

Une ligue au-dessus

Le 909 Benaco est le nouveau bateau-phare de Frauscher. Le plus luxueux des modèles construits par le chantier naval autrichien est stylé jusque dans ses moindres détails.



TEXTE: LORI SCHÜPBACH

Situé à Gmunden, sur les bords du Traunsee (Salzkammergut), le chantier naval Frauscher est depuis longtemps célèbre pour ses fameux H-Boats à la construction exceptionnelle qui ont remporté de nombreux succès en compétition. En 2002, Stefan Frauscher a remporté le titre de champion du monde de H-Boat à bord de son propre bateau. Mais ces dernières années, la production s'est de plus en plus concentrée sur le secteur des bateaux à moteur et notamment de runabouts classiques, élégant et indémodables mais aussi relativement conservateurs. Le chantier naval a fait un premier pas vers le futur sous la direction de Michael, Stefan et Andrea Frauscher avec le 686 Lido. Un design plus frais et des lignes plus élégantes. Avec le 909 Benaco, ils passent à une ligue supérieure: plus grand, plus luxueux et incroyablement stylé. Mais le chantier ne renie pas pour autant ses racines. La forme peu conventionnelle de la coque avec sa proue sèchement découpée, sa partie sous-marine élevée et sa poupe plate fuyante rappelle au premier coup d'œil le 686 Lido. Mais uniquement au premier coup d'œil...

Un concept clair

Sur l'eau, le 909 Benaco tient les promesses qu'il fait à quai avec ses lignes élégantes. Equipé de deux moteurs huit cylindres 5,7 l Volvo Penta de 320 CV chacun, le bateau part directement et calmement au surf. Sa coque à deux étages semble bien fonctionner: à 1800 tours environ, le bateau glisse sur le premier étage et la proue est légèrement tirée vers le haut pour se protéger des vagues. Lors du test, le 909 Benaco atteint une vitesse de 70 km/h; Stefan Frauscher promet même «au moins 5 km/h de plus» avec des hélices «taillées sur mesure» déjà commandées en Italie.

L'aménagement extérieur du bateau est fidèle au concept global: deux sièges-baquets stand-up pour le pilote et le co-pilote et derrière, une banquette pouvant accueillir 3 ou 4 personnes. De nombreux détails ont été très bien pensés: toutes les parties en acier chromé (bastingage, ferrures, réglets) ne sont pas fabriquées en gros, mais ont été spécialement dessinées et produites sur mesure. Même les feux de position LED ne sont pas simplement posés sur le pont, mais leur forme et leur place sur le bateau ont été parfaitement intégrées

au design général. Signalons ici également la plateforme de bain à deux étages.

Outre son apparence, ce modèle propose également quelques fonctions très pratiques, à commencer par sa capote bimini électrique (en option). Les parties en teck situées à côté de la (très accueillante) surface de bronzage s'ouvrent comme par magie, libérant ainsi le toit en question. Le réfrigérateur est intégré à la paroi latérale du bateau et on trouvera deux défenses dans un box taillé sur mesure sous la banquette de poupe.

Un intérieur luxueux

De retour au port, il ne reste plus qu'à jeter un œil à l'intérieur du 909 Benaco. Et si l'on parlait déjà de design à l'extérieur, l'intérieur est un véritable «style de vie». L'accès sous le pont est

fermé par une cloison étanche enroulable dans le sol et un élément horizontal glissant en plexi-glas teinté. Le chantier a attaché une importance particulière à ce que l'intérieur du bateau bénéficie de bonnes conditions de luminosité: grande quantité de lumière entre par les vitres latérales et l'écouille panoramique et source indirecte de lumière sous la forme d'une série de LED cachée au plafond.

La table du salon, pliable, peut être abaissée: la banquette en U se transforme ainsi en une grande surface de bronzage pour deux personnes. On trouve ici également de nombreux tiroirs et rangements.

Seul compromis au programme: on ne peut pas vraiment parler ici de hauteur sous barrots. Les lignes du 909 Benaco sont tout simplement trop élancées pour cela.



Extérieur



Le célèbre designer nautique hambourgeois Georg Nissen (impliqué dans presque tous les projets signés Frauscher) est à l'origine des lignes élégantes de ce modèle et le bureau d'architectes arge.atelier des détails spéciaux en matière de design. La collaboration entre Frauscher, Nissen et arge.atelier n'a cessé d'évoluer au cours des dernières années, rendant ainsi les différentes visions (construction navale, design nautique et architecture) de plus en plus compatibles.

Intérieur



Le 909 Benaco n'est sûrement pas conçu pour de longues croisières. Mais pourquoi pas un week-end (prolongé) à deux sur l'eau? De toute façon, on appréciera beaucoup plus une soirée sur le pont à la belle étoile ou alors assis au bistrot du port. Mais si l'on ne souhaite pas retourner sur la terre ferme le soir, il est possible de transformer la banquette en U en un lit double standard après avoir abaissé la table. Une excellent façon de vivre le ciel et les étoiles.

Options de propulsion



Les deux moteurs à benzine 5,7 l utilisés lors du test conviennent très bien à ce modèle. Frauscher propose les alternatives suivantes: une version diesel comprenant deux moteurs VW V6 TDI ou une installation hybride avec deux moteurs hybrides Steyr. Cette dernière n'est d'ailleurs intéressante que dans les endroits où les moteurs à combustion sont soumis à des prescriptions spécifiques fixant des limitations (comme par exemple sur le Traunsee).

