

ESSAI FOUNTAINE PAJOT MY 44

Un bond en

Avec ce nouveau modèle, le chantier Fountaine Pajot justifie, encore plus que pour le 37, son choix d'avoir appelé sa gamme de catamarans à moteur Motor Yacht. Finition, plan d'aménagements, choix des matériaux et qualités marines... on est monté d'un cran!

TEXTE : STÉPHANIE DE LOUSTAL. PHOTOS : VIRGINIE PELAGALLI.

VITESSE MAXI (à 3 550 tr/mn)	
24,5	nœuds
AU RÉGIME DE CROISIÈRE (2 700 tr/mn)	
VITESSE (en nœud)	CONSO (essence en l/h)
16	78
761 000 € AVEC 2 X 435 CH VOLVO IPS 600	

avant



ESSAI FOUNTAINE PAJOT MY 44

Il y a deux ans, le chantier rochelais Fountaine Pajot, spécialisé dans le catamaran, renouvelait sa gamme « moteur » lancée en 1998 et abandonnait l'appellation de Trawlers Catamarans au profit de Motor Yacht. Précurseur dans le domaine du catamaran à voile et à moteur, Fountaine Pajot s'est fait une place de renom sur ce marché qui faisait au départ figure « de niche ». Aujourd'hui, il connaît un essor tel que le multicoque possède son propre salon hexagonal à La Grande-Motte.

C'est justement là que le chantier rochelais a présenté pour la première fois en France son dernier-né, le MY 44, le lancement mondial ayant eu lieu à Düsseldorf en janvier dernier.

Remplaçant du Cumberland 47, ce nouveau modèle de 13,40 mètres se place dans la gamme « moteur » entre le MY 37 et le MY 55 (ex-Queensland 55). Si de plus en plus de fabricants de catamarans à voile s'intéressent au moteur, Fountaine Pajot est le seul qui, depuis le début, a pris le parti de développer spécifiquement des modèles (carène et aménagements) pour le marché du moteur.

L'Italien Andreani pour le design

La plupart des autres fabricants ont plutôt tendance à partir de leurs catamarans à voile pour créer des modèles à moteur. Ils modifient alors l'arrière des carènes, ôtent le mât, mettent des blocs propulsifs plus puissants, et le tour est joué ! Fountaine Pajot a fait appel à des architectes et à des designers pour sa gamme moteur. Le MY 44 ne déroge pas à cette règle, bien au contraire !

Comme pour le 37, le travail sur les carènes a été laissé à Daniel Andrieux et, grande première dans l'histoire du chantier rochelais, le design extérieur du bateau et les aménagements ont été confiés à l'Italien Pierangelo Andreani et à ses équipes. Cette première collaboration avec un designer italien illustre la volonté du chantier de monter en gamme, ce qui vient pleinement justifier le choix du nom Motor Yacht. Pierangelo Andreani, réputé dans le monde du moteur en particulier pour sa collaboration sur les Gran Turismo de Bénéteau, s'est prêté avec plaisir et talent à l'exercice. Sans aucun doute, le MY 44 marque un tournant chez Fountaine Pajot. Il n'est pas qu'un modèle de plus dans la gamme moteur. Que ce soit par son niveau de finition, le



La plateforme avant intègre un petit salon dont la sellerie fait partie de l'équipement compris dans la version Gold.



Le cockpit est équipé d'une grande banquette de 3,30 mètres de long et, en option, de lumières de courtoisie.





L'immense fly reçoit sur l'arrière un coin repas, un bloc-cuisine et, sur l'avant, un bain de soleil. Le tout est protégé par un hard-top avec toit ouvrant disponible en option.



À gauche du poste de barre du fly, la partie centrale du bain de soleil se soulève pour offrir une double assise avec dossier face à la route.



Le poste de pilotage du fly peut recevoir sur son tableau de bord deux écrans de 22 pouces.

