

LEOPARD 48'

Un catamaran
de grande
croisière,
innovant et
équilibré



Le Leopard 48', élu multicoque de l'année 2013 par le magazine Cruising World, est particulièrement attendu par les amateurs de ce type de catamaran de croisière, qu'ils soient propriétaires exigeants ou futurs locataires en attente de nouvelles expériences. Voici notre essai de ce catamaran original.



Texte : Philippe Echelle - Photos : Philippe Echelle et DR

RETOUR SUR IMAGES

Le chantier de Woodstock, proche de Cape Town, a été fondé par John Robertson, il y a plus de 30 ans. Jerry Caine l'a rejoint comme associé en 1991. Dès 1995, des liens étroits se tissent avec Moorings en vue d'approvisionner le marché naissant du catamaran bareboat ; la fusion avec Sunsail et l'intégration dans le groupe international Tui propulsent Moorings-Sunsail au rang de géant mondial du secteur. La maîtrise logistique et la connaissance de la clientèle (principalement américaine en zone caraïbe au début) ont orienté la conception des Leopard (premier fournisseur de multicoques de Moorings) vers une rationalisation des fonctionnalités et un équipement interne augmenté (froid, climatisation, autonomie électrique). L'arbitrage d'accessibilité des anciennes plateformes (nacelles très basses !) pénalisait pourtant leur perception dans l'opinion européenne. La mondialisation des bases et l'élargissement du public amateur de multis ont conduit les décideurs de la 3e plus importante marque de catas (avec Lagoon et Fontaine Pajot) à revoir leur copie et à faire appel aux architectes américains Gino Morelli et Pete Melvin, auteurs du célèbre PlayStation (le géant



L'ARTIFICE D'UN GRAND COCKPIT AVANT N'EST PAS SIMPLE À INTÉGRER DANS UNE SILHOUETTE DE CATAMARAN ; SIMONIS ET VOOGT RÉUSSISSENT POUTANT L'EXERCICE !

malchanceux de Steve Fosset dans The Race). Une nouvelle génération de catamarans, plus étroits, vifs, consensuels et hauts sur l'eau voit le jour et fréquente les salons mondiaux à partir de 2005 (Leopard 39, 40, 44, 46...). Le résultat ne se fait pas attendre, et de plus en plus de propriétaires privés se laissent tenter par ces bateaux solides au cahier des charges cohérent.

2012 : SIMONIS ET VOOGT ARE BACK !

Le 39' est un catamaran vif, équilibré et plutôt rapide. Le 44', en osant le cockpit avant, paraissait moins dynamique. L'arrivée du 48' semble vouloir faire la synthèse des qualités des deux modèles et signe le retour des designers historiques : Alexander Simonis et Marteen Voogt. Ce bureau international, aujourd'hui basé en Hollande, dispose toujours de son antenne dans l'hémisphère sud à Cape Town, ce qui rapproche les points de vue. La signature Simonis-Voogt est plutôt orientée sur les yachts mono-coques de course ou de croisière rapide (90' Nicorette I et II, 85' Les Folies...),

mais le cabinet a su intégrer les évolutions propres au segment pour proposer un 48' mature et pertinent.

LE LEOPARD 48' : ENTRE AUDACE ET ÉQUILIBRE

En transposant le cockpit frontal du 44' sur le 48', Moorings et Robertson/Caine affirment leur confiance commerciale dans cet accessoire qui s'affiche désormais comme une marque identitaire. Initiée par Daniel Tortarolo sur le Grand Sud 45' de Sud Composites, l'idée fut réinterprétée par le cabinet Morelli/Melvin lors de la création des Gunboat. Leurs buts différaient, bien sûr : zone de manœuvre inspirée de la course pour les Gun, ou lieu de détente sans lien direct avec le reste du navire pour les autres. Lagoon s'est aussi approprié cette disposition sur le 440, le 560 et le 52', mais seuls les Leopard s'émancipent complètement des préjugés et conçoivent un vrai 2e cockpit à l'avant doté d'une circulation totale ! Pour le reste, la définition du 48' est assez classique et décline avec intelligence les tendances actuelles (navstation ergonomique, finesse relative



1 : Le Leopard 48 est un catamaran typé, dans le bon sens du terme...

2 : Design habile, le cockpit avant est bien intégré dans la ligne générale.

3 : Les carènes assez fines permettent de bien remonter au vent.

4 : Le Leopard 48 est un bateau qui rêve de grands espaces et de soleil. A vous de l'y emmener !

des carènes, flotteurs à redans, design de roof moderne, voilure généreuse, décoration et finition intérieures soignées).

