



OCEANIS 51.1

Promesses tenues

Avec ce 51.1, Bénéteau lance le navire amiral de la septième génération de sa gamme Océanis. Sans rien vouloir céder au confort, le chantier veut désormais en faire aussi des voiliers performants.

CONDITIONS DE L'ESSAI : Les Sables-d'Olonne, vent de secteur Nord-Ouest, 17 à 20 nœuds, grande houle.

Adéfaut de se muer en bateau de performance – ce qui est réservé chez Bénéteau à la gamme First aujourd'hui délaissée – les Océanis sont appelés à devenir des bateaux performants. Et c'est révélateur, en ce jour d'essais musclés programmé aux Sables-d'Olonne, d'observer de chaque côté du pont Vendée Globe les Pogo 3 prêts à

s'élaner en vue de la Transgascogne face à l'Océanis 51.1. Les étraves ne sont pas sans similitudes : larges et volumineuses, elles présentent sur ces deux bateaux – que huit mètres de coque séparent tout de même – un redan, léger certes sur le mini, mais très marqué sur le croiseur. De là à imaginer que cette caractéristique architecturale serve à la stabilité et aux

performances du bateau il y a un pas qu'Olivier Racoupeau, l'architecte de l'Océanis nous empêche à juste titre de franchir. «Ce redan très marqué, et qui va de la proue jusqu'au maître bau environ, avant de se prolonger ensuite en bouchain, a pour raison première d'accroître les volumes intérieurs et de permettre des emménagements plus généreux sur cette taille de bateau.» Ceci est aussi accentué par des œuvres vives un brin plus évasées comme en témoignent les deux tracés de carène visibles page suivante.

Alors, avant de prendre la mer, vérifions le bien-fondé ou non in situ. La cabine avant de propriétaire de la version essayée est en effet assez bluffante. Au centre un couchage double plus que spacieux, accessible des deux côtés et d'une taille que l'on a plus l'habitude de trouver à bord des

unités dépassant les 55-57 pieds. En version deux cabines avant, cela permet de facto de ménager des espaces généreux. Et il ne faut pas omettre qu'entre cette pointe avant et la baïlle à mouillage, est installée une vaste soute à voiles aisément aménageable en une cabine pour skipper. Pari du redan tenu donc.

VOLUME, ÉLÉGANCE ET PRATICITÉ

Mais le reste des volumes intérieurs est identique. La disposition du carré est en ce sens aussi intéressante avec sa table à cartes sur l'avant bâbord de celui-ci. Et c'est une vraie table à cartes, large et profonde, avec tous les instruments à portée. Certes lorsqu'on y travaille on se trouve nez à nez avec une cloison et le dos à l'espace de vie

mais la banquette où l'on prend place est astucieuse avec un accoudoir qui se ferme sur la droite en pliant cette dite banquette, permettant ainsi de bien se caler en navigation.

Juste derrière se trouve la cuisine en forme de «U», positionnée au centre, fonctionnelle et impeccablement équipée. Pas plus que le navigateur, le cuisinier ne se sentira mis en marge des occupations des autres équipiers dans le vaste carré.

Les boiseries du bateau de notre essai étaient traitées en chêne clair brossé – acajou en série – qui, avec les vastes

hublots et panneaux permettent d'assurer une belle clarté à l'ensemble. A l'arrière, on retrouve fort classiquement deux cabines doubles. En fonction des besoins, on peut installer de deux à quatre salles d'eau et le chantier avance la possibilité dans certaines d'y faire pivoter des cabines de douche afin d'éviter les projections d'eau. Ce n'était pas le cas de la configuration du prototype pris en main. A noter que Bénéteau n'a pas cédé aux sirènes du garage à annexe que l'on aurait pu attendre sur un tel bateau, installation qui peut rogner

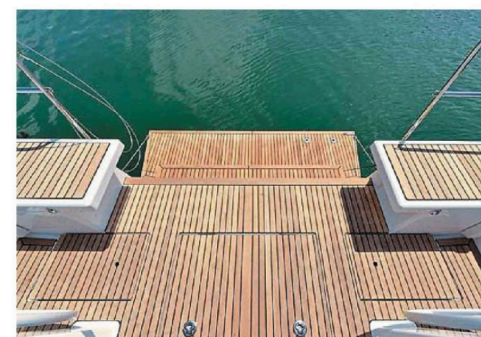
Architecture. Le redan très marqué, qui se prolonge par un bouchain, a pour raison première d'accroître les volumes intérieurs.



