

# SUNREEF 62 MAUNI



Le chantier polonais présente une version "modern design" semi-custom particulièrement élaborée de son catamaran de 18 m en composites doté d'une puissante motorisation. Par **Luc Blanchard**

Le chantier Sunreef Yachts basé à Gdansk (reportage MB 146) a construit son premier catamaran en 2004. La qualité de la construction et des finitions a été unanimement saluée et aujourd'hui, une dizaine d'unités ont été livrées. Depuis l'arrivée du Sunreef 74, dessiné par les architectes Van Peteghem & Lauriot Prévost et construit en aluminium, ce chantier fondé par Francis Lapp s'est considérablement développé, tant dans le domaine de la technologie que dans la gamme de catamarans à présent dessinés par les architectes du bureau d'études Sunreef. Le pari de s'engager délibérément dans le créneau du catamaran de luxe semi-custom n'était pas sans risque, mais l'équipe de Sunreef a parfaitement su anticiper et accompagner le développement de ce secteur en faisant preuve de détermination. La gamme actuelle et à venir, comprenant des catamarans à voiles et à moteur, est dotée d'une réelle identité, dans le dessin comme dans la réalisation.

Le Sunreef 62 *Mauni*, présenté au salon de Cannes l'an dernier, n'est pas le premier de la série, lancée avec le 60' (essai MB 147), mais représente la vitrine

de Sunreef pour ses capacités à satisfaire des demandes particulières. Ce catamaran est en effet présenté comme une version propriétaire "améliorée", mais néanmoins dotée de quatre cabines pour pouvoir être affrétée en charter comme l'hiver dernier dans les archipels Vénézuéliens. Le propriétaire est particulièrement choyé et dispose d'une grande cabine à tribord comprenant, outre le lit double, un canapé, un bureau-coiffeuse et une spacieuse salle de bains. Les trois autres cabines disposent également de leur salle de bains indépendante et jouissent du même confort souligné par des matériaux de qualité parfaitement adaptés au style du bateau.

Le grand espace à vivre que constitue le salon-salle à manger est occupé à bâbord par un comptoir faisant office de bar et protégeant la cuisine où rien ne manque. La partie avant bâbord est réservée à la navigation qui fait ainsi partie intégrante de la vie du bord. La menuiserie, les finitions et l'éclairage ont fait l'objet d'un soin exemplaire et l'ensemble dégage une véritable sensation de luxe.

Les espaces extérieurs sont également parfaitement bien agencés pour rendre la vie à bord aussi sûre