**UNE RÉALISATION DE QUALITÉ
PAR UN OUTIL INDUSTRIEL
EN DÉVELOPPEMENT**

L'usine de Woodstock s'est agrandie et couvre désormais 4 hectares et demi ! Elle emploie 600 collaborateurs et compagnons, qui produisent environ 3 unités par semaine. La gamme, exclusivement dédiée aux catamarans, comprend 4 modèles de voiliers (39', 44', 48', 58') et deux Power Cats, le 39' et le 51'. Les exigences d'exploitation du client principal (Moorings/Sunsail), conjuguées à l'expérience historique du constructeur, orientent les choix vers une construction résistante et des implantations techniques renforcées pour garantir la fiabilité dans des conditions intensives tout en réduisant les interventions d'entretien ou de réparation. Le sandwich sous-vide



5

D'ENTRÉE DE JEU, AU PRÈS BON
PLEIN, LE 48' SE RÉVÈLE VAILLANT,
GÉNÉREUSEMENT TOILÉ ET ÉQUILIBRÉ.



emploie des tissus multidirectionnels de verre E stratifiés au contact sur une âme balsa haute densité. Résines et gelcoat isophthaliques préviennent l'apparition d'hydrolyse, mais on ne va pas jusqu'à l'application d'un parement époxy sous la flottaison. Les ailerons sont entièrement moussés avec du polyuréthane à cellules fermées. Le 48', comme tous les Robertson and Caine, est doublement certifié CE et IMCI, la fabrication satisfait à l'ensemble des normes ISO en vigueur.

**UNE SILHOUETTE DÉCOMPLEXÉE
ET DES AMÉNAGEMENTS
DANS LE COUP !**

L'artifice d'un grand cockpit avant n'est pas simple à intégrer dans une silhouette de catamaran ; Simonis et Voogt réussissent pourtant l'exercice ! L'habile design des panneaux plexi latéraux attire l'œil sur cet élément dynamique, le montant plongeant du roof et la casquette atténuent l'impact de la cloison verticale frontale. Sauf vision directe de face, l'œil retient la perception d'un roof en coin ; bel exemple de design ! Il faut maintenant aborder la question que chacun se pose ! Cette implantation originale pose-t-elle des questions de sécurité ? Constatons déjà qu'elle est assez reculée et que l'hydrodynamisme moderne et le centrage des poids lui permettent de spatuler et de négocier la mer en

finesse plus qu'en force. Les convoyeurs maison qui effectuent chaque année plusieurs centaines de milliers de milles (distance moyenne de livraison : 6 000 à 7 000 milles) disent ne jamais voir d'eau verte remplir la baignoire. C'est tout à l'honneur du comportement du navire, mais imaginons tout de même que ce soit le cas... Robertson/Caine et les architectes, probablement talonnés par des normalisations vigilantes et le sens de leur responsabilité, semblent avoir pris la mesure de l'enjeu ! Lors d'une visite attentive, j'ai été frappé par la robustesse des échantillonnages et des condamnations étanches, et les dalots d'évacuation paraissent capables de vider la baignoire rapidement si besoin. Arrivé seul en fin d'après-midi pour une première nuit à bord, j'ai d'abord été positivement surpris par "l'accueil du bateau". Je n'ai absolument pas tâtonné à la recherche de la technique. Tableau électrique, interrupteurs, fonctionnement des pompes, des WC tombent sous la main avec une bonne lisibilité. Après une journée caniculaire, la ventilation rafraîchit rapidement le 48' ; de ce point de vue, la porte frontale marque un point décisif ! Renouvelant en profondeur l'offre d'espace, cette nacelle ouverte sur les deux faces, avec son cockpit traditionnel arrière bien conçu (excellente sellerie d'extérieur, ergonomie fûtée avec bains de soleil, méridienne



TÉMOIGNAGE DE CONVOYEUR

Je n'avais pas essayé de catamaran comme celui-là auparavant, capable de profiter d'un vent léger et de le transformer en une bonne vitesse sur l'eau.

Avec 8 nœuds réels dans le nez, le 48' progressait à 6 nœuds, magnifique ! Il se comporte également très bien dans les conditions soutenues ou sévères que nous rencontrons au départ de Capetown. Il navigue à la façon d'une unité plus grande, creuse son sillon dans les vagues sans ralentir et ne tape pas sous la nacelle. Il est vraiment équilibré. Si je disposais du budget, j'aimerais en acquérir un pour moi.

