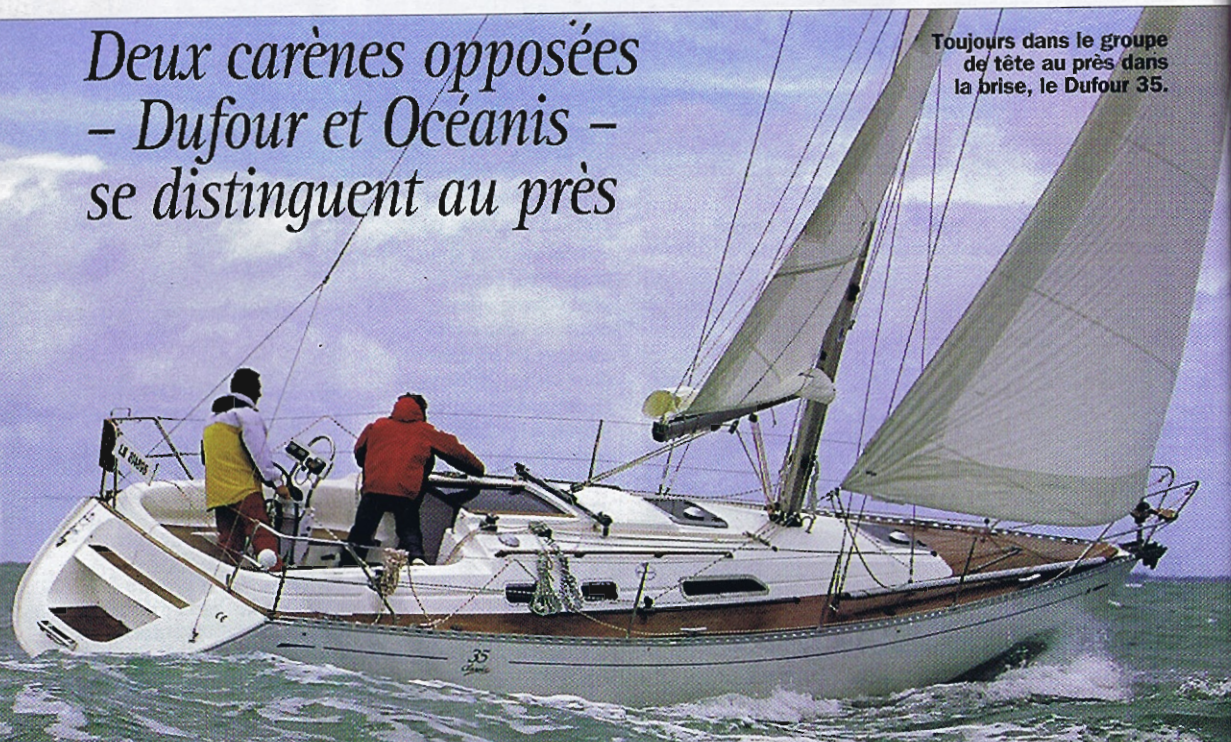
écart toujours aussi faible le Dufour puis, de minute en minute, le Hunter suivi de l'Ovni. Pour compléter ce tableau, un bord de lague serré, toujours avec un vent proche de 25 nœuds réels, a permis de chronométrer le Sun Odyssey, toujours le plus rapide, à 8 nœuds, la hiérarchie restant sensiblement la même qu'au grand largue. R.T.



C'est au largue et au portant que la carène assez plate du Hunter se montre le plus à l'aise.

Toujours dans le groupe de tête au près dans la brise, le Dufour 35.

Deux carènes opposées - Dufour et Océanis - se distinguent au près



Plus long à la flottaison, le Sun Odyssey s'est avéré le plus rapide aux allures débridées.

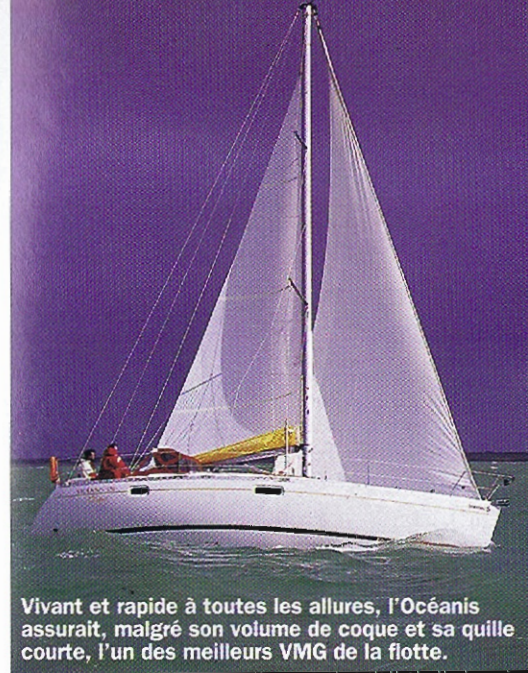
Côté mécanique

Les commandes sont chaque fois sur la colonne de barre ; avec un beau tableau moteur sur l'Océanis, où tout est regroupé sous un grand pupitre. Bonnes installations dans l'ensemble, moins bien pour le Sun Odyssey, avec un compteur derrière le talon droit du barreur, l'obligeant à une gymnastique pour ajuster le régime.

En détails



Le gréement sans patacas ni bastaques du Hunter demande un réglage sans faille pour raidir l'étai.



Vivant et rapide à toutes les allures, l'Océanis assure, malgré son volume de coque et sa quille courte, l'un des meilleurs VMG de la flotte.



Alourdi par un armement complet, et desservi par des voiles moyennes, l'Ovni (seul dériveur du lot) a montré de bonnes performances à toutes les allures.