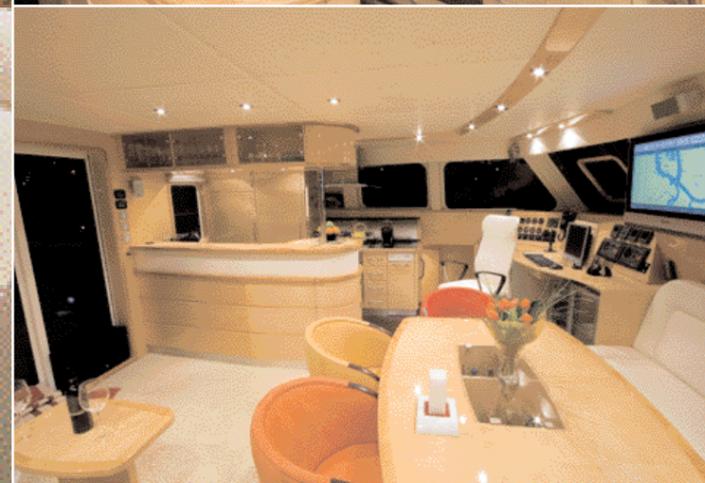
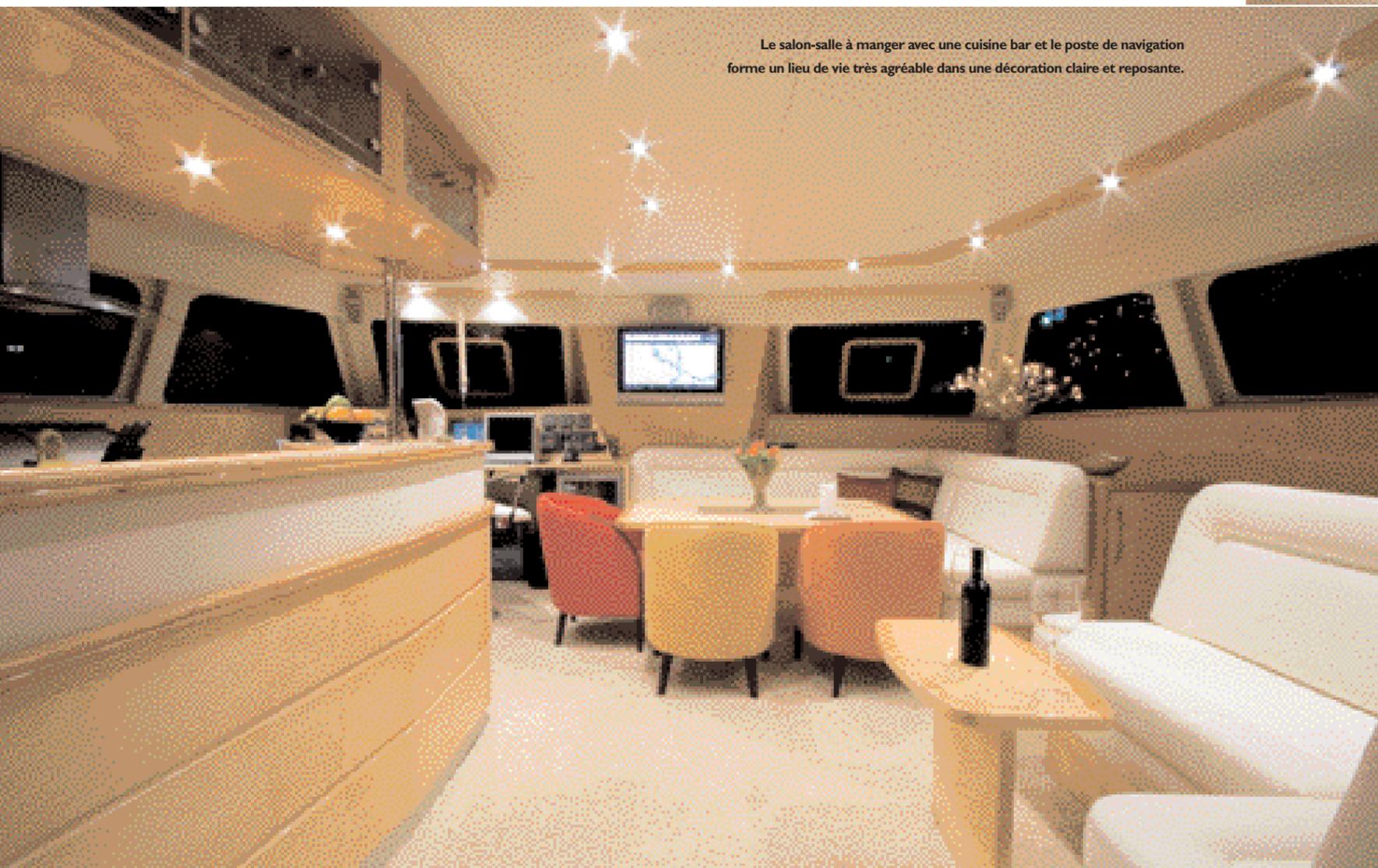
que confortable. La plage arrière totalement abritée par le grand sundeck typique du style Sunreef est aménagée de matelas sur les côtés et d'une confortable banquette tournant le dos au sillage. Une belle table et des sièges en teck complètent l'aménagement.

Le flybridge protégé par un bimini est un lieu privilégié, grâce à ses matelas installés à l'arrière pour les baignades et aux fauteuils permettant de partager la navigation avec le barreur. Celui-ci peut effectuer toutes les manœuvres depuis ce poste de barre grâce aux diverses télécommandes utilisées pour les moteurs, les propulseurs d'étrave, les enrouleurs et le guindeau. Cette technologie ne gâche en rien le plaisir de la voile et de ses réglages, tous les bouts et écoutes étant rassemblés autour de la barre. Cette disposition pratique pour l'équipage offre en outre un plan de pont parfaitement dégagé permettant de passer de l'arrière aux étraves sans le moindre risque.

À la demande de son propriétaire, *Mauni* est équipé de deux propulseurs d'étrave, de deux moteurs de 160 ch, d'un compresseur de plongée et d'autres raffinements tels que les éclairages en fibre optique dans le cockpit surveillé par une caméra à



Le salon-salle à manger avec une cuisine bar et le poste de navigation forme un lieu de vie très agréable dans une décoration claire et reposante.



vision nocturne. Rien ne semble manquer à *Mauni* pour entreprendre les grandes traversées où se poser dans les beaux mouillages.