Kenneth Hoiem, convoyeur du Mana Mana, notre exemplaire d'essai

relax, table 8 personnes...) et son patio nautique à l'avant, transforme la vie à bord. Les baies vitrées panoramiques font entrer le paysage marin à l'intérieur sans générer d'effet de serre. L'atmosphère profite de cette disposition conviviale qui renforce la vocation de plate-forme de loisirs nautiques polyvalente au mouillage et incite à la balade flâneuse dans les lagons. Si on souhaite intimité et sécurité, la porte étanche et ses 3 niveaux de fermeture ainsi que les stores vénitiens autorisent une réaction rapide et efficace. La cuisine est traitée avec soin, la cuisinière-four Force 10, quasiment professionnelle, les frigos à tiroirs, l'évier double bac, les plans de travail généreux en corian répondent aux attentes du matelot exigeant, de l'hôtesse ou de l'équipier gourmand. Je dois avouer avoir apprécié immédiatement cette organisation intérieure. La qualité de finition est élevée, le choix du merisier en

parements classiques est superbe, le mariage harmonieux avec les matières contemporaines est réussi et évite l'ostentation du tout bois, cet équilibre est à l'origine du style chaleureux du 48' ; l'ébénisterie est remarquable. Le confort de couchage (accès, environnement, ergonomie périphérique, intimité) est excellent ; l'agrément de la salle de bains de la version propriétaire, testé et validé, mérite une mention spéciale.

COMPORTEMENT ET PERFORMANCES AU RENDEZ-VOUS

En arrivant à bord, la veille de notre essai, convaincu que le 48' était parvenu en France par cargo (comme l'exemplaire précédent !), mon examen s'est déroulé à l'aune de cette conviction sans déceler aucune preuve du contraire ! Ce n'est que le lendemain, en clarifiant la question, que l'importateur confirmera le voyage par mer, soit 7 000 milles ! J'avoue avoir été bluffé par cette révélation que rien ne confirmait à bord, pas même l'inspection des cales moteurs, parfois éloignée à cet égard...

Une chance, en été, dans la baie des Anges (Nice), il y a de l'air : 15-17 nœuds réguliers de sud avec un clapot



5 : Dans le port de Nice, notre 48 attend sagement avant d'appareiller pour l'essai dynamique.

6 : Le fameux cockpit avant : plus qu'un artifice marketing, un vrai plus en terme d'agrément.

7 : Le plan de pont, organisé autour d'une navstation qui fait la part belle au winch électrique.

8 : Confortable, spacieux et bien protégé par le bimini rigide, le cockpit arrière restera quand même l'espace où tout le monde apprécie de se retrouver.

9 : Le cockpit avant est accessible depuis l'intérieur, ventilation du carré assurée en atmosphère tropicale.

10 : La cuisine est traitée avec soin et répondra aux attentes des plus exigeants.

11 : L'aménagement de la version propriétaire ne renouvelle pas le genre, mais s'avère particulièrement confortable et pratique.

12 : Les cabines sont très agréables, dotées d'une bonne ventilation, indispensable sous les tropiques.

13 : La salle de bains de la coque propriétaire est parfaite, agréable, aérée et facile à vivre.



Tableau électrique, interrupteurs, fonctionnement des pompes, des WC..., tout tombe sous la main avec une bonne lisibilité.



Les cales moteurs sont immaculées : pourtant, ce bateau vient d'Afrique du Sud par la mer.

formé sans houle. D'entrée de jeu, au près bon plein, le 48' se révèle vaillant, généreusement toilé et équilibré. À 50° de l'apparent, nous faisons presque aussi bien que la polaire théorique, soit 8,5 nœuds, et le passage à la vague est tout à fait plaisant. Faisant fi de son aéro-

dynamisme frontal un peu lourd, ce Leopard bénéficie du travail effectué sur les jolis flotteurs à redans. Les carènes assez fines progressent en souplesse dans ce clapot de 80 cm à 1 m et ne rechignent pas à monter au vent. En ouvrant un peu, vers 80° de l'apparent, la glisse s'affirme franchement et le 48' tutoie les 9 nœuds, ce qui est remarquable et franchement une bonne surprise. L'équilibre et l'agilité du 48' sont réellement supérieurs à ceux du 44' dans ces conditions. Sous spi, le catamaran accepte de descendre dans le vent en maintenant une allure régulière et en accélérant dans les risées. La navstation, dans la tendance actuelle, s'avère pratique, lisible et simple d'utilisation. La barre à roue est reliée à la biellette de connexion des safrans par des câbles, la précision de conduite est appréciable, et l'effet directionnel des safrans, sensible. Le winch primaire électrique est le compa-

gnon indispensable de cette architecture de manœuvre regroupée qui, en dépit de ses avantages, est biomécaniquement moins appropriée à l'utilisation manuelle.

