

FONTAINE PAJOT MY 44

La croisière king size

Plus luxueux et habitable que les modèles précédents, le MY 44 a les armes pour s'imposer sur le marché de la croisière haut de gamme. Avec, dans son viseur, les grandes vedettes à fly classiques.

Texte Michel Luizet - Photos Virginie Pelagalli

Propulsé par 2 x 435 ch Volvo couplés à des pods IPS, le MY 44 flirte avec les 25 nœuds à plein régime. Le comportement même à cette vitesse est impeccable.

634 209 €

HT avec 2 x 435 ch Volvo IPS 600

Vitesse maxi (en nœuds) **24,5**
Conso. à 20 nœuds (en l/h) **105**
Longueur (en mètres) **13,40**
Couchettes **6 + 2 (option)**

Le hasard fait parfois bien les choses. Après seize heures et 220 milles de navigation à bord du nouveau MY 44 (lire le récit de la navigation page 56), nous nous amarrons dans le port de Palma de Majorque juste à côté d'un Cumberland 44. L'opposition est saisissante. Face à face, l'ancienne et la nouvelle génération de catamarans Fontaine Pajot. Treize années les séparent. A l'échelle du temps motonautique, une éternité. Entre les deux, le chantier rochelais a enchaîné les nouveautés jusqu'à la masterpiece de 2010, le Queensland 55, toujours navire amiral de la gamme. Puis est venue l'heure des restyling (Cumberland 47 LR, notamment) jusqu'au lancement voici deux ans du MY 37. Changement de nom, de logo et de stratégie commerciale. Fontaine Pajot a compris que le cata à moteur a le vent en poupe et bénéficie désormais d'une attractivité qui va bien au-delà d'un marché de niche limité à l'Europe.

Plutôt qu'une plage avant plane comme celle du MY 37, les architectes ont «décaissé» légèrement le pont pour y organiser un salon autour des deux méridiennes.



Au dos de la banquette tout en longueur, un store (en option) protège des regards extérieurs. Petite bizarrerie, les nables des réservoirs à carburant se trouvent sous le caillbotis de l'entrée.

Un yacht à moteur moderne et bien fini

L'adoption du label «Motoryacht» va de pair avec une montée en gamme indispensable pour se développer aussi en Asie ou aux Etats-Unis. Validé peu après la sortie du MY 37, le projet du 44 pieds est d'une tout autre ampleur. Les dirigeants de Fontaine Pajot ont souvent usé de l'argument que leur catamaran possédait une habitabilité égale voire supérieure à une vedette plus longue de trois quatre mètres, autrement dit que le confort à bord d'un Cumberland 47 valait largement celui d'une vedette Princess ou Prestige de 16/17 m de long. La réalité est plus nuancée. Si le volume de la timonerie rivalise en effet avec celui d'une grande vedette, les cabines «en couloir», pénalisées par l'étroitesse des coques, continuent à faire pâle figure, comparé à une mastercabin traversante, un incontournable pour les clients en quête de toujours plus d'espace intérieur. Justement, le MY 44 tente de corriger ces faiblesses et de lever les dernières incertitudes des plaisanciers quasi convaincus par la force du concept. Tout a été donc fait pour gagner ce statut de yacht à moteur



moderne et bien fini, capable d'en offrir autant sinon bien davantage qu'une vedette à fly. Avec l'aide de Daniel Andrieu, leur architecte naval de prédilection, Fontaine Pajot a repensé les profils des coques pour obtenir ce petit gain d'espace nécessaire à la création d'aménagements moins conve-

nus. Le chantier a surtout recruté pour la première fois un véritable designer intérieur. Le cabinet de Pierluigi Andreani, bien connu en France pour son travail sur les Bénéteau Flyer et GT, a été retenu sans coup férir face à plusieurs concurrents qui ont répondu à l'appel d'offres. Pierluigi, c'est le

Au fait...

2015 : l'arrivée du MY 37



Le MY 37 devant la plage Notre-Dame de Porquerolles, lors de notre essai en mai 2015.

Changement de nom et changement de style : en 2015, le nouveau 37 pieds de Fontaine Pajot s'appelle désormais Motoryacht 37, une façon pour le chantier de signifier la montée en gamme que représente ce nouveau modèle. On note chez lui plusieurs éléments de design que l'on retrouve sur le MY 37 : les hublots de coque prolongés par une bande plexi, les passavants surélevés pour gagner du volume intérieur et le vitrage panoramique qui ceinture la timonerie. Enfin, la plate-forme hydraulique pouvant supporter l'annexe figure aussi sur le MY 44.

● Long. 11 m ● Larg. 5,10 m ● Prix de base 348 000 € avec 2 x 150 ch



La plate-forme immergeable supporte une annexe de 250 kg. Un étroit escalier se déploie lorsque celle-ci est en position basse.



L'excellent comportement marin, la bonne répartition des poids, le mariage réussi avec la transmission IPS.

L'agencement de la timonerie et la fluidité des déplacements à bord.

Le volume généreux de la suite propriétaires.

Le niveau de confort des deux cabines de la coque tribord.



Le cockpit peu convivial sans fonction vraiment déterminée.

