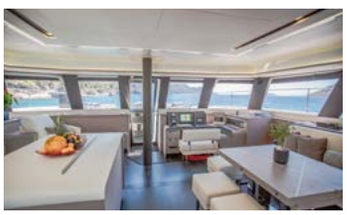
FOUNTAINE PAJOT POWER 67



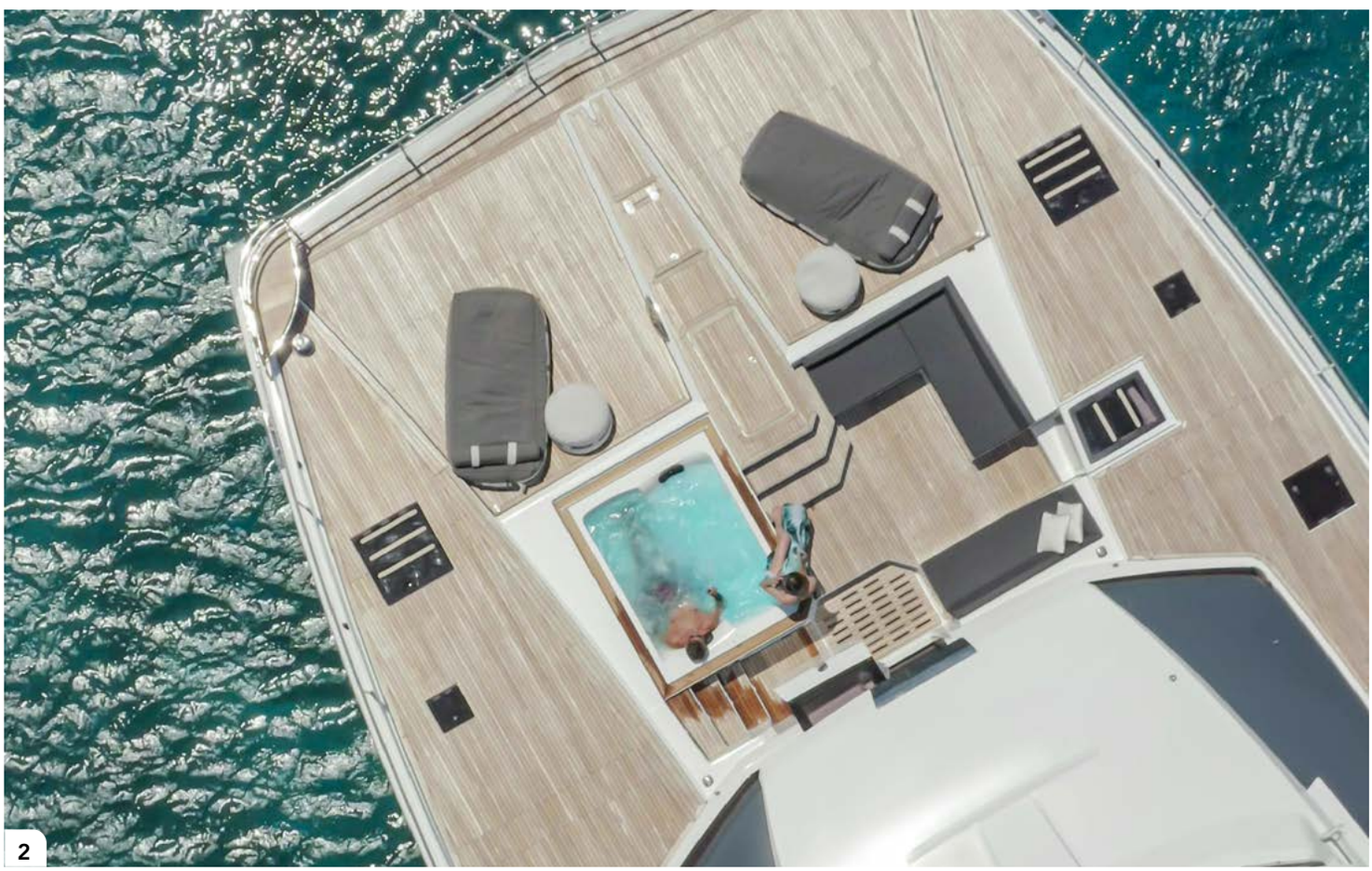
FOUNTAINE PAJOT

« UN STANDING MOTORYACHT SUR DEUX COQUES »

Le chantier rochelais, qui avait été le premier à miser sur le catamaran moteur dans les années 90, enrichit sa gamme Motor Yacht d'un navire amiral, le Power 67. Ses prestations le prédestinent à la croisière exclusive avec une débauche d'espace et de luxe.