Les voiles Quantum Afrique du Sud sont largement échantillonnées et bien coupées, le mât Sparcraft (Afrique du Sud), doté d'une quête de 6°, est élégant, avec une belle finition. La manœuvre au moteur avec les 54 CV est un modèle de douceur et de motricité, j'insiste sur l'équilibre en pivotement et sur la facilité de maîtrise ; notre 48' d'essai était muni d'hélices fixes (laissées libres de rotation) ! Le ressenti dynamique en navigation est donc tout à fait à son honneur, compte tenu de la résistance induite par ces appendices ! Des versions repliables sont indispensables, elles offriront la même évolutivité et des performances à la voile supérieures.

CONCLUSION

J'ai découvert un catamaran typé au bon sens du terme, la disposition du cockpit avant n'est pas un artifice marketing, mais présente un réel intérêt pour ce type de programme. La construction sérieuse est rassurante, les équipements et la finition rendent la vie à bord agréable. Les performances sont satisfaisantes, plutôt dans la moyenne supérieure du segment, et le plaisir de conduite est présent.

- ✦ Catamaran dynamique et équilibré
- ✦ Bonne finition et conception intérieure
- ✦ Unité solide et fiable

- ✦ Les rideaux occultants des cabines ne garantissent pas le noir total
- ✦ Les planchers stratifiés reposent sur des supports bois verni (vieillessement ?)
- ✦ Contact martingale inox et cathédrale aluminium sur la poutre avant (électrolyse ?)



FICHE TECHNIQUE

Architectes : Alexander Simonis et Marteen Voogt

Constructeur : Robertson/Caine (Capetown, Afrique du Sud)

Longueur : 14,75 m

Largeur : 7,64 m

Tirant d'eau : 1,34 m

Poids lège : 14,46 t, à mi-charge : 17,28 t

Hauteur de nacelle : 0,91 m

Hauteur du mât au-dessus de l'eau : 22,60 m

Surface GV : 90 m²

Surface génois : 53 m²

Surface gennaker : 150 m²

Motorisation : 2 X 39 CV ou 2 X 54 CV

Fuel : 700 l

Eau : 780 l

Réservoir eaux noires : 170 l

Prix : 429 000 euros HT

Principales options HT :

motorisation 54 CV + hélices repliables

Brunton : 9 000 euros

pack électronique Raymarine : 9 300 euros

chargeur batteries : 824 euros

winch primaire électrique Lewmar 54 : 2 706 euros

4 panneaux solaires sur le bimini : 5 238 euros

dessalinisateur Spectra 60 l/h : 15 840 euros

bout-dehors + code 0 + GV à corne : 9 800 euros

commissioning : 10 818 euros

équipement de sécurité : 4 727 euros

livraison en convoi à Nice :

28 000 euros, Fort Lauderdale : 27 700 euros.

LES CONCURRENTS

Modèle :	Nautitech 482	Salina 48 Evolution	Lagoon 450
Constructeur :	NAUTITECH	FONTAINE PAJOT	LAGOON
SV au près en m ² :	116	136	134
Poids en t :	11,2	10,5	15,5
Prix en € HT	525 550	472 000	371 000

La quête de mât de 6° joue-t-elle un rôle dans les qualités dynamiques du Leopard 48' ? Il est un fait que le catamaran vire parfaitement sous GV seule, empanne bien et fait preuve d'un équilibre dynamique réel.

La surface de GV (90 m²) et la corne offrent une puissance complémentaire dans le petit temps, mais le bateau reste tolérant dans le médium sous toute sa voilure.

La navstation semble s'imposer sur cette génération de catamarans, le regroupement des manœuvres est apprécié du barreur comme de l'équipage et fonctionne très bien sur le Leopard 48.

Le réglage de la tension d'écoute de GV par deux palans n'est pas gênant par rapport à un rail pour ce type de bateau. Un pad eye solide en arrière de la cadène de galhauban permettrait de tendre la chute au portant !

L'émblématique cockpit avant est agréable à l'usage et ne nuit pas aux performances ou à la sécurité.

La hauteur de nacelle est tout à fait comparable aux modèles européens : 90 cm

Il n'y a pas de bossoirs, un portique articulé en tient lieu. Le système est solide et fiable et évite de solliciter la face arrière du bras de liaison.

L'hydrodynamique des flotteurs est bonne, le redan augmente le volume interne sans pénaliser la surface mouillée, la pénétration dans l'eau est assez fine, les fuites arrière ne provoquent pas de suction.