Motorisation



Le 909 Benaco est bien évidemment équipé de deux propulseurs à arbre. Que ce soit au niveau optique ou technique, des propulseurs Z ne conviendraient pas au concept général. Sous le cockpit se trouvent les deux transmissions de direction d'où les forces sont ensuite dirigées vers les deux arbres. Afin de pouvoir absorber les différentes forces, les moteurs, les transmissions et les réservoirs sont posés sur un groupe monobloc en aluminium qui rigidifie également la coque.



FRAUSCHER 909 BENACO

Chantier	Frauscher Bootswerft (Gmunden, AUT)
Design	Georg Nissen
Longueur	9,09 m
Largeur	2,99 m
Poids	env. 3,2 t
Eau potable	100 l
Carburant	2 x 220 l
Motorisation	2 x Volvo Penta 5,7 l
Puissance	2 x 239 kW (2 x 320 CV)
Alternatives	Moteurs diesel ou hybride
Catégorie CE	B
Prix de base	EUR 240 000.- sans TVA, au départ de Gmunden
Krüger Werft AG, 8274 Gottlieben Tél. 071 669 12 69, www.krueger-werft.ch	

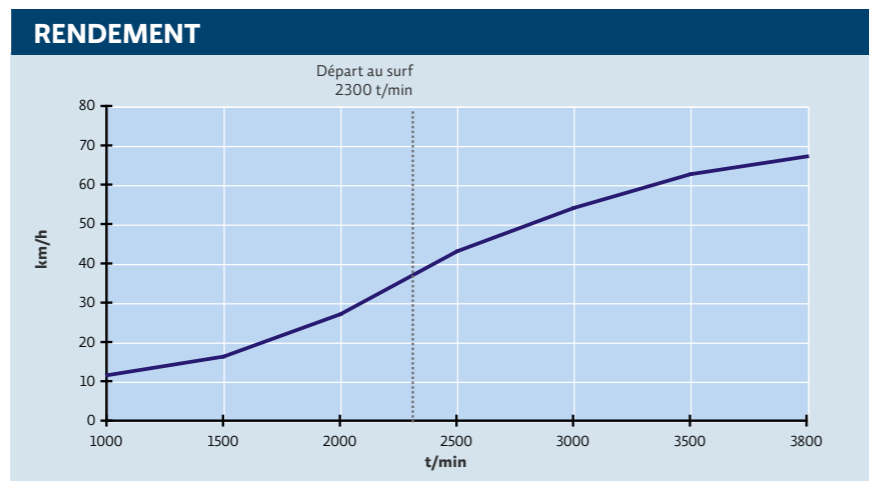


marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Service des abonnements
Tél. 031 300 62 56

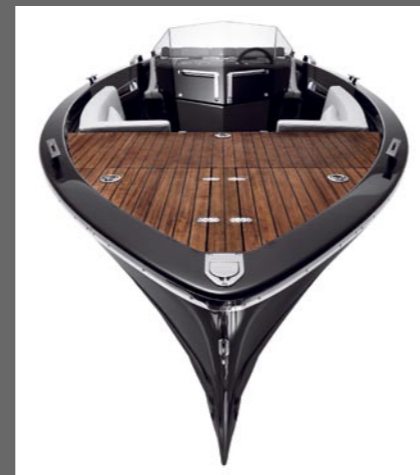
Comportement sur l'eau

Le comportement du 909 Benaco sur l'eau est fortement influencé par sa coque à deux bouchains et par son propulseur à arbre. Le premier bouchain joue son rôle lorsque le bateau est à un régime de 1800 t/min: la proue se soulève un peu. A quelque 2500 t/min, le deuxième garantit une navigation tranquille en position de déjaugage. Toutes les manœuvres sont réalisables sans problème et le rayon des virages ne peut logiquement pas être aussi petit avec deux propulseurs à arbre qu'avec des Z-drive. A noter enfin que le bateau perd beaucoup de vitesse dans les virages, mais accélère à nouveau très rapidement dans les lignes droites.



Point mort: 700 t/min, vitesse maximale: 67.3 km/h à 3800 t/min.
Mesuré avec un GPS, 3 personnes à bord, petites vagues, vent soufflant à 3 Beaufort

686 Lido «Editione Dino Feltrinelli»



Dino Feltrinelli est au sport motonautique ce que Dino Zoff ou Roberto Baggio sont au football: un héros national italien. Dans les années 20 du siècle dernier, Feltrinelli a en effet marqué la scène motonautique italienne comme nul autre. Il était un remarquable mécanicien et s'est rapidement fait un nom comme pilote de course. Entre 1922 et 1935, il volait de succès en succès et remportait une course après l'autre: Pavia-Venezia, Coppa dell'Oltranza in Gardone, Giornata del Fuoribordo sur le lac de Como et d'autres compétitions italiennes et même internationales à Rome, Paris et Milan. Dino

Feltrinelli mettait toute son énergie dans ses bateaux de course équipés de hors-bord. La longue amitié entre les familles Frauscher et Feltrinelli vient de déboucher sur une série spéciale de neuf modèles 686 Lido «Editione Dino Feltrinelli». La motorisation standard (un Volvo Penta V8-8,1 GXi (420 cv) est déjà impressionnante, à quoi s'ajoutent trois variantes de tuning possibles, que Dino Feltrinelli lui-même aurait appréciées. Détail intéressant: à partir d'une certaine vitesse, le pare-brise monte automatiquement, afin d'offrir plus de protection au pilote...

marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Berne

Tél. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Service des abonnements

Tél. 031 300 62 56