



# Luxe, puissance et confort

Dans l'esprit de sa gamme MY typée confort et performances, le chantier Fountaine Pajot comble logiquement le vide entre le 37 et le 44 par ce nouveau 40, lancé au dernier Boot de Düsseldorf. Découverte de ce powercat dans les eaux fraîches du Portugal.

Pas vraiment de surprise en découvrant le MY 40 : ce nouveau modèle s'inscrit parfaitement dans la gamme, sans révolution de design. On relève tout de même deux évolutions, comme le plexi latéral qui devient immense et les facettes du haut du rouf, sensiblement plus marquées. Le dessin des carènes, toujours confié à Andrieu Yacht Design, présente des étraves très fines à l'attaque et rapidement coiffées par un redan marqué. Ce dessin présente de multiples avantages : plus de rigidité, moins de traînée, un tangage rapidement amorti, plus de volume utile à l'intérieur, et réduction significative des embruns sur le pont.

Contrairement à nombre de leurs concurrents sur le marché des powercats, les MY n'exploitent pas une plate-forme de catamaran à voile ; ils sont issus d'une étude 100% moteur. Ce travail se traduit par une largeur inférieure et un franc-bord plus élevé, soit un standard plus proche du monde monocoque. Car le but de Fountaine Pajot n'est pas de se cantonner à séduire les adeptes du multicoque lassés de la gestion d'un plan de voilure, mais bien de s'adresser à un public plus large. A noter : le prochain Power 67 sera, lui, issu de l'Alegria 67.

## Vitesse et autonomie, l'équation infernale...

Autre problématique à gérer : la vitesse et la motorisation. Sur le papier, tous les plaisanciers sont ravis de consommer peu et de pouvoir aller très loin sans faire le plein de carburant tous les deux jours... On défend ici une vision écologique de bon sens. Las, en pratique, peu nombreux sont ceux qui accepteraient de s'offrir un bateau à moteur – qu'il possède une, deux ou trois coques – incapable de dépasser les 20 nœuds. Certes, ces utilisateurs ne poussent que très rarement les deux manettes dans le coin... mais ils tiennent à disposer d'un engin potentiellement rapide. Voilà qui explique les puissantes motorisations retenues à bord des powercats.

- ◆ Autonomie à vitesse réduite
  - ◆ Comportement sûr
  - ◆ Confort
- 
- ◆ Angles vifs de certains meubles
  - ◆ Quelques placards sans fargues
  - ◆ Manque de rigidité de la plate-forme arrière



2

1 : Les montants noirs du hard top et de l'arrière du rouf affinent habilement la silhouette du MY 40.

2 : Avec les deux IPS 500, on atteint presque 25 nœuds en vitesse de pointe.

3 : Le hard top est équipé d'un pavillon ouvrant.

4 : La plate-forme arrière est parfaite à l'heure de la baignade ; elle peut également supporter un dinghy et son moteur – 250 kg max.

### Autonomie de 200 à 1 200 milles

Les manœuvres au port sont un jeu d'enfant grâce au système IPS, lequel permet de se déplacer latéralement. L'efficacité est encore meilleure avec nos deux moteurs espacés. Le chantier a équipé ce modèle d'essai de la plus forte puissance – 2 x 370 CV, contre 2 x 300 CV en standard. Reste que le MY 40 est tout de même relativement lourd – 20 tonnes à mi-charge. Le comportement s'en ressent : puissance tranquille, pourrait-on résumer. Les quelques vagues rencontrées sont découpées sans embruns. Quant au rayon de braquage, il est plutôt important... c'est le confort de pilotage – et de l'équipage – qui prime ! La vitesse maximum frôle les 25 nœuds. Un coup d'œil à la consommation : 160 litres, soit une autonomie de 200 milles. A comparer avec les 1 200 milles en réduisant la vitesse à un peu plus de 6 nœuds...

On peut piloter indifféremment depuis le fly-bridge – équipé d'une banquette de 88 cm ajustable ou depuis la timonerie intérieure. Le plan de pont est bien pensé, avec une belle banquette de cockpit en L de 3,50 m, une grande plate-forme immergeable – la rigidité aux extrémités est à revoir –, des passavants bien protégés par un bastingage inox et un immense solarium à l'avant – un salon en U dont les assises peuvent

devenir des méridiennes. L'accès aux moteurs et au BIB sont aisés. On accède facilement au fly depuis le cockpit. Là-haut, une vie imprenable, bien sûr, mais également une belle zone de farniente.

