

# CUMBERLAND 47 LC

## Une cure de jeunesse

**Aménagements intérieurs modernisés, fly-bridge redessiné, ouvertures agrandies, la nouvelle version du Cumberland 47 donne un coup de jeune aux productions du chantier rochelais.**

Texte Marc Fleury - Photos Grégory Gérard

**C**onscient que le dynamisme d'un constructeur passe par un fréquent rajeunissement de gamme, Fountaine Pajot a dévoilé ce printemps une nouvelle version de son Cumberland. Un changement d'époque qui se traduit bien sûr par un nouveau style, mais également par une appellation différente. Le chantier rochelais vient ainsi d'abandonner le nom de Trawler-Catamarans pour celui de Fountaine-Pajot Motor

Yacht. Car si le terme trawler convenait bien à ce catamaran économe en carburant, ses performances à haut régime ne le cantonnent pas à des navigations à allure réduite. Les remarques concernant l'espace et le confort de ce modèle, similaire à ce que l'on trouve à bord de vedettes de 65 pieds, ont également incité la marque à rebaptiser l'ensemble de la gamme. Celle-ci comprend actuellement trois modèles : le Summerland 40, le benjamin de la lignée avec ses 12 mètres, ►



Les entrées d'eau fines offrent au Cumberland 47 le double avantage d'être économe en carburant et de passer sans heurt dans la houle.

**599 000 €**

Prix HT avec 2 x 225 ch Volvo D4

Vitesse maxi (en nœuds)	<b>24</b>
Conso. à 17 nœuds (en l/h)	<b>72</b>
Longueur (en mètres)	<b>13,95</b>
Couchettes	<b>6/8</b>

► le Queensland 55, le navire amiral, d'une longueur de 17,75 m, et donc le nouveau Cumberland 47 LC. Naviguant sur la même carène que son prédécesseur, le 47 dispose toutefois d'une plage arrière agrandie de 30 cm, facilitant les débarquements en annexe. L'heureux propriétaire de la première coque de ce nouveau modèle ayant confié son bateau en gestion location à la société Eden Yacht, nous le découvrons amarré en bout de quai, au fond du port de Bonifacio. Nettes, sobres, tendues, les lignes très dynamiques sont encore accentuées par le choix d'une élégante robe bicolore blanche et bronze. Les parties arrière extérieures des deux coques sont percées de deux immenses panneaux de bordé s'intégrant avec réussite à l'ensemble.

## Une circulation des plus aisées

En mettant pied à bord, on note que l'ensemble des selleries extérieures, ainsi que les toiles tendues et le bimini, s'accordent avec les teintes de la coque, donnant fière allure à l'ensemble. Protégé par l'arrière du fly-bridge, le cockpit dispose d'une longue banquette où peuvent prendre place quatre personnes, derrière une table en teck. Sur la version essayée, deux chaises offriraient deux assises supplémentaires. La position très reculée de la banquette et de la table offre une circulation facile, qu'il s'agisse de passer d'une coque à l'autre, d'accéder aux plages arrière en soulevant des petits portillons ou de graver les marches en colimaçon menant au fly-bridge. On trouve aussi un petit évier et un vivier. Compte tenu de son programme de bateau de location et de charter, *Beluga* a été équipé en option de bossoirs électriques, pratique lorsque l'annexe du bateau est un petit semi-rigide de 3,50 m propulsé par un 15 chevaux... Le contrôle se fait par le biais d'une télécommande similaire à celle d'un guindeau électrique, dissimulée dans le coffre de la banquette. Précise et douce, elle permet de monter et descendre l'annexe sans à-coups. La largeur des passavants et la hauteur des garde-corps offrent un passage très sûr jusqu'à l'immense plage avant. Très dépouillée, celle-ci dispose d'une banquette, dissimulant une

Convivial, confortable et facile d'accès, le fly-bridge compte parmi les pièces maîtresses du bateau. Un bimini repliable est également disponible.

La casquette du fly-bridge s'étend jusqu'à l'arrière du bateau de façon à protéger entièrement le cockpit et son espace repas.



Le fly-bridge est équipé d'un retour de commande très complet, avec notamment un petit traceur. Sa position déportée limite en revanche la visibilité sur bâbord.



mense coffre de stockage faisant également office de baille à mouillage. Les volumes y sont tellement importants qu'il est possible d'y ranger huit gros pare-batage et l'ensemble des amarres, sans gêner la bonne circulation du mouillage. Véritable pièce maîtresse du bateau, le fly-bridge présente des dimensions exceptionnelles et un niveau de confort digne d'un salon. Très dégagée, la partie arrière dispose de suffisamment de place pour y installer deux chaises longues, tandis qu'une vaste banquette en L et une table occupent la partie tribord, face à un meuble doté d'un évier et d'une glacière.