L'emplacement curieux des nables de réservoirs à carburant.

L'absence de fenêtre ouvrante près du pilote. Pas de véritable cabine de marin.

Design

★★★★

Plan de pont

★★★★

Performances

★★★

Finition

★★★★

Aménagements

★★★★★

★ à revoir ★★ moyen

★★★ bien

★★★★ très bien

★★★★★ exceptionnel



Cosy et avec vue sur mer grâce aux grands vitrages latéraux, l'agencement du salon permet de se déplacer avec fluidité d'un bout à l'autre du bateau. C'est une réussite.

La timonerie s'ouvre largement sur le cockpit grâce aux quatre vantaux coulissants de la baie vitrée que l'on peut basculer d'un côté ou de l'autre.



► sorcier des intérieurs de bateaux, celui qui parvient à exploiter le moindre recoin disponible. Très exigeant et intraitable sur les détails, sa collaboration avec le chantier rochelais va se révéler déterminante. De l'extérieur, le MY 44 a beaucoup de points communs avec le MY 37. Les hauts francs bords quasi verticaux, l'habillage de plexi noir sur la longueur des coques, le vitrage panoramique de la timonerie... On retrouve aussi une plate-forme de bain immergeable de 1,20 m de large, accessoire aujourd'hui plébiscité par tous les plaisanciers adeptes de la croisière pour le côté ludique et la mise à l'eau simplifiée du tender. Celle du MY 44 est capable de supporter une annexe de 250 kg. Pour davantage de confort, on a ajouté un escalier escamotable qui se déploie à la descente. Des marches plus larges auraient été toutefois le bienvenu. Autre point de convergence, les passavants surélevés, pleins et très larges, profil

La largeur du MY 44 fait la différence. Le chantier compare le volume intérieur de son nouveau cata à celui d'une vedette classique de 17/18 m. On ne peut pas dire le contraire.

Deux personnes peuvent s'asseoir sur la banquette face à la console de pilotage. La vision est excellente. Manque une fenêtre qui s'ouvre à proximité.



nécessaire pour garantir un maximum de volume intérieur. En revanche, l'imposant rostre central du MY 44 permet de creuser la plage avant pour créer un lieu d'échange autour des deux bords de soleil. Dans le cockpit agrémenté d'une immense banquette arrière un peu stricte à notre goût,

la baie vitrée s'efface entièrement afin d'assurer une continuité de plain-pied entre l'extérieur et l'intérieur. L'agencement du catamaran suit à la lettre la tendance du moment en s'ouvrant sur un espace cuisine bien dimensionné. Plan de travail en U à tribord muni d'un électroménager der-



Le plan met en évidence la volonté du designer de privilégier les surfaces dégagées sous la timonerie. Le but ? Renforcer l'impression d'espace.

nier cri comprenant entre autres un lave-vaisselle, colonne frigo-congélo à bâbord insérée dans une façade à rangements multiples... Une marche sépare la cuisine de l'espace salon avec, de part et d'autre, des sofas en tissu gris clair et une table modulable et orientable en fonction de l'usage.

Des vitrages panoramiques

Le designer a pris soin de ne pas encombrer inutilement la surface au plancher dans le but de donner de la fluidité dans les déplacements. C'est ici que le concept catamaran tire tous les bénéfices de sa largeur hors-normes. L'impression de volume est sensiblement équivalente à celle d'une Sunseeker Manhattan 52 ou une Prestige 560 qui, toutes deux, présentent un canevas de timonerie plus ou moins identique. Ces modèles partagent avec le MY 44 le même intérêt pour les vitrages ►



La suite propriétaires privatise la coque bâbord. Les architectes sont parvenus à dégager suffisamment de volume pour inscrire un lit de 180 dans le sens de la largeur. Une vraie révolution.



La cabine VIP propose un lit double, lui aussi perpendiculaire à la coque. La perspective s'en trouve totalement modifiée.



Sur l'avant tribord, la troisième cabine et son lit qui épouse la forme de la coque. La salle de bain commune est placée à l'entrée, sur la droite.



Le plan de coque ou l'art d'exploiter à fond le moindre espace disponible. Avec ses deux cabines principales, le MY 44 en offre autant qu'un 60 pieds.

Dans la continuité de la cabine propriétaires, la salle de bain privée avec ses nombreux rangements. La photo est prise depuis la cabine de douche logée dans la pointe.



paces sont bien exploités : tables de chevet, placards, écran TV orientable, coin maquillage... La proximité du grand hublot au pied du lit joue aussi un rôle important dans l'ambiance générale. Un dressing fait office de sas entre la cabine et la vaste salle de bain qui se termine par une cabine vitrée munie d'une colonne de douche dernier cri. Vous l'aurez compris, la coque tribord est un espace privatisé au seul bénéfice ►



L'architecte Daniel Andrieu a signé les œuvres vives du MY 44, caractérisées par l'asymétrie des faces internes et externes de la coque.

► panoramiques qui offrent, où que l'on se trouve, une vue plongeante sur l'environnement extérieur. On remarque le bon niveau de finition général, la déco dans l'air du temps. L'atout majeur est cependant ailleurs, dans la coque bâbord accessible depuis une descente privée, à l'entrée de la timonerie.

