



Un voilier lacustre de très grande classe

Le «Teuton 800» offre une navigation sportive sans compromis. Etant donné qu'il n'est soumis à aucun règlement de classe ou à une quelconque ambition de monotype, il offre aux futurs propriétaires un concept flexible avec diverses options.

 Lori Schüpbach

Le design de la plupart des bateaux de sport sur nos lacs s'inscrit dans le cadre de règles plus ou moins strictes. Ce qui prend tout son sens, lorsque le but visé est le plaisir de régater et l'égalité des chances. Le Teuton 800 mise toutefois sur une autre approche. «Ce modèle n'est pas conçu en premier lieu pour des régatiers ambitieux, mais plutôt pour des personnes qui prennent simplement du plaisir à naviguer de manière sportive», explique Roger Stadler. «La coque, la quille, le gréement et les voiles peuvent être adaptés en fonction des différents besoins des clients. Le chantier naval va même jusqu'à proposer une

diverses discussions avec son constructeur Gerhard Nusser – le Teuton est construit par Nusser Yachtbau en Allemagne à Offingen près de Ulm –, il a décidé de prendre en charge l'importation pour la Suisse. Ce contact direct avec le chef du chantier naval présente l'avantage de faciliter la mise en œuvre de certaines modifications pour le marché suisse. Ce qui représente un atout commercial évident. «Le concept du Teuton 800 offre une flexibilité étonnante», explique Roger Stadler. «La coque, la quille, le gréement et les voiles peuvent être adaptés en fonction des différents besoins des clients. Le chantier naval va même jusqu'à proposer une





version croiseur-dériveur qui répond aux règlements de classe des 20qm Jollenkreuzer.»

Performant par vent faible

Lors du test, le lac de Zurich a malheureusement été fidèle à sa réputation et s'est montré très avare en vent. Et pourtant, quand bien même l'anémomètre sans fil (en option) indique à peine plus que 4 ou 5 nœuds, le Teuton 800 file à une vitesse étonnante et offre immédiatement une bonne sensation à la barre. Grâce à sa conception compacte et soignée – coque, pont et coque interne sont tous fabriqués en fibre de verre et résine époxy selon un procédé sous vide –, le bateau pèse au total seulement 1100 kg et se laisse ainsi barrer avec précision.

Sur le bateau de test, équipé d'une quille fixe avec un bulbe en L, il s'est en outre avéré que le jeu de voiles en laminé PX Black – une variante légèrement meilleure – vaut tout à fait son prix. La grand-voile lattée a bonne façon, et le génois à large recouvrement garantit une bonne efficacité. Le plan de voile est par ailleurs influencé de manière déterminante par le mât positionné relativement loin à l'avant: pour un plus petit foc comme voile d'avant standard que l'on retrouve habituellement sur des bateaux de sport modernes, la distance entre le bord d'attaque du mât et l'étau est trop courte.

Le cockpit est bien agencé, et tous les bouts, drisses et écoutes sont bien ordonnés et faciles à utiliser. Le rail et le pataras font partie de l'équipement standard, ainsi que les bloqueurs Constrictor peu encombrants, placés des deux côtés de la descente.

A noter également les sièges confortables sur le passavant et les coffres arrière étonnamment grands encastrés à l'intérieur de ceux-ci. Des défenses, des amarres ainsi qu'un éventuel taud pourront y être rangés sans problème. Aussi bien le pilote (derrière le rail) que l'équipage disposent de repose-pieds pratiques avec des sangles de rappel. Au cas où ces derniers ne sont pas utilisés, on pourra les desserrer à l'aide de deux vis et même les ranger, de sorte que le plancher du cockpit soit parfaitement dégagé.