Notre préféré

Le Dufour 35 Classic s'est toujours montré le plus rapide au luvoyage, avec une grande facilité à faire du cap même quand le barreur est peu attentif. Mais le meilleur rapport volume habitable/rendement au près est à mettre à l'actif de l'Océanis, toutefois un peu plus délicat à mener.



A toutes les allures, les inséparables Océanis et Dufour ont fait pratiquement jeu égal à quelques secondes près.

| Bateau | Dufour 35 Classic | Hunter 340 | Océanis 351 Clipper | Ovni 345 | Sun Odyssey 36.2 |
|----------------------|-------------------|----------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
| Constructeur | Dufour | Hunter | Bénéteau | Alubat | Jeanneau |
| Longueur de coque | 10,45 m | 10,29 m | 10,40 m | 10,95 m | 10,65 m |
| Flottaison | 8,50 m | 8,70 m | 9,48 m | 9,00 m | 9,30 m |
| Maitre bau | 3,48 m | 3,54 m | 3,80 m | 3,60 m | 3,75 m |
| Tirant d'eau | 1,80 m | 1,37 m | 1,53 m | 0,58/2,10 m | 1,40 m |
| Poids en marche | 4 500 kg | 5 000 kg | 5 300 kg | 5 000 kg | 5 900 kg |
| Poids du lest | 1 500 kg | 1 860 kg | 2 080 kg | 2 100 kg | 1 880 kg |
| Nature du lest | Plomb | Plomb | Fonte | Plomb | Fonte |
| Rapport de lest | 33,33 % | 37,20 % | 39,25 % | 42,00 % | 31,86 % |
| Génois maxi (2) | 40 m ² | 24,20 m ² | 34,70 m ² | 40 m ² | 34,60 m ² |
| Grand-voile (3) | 22 m ² | 39,10 m ² | 24,20 m ² | 26 m ² | 26,80 m ² |
| Surface maxi (2 + 3) | 62 m ² | 63,30 m ² | 58,90 m ² | 66 m ² | 61,40 m ² |
| Surface spi | 80 m ² | 64,90 m ² | 82,40 m ² | 85 m ² | 74,20 m ² |
| Architecte | J & J | Warren Luhrs | Jean Berret | Joubert-Nivelt | J. Fauroux |
| √ Voilure / √ poids | 0,477 | 0,465 | 0,440 | 0,475 | 0,434 |
| Flottaison / √ poids | 0,515 | 0,509 | 0,544 | 0,526 | 0,515 |

Manœuvres

Bon accastillage, ergonomie moyenne

Des programmes de navigation quasi similaires, et pourtant des choix d'agencement souvent opposés.

Par vent frais (comprenez force 6), les manœuvres ne se font plus au hasard ; la disposition et la qualité de l'accastillage, l'ergonomie du cockpit et le plan de pont participent pleinement à la facilité de mouvement et à la sécurité. Un test grandeur nature révèle les qualités et défauts de ces cinq voiliers. Les antidérapants efficaces rendent alors les déplacements moins périlleux (Hunter et Ovni) et les longues mains courantes (Océanis, Dufour et Sun Odyssey) sont des éléments rassurants en mer.

Toujours de qualité, les accastillages (Harken ou Lewmar) se différencient par la quantité et la disposition. Seul le Hunter se dispense d'une barre d'écoute de grand-voile,

la plus grande étant celle de l'Ovni. Les gréements sont en général similaires, excepté encore une fois celui du Hunter. En revanche, le Sun Odyssey est le seul à pouvoir régler le pataras avec un palan revenant au cockpit. Pour l'amarage, quatre taquets (Océanis, Sun Odyssey) représentent le strict minimum ; l'Ovni en a huit, et les autres restent dans la moyenne (six).

La prise de ris classique de vent de plus en plus rare (Dufour, Sun Odyssey), au profit de prises de ris à bosse unique. L'Ovni, et surtout le Sun Odyssey, se montrent un cran au-dessus pour la facilité de manœuvres. L'Océanis et le Dufour pèchent par certains côtés ; l'un parce qu'il n'offre que deux winches pour toutes les manœuvres, l'autre par un emplacement trop reculé des winches ne permettant pas à l'équipier de trouver une bonne position. Quant au Hunter, il faut ra-

battre capote et bimini si l'on veut voir ce que l'on fait : toutes les manœuvres reviennent au piano sauf une, l'enrouleur de génois caché derrière l'arceau (pas pratique).

Côté cockpit, il est étonnant de trouver encore des liaisons avec la jupe gênées par des sièges encombrants, comme sur le Dufour, alors que des systèmes basculants se généralisent. L'Ovni et le Sun Odyssey ont une ergonomie réussie, tandis que les hiloires de l'Océanis sont un peu raides. Le cockpit du Dufour, bien que trop petit, est fonctionnel. Le large accès à la jupe et les sièges installés sur le balcon arrière demeurent les principaux atouts du cockpit rond du Hunter.

Tous ces chantiers tendent à simplifier les manœuvres, sans qu'elles soient, pour autant, toujours plus faciles. A chacun ensuite de choisir ses priorités : confort au port ou efficacité en mer. L.L.B.

Notre préféré Sans briller dans un domaine particulier, le Sun Odyssey représente le meilleur compromis. Ses principaux atouts : une disposition des manœuvres pratique pour le barreur et l'équipier ainsi qu'un accastillage de qualité. La table en option permet de se caler dans un vaste cockpit.

Taillé pour le grand large, l'Ovni est l'un des plus fonctionnels sur le pont. Le cockpit n'est pas en reste avec ses rangements et ses quatre winches bien placés regroupant les manœuvres autour de la descente.