Texte : Norbert Conchin - Photos : DR

1



2

3

Tout le monde en a entendu parler mais peu l'ont découvert en l'absence de salons nautiques. De surcroît, le Power 67 est, dès sa sortie, parti pour la Grèce, sa destination pour y exercer son principal talent : la croisière de luxe. Certes l'Alegria 67, la version voilier, nous avait donné un avant-goût l'année dernière mais quand nous avons été invités à Athènes pour essayer la version Power avec la plus forte motorisation du catalogue et en version charter de luxe, inutile de vous dire que nous ne nous sommes pas fait prier. Par rapport au modèle voile, les carènes ont été élargies sur l'arrière pour optimiser la propulsion à hélice, les étraves verticales ayant été conservées, car très efficaces pour couper la vague. Le volume général, coques et superstructures, signé du bureau Berret-Racoupeau, est imposant, mais sans alourdir la ligne qui affiche un bel équilibre, avec une casquette de roof bi-teinte rendant la silhouette plutôt fine et évoquant un certain dynamisme. Les espaces de détente extérieurs sont prometteurs : 32 m² de flybridge, 36 m² de cockpit arrière sans compter la plateforme de bain, et pas moins de 45 m² pour l'ensemble cockpit et plage avant ! Leur aménagement est très ergonomique, la plage avant intègre une banquette, un jacuzzi et un bain de soleil XXL avec une porte frontale pour un accès direct depuis le salon. Au Fly, bain de soleil sur toute la largeur, coin dînette sous le hard-soft top, chauffeuse en face du pilote. Le cockpit arrière est traité comme l'endroit amené à être le plus fréquenté. La table en plaquage de teck et Corian blanc est superbe. Elle se déplie et se rehausse grâce à ses pieds hydrauliques. Huit convives trouvent place autour, très confortablement, pour prendre les repas.

UN ÉQUIPEMENT DE LUXE

Notre version "Charter", au départ d'Athènes, était pourvue de toutes les options. Pas moins de huit compartiments froids, une cuisine dans le salon avec de vastes plans de travail, un écran télé de 50 pouces, tout est fait pour que les quatre membres d'équipage prennent soin des invités. Le plan d'aménagement des cabines est à lui seul une preuve de l'attention apportée au bien être à bord. Les deux cabines arrière disposent d'un accès

Le cockpit arrière est un magnifique espace pour épicuriens. Prendre ses repas autour de cette grande et très belle table est un must (1). Zone de farniente idéale, la plage avant varie les plaisirs, bronzage, jacuzzi et salon de pont (2).
L'ergonomie du fly, protégé par un toit ouvrant, est bien étudiée : poste de pilotage, carré confortable, bloc kitchenette et solarium occupant la terrasse arrière. Rien ne manque et tout est bien placé (3).

The aft cockpit is a delight for epicureans. Dining around this large and beautiful table is a must (1). The foredeck is the perfect place for lounging, as it offers varied pleasures such as sunbathing, a jacuzzi and a deck saloon (2).
The ergonomics of the flybridge, protected by a sunroof, is well studied: helm station, comfortable dinette, kitchenette and solarium on the aft deck. Nothing is missing and everything is well placed (3).

indépendant depuis le pont. La master, à tribord, est accessible depuis le carré mais elle possède une autre sortie sur la plage avant, très astucieuse. Deux autres cabines à bâbord porte le nombre a cinq, mais on peut en commander six ou quatre seulement si l'on prend l'option de la cuisine dans la coque bâbord, ce qui correspondra à un service plus discret. Les boiseries en chêne clair contrastent avec les planchers plus sombres et les plans de travail en Corian crème, tandis que les cuirs magnolia des banquettes apportent une ambiance douce et feutrée, en même temps qu'un style tendance. Des literies haut de gamme procurent un excellent confort pour la nuit et la salle de bain de la suite propriétaires, avec sa double vasque design et sa douche à l'italienne, complète idéalement des grandes penderies et un coin bibliothèque très cosy. La baie vitrée du salon s'ouvre en grand amenant la perspective d'un très grand espace de réception, et une table, soit basse soit haute, sur le même principe que celle du salon, permet de prendre ses repas à l'intérieur tout en regardant la télé. La méridienne qui fait face à la timonerie intérieure est le point névralgique pour le propriétaire qui souhaitera s'entretenir avec le skipper sur l'itinéraire retenu, tout comme avec le chef pour le menu.