L'unique banquette de la plage avant dissimule à la fois la baille à mouillage et un coffre pour les amarres et les défenses.



Les proportions équilibrées du catamaran sont soulignées par le choix d'une coque bicolore, qui s'accorde avec les teintes du bimini fixe et des toiles tendues.

## Un intérieur totalement revisité

Bien abrité aux heures les plus chaudes de la journée par le grand bimini, le poste de pilotage et ses deux sièges pivotants sont déportés sur tribord, laissant place à une seconde banquette tout en rondour de l'autre côté. On y trouve un petit traceur et une instrumentation complète. Si la surface utilisée



## Au fait...

Du Cumberland 46 au 47 LC



En 2008, le Cumberland 46 était le navire amiral de chez Fountaine Pajot.

Lancé en 2008, le Cumberland 46 succédait à l'époque au Cumberland 44, mis à l'eau quatre ans plus tôt. Ce changement de nom accompagnait alors un rallongement des plateformes de bain arrière, mais les aménagements et la décoration n'avaient pas été modifiés. Si les agencements ont cette fois-ci évolué, on note en revanche que les tailles des cabines sont demeurées assez étroites. L'argument avancé par les fabricants de catamarans, comparant souvent la surface d'un modèle à deux coques de 45 pieds à celle d'un yacht de 60 pieds, est valable concernant la superficie totale, mais pas pour les dimensions des cabines...



Les volumes impressionnants dans la timonerie.

La taille des grandes ouvertures panoramiques dans le carré et en cabine.

La surface et l'agencement réussi du fly-bridge.

Un comportement sain et marin, un bateau à l'aise dans la houle.

Facile à manœuvrer.



Le manque d'ergonomie des panneaux de douche.

L'utilisation de poignée de portes design, mais peu pratiques, dans les salles de bains.

L'absence d'emplacement spécifique pour le bib.

Pas de main courante pour la descente tribord.

Design

★★★★

Plan de pont

★★★★

Performances

★★★★

Finition

★★★★

Aménagements

★★★★

★ à revoir ★★ moyen

★★★★ bien

★★★★★ très bien

★★★★★ exceptionnel



Offrant une bonne visibilité, le poste de pilotage est pourvu d'une confortable banquette et d'une assise latérale.

La cuisine équipée se déploie jusqu'à la descente bâbord. Elle dispose notamment de deux immenses tiroirs réfrigérés.



Éclairée par un panneau de bordé, la suite propriétaire comprend un lit king size et une vaste salle de bains.



► est sensiblement la même qu'à l'époque du Cumberland 46, on note une utilisation des espaces mieux pensée. Le carré offre ainsi autant de places assises, tout en empiétant moins sur l'espace central, et le meuble est un plus par rapport à la version précédente.

### Un stick à la place de la barre...

Mais les changements importants à bord de ce nouveau modèle se trouvent avant tout à l'intérieur du bateau. En faisant coulisser les trois panneaux translucides donnant sur la timonerie, il est difficile de ne pas être frappé par l'importance des volumes... Entre le carré de belles dimensions sis sur tribord, doté d'une table déployable pouvant aussi être transformée en table basse, et la longue cuisine équipée de deux immenses tiroirs

Lumière généreuse, beaux volumes et circulation aisée sont les maîtres mots dans la timonerie.

Ici présenté en version Maestro avec une grande cabine propriétaire, le Cumberland 47 est aussi disponible avec quatre cabines en version Quatuor. Les deux cabines de pointe dédiées à l'équipage sont optionnelles.



réfrigérés, les divers membres du bord peuvent circuler sans se gêner. Les formes anguleuses du mobilier contrastent nettement avec les dessins tout en rondeur du 46. Dans la nouvelle version, tout n'est que lignes tendues et parallélisme, pour un rendu des plus contemporains. Les teintes du mobilier restent claires, se conjuguant harmonieusement avec la moquette et les vaigrages blancs. Devançant une large banquette accompagnée d'un fauteuil transversal, le poste de pilotage présente la particularité de ne pas avoir de barre ! Celle-ci est en effet remplacée par un petit stick, situé à gauche des manettes de gaz. Si un temps d'adaptation est bien sûr nécessaire, le contrôle du bateau s'avère très précis en utilisant ce système. Pas étonnant de le retrouver à bord de plus en plus d'unités de commerce... L'assise ►



Disponibles en option, les bossoirs électriques s'actionnent par le biais d'une télécommande très précise.