Deux winches seulement, mais bon positionnement des retours sur l'Océanis. Grande table dans le cockpit et un tableau de bord imposant pour le barreur.



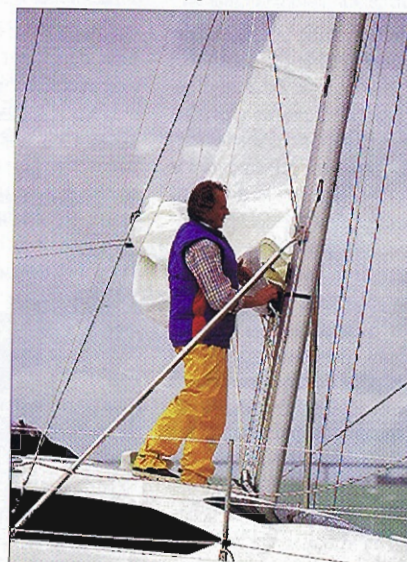
La circulation à bord du Sun Odyssey est excellente autour du cockpit, mais la plage avant est un peu trop inclinée.

La simplification à outrance nuit parfois à la facilité

Le Dufour 35 a le plan de pont le mieux agencé, avec une plage avant dégagée et de larges passavants.



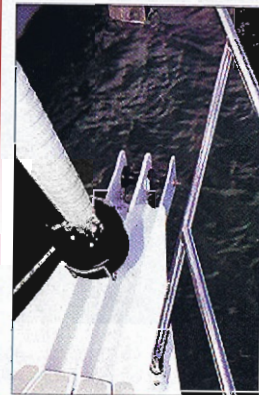
Le gréement sans pataras du Hunter 340 a montré, par vent fort, des faiblesses à la jonction mât/jambes de force.



En détails



Seul, l'Océanis est équipé de chaumards à rouleau, pratiques pour mouiller par l'arrière et ménager les amarres.



Le balcon de l'Ovni est clairement tourné vers le mouillage avec un passage bien dégagé et deux daviers impressionnants...



...double davier aussi pour le Dufour, bien équipé mais avec un balcon un peu plus encombré.

Comparatif 35 pieds

Un seul modèle dispose d'une survie accessible!

Intégré dans la marche d'accès à la jupe, le radeau de survie de l'Ovni est accessible sans effort en quelques instants. Un cas malheureusement isolé.



Sécurité

Le sens marin parfois laissé pour compte...

Des canots de sauvetage inaccessibles de l'extérieur, aucun dispositif de série pour accrocher les harnais... La sécurité des équipages est loin d'être assurée!

Tous les bateaux de notre comparatif ont fait l'objet d'une approbation fixant leur catégorie de navigation. Ils sont soit en 1^{re} catégorie, soit revêtus de la marque CE « A ». Ils sont conçus pour la navigation en haute mer, à condition de posséder le matériel de sécurité relatif à la 1^{re} catégorie. D'une manière générale, si l'esprit du texte du décret relatif à la sécurité est presque toujours respecté, son application à la lettre est variable selon les chantiers.

Concernant les moyens d'assèchement, nous n'avons pas noté de manquement au décret. Tous les bateaux sont

équipés d'une pompe à bras manœuvrable du cockpit et d'une pompe de cale électrique. Pour prévenir les chutes à la mer, si les filières garde-corps sont présentes et à la bonne hauteur, le dispositif permettant l'accrochage comme mode et rapide des harnais de sécurité est absent sur tous les bateaux. Sachant que chacun des points de ce dispositif doit pouvoir supporter une traction de 1 000 daN, il paraît raisonnable que les chantiers prennent en charge cette installation plutôt que de la laisser à l'initiative des acheteurs qui ne maîtrisent pas néces-

sairement cette unité de mesure, dans laquelle la masse jouit de l'accélération.

Dans les mauvais temps, le cockpit est une zone hautement dangereuse. On ne trouve sur aucun de ces bateaux de points d'ancrage proches de la descente, mis à part peut-être sur le Dufour 35, dont les deux poignées

Un décret à appliquer à la lettre

inox de part et d'autre de l'entrée peuvent servir à cet usage. L'accès au cockpit du Sun Odyssey 36.2 doit être envisagé avec une extrême prudence, sa grande largeur pouvant s'avérer hasardeuse. Sur le Hunter 340, ainsi que sur

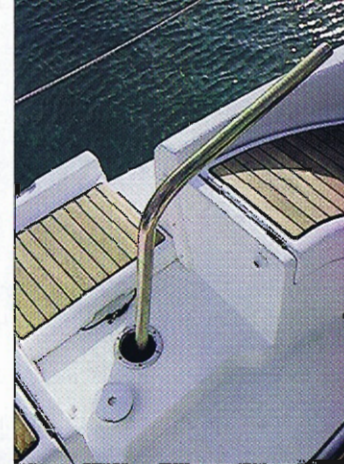
l'Océanis 351, fût de barre et table de cockpit peuvent servir de points d'appui.

La nature des antidérapants de pont participent également à la sécurité; par temps humide, en dehors des surfaces « vitrées », les empreintes du Hunter 340 restent encore d'une excellente efficacité. Les parties peintes de l'Ovni 345 doivent être abordées avec précaution. Le pont en teck du Dufour 35 n'appelle pas de remarques particulières, pas plus que ceux du Sun Odyssey 36.2 ou de l'Océanis 351.

« Un emplacement de stockage de l'engin collectif de sauvetage doit être prévu à



Bon point au Dufour 35 pour ces poignées près de la descente, très précieuses dans le gros temps.



La barre de secours (ici sur l'Océanis) est opérationnelle sur les cinq voiliers, mais jamais vraiment pratique.