L'ACCÈS À L'EAU ? FACILE !

Pour monter à bord, une passerelle hydraulique à trois volets est disposée sur les marches des jupes arrière. En y descendant on découvre une plateforme hydraulique qui peut recevoir une annexe de 4,25 mètre et supporter 450 kg. La mise à l'eau est on ne peut plus simple et une fois l'annexe sortie de son ber, la plateforme constitue une plage de bain idéale et accessible par les deux côtés. Elle est suffisamment large pour installer chaises longues ou matelas. Les cales moteur sont assez grandes pour recevoir, en plus des éléments techniques assurant autonomie énergétique et confort, des jouets nautiques tandis que les pics avant sont aménagés pour héberger l'équipage. On peut cependant noter qu'une insonorisation poussée des compartiments moteurs permet de réduire le niveau sonore, comme nous allons nous en rendre compte en navigation.

UN COMPORTEMENT SAIN AVEC TOUS LES PLEINS

Le bateau étant prêt à appareiller pour rejoindre ses clients, tous les pleins de

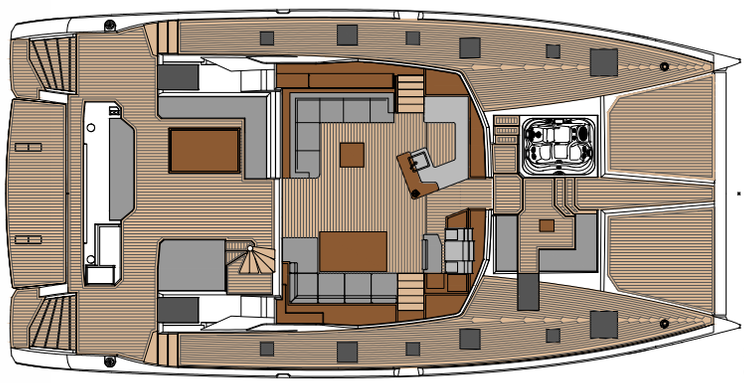
1

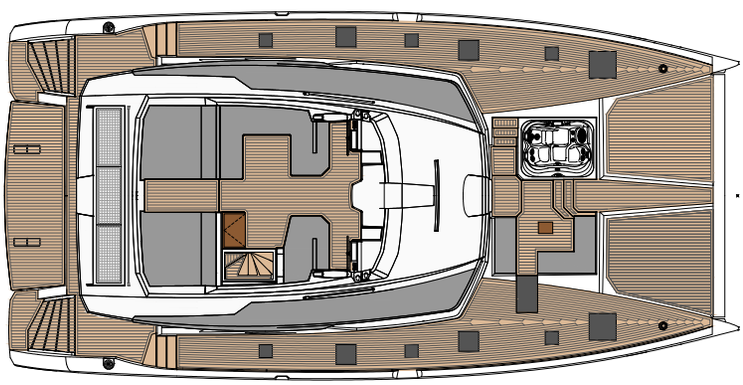
La grande baie vitrée à galandage ouvre sur un espace de réception immense et une belle perspective qui s'ajoute au 36 m² du cockpit (1). Le salon est pourvu d'une cuisine américaine très équipée et l'ambiance du chêne et des cuirs clairs est très reposante. Sans oublier la méridienne, face à la timonerie et à la cuisine (2).

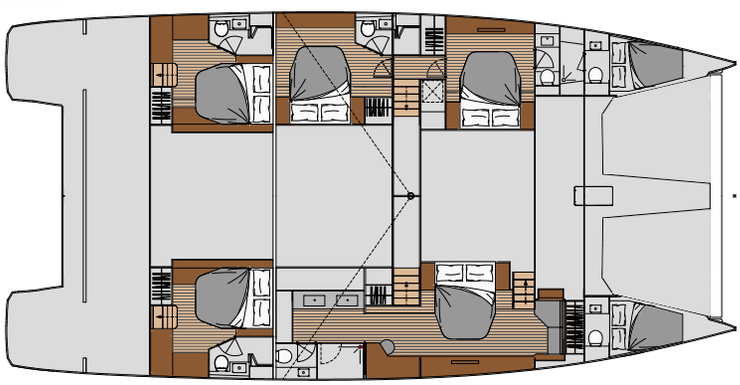
The large sliding window opens up onto a huge reception area and a beautiful perspective to add to the 36 m² cockpit (1). The salon features an open-plan galley and the oak and light leathers create a very relaxing atmosphere. There is also a chaise longue, facing the wheelhouse and the galley (2).