## CONTRÔLER TOUTES LES MANŒUVRES DEPUIS LE FLYBRIDGE

L'appareillage depuis le poste de pilotage sur le flybridge, à environ 4,50 m au-dessus de l'eau, est assez surprenant. En effet, on a l'impression d'être à la barre d'un navire dont on va contrôler toutes les manœuvres sans avoir à se déplacer. Ainsi, l'unique colonne de barre au milieu de ce cockpit surélevé est étudiée pour permettre à une ou deux personnes d'avoir la maîtrise du bateau : « Ce poste de manœuvre devant la barre est très efficace. Nous faisons tout d'ici. Avec les trois winchs électriques, on peut tout envoyer », confirme le skipper. Ainsi, avec une vision parfaite sur 360° la sortie du port au moteur est un véritable spectacle. Le bateau glisse sur une mer d'huile après avoir évité sur place à l'aide des deux hélices et ses deux propulseurs. Dans le plus grand silence et sans vibrer, les deux moteurs montent en régime. À 2 200 tr/min, le GPS affiche 9,2 nœuds pour une consommation de seulement 8 l/h. À 9 nœuds, face à une légère houle, les étraves passent effectivement en souplesse en amortissant bien un début de tangage et à plus de 3 200 tr/min, les 12 nœuds sont atteints. L'équilibre des volumes de carène des deux flotteurs légèrement bananés est donc respecté et le catamaran ne donne absolument pas l'impression de déplacer près de 25 t. La drisse de grand-voile avec un hook (même pour les prises des trois ris) et son écoute avec la retenue de bôme ainsi que la drisse du gennaker reviennent sur le même winch au centre du poste de manœuvre. On se tient donc debout devant la colonne de barre pour hisser la grand-voile lattée avec un beau rond de chute sur un des trois puissants winchs électrique self taling. Les bailles permettant de lover les cordages sont très pratiques et en moins de cinq minutes la grand-voile est établie et le génois de 75 m<sup>2</sup> est déroulée sur le winch de tribord où reviennent les deux enrouleurs et l'enmagasineur du gennaker. À 60° du vent réel ne dépassant pas alors les 5 nœuds, le catamaran glisse à 4,2 nœuds, puis avec 6 nœuds de vent il atteint les 5,5 nœuds pour dépasser les 7 nœuds avec une brise de 8,5 nœuds. Il dévoile donc une réelle aptitude à naviguer dans le petit temps en ne tardant pas à s'approcher de la vitesse du vent si on est attentif à la barre. Cette dernière, à transmission hydraulique, est souple et précise. Elle permet donc de barrer avec une certaine finesse et l'on prend un réel plaisir à naviguer car le bateau réagit à la moindre risée en remontant à 35° du vent apparent. Il vire de bord très facilement sur sa longueur avec le génois passant devant l'étai de trinquette et reprend sa route avec un angle de moins de 120° d'un bord sur l'autre au près. 



### SUNREEF 62 MAUNI

#### Longueur

18,28 m

#### Largeur

9,30 m

#### Déplacement

25 t

#### Tirant d'eau

1,60 m

#### Mât et bôme

Alu Carbon

#### Surface de voilure

Grand-voile 115 m<sup>2</sup>

Génois 75 m<sup>2</sup>

Trinquette 40 m<sup>2</sup>

Gennaker 120 m<sup>2</sup>

#### Moteurs

2 x 160 ch Yanmar

#### Propulseurs

2 x 35 ch

#### Gasoil

2 x 900 l.

#### Eau douce

2 x 400 l

#### Eaux grises et noires

2 x 110 l

#### Dessalinisateur

Livol 200 l/h

#### Climatisation

réversible Vimar

salon et 4 cabines

#### Groupe électrogène

Kholer 16 kva

#### Construction

coque, pont et flybridge en

#### infusion sous vide

sandwich verre, mousse, epoxy,

vinylester

#### Aménagements

meubler placage sous vide acajou

#### Architecte et design

bureau d'études Sunreef Yachts

#### Chantier

Sunreef Yachts, Gdansk, Pologne

Sunreef Yachts France

145, rue de l'île Napoléon

68100 Mulhouse

Tél. : 03 89 31 14 74

Fax : 03 89 31 14 77

E-mail :

info@sunreef-yachts.com

www.sunreef-yachts.com