Ici présentée dans une configuration dépouillée, la casquette du fly-bridge peut également être équipée avec une grue optionnelle.



La cabine propriétaires est accompagnée d'une salle de bains avec cabinet de toilette et compartiment douche séparé.



Les deux Volvo D4 de 300 chevaux - la motorisation la plus importante proposée - sont facilement accessibles par le biais de deux trappes.



Équipé d'un profond et confortable canapé en cuir blanc, le salon comprend aussi une table pouvant être abaissée dans le cadre, par exemple, d'un apéritif.



Donnant accès à la baïlle à mouillage et au guindeau, le volumineux coffre avant permet de ranger amarres et défenses.

Surprenant au premier abord, l'absence de barre, remplacée par un petit stick, confère une allure très dépouillée au poste de pilotage.



#### CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	13,95 m
Largeur	6,55 m
Tirant d'eau	1,10 m
Poids lège	14,2 t
Transmission	Ligne d'arbre/Pods IPS Volvo
Puissance maximale	2 x 300 ch
Carburant	2 x 1200 l
Eau	2 x 350 l
Cabines	3/4
Couchettes	6/8
Catégorie CE	A/10 pers.

#### LE TEST NEPTUNE

Volvo D4 300 - 2 x 300 ch @ 3 620 tr/mn  
4 cylindres en L - 3.7 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 500	8,1	11	1,4	1 715
2 600	12,5	46	3,7	649
2 800	13	66	5,1	470
3 000	17	72	4,2	571
3 300	20	92	4,6	521
3 620	24	116	4,8	500

#### PRIX

**599 000 € HT** avec 2 x 225 ch Volvo D4  
**Équipement standard** Batteries services AGM 24 V, fly-bridge équipé (table, banquette, poste de barre 3 places).  
**Version océanique** 40 000 € : kit d'amarrage, 6 pare-battages, guindeau électrique avec commande fly-bridge, banquette pont avant, plages arrière lattées teck, ensemble radio CD MP3, hotte aspirante, réfrigérateur 2 tiroirs, convertisseur 1200 W, feux de navigation et éclairage LED, pompe de cale auto, meuble fly-bridge, feux sous marins, réseau 220 V, projecteurs recherche prise 12 V ext., prise eau douce ext., antifouling primaire époxy...  
**Options** Bossoirs électriques 16 605 €, grue fly-bridge 33 309 €, climatisation 28 479 €...

#### CONTACT

Chantier Information Fontaine Pajot (17)  
www.fontaine-pajot.com

est confortable et la visibilité correcte, toutefois entravée par deux montants situés au centre du pare-brise...

### Un passage sain dans la houle

Ce modèle ayant été aménagé en version maestro, on trouve une suite propriétaires dans la coque bâbord, ainsi que deux confortables cabines invitées à tribord, en plus de deux cabines optionnelles pour l'équipage, dans les pointes avant. Toute ont été dotées d'une décoration très sobre, et chacune dispose de sa propre salle de bains. Une petite remarque à ce propos concernant les angles saillants des poignées de porte, pas forcément adaptées à ce type d'endroit exigü... La cabine amateur et la cabine invités, installée à l'arrière, bénéficient chacune de la luminosité et de la vue sur mer offertes par les

immenses panneaux de bordé. La mer justement, le Cumberland la perce sans appréhension grâce à ses entrées d'eau très fines lui assurant un passage sans heurt dans le clapot, comme cela fut le cas en sortant des bouches de Bonifacio. Disponible en ligne d'arbre ou en IPS, le bateau est capable de dépasser les 24 nœuds à plein régime avec deux Volvo D4 de 300 ch. En régime de croisière, à 2 800 tr/mn, la vitesse s'élève à 13 nœuds, pour une consommation instantanée de moins de 65 litres. Et à 8 nœuds, la conso tombe à 1,4 l/h, offrant ainsi une autonomie de 1 715 milles... La barre du fly-bridge s'avère extrêmement réactive, à la fois souple et précise, et le bateau se montre facile à manœuvrer, en dépit d'un fardage forcément important. Un atout supplémentaire pour ce grand voyageur, destiné à plaire autant à son propriétaire qu'à ses locataires. ■