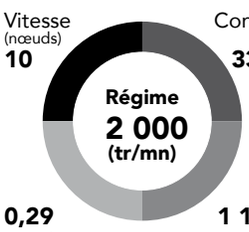
2

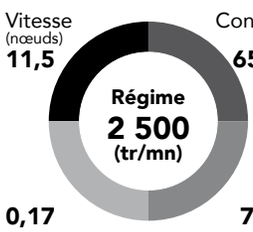
carburant, d'eau et de vivres étaient fait et la charge utile, avec à un peu moins de six tonnes, était ici à son maximum. C'est assez rare d'avoir à faire nos tests dans ces conditions, et cela mérite d'être souligné. Sortir de sa place de port est une formalité avec deux moteurs écartés de huit mètres, et nous ne tardons pas à nous élancer sur une mer plate. Les deux Volvo de 480 ch propulsent rapidement le catamaran à sa vitesse de croisière économique. A 2 000 tr/min, à peine 33 litres à l'heure sont engloutis pour une vitesse de 10 nœuds qu'il sera possible de tenir sur 1 200 miles nautiques, sans ravitailler. En réduisant l'allure à 5,7 nœuds (1 000 tr/min), et à condition de passer par les Açores, l'autonomie peut même devenir transatlantique (3 800 milles) ! Une fois déjaugé (à environ 14 nœuds), une vitesse de croisière rapide à 15 nœuds s'avère très agréable, les cales moteur restant discrètes. Les fines étraves percent bien les vagues et le bateau file avec un léger cabrage. Dans notre configuration croisière, la vitesse maxi a frôlé les 17 nœuds au régime maximum de 3 370 tr/min, mais nul doute que dans un test à vide, les 20 nœuds seraient atteignables d'autant plus qu'à notre avis, l'ajout de flaps en option serait bénéfique pour optimiser l'assiette du bateau et naviguer encore plus à plat.

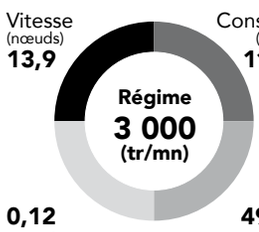


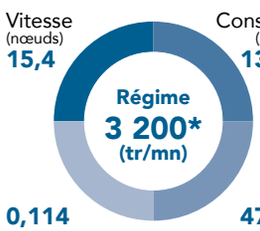


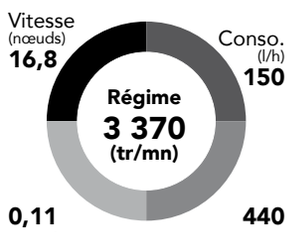












Longueur hors-tout : 19, 69 m
Largeur : 9,84 m
Tirant d'eau: 1,15 m
Capacité carburant : 4 000 l
Eau : 1 050 l
Déplacement lège : 31,5 t

Moteurs standards :
2 x Volvo Penta 300 ch diesel
Puissance version essayée :
2 x Volvo Penta 480 ch diesel
Vitesse maxi : 20 nœuds (avec 2 x 480 ch)
Autonomie à 10 nds :1 200 milles

Prix HT : 2 477 740 € (standard)
2 800 000 € (modèle essayé)
Architecte naval :
Berret-Racoupeau Yacht Design
Constructeur :
Fountaine Pajot (La Rochelle)

*Vitesse de croisière conseillée

FOUNTAINE PAJOT POWER 67

“ A STANDING MOTORYACHT ON TWO HULLS ”

The La Rochelle-based shipyard, which was the first to bet on the power catamaran in the 1990s, is now enriching its motor yacht range with a flagship, the Power 67. Her performance predestines her for exclusive cruising, with an abundance of space and luxury.