À la grôte, la cuisinière du Sun Odyssey vient tout simplement en butée... sur le tuyau d'arrivée du gaz!

bord du navire, accessible de l'extérieur, de façon qu'il puisse être mis à l'eau immédiatement et facilement en toutes circonstances. » A part sur l'Ovni 345, dont la jupe arrière est équipée pour recevoir dans les meilleures conditions d'utilisation cet équipement, cette exigence de l'Administration est complètement négligée par les autres constructeurs. Placé dans des coffres de cockpit souvent profonds, l'extraction en cas d'urgence du canot de sauvetage par une personne seule

normalement constituée ne sera possible qu'en usant de l'énergie du désespoir. Cet état de fait totalement inadmissible doit être corrigé.

Sur des bateaux de cette taille, l'exiguïté des compar-

timents moteur est admise tant qu'une intervention importante n'est pas programmée; les gâtes sont partout présentes, de dimensions restreintes sur le Dufour 35 et de faible profondeur sur l'Océanis 351. Sauf sur l'Ovni 345, on trouve un orifice permettant la projection du produit extincteur sans ouvrir le compartiment moteur.

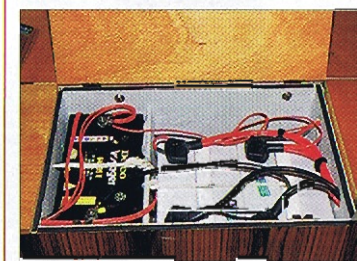
Si les circuits électriques sont protégés et des coupe-batteries prévus, l'emplacement des batteries appellent parfois des remarques; c'est le cas pour la batterie de démarrage de l'Océanis 351, malencontreusement installée dans les fonds, face au moteur; c'est aussi le cas

pour le bloc de 3 x 95 Ah de l'Ovni 345, placé sous la couchette bâbord, et pour celui du Sun Odyssey 36.2, dans une situation analogue, sans dégagement d'air suffisant.

Le tuyautage des installations à gaz liquéfié est réalisé selon la norme, avec des robinets d'arrêts relativement accessibles sur tous les bateaux. En revanche, le débattement de la cuisinière, souvent limité sur une des deux amures, est gêné par le tuyau de gaz lui-même sur le Sun Odyssey 36.2 et dommageable pour l'alimentation souple sur le Dufour 35 Classic. Seul le Hunter 340 est muni d'un dispositif simple limitant ce mouvement. D.BAR

Des emplacements mal choisis

Les détails



Trois batteries trouvent place sous la couchette arrière du Sun Odyssey 36.2; mais ce compartiment très fermé manque cruellement d'aération.



Le Hunter a le mérite de proposer, près de la descente, un rangement pour les panneaux de fermeture; de façon à les garder sous la main.

Démonstration en grandeur réelle de la difficulté à extraire la survie de l'Océanis du fond de son grand coffre.



Notre préféré

L'Ovni 345 est l'unique voilier du comparatif dont la jupe a été conçue pour abriter un canot de sauvetage. Malgré quelques lacunes ailleurs, le dériveur intégral d'Alubat est globalement le mieux armé pour affronter la rigueur des éléments. Il est suivi ici par le Dufour et l'Océanis.

Le mètre à la main

L'éternelle recherche du compromis idéal

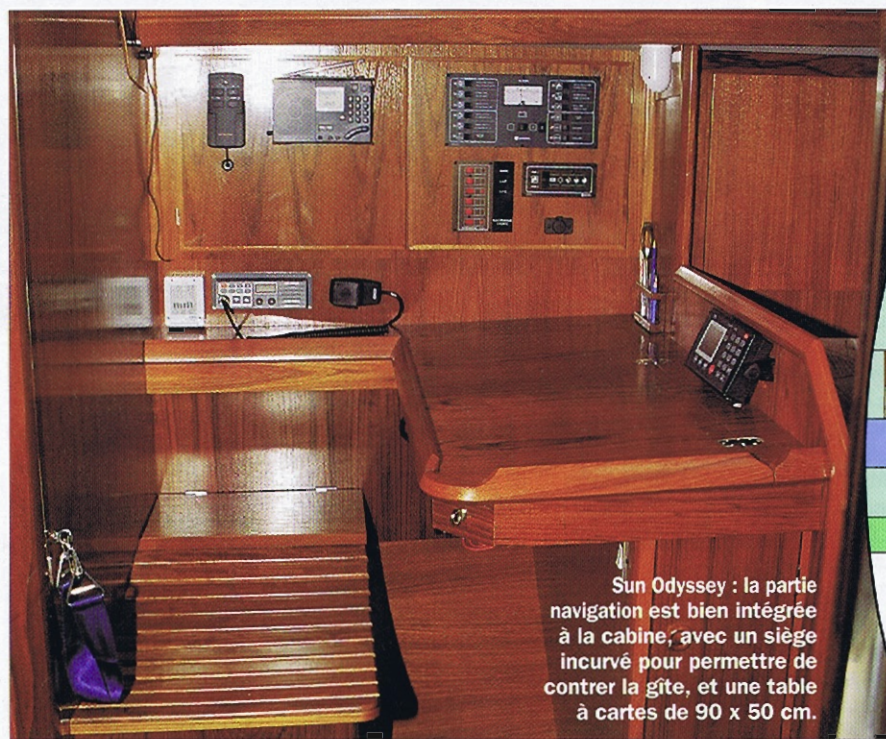
Le choix d'un bateau ne se fait pas exclusivement en fonction de ses aménagements. Ils pèsent pourtant lourd dans la décision. N'est-ce pas mesdames ?