Andreani, avec la complicité d'Andrieu, parvient à aménager une suite propriétaires inédite avec un lit de 180 dans le sens de la largeur. Les dimensions sont légèrement moindres que les master-cabins traversantes des vedettes citées plus haut, mais qu'importe. Le résultat est brillant. Tous les es-



Le fly est coiffé en option d'une grande structure en composite dotée d'un toit souple. Une immense table fixe sert de point d'ancrage. A tribord, la kitchenette avec grill possible.



Deux personnes peuvent suivre la navigation depuis le bain de soleil, dont les coussins centraux se relèvent pour former un très confortable plan incliné.



Sous la plage avant, une grande soute sert à stocker les défenses. On devine sur le côté le réservoir à eaux noires.



A chacun sa coque ! Le bloc D6 peut prendre ses aises dans une soute aux dimensions généreuses.



Comme pour la timonerie, le fly-bridge est bien dégagé.



A la jonction avant des deux coques, le designer a installé une cabine d'appoint (en option), toute désignée pour héberger de jeunes enfants ou des ados.



Fontaine Pajot a soigné le design des escaliers d'accès aux cabines, à la fois élégant et ergonomique.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	13,40 m
Largeur	6,61 m
Tirant d'eau / d'air	1,30 m / 4,44 m
Poids lège	14,9 t
Transmission	Pods IPS Volvo
Puissance mini/maxi	2 x 260 ch / 2 x 435 ch
Carburant	2 000 l
Eau	700 l
Cabines	3/4
Couchettes	6/8
Catégorie CE	B/10 C/16 D/30 pers.

LE TEST NEPTUNE

Volvo D6-435 - 2 x 435 ch @ 3 500 tr/mn 6 cylindres en ligne - 5.5 l - Poids 900 kg				
Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mile)	Autonomie* (milles)
1 800	9	28	3,1	516
2 600	15	69	4,6	347
2 800	17	82	4,8	33
3 000	19,5	98	5	320
3 250	21,5	121	5,6	285
3 500	24,5	169	6,9	231

* Avec 20% de réserve
Conditions de l'essai : 5 personnes à bord, mer calme, vent nul - 70 % carburant - 100 % eau.

PRIX TTC

725 050 € avec 2 x 300 ch Volvo IPS 400 (prix base)
847 450 € avec 2 x 435 ch IPS 600 (+ Platinum version)
Version Exclusive 26 400 € (compteur chaîne, coupe-orin, coussins cockpit = fly, stores de carré, WC électr. eau douce, 220 V). Gold (43 200 €) Exclusive = coussins salon avant, éclairage int. et ext., eau chaude douchette, convertisseur, eau de mer sous pression. Platinum Gold + table haute fly, cuisine fly, éclairage sous-marin, générateur 10 kW, pack audio video Bose). Options hard-top fly 45 600 € ; plateforme Hydrau. 32 374 € ; plateforme arrière fixe 12 480 € ; pack électro Garmin 38 400 €.

CONTACT

Infos www.fountainepajot.com

du propriétaire. Les amis ou la famille s'installeront dans la coque tribord où l'on découvre une remarquable suite VIP avec, elle aussi, un lit perpendiculaire à l'axe du bateau. La cabine avant est en revanche plus convenue.

Un bon équilibre en navigation

A noter que toutes les salles de bain disposent d'une véritable cabine de douche séparée. Enfin, une cabine d'appoint pour les enfants ou le marin peut être instal-

lée derrière un panneau coulissant face au pare-brise. Côté mécanique, le MY 44 s'équipe exclusivement d'une transmission IPS Volvo couplée à des blocs allant de 2 X 260 ch à 2 x 435 ch. Compte tenu du déplacement qui flirte avec les vingt tonnes en pleine charge, le choix de la motorisation maximale est plus que conseillé. Avec cette dernière, nous avons filé 24 nœuds à plein régime. Les pods Volvo travaillent en symbiose avec une carène particulièrement douce qui trace sa route sans forcer. On remarque un bon équi-

libre des masses (les réservoirs sont placés sous la nacelle centrale) qui se traduit par une assiette parfaitement rectiligne en navigation. On a constaté que ce n'est pas toujours le cas sur les catamarans en ligne d'arbre. Le joystick livré avec les IPS est un plus qui ne se refuse pas. Il prouve ici son utilité pour se décoller sans difficulté d'un ponton et remplace aisément le propulseur d'étrave. Enfin, le MY 44 à l'essai était équipé d'un générateur Panda compact. Une puissance modeste mais manifestement suffisante pour fournir l'énergie nécessaire aux équipements (plaques vitrocéramiques, congélateur, climatisation...). Mission accomplie pour le nouveau Fontaine Pajot ?

C'est une évidence ! En termes de confort et d'habitabilité, il sera difficile à battre. Il a indéniablement les atouts pour convaincre une clientèle de plaisanciers adeptes des croisières longue durée. Reste ce bau de 6,61 m qui peut contrarier plus d'un capitaine de port. ■