LA FICHE TECHNIQUE DE L'ESSAI

LES CARACTÉRISTIQUES

► COQUE

Longueur hors tout	13,40 m
Longueur de coque	13,40 m
Largeur	6,61 m
Poids	14 900 kg
Tirant d'eau	1,30 m
Tirant d'air	4,44-6,10 m
Puiss. conseillée	2 x 300 ch
Puissance maxi	2 x 435 ch
Capacité en eau	2 x 350 l
Capacité en carbu	2 x 1 000 l
Homologation	cat. B/10 pers.
Transmission	IPS Volvo
Constructeur	Fountaine Pajot
Distributeur	réseau

► MOTORISATION DE L'ESSAI

Nbre de moteurs	2
Marque	Volvo
Modèle	IPS 600-D6
Type	diesel
Puissance réelle	320 kW (435 ch)
Puiss. admin.	22 CV
Régime maxi	3 500 tr/mn
Cylindres	6
Cylindrée	5 500 cm ³
Alésage/course	103 x 110 mm
Poids	901 kg
Garantie	2 ans + 3

► ÉQUIPEMENT STANDARD

Éclairage par plafonniers et spots del, grand plan de travail dans cuisine, évier, poubelle, eau chaude et froide sous pression, plaque de cuisson 4 feux gaz avec serre-casserole, réfrigérateur-congélateur combiné, nombreux placards et tiroirs de rangement, banquette 2 places au poste de barre, essuie-glace avec lave-glace, WC marins manuels, douches séparées, banquette de cockpit 4 places, coffre central de cockpit, espace salon avant, guindeau électrique 1 500 W, accès fly par escalier extérieur, 1 siège pilote sur le fly, grande zone solarium avec dossier à côté du poste de pilotage, grande banquette avec dossier derrière le poste de pilotage, réservoir de gasoil de 1 000 l par coque, réservoir d'eau douce de 700 l, chauffe-eau de 40 l, pompe de cale électrique dans chaque soute moteur, pompe de cale électrique dans chaque flotteur, parc de batteries service 450 Ah 12 V à bâbord, batterie par moteur de 110 Ah 12 V, 2 alternateurs moteurs de 115 Ah 14 V, distribution décentralisée des fonctions 12 V avec interrupteurs à bâbord à l'entrée du carré, avertisseur sonore...

► OPTIONS

Version Exclusive (26 400 €) : 2 coupe-orins, commande guindeau et compteur de chaîne au fly, coussins extérieurs de cockpit et de fly, stores plissés pour baies avant du carré, WC électriques eau douce dans cabine propriétaire, réseau principal 220 V.

Version Gold (43 200 €) : version Exclusive avec coussins extérieurs de salon avant, éclairage de courtoisie intérieur et extérieur, eau chaude pour douchette de pont, chargeur

convertisseur 3 000 W 70 A, eau de mer sous pression.

Version Platinum (86 400 €) : version Gold avec table haute de fly, meuble de cuisine de fly, éclairage sous-marin, batterie additionnelle AGM, générateur 10 kW 220 V, pack audio vidéo Bose carré, cockpit et fly.

Motorisations : pack Volvo IPS 400 (31 810 €), pack Volvo IPS 600 (67 450 €).

Autres : hard-top de fly (45 600 €), plateforme hydraulique arrière (32 374 €), plateforme arrière fixe (12 480 €), réfrigérateur américain (1 584 €), pack Garmin 3 (38 400 €) avec Pilote IPS, VHF AIS X 2 GPS Map 22'...

► PRIX

À partir de 693 600 € avec 2 x 260 ch Volvo IPS 350

À partir de 761 000 € avec 2 x 435 ch Volvo IPS 600

CONDITIONS DE L'ESSAI

Bateau : 70 % du carburant, 5 personnes, pleins d'eau...

Météo : mer belle, vent faible.