Satisfait aux souhaits d'un maximum de futurs propriétaires pour des aménagements devant « entrer » dans une longueur déterminée, voilà l'éternel casse-tête des architectes et des

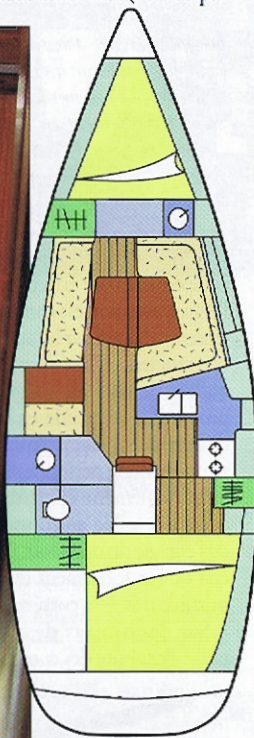
constructeurs. Et encore, il s'agit là de bateaux proches de neuf mètres à la flottaison. Cette dimension, déjà respectable, permet d'éliminer quelques mauvais compromis destinés à plaire à tout le monde.

Pourtant, même à dix mètres hors tout, il faut trancher. Le Dufour 35 dit « Classic » dispose d'un espace bien dessiné mais restreint par rapport aux autres bateaux de notre essai, sur le chapitre de

la place réservée à chaque chose et de l'importance des volumes. A l'opposé, le Hunter offre sa coque généreuse à de vastes volumes qui sont exploités dans un style typiquement américain (voir en par-



Sun Odyssey : la partie navigation est bien intégrée à la cabine, avec un siège incurvé pour permettre de contrer la gîte, et une table à cartes de 90 x 50 cm.

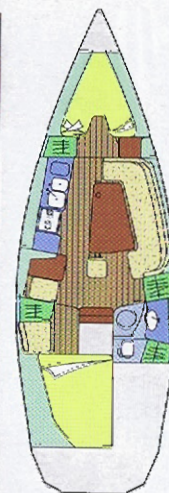


Les emménagements en chiffres

| Bateau | Hunter 340 | Océanis 351 | Sun Odyssey 36.2 | Ovni 345 | Dufour 35 |
|---|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|
| Courette arrière | 220 x 160 cm | 200 x 150 cm | 210 x 195 cm | 210 x 170 cm | 195 x 170 cm |
| Hauteur sous barrots dans la cabine arrière | 190 cm | 190 cm | 195 cm | 185 cm | 175 cm |
| Courette avant | 180 x 175 cm | 200 x 175 cm | 200 x 185 cm | 185 x 170 cm | 195 x 185 cm |
| Hauteur sous barrots dans le poste avant | 175 cm | 180 cm | 190 cm | 180 cm | 180 cm |
| Hauteur sous barrots dans le carré | 190 cm | 192 cm | 190 cm | 190 cm | 182 cm |



Ovni : le coin navigation avec sa table à cartes et son siège incurvé. Finition soignée de bois sur aluminium.



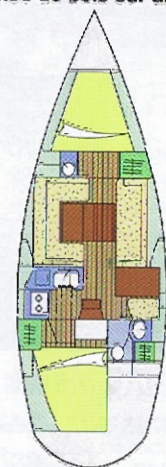
Le navigateur est moins bien loti sur le Hunter, avec une table à cartes (90 x 46) tournée vers l'arrière.



ticulier l'importance de la cuisine ou la position de la couchette arrière en travers). Entre ces deux dispositions, l'Ovni 345 consacre beaucoup de place à son puits de dérive centrale (26 cm d'épaisseur), mais cela permet d'y greffer une très belle table, robuste et bien adaptée à un usage en navigation.

Quant à l'Océanis 351 et au Sun Odyssey 36.2, les volumes intérieurs sont proches, avec des emplacements de cuisine différents : version dinette (face à la banquette du carré) pour le Bénéteau, au pied de la descente et à tribord pour le Jeanneau.

Faut-il opter pour un carré classique où une cuisine en long ? Là encore, le choix sera fonction du nombre de milles figurant au programme du futur propriétaire. D.G.



Sur le Dufour, la table à cartes (65 x 65) est suffisamment vaste pour loger tous les équipements.

En détails



Dufour 35. Le coin cuisine au pied de la descente. Le meuble contenant l'évier est bas et permet une communication facile avec le carré.

Notre préféré

Dans le domaine des volumes les mieux étudiés, le Sun Odyssey, tout en étant légèrement plus volumineux et plus haut sur l'eau que l'Océanis, a retenu notre suffrage et devrait satisfaire le confort d'un équipage de croisière.



Océanis. La table à cartes (56 x 80) en bois clair, dans le sens de la marche, du coin navigation à bâbord.



Les cabines arrière de l'Océanis méritent le détour, offrant à la fois beaucoup de volume, des couchettes doubles de grande taille et des rangements.



Sun Odyssey : un carré aux formes équilibrées, précédé d'une cuisine en L. Une décoration soignée où domine le bois.

Côté pratique Des niveaux de finition comparables

Le volume habitable n'est pas tout. Qualité de réalisation et fonctionnalité des aménagements sont au moins aussi déterminants sur le confort en croisière.

La mode n'est plus au carré encombré par les ronfleurs de service. Les constructeurs en ont fait un espace convivial, pratique et confortable. Leurs banquettes peuvent, en cas de « crise du

logement », servir de couchettes d'appoint. Mais ces cinq unités de croisière partent d'une même conception.