Everyone has heard of her but only a few have discovered her as there had been no boat shows. In addition, no sooner was she launched that the Power 67 left for Greece, her destination, to offer her main talent: luxury cruising. Of course, the Alegria 67, her sailboat counterpart, gave us an insight last year, but when we were invited in Athens to test the power version with the most powerful engine in the catalogue and the luxury charter configuration, needless to say, we did not need to be asked twice. Compared to the sailing model, the hulls have been widened at the stern to optimize the propeller propulsion, but she has the same vertical bows, very efficient to cut the wave. The general volume, hulls and superstructures, by Berret-Racoupeau, is massive, but without weighing down the line that actually displays a beautiful balance, with a two-tone roof giving her a rather slim silhouette and dynamism. The exterior relaxation areas are promising: a flybridge of 32 m², a 36 m² aft cockpit, plus the swim platform, and no less than 45 m² for the forward cockpit and foredeck! Their layout is very ergonomic, the foredeck features a settee, a Jacuzzi and an XXL sunbathing area with a front door opening onto the saloon. The flybridge offers a full-beam sunbed, a dinette under the hard-soft top, and a seat facing the pilot. The aft cockpit was designed as the most popular spot. The teak and white Corian veneer table is superb. It unfolds and raises thanks to hydraulic legs. Eight guests can sit there comfortably, to enjoy their meals.

LUXURY EQUIPMENT

Our charter unit, departing from Athens, was full options. No less than eight cold compartments, a galley in the saloon with a large work surface, a 50-inch TV screen… no effort was spared to ensure that the four crew members can take care of their guests. The layout of the cabins is a proof of the attention paid to on board comfort. The two aft cabins have independent access from the deck. The master, on the starboard side, is accessible from the saloon and enjoys another clever exit on the foredeck. There are two other cabins on portside, which bring the number to five, but this unit can also come with either six or only four cabins when opting for the galley in the port hull, which means a more discreet service. Light oak woodwork contrasts with darker floors and cream Corian countertops, while the magnolia leathers on sofas provide a soft, muted ambience and trendy style. High-quality bedding provides excellent sleeping comfort, and the master suite bathroom, with its designer double sink and walk-in shower, is the perfect complement to large closets and a cosy library area. The glass sliding door opens wide onto the saloon, giving the perspective of a very large reception area, and a low / high table, on the same principle as the one in the cockpit, allows meals inside while watching TV.

1

Préparer les repas avec un équipement complet et une vue mer, que rêver de mieux pour le chef cuisinier (1). Très bonne idée : la master possède deux accès dont un escalier qui mène directement sur l'espace détente du pont avant, ses solariums et son jacuzzi (2).

Cooking with a complete equipment and a sea view, what could be better for a chef? (1). The master has two accesses including a smart staircase leading directly to the relaxation area on the foredeck, its solariums and its jacuzzi (2).

2

The sofa facing the interior wheelhouse is a perfect spot for the owner to discuss both the itinerary with the skipper and the menu with the chef.

AN EASY ACCESS TO THE SEA!

To get on board, a hydraulic gangway with three flaps is placed on the steps of the rear skirts. When heading down there, you discover a hydraulic platform that can accommodate a 4.25 metre tender and support 450 kg. Launching is very easy and once the dinghy is out of its cradle, this place become an ideal swim platform accessible from both sides and wide enough to fit deck chairs or mattresses. The engine rooms are large enough to accommodate all the technical elements ensuring energy autonomy and comfort but also water toys, while the forepeaks are designed to accommodate the crew. It should be noted that the soundproofing of the engine compartments reduces the noise level, as we saw during navigation.

A HEALTHY BEHAVIOUR WITH ALL THE TANKS FULL

As the boat was ready to meet up its customers, all the fuel, water and food fill-ups were done and the load capacity - slightly less than six tons – reached its maximum value. Conducting a test in such conditions is quite unusual and deserves to be underlined. Getting out of the harbour was a technicality thanks to these two engines set eight metres apart, and we were soon out on the flat sea. The two 480 hp Volvo quickly propelled the catamaran to her economical cruising speed. At 2 000 rpm, she only consumes 33 litres per hour for a speed of 10 knots that can be maintained during 1 200 nautical miles without refuelling. By reducing the speed to 5.7 knots (1 000 rpm), and on condition of passing through the Azores, the range can even become transatlantic (3 800 miles)! Once lifted off (at about 14 knots), the fast cruising speed of 15 knots is very pleasant as the engines remain discreet. The fine bows pierce the waves and the boat sails with a slight pitch. In our cruising configuration, the top speed was close to 17 knots at a maximum speed of 3 370 rpm. But there is no doubt that she could reach 20 knots during an off-load test, especially since in our opinion, the addition of optional flaps would be beneficial to optimize the boat's trim and sail even flatter ■