LES PERFORMANCES

avec 2 x 435 ch Volvo IPS 600

Régime en tr/mn	Vitesse en nœud	Conso en l/h	Rend. en mille/l
Ralenti	3,8	2,3	1,65
1 000	5,8	5,7	1,02
1 600	8,5	21	0,40
1 800	9	27,9	0,32
2 000	9,6	38	0,25
2 600	15,1	69,5	0,22
2 700	16	78	0,21
2 800	17	82,7	0,21
3 000	19,5	98	0,20
3 250	21,6	121	0,18
3 550	24,5	169	0,14

BUDGET

► FRANCISATION

DROITS SUR LA COQUE	458 €
DROITS SUR LE MOTEUR	1 716 €
TOTAL	2 174 €

► ASSURANCE (chez APRIL MARINE)

LA PRIME ANNUELLE	3 877 €
FRANCHISE	3 805 €

NOS APPRÉCIATIONS

- ▲ Qualités marines
- ▲ Volume et espace
- ▲ Plan d'aménagement
- ▼ Manque de convivialité du cockpit
- ▼ Siège unique au poste de pilotage du fly
- ▼ Emplacement des bouchons de remplissage de carburant

Comportement	★★★★★
Volume de rangement	★★★★★
Finition	★★★★★
Rapport qualité/prix	★★★★★
Performances	★★★★★
Esthétique	★★★★★
Pilotage assis	★★★★★
Pilotage debout	★★★★★
Déplacement à bord	★★★★★
Équipement standard	★★★★★
Note globale	★★★★★

La cuisine en U est placée à l'entrée sur tribord; le salon, très lumineux et surélevé, assure la vue sur mer où que l'on soit assis.

choix des matériaux et des coloris ou la disposition des aménagements, il montre la capacité du chantier rochelais à venir jouer dans la cour des grands.

Le MY 44 n'est proposé qu'en IPS, mais avec trois motorisations (2 x 260 ch IPS 350 en standard et 2 x 300 ch IPS 400 et 2 x 435 ch IPS 600 en option) et avec un unique plan d'aménagement offrant trois cabines.

Volume et clarté dans les cabines

Le duo Andrieux-Andreani a été particulièrement efficace dans l'optimisation des espaces et des qualités marines. Le défi était de proposer un maximum de volume dans les carènes, tout en gardant des coques qui assurent un bon passage en mer. Ces dernières sont très étroites au niveau de la ligne de flottaison et dotées d'un gros redan au-dessus, ce qui a permis de gagner en largeur et donc en volume pour les cabines. Grandes, elles peuvent pour deux d'entre elles recevoir un lit installé en travers et bénéficier ainsi d'une vue sur mer. Les trois cabines disposent chacune de son propre cabinet de toilette, lui-même équipé d'un compartiment douche séparé. Les rangements à bord sont nombreux et très pratiques, exception faite de la



Dans le carré, les places assises sont nombreuses entre le canapé sur tribord et la grande banquette en L sur bâbord.

cabine arrière de tribord qui a été un peu lésée sur ce point par rapport aux deux autres. Au niveau des aménagements, le MY 44 se démarque nettement des deux autres modèles de la gamme. La cuisine en U est située à l'entrée sur tribord. Elle communique ainsi directement avec le cockpit, d'autant qu'elle est de plain-pied avec lui et que les vantaux de la baie vitrée peuvent s'ouvrir intégralement pour former une sorte de continuité entre le cockpit et les aménagements intérieurs.

Contrairement aux autres modèles Fountaine Pajot, dont les deux descentes d'accès aux cabines sont situées face à face et plutôt vers l'avant, sur le MY 44, elles sont placées en décalé.

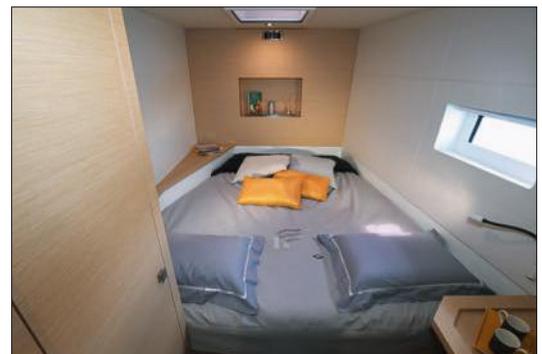
Une coque pour la cabine principale

Le premier escalier, qui mène à la cabine de propriétaire occupant l'intégralité de cette coque, se trouve en face de la cuisine sur bâbord, immédiatement après être

entré dans le bateau. Le second, qui permet d'accéder aux deux cabines de la coque tribord, est installé derrière le poste de barre. Surélevé par rapport au plancher du cockpit et de la cuisine, le salon reçoit deux canapés, l'un en longueur sur tribord, l'autre en L sur bâbord. Ce dernier est agrémenté d'une double table qui se baisse ou se relève électriquement. Quelle que soit la position des passagers dans ce salon, ils profitent de la vue sur mer. Sur l'avant, à gauche du poste de barre, une petite cabine optionnelle