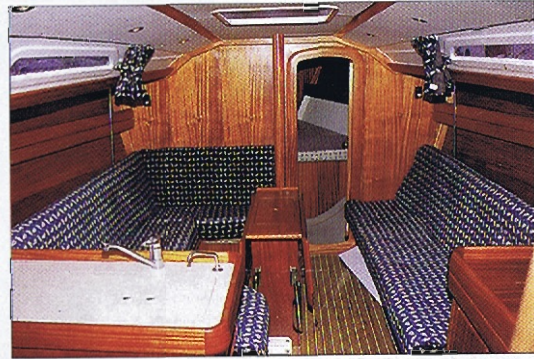
De part et d'autre du carré-cuisine, une belle place est faite aux cabines indépen-

dantes. Postes avant et arrière permettent, avec plus ou moins de réussite, de loger deux couples, voire trois comme sur l'Océanis qui dispose de deux cabines arrière occupant toute la largeur du ba-

teau, en plus du poste avant. Cette option est d'ailleurs également possible sur le Sun Odyssey et l'Ovni, mais pas sur le Hunter dont la vaste couchette, placée en travers, prend toute la largeur de la



Ovni 345. Le carré disposé en dinette, avec un puits de dérive situé au milieu du carré qui supporte la table.



Dufour 35. Il est difficile de concevoir un intérieur plus « Classic » : meubles bas, géométrie des formes du carré.



Chez Hunter, le rouf contremoulé est percé à de multiples endroits pour laisser passer la lumière et une « fenêtre » donne sur le poste avant. Le plaisancier français pourra s'étonner de ces volumes dissymétriques, de ces formes torturées et d'un choix de coloris qui tranchent avec les habitudes hexagonales.

Un confort très étudié pour des intérieurs immobiles

voûte arrière. Mieux vaut d'ailleurs sur ce bateau américain dormir à cet endroit, plutôt que se hisser dans la « banquette » du poste avant qui convient plutôt aux enfants. Dans cette unité, une large utilisation du contremoulage

Loger deux couples, voire trois

rendent bien indépendants. Seul, l'Ovni était muni d'un réfrigérateur placé dans le carré par son propriétaire, mais cet équipement est disponible partout en option. Les aménagements de notre bateau d'essai ne sont d'ailleurs qu'un exemple, chaque propriétaire étant en mesure de passer commande de détails correspondant à ses goûts personnels.

Une originalité à bord du Sun Odyssey : le petit lavabo à l'avant permet de se laver les dents sans repasser par le carré et surtout la séparation entre le coin toilette et les WC qui les

reussit sur l'Océanis, autorisant un bon confort aussi bien debout que couché. Ce volu-

me n'entrave nullement l'espace alloué à la cabine avant, également réussie. Quant au Dufour 35 Classic, si l'importance semble avoir été donnée à l'harmonisation des volumes et à l'esthétique générale, il ne manque pas non plus de personnalité : la cabine avant est l'un des points forts du bateau, avec un petit meuble qui permet d'écrire sur sa partie horizontale et plane. D.G.

Notre préféré

Difficile de déterminer ici un « vainqueur », tant la hiérarchie sera fonction du programme et des préférences de chacun. Déjà notés comme les plus spacieux, Sun Odyssey et Océanis sont ici aussi bien dans leur élément. De plus, ce sont les plus accueillants à l'extérieur, qualité qu'ils partagent avec le Hunter. Mais le Dufour n'est pas en reste sur le plan du fonctionnel et l'Ovni présente le meilleur rapport entre habitabilité et rangements.



Sur l'Océanis, carré-dinette où la cuisine fait face à la banquette. Bonne utilisation des entrées de lumière.

En détails



Le cabinet de toilette du Hunter, point fort du bateau américain. On peut y prendre une douche avec satisfaction.



Dans l'Ovni, le compartiment toilette est bien équipé, avec sa penderie et ses divers rangements véritablement étudiés pour naviguer.

Inventaire

Le casse-tête des tarifs

Selon la politique commerciale des chantiers, à prix équivalent, les équipements changent du tout au tout.



Un accastillage complet et efficace (capote non comprise), inclus dans le prix de base de l'Océanis 351.

La lecture des tarifs de nos 34-35 pieds est délicate, tant ce qui est inclus dans les prix de base varie d'un bateau à l'autre. Dufour par exemple affiche son 35 Classic à 539 700 F. Pour ce prix-là, le bateau est vide et, si l'on veut comparer ce voilier à ses concurrents, avec un inventaire à peu près équivalent, il faut considérer le prix de la version « Grande Croisière ». La facture s'alourdit alors pour atteindre 688 900 F, mais cela ne suffit pas encore pour naviguer avec le bateau tel que nous en disposons pour notre comparatif.

Face à ce tarif progressif, Bénéteau a choisi le « tout compris », avec un prix qui, non seulement, est l'un des plus bas du marché, mais qui contient la plupart des équipements que l'on trouve souvent en option chez ses confrères. Ainsi, le 351 Clipper dispose, en standard, du guindeau électrique, du chauffe-eau, du double circuit électrique 12 et 220 volts, du mouillage, de voiles Evlström de bonne qualité...

Autre bateau bien placé en prix, le Sun Odyssey 36.2. Mais, pour afficher un prix inférieur à 700 000 F, quelques impasses ont été faites au niveau des équipements standard. La table de cockpit est en option, les taquets d'amarage au maître bau sont facturés 1 500 F. Moins anecdotique, il faut s'acquitter de 6 500 F pour s'offrir le petit tirant d'eau et 24 000 F pour la version trois cabines.

L'Ovni 345 affiche un tarif de base supérieur d'environ 100 000 F. C'est le prix à payer pour l'aluminium et pour une méthode de production artisanale qui permet de construire des bateaux se-

lon les spécifications du futur propriétaire. L'addition paraît lourde, faiblement compensée par un bon niveau d'équipements. Dans certains domaines, le chantier Alubat s'autorise des concessions surprenantes ; par exemple, en ce qui concerne la qualité vraiment médiocre du jeu de voiles, y compris la grand-voile lattée, facturée 12 361 F en option.