Stable. Bien calé à la gîte, ce 51.1 fait parler sa puissance. Le barreur dispose d'astucieux cale-pieds amovibles, aussi utiles debout qu'assis pour se tenir.



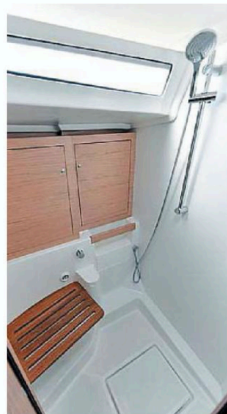
A poste. Les deux barres sont installées sur des colonnes plus élégantes que des blocs, terminées par les répéteurs bien intégrés.



A l'eau. La vaste plage arrière amovible s'ouvre et permet un accès aisé à la mer. En option, il est possible d'adapter un bloc avec plancha entre les deux coffres.



Que la lumière soit.
Grâce au chêne clair brossé et aux nombreux panneaux et hublots, la lumière inonde de manière bien agréable le carré.



Vaste. La douche est séparée du cabinet de toilette. Un atout de plus pour la très grande et superbe cabine propriétaire.

la taille des cabines et autres coffres arrière. Un intérieur globalement volumineux, élégant et pratique. Une fois en mer, bien cueillie par une grande houle d'Ouest et un vent de Nord-Ouest gaillard, la puissante carène s'allonge sur la mer conférant à la fois stabilité et performance. Les 14 tonnes passent dans la vague avec aisance. Au près, où nous naviguons sans forcer à plus de 9 nœuds sous grand-voile à un ris et génois, l'assiette à la gîte est constante. Il faut juste veiller à ne pas surtoiler cette version dite «First Line» avec son mât plus haut, tenus par trois étages de barres de flèche ainsi qu'un solide patacas sur vérin, une surface de voilure accrue avec une belle grand-voile Elvström et un généreux génois 105 % (61 mètres carrés) sur enrouleur en lieu et place du mât à enrouleur et du foc autovireur (48 mètres carrés) standards. Une version équipée de plus d'une quille à bulbe dite performance de 2,80 mètres contre 2,30 en standard et 1,85 pour le tirant d'eau court. Derrière les deux barres à roue, tenues par des colonnes plus élégantes que des blocs traditionnels, le bar-

reur apprécie une certaine finesse de la radeau de survie. Et comme si les larges banquettes ménagées de part et d'autre n'étaient pas suffisamment grandes pour se relaxer, deux autres zones de repos sont installées autour de la descente sur le roof. A l'arrière, la plate-forme de baignade est spacieuse, accessible par une marche repliable. En option, on peut aussi installer l'inévitable plancha, mais le chantier ne voulait pas imposer cet élément qui perturbe l'accès à la mer et n'est pas du goût de tous les clients. La circulation sur le pont est d'une grande fluidité grâce en particulier au large écartement entre haubans et bas-haubans qui offre des passavants sécurisants. La plage avant, d'autant plus large que le maître bau est avancé, peut elle aussi constituer une belle zone de farniente. A noter que le pont comme le design intérieur ont été dessinés par Nauta Design. Bénéteau a réussi son coup avec le premier modèle de cette septième génération d'Océanis qui tient ses promesses d'agrément sous voiles, sans rien perdre de son confort et, c'est notable, sans augmentation de prix !

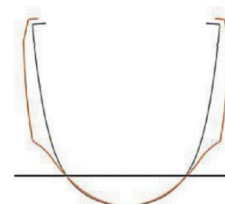
PLAN DE PONT MODERNE ET EFFICACE

Bien dans la tendance actuelle, le plan de pont fait la part belle à la manœuvrabilité en équipage réduit. Quatre winches seulement, deux de chaque bord, tous électriques, suffisent amplement. Sur les poutrelles intérieures reviennent drisses, écoute de grand-voile, bosses de ris qui courent sous le pont et, sur les extérieures, les écoutes de génois, code 0 ou spi. Du coup, aucun cordage ne vient perturber la circulation dans le très généreux cockpit, articulé autour

d'une vaste table dont le pied contient le radeau de survie. Et comme si les larges banquettes ménagées de part et d'autre n'étaient pas suffisamment grandes pour se relaxer, deux autres zones de repos sont installées autour de la descente sur le roof. A l'arrière, la plate-forme de baignade est spacieuse, accessible par une marche repliable. En option, on peut aussi installer l'inévitable plancha, mais le chantier ne voulait pas imposer cet élément qui perturbe l'accès à la mer et n'est pas du goût de tous les clients. La circulation sur le pont est d'une grande fluidité grâce en particulier au large écartement entre haubans et bas-haubans qui offre des passavants sécurisants. La plage avant, d'autant plus large que le maître bau est avancé, peut elle aussi constituer une belle zone de farniente. A noter que le pont comme le design intérieur ont été dessinés par Nauta Design. Bénéteau a réussi son coup avec le premier modèle de cette septième génération d'Océanis qui tient ses promesses d'agrément sous voiles, sans rien perdre de son confort et, c'est notable, sans augmentation de prix !