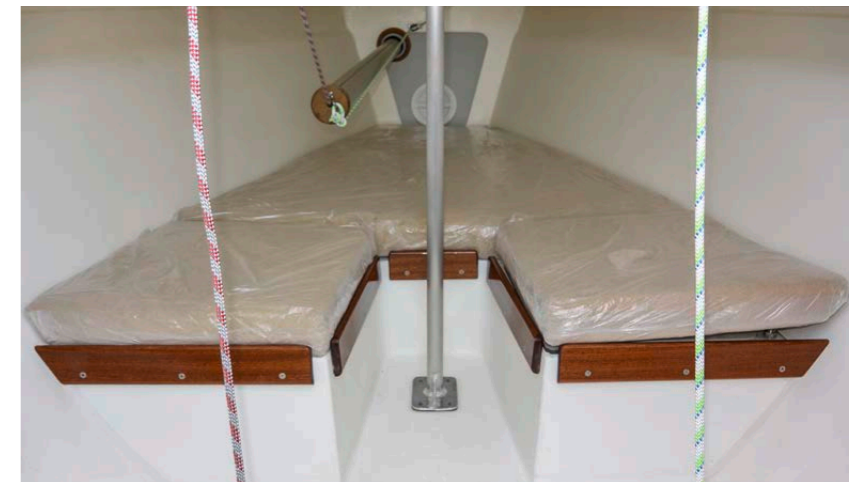
Fonctionnalité limitée sous le pont

En tant que daysailor racé, le Teuton 800 n'est pas conçu pour briller par son intérieur. En revanche, la grande descente avec une écoulante coulissante entièrement amovible se révèle convaincante. En «mode régata», c'est d'ici que le gennaker sera sorti et hissé, pour ensuite être à nouveau rangé. D'autres matériels ou un sac avec des habits de rechange pourront facilement être rangés sous le pont. La coque interne dans la zone du pont et le revêtement en similicuir sur le bordé évitent en outre tout risque de voir apparaître des mats en fibres de verre ici et là. Et, si d'aventure il est un jour trop tard pour rentrer chez soi, la couchette double à la proue offrira un endroit tout à fait confortable pour dormir. 🛏

Teuton 800

Chantier	Nusser Yachtbau, Offingen (GER)
Design	Gerhard Nusser
Longueur h.-t.	8,00 m
Largeur	2,55 m
Tirant d'eau	1,70 m
Quille relevable	0,70 – 1,70 m
Poids	env. 1100 kg
Lest	460 kg
Voilure au vent	41 m ²
Gennaker	43 – 68 m ²
Prix de base	CHF 49150.– (incl. TVA), bateau seul, sans équipement, sans voile
Bateau test	CHF 70165.– (incl. TVA) prêt à naviguer, sans moteur, départ Bäch

_KIBAG Werft, 8806 Bäch
_tél. 058 387 16 04, www.kibagmarina.ch



Un concept semi-custom sur un yacht de 8 mètres est quelque chose de remarquable.



Point par point

Propriétés de navigation



Le Teuton 800 convainc grâce à ses bonnes performances par vent faible et promet également beaucoup de plaisir par vent fort. En standard, le bateau est équipé d'un mât en alu de 10 mètres de Seldén posé sur le pont. Une solution judicieuse et pratique pour les lacs. Pour une utilisation en mer, on optera en revanche pour un mât traversant. Le beau-pré pour le gennaker mesure 1,5 m de long et s'utilise avec un système de cordages simple. Sa longueur permettra en outre d'y installer un gennaker de plus grande taille.

Construction



La coque et le pont sont une construction en sandwich en fibre de verre et résine époxy selon un procédé sous vide, tandis que la coque interne confère au tout une apparence propre. Même sans cela, le Teuton 800 est une construction soignée. Toutes les cloisons sont collées à la structure, et les renforts pour le gréement, la quille, les appendices et les ferrures sont stratifiés. Le chantier naval Nusser Yachtbau prouve que sa bonne réputation en matière de construction n'est pas due à un simple hasard.

Équipement



Le prix de base du Teuton 800 ne comprend que la coque et le pont. Pas de quille, ni de gréement ou de ferrures. Cela pourrait paraître plutôt déroutant de prime abord et requiert d'obtenir un bon conseil avant l'achat du bateau. En contrepartie, on a la possibilité de configurer un voilier parfaitement adapté aux besoins du futur propriétaire. Un concept semi-custom sur un yacht de 8 mètres est quelque chose de remarquable – et un bon argument en sa faveur. Même si, au final, le prix n'est plus particulièrement bon marché.