Le Hunter n'offre pas vraiment d'argument prix. A un tarif équivalent à celui de l'Ovni, il est loin de fournir les mêmes prestations. L'équipement de pont est limité à deux winches et l'ancre fournie en standard sera bonne pour l'annexe. En revanche, dans le domaine de l'équipement électrique et, plus généralement, du confort à bord, le standard est généreux, avec un double réservoir d'eaux usées, un micro-ondes, etc. Mais, tout comme

pour l'Ovni, la qualité des voiles est médiocre.

Dans les méandres des tableaux de prix, il faut donc mieux s'armer d'une calculatrice pour connaître le vrai budget de chacun des modèles, une fois ajoutés les équipements indispensables pour partir en croisière.

Un petit calcul peut éviter bien des déconvenues. Le candidat acquéreur a même parfois intérêt à se fournir, pour certains équipements, en dehors des listes d'options des constructeurs. D.BAB

Notre préféré

Avec des tarifs très lisibles et un armement standard complet, l'Océanis 351 Clipper offre le meilleur rapport équipement/tarif. Le prix, 732 210 F, comprend l'option 3^e cabine, seul bateau du comparatif dans cette configuration.



À bord du Sun Odyssey 36.2, la grande console de barre et la table de cockpit ne figurent pas dans l'inventaire standard.



Compléments inséparables de cet accueillant cockpit, capote et bimini sont en option sur le Hunter.

Inventaire standard et options de nos cinq voiliers

| | Bateau | Dufour 35 Classic | Hunter 340 | Océanis 351 Clipper | Ovni 345 | Sun Odyssey 36.2 |
|------------------------|-----------------------------------|---|---|---------------------------------------|--|-------------------------------|
| | Prix de base | 688 900 F (1) | 772 880 F | 681 500 F | 795 960 F | 695 800 F |
| Inventaire standard | Voiles | GV génois/enrouleur | GV lattée génois/enrouleur | GV 3/4 lattée & lazy génois/enrouleur | GV génois/enrouleur | GV génois/enrouleur |
| | Accastillage | 4 winches ST | 2 winches ST | 2 winches ST | 4 winches ST | 4 winches ST |
| | Moteur | 29 ch Volvo SD | 27 ch Yanmar | 27 ch ou 29 ch | Volvo 30 ch | 27 ch Yanmar |
| | Réservoirs | eau : 290 l gazole : 70 l | eau : 285 l gazole : 110 l | eau : 400 l gazole : 90 l | eau : 300 l gazole : 150 l | eau : 350 l gazole : 150 l |
| | Électricité | 12/220 volts chargeur | 12/220 volts chargeur 20 A | 12/220 V chargeur 20 A | 3 batteries 75 A | 12 A |
| | Électronique et équipement divers | pilote, centrale, sécu 1 ^{er} cat. | centrale, VHF, stéréo, réservoir eaux usées | centrale, stéréo, guindeau élec. | guindeau manuel | guindeau manuel |
| | Spi + gréement | 21 230 F | 15 581 F (asym.) | 8 020 F (2) | 20 116 F | 5 200 F (3) |
| | Capote | 9 334 F | 22 672 F avec bimini | 11 310 F | 8 249 F | 8 300 F |
| | Pont teck | 45 440 F | indisponible | 39 500 F | indisponible | 55 000 F |
| | Options | Guindeau électrique | standard | 13 050 F | standard | 10 014 F |
| GV lattée lazy bag | 11 850 F | standard | standard | 12 361 F | 21 000 F | |
| Troisième cabine | 13 750 F | indisponible | 23 700 F | sans supplément | 24 000 F | |
| Électronique et divers | « Performances » 39 496 F (4) | anémo Autohelm ST50, 5 820 F | GPS, pilote, centrale, 39 400 F | barre à roue 11 785 F | lest court, 6 500 F, 220 V et chargeur | |
| Prix du bateau testé | 767 420 F | 814 422 F | 732 210 F | 885 073 F | 710 600 F | |

(1) Version « Grande Croisière » ; (2) gréement et tangon ; (3) équipement seul ; (4) grand-voile full-batten, tangon, etc.

En conclusion

Ne pas se tromper de programme

Indépendamment de toute hiérarchie globale, chacun des modèles essayés peut se justifier sur un objectif précis.

Parmi nos cinq protagonistes, deux sont plus polyvalents, l'Océanis et le Sun Odyssey 36.2. Voilà des bateaux volumineux qui accueillent des emménagements confortables et ont pourtant des performances très proches du seul représentant de l'esprit course-croisière, le Dufour 35 Classic. Ce dernier, moins large (3,45 m de bau maxi contre 3,80 pour l'Océanis), affiche des prétentions plus élevées en termes de vitesse, bien qu'il ne soit jamais très loin devant ses deux concurrents.

Le Dufour 35, parfaitement nommé Classic, séduira les amateurs de croisières

rapides désirant s'aligner à quelques grands rendez-vous régatiers, comme le Spi Ouest-France à La Trinité, ou à des courses de club au cours desquelles il a toutes les chances de faire bonne figure.

L'Ovni 345 affiche un tempérament très particulier, tout le contraire de la polyvalence.

Polyvalent ou bien spécialiste ?