Le poste de barre, très confortable, dispose d'une double assise et d'un repose-pied.



La cabine avant de tribord profite d'une hauteur sous barrots de 1,95 mètre et d'un lit double de 1,90 sur 1,85 mètre.



La magnifique cabine de propriétaire, installée dans la coque de bâbord, est dotée d'un lit de 2 mètres sur 1,80 mètre face à la mer. Au fond, la salle de bain dispose d'un compartiment douche séparé.



Le lit de 2 mètres sur 1,60 mètre de la cabine arrière à tribord est placé face aux hublots, bénéficiant ainsi de la vue sur mer.

accueille une couchette double. Dépourvu de toute aération compte tenu de son emplacement, cet espace pourra servir de stockage ou de cabine d'appoint pour des enfants.

Si le cockpit du MY 44 avec sa grande banquette de 3,30 mètres de long manque un peu de chaleur et d'intimité à notre goût, le fly, pourvu d'un très bel escalier sur bâbord, est particulièrement agréable. Bien protégé sous un solide hard-top doté d'une partie souple ouvrante manuellement,

il reçoit sur l'arrière tribord un immense coin repas constitué d'une banquette en L et d'une grande table, ainsi qu'un bloc-cuisine et un solarium transformable en sofa situés en face. Le seul regret est le poste de barre, situé sur tribord et qui profite en option, comme celui de la timonerie, de deux écrans de 22 pouces, mais qui ne dispose que d'un seul siège. Une seconde assise ou une banquette de deux places, à l'image de la timonerie, offrirait plus de convivialité. Enfin, le solarium installé sur la

plage avant du bateau est particulièrement agréable au mouillage. Nous avons eu la chance de tester le MY 44 sur un trajet de plus de 200 milles, lors d'un convoiage entre Canet-en-Roussillon et Palma de Majorque avec nos collègues de *Neptune Yachting Moteur*.

Motorisé en IPS uniquement

Cet essai de longue durée nous a permis d'apprécier les qualités marines de ce bateau, équipé pour

l'occasion de sa motorisation maximale, des Volvo IPS 600 de 2 x 435 chevaux. Des conditions difficiles au départ, avec une mer de face très creusée et très courte, nous ont contraints à naviguer pendant la première heure au régime de 1800 tr/mn, à la vitesse de 8 à 9 nœuds. Face à l'inconfort de cette allure, pour le bateau comme pour l'équipage, nous avons décidé de tirer des bords pour avoir la mer de face. Le résultat de ce changement de cap a été immédiat. Malgré une

mer toujours très formée, les deux coques du Fountaine Pajot ont parfaitement réagi, nous permettant de monter à la vitesse de 10 nœuds sans retombées brutales ou inconfortables. Au bout d'une heure et demie, la mer s'est un peu calmée et nous avons poussé les moteurs à 2 700 tr/mn pour atteindre 16 nœuds avec une consommation globale d'environ 80 l/h.

Le bateau était alors parfaitement équilibré, prêt à affronter les 200 milles qui l'attendaient. Notre MY 44 était équipé d'intercepteurs, c'est-à-dire des lames installées à la place des flaps traditionnels et qui, baissées, modifient les flux d'eau en vue de soulager l'arrière du bateau et donc de gagner en consommation (entre 5 et 6 l), mais également en vitesse (de l'ordre de 1,5 nœud). Ces lames se commandent par un interrupteur installé sur les manettes de gaz, comme le trim.