### Une nacelle et des cabines tout confort

Les baies vitrées permettent une large ouverture de la nacelle sur le cockpit. 22 cm séparent les deux planchers, sans gêner la circulation. A l'intérieur, beaucoup de lumière, une finition soignée et plus de 2 m de hauteur sous barrot. Une longue liste d'options permet d'optimiser encore le confort – électroménager, climatisation, etc. A tribord, une grande cuisine agencée en L bien pourvue en rangements. En face, un carré pour huit personnes grâce à ses deux tables de 45 cm x 75 cm modulables. Ces panneaux peuvent se baisser pour offrir un couchage double d'appoint. Notre MY 40 fait la part belle au propriétaire ; la coque bâbord lui est dédiée, avec dressing, bureau et salle de bains XXL. A tribord, deux cabines doubles, chacune aérée par deux panneaux ouvrants. Il est possible de commander pour l'une d'elles des lits superposés. Tous les couchages font 2 m x 1,50 m. Ils sont positionnés travers à la marche, sauf celui de l'avant tribord. La hauteur sous barrot varie de 1,95 m à 1,85 m.



3



4

### LES CHIFFRES MULTICOQUES MAG

Lieu de l'essai : Troia, Portugal

Conditions de l'essai : mer plate, 5 à 10 nœuds de vent de nord

Motorisation : 2 Volvo IPS 500 D6 370 CV

Régime moteur en tr/min	Vitesse en nœuds	Consommation des 2 moteurs en l
700 (ralenti)	4,2	2,2
1 000	6,3	7
1 500	8,5	18
2 000	10,5	41
2 500	13,9	67
3 000	20	95
3 600	24,5	160

### Accélération

0-10 nœuds : 5 s / 0-15 nœuds : 8 s / 0-20 nœuds : 14 s / 0-24,5 nœuds : 20 s



**F**  
**FONTAINE PAJOT**  
 MOTOR YACHTING

## Conclusion

Agréable à piloter, confortable en mer comme au mouillage, ce MY 40 est incontestablement une réussite. Il parviendra à convaincre les aficionados du multicoque lassés des voiles comme la clientèle motonautique habituée aux vedettes monocoques. Reste à convaincre les utilisateurs que naviguer à moins de 10 nœuds n'est pas forcément une punition !



6



7



8



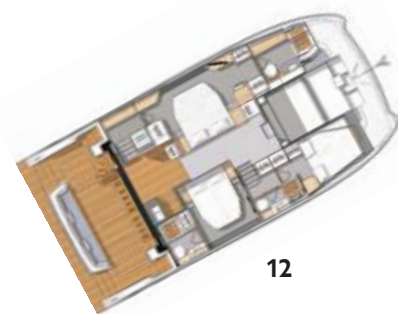
9



10



11



12

## DESCRIPTIF TECHNIQUE

Constructeur : Fontaine Pajot
Architecte : Andrieu Yacht Design
Design intérieur : Andreani Design SAS
Longueur hors-tout : 12,35 m
Largeur : 5,96 m
Tirant d'eau : 1,12 m
Tirant d'air avec mâtareau : 4,40 m
Déplacement léger : 18,10 t
Déplacement en charge : 23,60 t
Motorisation : 2 x 300 CV ou 2 x 370 CV
Carburant : 2 x 700 l
Eau : 450 l
Catégorie CE : B8 - C16
Prix HT : 531 000 €
Principales options HT :
Version Exclusive : 20 500
Version Gold : 35 000
Version Platinum : 60 000
Pack IPS 500 (2 x 370 CV) : 47 000
Moquette carré & cabines : 3 740
Passerelle arrière hydraulique : 27 000
Hard top de flybridge : 28 000
Bimini top fixe de flybridge : 15 400
Tente de hard top : 5 500
Tente de cockpit : 5 280

5 : Les passavants sont larges et bien protégés par le bastingage inox.

6 : Le pilotage depuis le flybridge est très agréable – et on reste au sec !

7 : Le carré est généreusement éclairé. Les tables sont modulables et peuvent offrir un couchage d'appoint.

8 : La cuisine jouxte le cockpit ; elle est agencée en L.

9 : En option, on peut commander des lits superposés dans la cabine avant tribord.

10 : Le couchage de la cabine propriétaire est installé travers à la marche.

11 : Le circuit électrique est très soigné et facile d'utilisation.

12 : Le plan d'emménagements n'exploite pas les volumes arrière des coques – il faut bien caser les gros moteurs Volvo !