Pour naviguer à bord d'un dériveur intégral en aluminium, plus lourd que ses concurrents, il faut assumer des choix clairs, préférer la faculté de se faufiler dans les petites criques aux performances au près et accepter les contraintes de l'aluminium (attention à l'électrolyse). Une fois que l'on a admis cela, on pourra

apprécier les atouts de ce voilier à la fois sûr et confortable.

Le Hunter 340 affiche aussi un caractère très spécifique, orienté vers le confort à bord sans pour autant montrer un net avantage par rapport à certains concurrents, notamment l'Océanis, dont le cockpit est largement aussi confortable que celui de l'américain, ou le Sun Odyssey, dont le carré et les cabines réservent un grand confort à ses occupants.

Ce rappel des orientations de chacun correspond plus ou moins aux témoignages des propriétaires interrogés. Plus ou moins, comme pour rappeler que les voiliers sont avant tout des objets de passion, et qu'ici, les raisonnements ont peu de poids. D.BAB



Malgré une taille déjà importante, les 35 pieds doivent choisir leurs priorités

Les cinq monocoques ont du mal à rester groupés, symbole de leurs divergences de tempéraments ! A vous de choisir le bord le mieux adapté. De gauche à droite, Ovni 345, Sun Odyssey 36.2, Océanis 351 Clipper, Dufour 35 Classic et Hunter 340.

Edifiant : des propriétaires de ces modèles expliquent leur choix

Le bateau idéal c'est le mien ! C'est ce que nous expliquent quatre propriétaires (le Hunter est trop récent en France) interrogés sur les raisons de leur choix.



● **Ovni 345, une longue histoire d'amour**
Pour Jean et Annick Azéma, l'achat de l'Ovni 345 fut une évidence. Pendant quinze ans, ils ont navigué à bord d'un

Ovni 35 et changer de philosophie de navigation est exclu. A soixante-dix ans, ils naviguent tous les deux, parfois avec leurs enfants, à partir de La Rochelle vers la Bretagne Sud, et ils voulaient profiter des derniers perfectionnements techniques des Ovni, sans pour autant prendre un modèle plus grand : « Onze mètres, c'est largement assez pour naviguer à deux, et

plus grand, cela devient un handicap dans les petits ports de Bretagne. Ce qui nous plaît beaucoup chez Alubat, c'est qu'ils s'adaptent aux goûts des clients. On voulait un placard supplémentaire, au-dessus du frigo, on nous l'a installé, sans problème. On peut suivre la construction de son bateau, le chantier nous prévient quand ils retournent la coque, quand ils

commencent les emménagements... c'est vraiment bien de suivre la construction du bateau qui est réellement fabriqué pour soi, on se sent très impliqué. » La personnalisation des Ovni semble être un des arguments majeurs des propriétaires, autant que la méthode de construction en aluminium ou le concept du dériveur intégral.



● **Un Classic pour un amateur des plus classiques**
Christophe Sireuil est un Malouin qui a toujours navigué, et même s'il a émigré dans le Morbihan, il a toujours eu des idées

précises de ce que devait être un bon voilier de course-croisière. Son programme, ce sont des croisières, assez courtes mais nombreuses, entre La Rochelle et Brest, et des régates, quatre ou cinq par an, comme le Spi Ouest-France ou le Trophée Dufour. « Le premier bateau neuf que j'ai acheté, c'est le Dufour 32 Classic, j'avais hésité avec le Sun Fast 32, mais j'ai

vraiment apprécié l'esprit classique de Dufour et l'agent qui s'occupe de mon bateau, Floréal à La Trinité, est vraiment performant. Il le loue deux à trois semaines par an pour réduire les frais. Le X 342 me plaisait bien aussi, mais le budget me semblait important, pourtant, mon Dufour n'est finalement revenu aussi cher, en version "Grande Croisière", plus l'option "Performances", plus d'autres personnalisations, il m'a coûté 890 000 F. »



● **L'Océanis 351 Clipper, l'achat coup de foudre**
Le choix d'un bateau n'est pas forcément le résultat d'une étude comparative, comme le prouve Hervé Tallec qui s'est laissé aller à un coup de foudre. Ce plaisancier breton navigue en famille,

avec deux enfants. A force de naviguer sur le bateau des autres, et de louer régulièrement, il a craqué et organise dorénavant ses week-ends sur son propre voilier. Des week-ends ou des croisières assez longues puisque Liganade, basé à Port-la-Forêt, est déjà parti explorer les Scilly et la côte nord-ouest de l'Espagne. Hervé Tallec apprécie la facilité de manœuvre de l'Océanis, qu'il peut mener seul, tout en regrettant que les

deux winches servent à la fois aux écoutes, aux drisses, aux bosses, etc. Cela complique la gestion des manœuvres. Peu de modifications ont été apportées par rapport au bateau de série, pilote automatique, centrale Autohelm, chauffage (Liganade navigue de mars à septembre) et spi asymétrique, ce qui a imposé de modifier la pièce d'étrave. Ce modèle âgé de deux ans ne dispose pas du nouveau lest, plus lourd de 200 kg, qui améliore la stabilité.



● **Sun Odyssey 36.2, pour le confort**
Monsieur et madame Perroche ont hésité avec de fixer leur choix sur le Sun Odyssey. « Ce qui nous a plu, affirme Anne-Marie, c'est son grand volume intérieur, son espace et sa cuisine en L. On

n'aime pas les cuisines américaines. » Naviguant le plus souvent à deux, les Perroche ont opté pour la version propriétaire avec une seule cabine arrière « vraiment splendide ». « A l'usage, le 36.2 est vraiment agréable, sa quille courte est très pratique en croisière et, pourtant, il a un bon comportement sous voiles. Dans quelques années, nous serons à la retraite, et nous prévoyons des croisières en Norvège ou en Méditerranée. » ■