Circulez! La cabine avant de propriétaire tire profit de la largeur obtenue grâce au redan d'où un couchage généreux et une circulation aisée autour.



Carène. Superposition d'une section d'un Océanis de génération précédente (en bleu) et de celle du 51.1 (en rouge) avec son redan caractéristique.



Table à cartes. Située face à la cloison avant, le coin navigateur est doté d'un siège original, qui se transforme en méridienne.

CE QUI NOUS A SÉDUITS

L'espace intérieur a bien bénéficié de l'utilisation du redan de coque et les lignes tendues de ce bateau puissant lui confèrent un réel agrément en navigation.

- Le comportement marin – mais nous avons essayé le haut de gamme en performance.
- L'agrément général à la barre.
- Les volumes intérieurs, en particulier à l'avant.
- Les passavants sécurisés par l'espace entre haubans et bas-haubans.
- La généreuse table à cartes et son assise originale.
- La clarté du carré.

CE QUI NOUS A DÉPLU

Le prototype essayé étant doté de toutes les options liées à la performance, il est difficile de se faire une idée du comportement de la version standard.

- Le manque de mains courantes dans le carré. Gare aux chutes !
- Le teck du pont très glissant.
- Une première prise en main tronquée : la version standard sera-t-elle performante ?
- Les listes d'option et de choix techniques qui en font un casse-tête même s'ils offrent une grande modularité.
- Le traitement banal des cabines arrière en rapport au reste des emménagements.

OCEANIS 51.1 Promesses tenues

LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	OCEANIS 51.1	HANSE 505	SUN ODYSSEY 519
Longueur	15,94 m	15,30 m	15,75 m
Longueur à la flottaison	14,52 m	14,85 m	14,98 m
Largeur	4,80 m	4,75 m	4,69 m
Tirant d'eau	2,30 m	2,38 m	2,28 m
Lest	3 396 kg	4 000 kg	4 300 kg
Déplacement	13 930 kg	14 000 kg	13 900 kg
Surface de voile au près	116,80 m ²	119 m ²	114 m ²
Génois	61,00 m ²	61,50 m ²	53 m ²
Grand-voile	55,80 m ²	67,50 m ²	61 m ²
Code 0/gennaker	140 m ²	163 m ²	97 m ²
Spi asymétrique	180 m ²	nc	nc
Matériau	strat. verre-pol.	polyester	strat. verre-pol.
Architecte	Berret-Racoupeau-Nauta	Judel-Wrolijk	Briand
Chantier	Bénéteau	Hanse	Jeanneau
Prix de base TTC	329 400 €	320 400 €	316 560 €

Constructeur : Bénéteau. www.beneteau.com

MESURES

CARRÉ
Banquettes : 220 x 110 x 130 cm.
Table : 133 x 85 cm.
Hauteur sous-barrots descente : 203 cm.
Hauteur sous-barrots épontille : 194 cm.
Table à cartes : 96 x 49 cm.

CABINE ARRIÈRE
Couchage : 210 x 160 cm.
Hauteur sous-barrots : 197 cm.
COCKPIT
Table : 140 x 116 cm.
Plate-forme arrière : 265 x 80 cm.

CABINE AVANT
Couchage : 205 x 160 x 123 cm.
Hauteur sous-barrots : 195 cm.
Hauteur sous-barrots toilettes et douche avant : 185 cm.



PRIX
PRIX STANDARD TTC
329 400 €
PRIX BATEAU ESSAYÉ
479 900 €

CONCLUSION

Le défi était important pour Bénéteau, car ce 51.1 préfigure tous les Océanis à venir, les prochains attendus étant plus petits. Avec quatre choix d'emménagements, cinq de grément, trois quilles, une centaine d'options, ce bateau se veut modulable à l'infini. Le leader du marché devait se démarquer, innover. Promesse tenue avec ce voilier performant et confortable et dont l'accroissement de volume ne vient pas perturber l'élégance générale.