Une moyenne de 16 nœuds

Nous avons mis environ 16 heures pour parcourir la distance entre Canet-en-Roussillon et Palma. Les conditions de mer sont restées stables, ce qui nous a permis de conserver l'allure de 16 nœuds jusqu'à ce que l'île de Majorque soit en vue après 12 heures de navigation. À son approche par la côte est, la mer est devenue totalement plate, nous autorisant à pousser les blocs Volvo et à réaliser nos prises de performances.

À 3 550 tr/mn, le MY 44 atteint 24,5 nœuds en vitesse de pointe avec 70 % de carburant, les pleins d'eau et cinq personnes à bord. L'association de ses coques à l'étrave fine avec les IPS est parfaite ; le bateau fait preuve d'une grande réactivité malgré ses 15 tonnes et d'une belle maniabilité en dépit de ses 6,61 mètres de large. Il vire assez court pour une unité de ce gabarit, et son passage à pleine vitesse dans le petit clapot est très fluide et doux.

EN CONCLUSION

Par ses volumes et son niveau de finition, le MY 44 rivalise sans problème avec des mono-coques de 15 mètres et plus, et, grâce à ses qualités marines, répond parfaitement au programme de croisière au long cours pour lequel il a été conçu. Une belle réussite qui signe le début d'une nouvelle ère pour Fountaine Pajot...

Les détails qui font la différence



▲ L'espace avant entre les deux coques est occupé par une petite cabine de 1,55 m de hauteur sous barrots et équipée d'un couchage de 2 x 1,20 m.



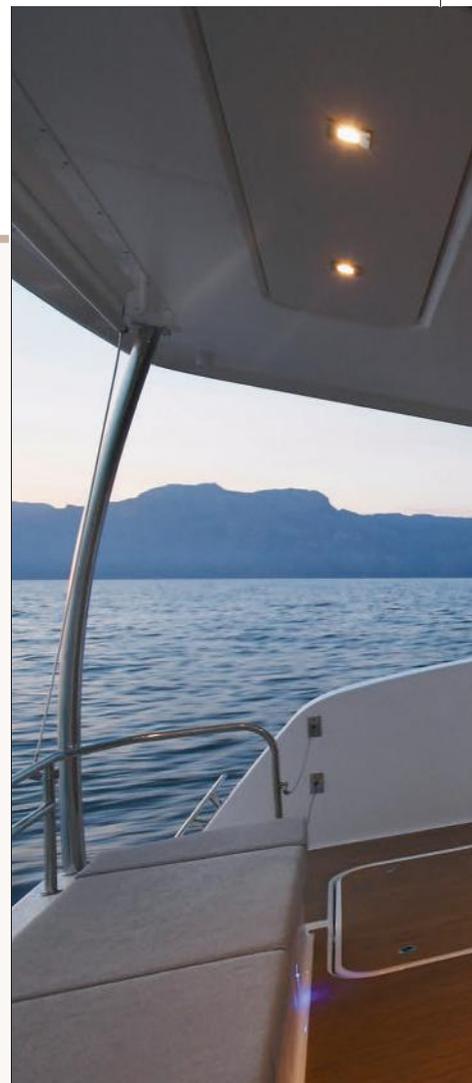
▲ La table du carré intérieur s'abaisse ou se soulève électriquement, offrant ainsi deux configurations d'aménagement.



▼ Les nables des réservoirs de carburant mériteraient d'être placés moins près de l'entrée du carré.



▲ Les cales des deux moteurs sont grandes et les blocs Volvo facilement accessibles.





▲ Le cockpit et la cuisine sont de plain-pied. Les panneaux de la baie vitrée peuvent coulisser sur bâbord, ce qui assure une communication directe entre les deux espaces de vie. Notez le très bel escalier qui mène au fly.

▲ La plateforme avant accueille une immense soute qui peut englober tous les coussins des différentes banquettes extérieures et ceux du bain de soleil.



▼ Dommage que le poste de pilotage installé sur le fly ne comprenne qu'une seule assise, une banquette double serait plus conviviale.



▲ Bravo à Daniel Andrieux et Pierangelo Andreani qui ont su associer qualités marines et habitabilité.